

Bantrafik 2013 Statistik
Rail traffic 2013 2014:15

Bantrafik 2013 Statistik
Rail traffic 2013 2014:15

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 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: 2014-10-17

Förord

Bantrafiken – vår järnväg, spårväg och tunnelbana – används allt mer för persontransporter, samtidigt som godstransporterna på järnväg minskat under flera år. Den officiella statistiken om bantrafik är till för att ge objektiv och allmänt tillgänglig information om utvecklingen inom hela sektorn, såväl till branschens egna aktörer som till utredare, forskare och allmänheten. Vi hoppas att den utgör en grund för faktabaserade diskussioner och beslut.

Det finns flera nyheter i årets rapport. En ny tabell visar banlängden per län. För att sätta statistiken i ett sammanhang har den kommenterande texten utökats med en nordisk jämförelse på järnvägsområdet. Uppgifterna om de andra länderna har hämtats från Eurostat och de ingår inte i tabellbilagan. Tabellen som visar huvudmän och tågoperatörer har delats upp på ett nytt sätt för att öka tydligheten.

Trafikverket biträder Trafikanalys med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifter från bland annat operatörer och infrastrukturförvaltare. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet. Projektledare för *Bantrafik 2013* vid Trafikverket har varit Anders Broberg. Vid Trafikanalys har Jan Östlund varit projektledare och skrivit rapportens texter tillsammans med Fredrik Lindberg.

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

Östersund och Borlänge oktober 2014

Trafikanalys

Trafikverket

Per-Åke Vikman

Lennart Kallander

Avdelningschef

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
1.3 Spårväg och tunnelbana	12
2 Fordon	13
2.1 Järnväg	13
2.2 Spårväg och tunnelbana	15
3 Trafik, anställda och energianvändning	17
3.1 Järnväg	17
3.2 Spårväg och tunnelbana	19
4 Godstransporter	21
4.1 Godsmängd.....	21
4.2 Transportarbete.....	23
5 Persontransporter.....	27
5.1 Järnväg	27
5.2 Spårväg och tunnelbana	28
6 Nordisk jämförelse.....	31
6.1 Godstransporter	31
6.2 Persontransporter	32
7 Tabeller/Tables.....	33
7.1 Tabellförteckning/List of tables	34
8 Fakta om statistiken	59
8.1 Statistikens innehåll	59
8.2 Statistikens tillförlitlighet.....	60
8.3 Statistikens aktualitet	61
8.4 Jämförbarhet och sammanvändbarhet	62
8.5 Tillgänglighet och förståelighet.....	63
9 Definitioner.....	65

Sammanfattning

Under 2013 rullade tågen i sammanlagt 151 miljoner kilometer. Det var en ökning sedan året före med 4 procent. Det var också mer än någonsin förut. Utvecklingen av persontrafik och godstrafik har i några år gått åt olika håll. Under de fem åren 2008–2013 ökade persontrafiken med 19 procent samtidigt som godstrafiken minskade med 21 procent. Också i användningen av personal och fordon syns det att branschen blivit mer inriktad på persontransporter.

Den sammanlagda transporterade godsmängden ökade 2013 med 2 procent jämfört med 2012 till 67,3 miljoner ton. Transportarbetet med gods på järnväg minskade med 6 procent till 20,8 miljarder tonkilometer under 2013. Det är i utrikes trafik som järnvägstransporterna haft sin starkaste utveckling. Under de fem åren 2008–2013 ökade utrikes godstransporter med 10 procent och inrikes minskade med 18 procent.

Under 2013 ökade återigen antalet resor med järnväg i Sverige, med 4 procent till den nya toppnivån 200 miljoner resor. Det var tredje året i rad som en ny toppnivå i resandet noterades. I statistiken över antal resor dominerar de regionala resorna. Det var också dessa som bidrog till hela den totala ökningen under 2013, från 173 till 180 miljoner regionala resor.

Transportarbetet, som inom persontransporterna mäts i personkilometer, ökade med 1 procent under 2013. Den nya nivån på 11,9 miljarder personkilometer är också en ny toppnotering. Den mycket snabba ökningen av järnvägsresandet som pågick under åren 2005 till 2008 har avtagit, men ökningen fortsätter. Mellan 2008 och 2013 ökade tågens totala persontransportarbete med 6 procent. Det framstår som en tydlig trend att det regionala resandet ökar mest. Andelen regionalt resande ökade 2013 till 48 procent av det sammanlagda transportarbetet med tåg. Det regionala resandet kan inom några år vara större än det långväga resandet.

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer och slog nytt utbudsrekord för åttonde året i rad. Under 2013 ökade utbudet med 7 procent till 32,9 miljarder platskilometer, och utbudet har ökat med 24 procent sedan 2008.

För spårvagn och tunnelbana räknas utbudet i stå- och sittplatskilometer. I spårvagnstrafiken ökade utbudet under 2013 med 3 procent. Spårvagnstrafiken har utökats under en lång följd av år och under 2013 öppnade flera nya hållplatser i Stockholmsområdet. Sedan 2008 har utbudet ökat med 18 procent och även här var utbudet 2013 det högsta som uppmätts. För tunnelbanan ökade 2013 utbudet i platskilometer med 1 procent jämfört med 2012. Utbudet i tunnelbanan har gått först ned och sedan upp så det var 2013 oförändrat jämfört med 2008,

Under 2013 uppgick antalet resor med spårvagn till 152 miljoner och persontransportarbetet till 626 miljoner personkilometer, efter uppgångar med 9 respektive 8 procent.

Antal resor med tunnelbanan ökade med 2 procent till 328 miljoner under 2013. De senaste fem åren har antalet resor ökat med 7 procent. Transportarbetet för tunnelbanan ökade med 3 procent jämfört med föregående år och har ökat 7 procent jämfört med 2008.

Summary

In 2013, train traffic totalled 151 million kilometres – a new record representing a 4 per cent increase from 2012 levels. For some years, passenger and freight traffic have developed in opposite directions: over the five years from 2008 to 2013 passenger traffic increased by 19 per cent while freight traffic decreased by 21 per cent. In terms of staff and vehicle use, it is also evident that business has shifted towards passenger transport.

Total goods transported increased by 2 per cent to 67.3 million tonnes between 2012 and 2013. Railway freight performance decreased by 6 per cent to 20.8 billion tonne-kilometres in 2013. International freight transport has recently displayed the strongest growth: over the five years from 2008 to 2013, international freight traffic increased by 10 per cent while domestic freight decreased by 18 per cent.

In 2013 the number of passenger train journeys in Sweden increased once again, by 4 per cent to a new record of 200 million journeys. It was the third consecutive year with new record numbers of passenger journeys. The statistics for the number of journeys are dominated by regional journeys, as growth in regional traffic, from 173 to 180 million regional journeys, accounted for all growth in 2013.

Passenger transport performance, measured in passenger-kilometres, increased by 1 per cent in 2013 to another new record of 11.9 billion passenger-kilometres. The very rapid growth of the 2005–2008 period is continuing, though at a slower pace. From 2008 to 2013, total railway passenger-kilometres increased by 6 per cent. Regional travel appears to be growing at the fastest pace, increasing to 48 per cent of all railway passenger-kilometres. Within a few years, regional travel may account for a larger share than long-distance travel.

For public transport as a whole, supply is measured in seat-kilometres. The supply of railway traffic increased again, reaching a new record level for the eighth consecutive year. In 2013, supply increased by 7 per cent to 32.9 billion seat-kilometres, and supply has increased by 24 per cent since 2008.

In tram and metro traffic, supply is measured in seat- and standing-place-kilometres. For trams, supply increased by 3 per cent in 2013. Tram traffic has grown for many years now, and new tram stops were established in the Stockholm region in 2013. Since 2008 the tram supply has grown by 18 per cent, reaching the highest level ever calculated in 2013. For the metro, supply in seat- and standing-place-kilometres grew by 1 per cent from 2012 to 2013. Metro supply has gone both up and down over the last five years and was unchanged in 2013 compared with 2008.

In tram traffic, the number of passenger journeys was 152 million and passenger transport performance was 626 million passenger-kilometres in 2013, after increases of 9 and 8 per cent, respectively, from 2012 levels.

In the metro, the number of passenger journeys increased by 2 per cent to 328 million in 2013. Over the last five years, the number of metro journeys increased by 7 per cent. Metro transport performance in terms of passenger-kilometres also increased in 2013, by 3 per cent compared with 2012 and by 7 per cent compared with 2008 levels.

1 Infrastruktur, anställda och energianvändning

I det här avsnittet kommenteras utvecklingen av infrastrukturen, samt användningen av personal och energi för infrastrukturarbeten och trafikledning (personal för trafik och transporter behandlas i kapitel 3). Uppgifterna kommer främst från tabell B1–B6 i tabellbilagan.

1.1 Viktiga händelser under året

Under 2013 fortsatte de riktigt stora järnvägsinfrastrukturprojekten i Stockholm och Hallandsås. Jämfört med 2012 var det ett mindre antal större projekt som öppnades för trafik under året. I Umeå öppnades en ny godsbangård för trafik, inklusive en ombyggd personbangård. Ett nytt dubbelspår till Södertälje hamn öppnades för trafik, och där ingick också en anpassning av bangården i projektet. Båda dessa projekt hade en slutkostnad på över en miljard vardera.

Tvärbanans nybyggda gren mellan Alvik i Stockholm och Solna centrum togs i trafik under 2013. Arbetet med sträckan Solna centrum–Solna station återstod ännu att färdigställa när året var slut. Den nya sträckningen som även går genom Sundbybergs kommun förbinder spårvägen Tvärbanan med både tunnelbana, pendeltåg och fjärrtåg. Byggstart var 2009.

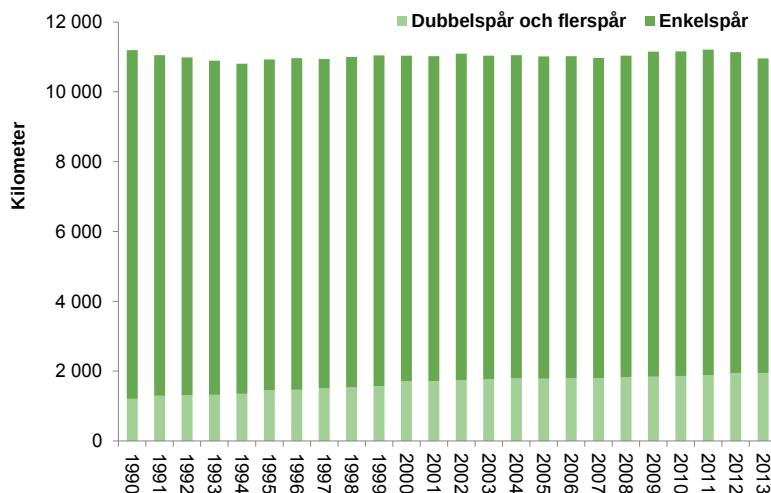
1.2 Järnväg

Infrastruktur

Den mest anmärkningsvärda förändringen av infrastrukturen 2013 var att den trafikerade banlängden minskade för andra året i rad, då med 179 kilometer eller 2 procent till 10 957 kilometer. Det var enkelspår som togs ur trafik. Dubbelspåren ökade med 1 kilometer. Även mätt över de fem åren mellan 2008 och 2013 minskade den trafikerade banlängden, med 1 procent. Över längre tid har nivån varit relativt stabil, se Figur 1.1.

Samtidigt som banlängden minskade fortsatte förbättringarna på de trafikerade spåren under 2013. Utbyggnaden av elektrifierade spår fortsatte med 19 km bana med enkelspår och 1 kilometer bana med dubbelspår. Banlängd med det nya trafikstyrningssystemet ERTMS ökade med 35 procent till 573 kilometer¹. Banlängd med linje- och fjärrblockering ökade med 3 procent.

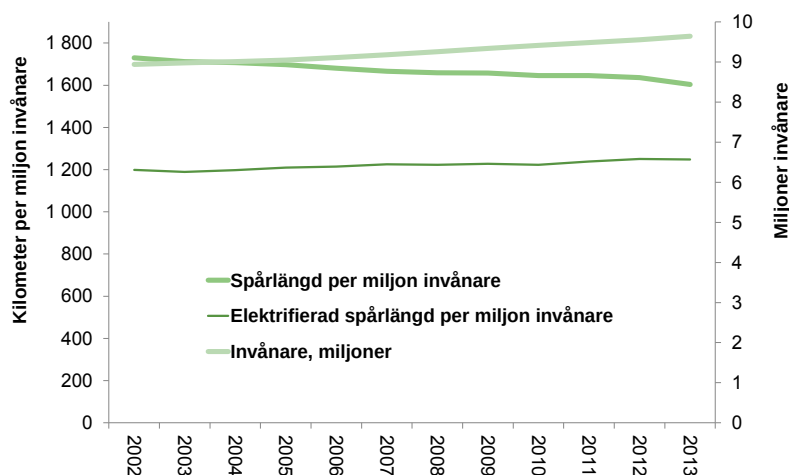
¹ Arbetet med signalsystemet ERTMS sker enligt en plan att hela nätet ska vara inkopplat 2035. Källa: <http://www.trafikverket.se/ertms/> klicka på "Planering". Läst 2014-09-29.



Figur 1.1: Trafikerad banlängd för järnvägar fördelad på antal spår 1990–2013.

I slutet av 2013 var 70 procent av all enkelspårig bana elektrifierad. Ett år tidigare var den andelen 68 procent och fem år tidigare, 2008, var andelen 66 procent. Hela den dubbelspåriga banlängden är sedan länge elektrifierad.

Spåren på alla banor med enkelspår, dubbelspår och flerspår summeras till spårlängd. I Figur 1.2 sätts den trafikerade spårlängden i relation till antal invånare i Sverige. Där framgår att spårlängden med elektrifiering byggts ut, men inte i takt med befolkningsökningen under den studerade perioden från 2002. Den totala spårlängden per invånare har minskat under samma period.



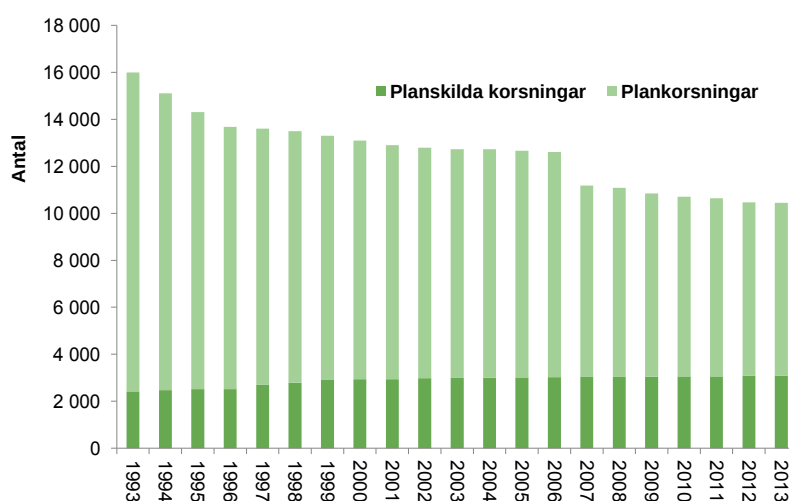
Figur 1.2: Trafikerad spårlängd för järnvägar per miljon invånare och antal invånare 2002–2013. Källa för invånare: SCB:s statistikdatabas avläst 2014-09-18.

Det långsiktiga arbetet med att bygga för ökad säkerhet vid korsningar fortsatte under 2013. Figur 1.3 visar att antalet korsningar (plankorsningar och planskilda korsningar tillsammans)

fortsatte att minska, om än långsamt. Totalt minskade antalet med 21, till 10 445. En minskning med 0,2 procent.

Antalet plankorsningar minskade under 2013 med 26 till 7 354. Samtidigt tillkom 5 planskilda korsningar. Antalet planskilda korsningar har ökat med 58 stycken eller 2 procent sedan 2008.

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 1 procent under 2013. På fem år har deras antal minskat med 20 procent till 2 605.



Figur 1.3: Järnvägs korsningar 1993–2013.

Investeringar och underhåll

De sammanlagda utgifterna för investeringar, reinvesteringar och underhåll minskade 2013. Totalt användes 17,8 miljarder kronor, en minskning med 6 procent. Jämfört med 2008 var minskningen 3 procent.

Fördelningen av medlen mellan investeringar, reinvesteringar och underhåll varierar mycket år från år. Det var bara investeringarna som minskade 2013, med 1,8 miljarder till 9,8 miljarder kronor. Reinvesteringarna ökade med 19 procent till 2,5 miljarder kronor, den högsta nivån sedan den mätningen började 2004. Underhållskostnaderna ökade 2013 med 4 procent till 5,5 miljarder kronor vilket också var den högsta nivån som uppmätts sedan starten på mätningen 2004.

Under åren 2009–2013 uppgick investeringarna i järnvägsnätet till 62 miljarder, medan underhåll och reinvesteringar uppgick till 35 miljarder.

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 2013 med 158 årsarbetskrafter, eller 6 procent, jämfört med föregående år. Av de 2 550 årsarbetskrafter som rapporterats som personal inom infrastrukturen var 2 314 män och 236 kvinnor.

Antalet anställda som arbetar med trafikledning ökade med 8, eller 1 procent. Av de 1 110 årsarbetskrafter som arbetade med trafikledning 2013 var 365 kvinnor, en minskning med 1. Andelen kvinnor inom trafikledningen var därmed oförändrad på 33 procent.

1.3 Spårväg och tunnelbana

Infrastruktur

Banlängden på spårvägarna minskade under 2013, men minskningen var inte permanent utan beroende av infrastrukturarbeten som gjorde att Lidingöbanan inte var i trafik vid mätningen den 31 december. Den sammanlagda banlängden var då 122 kilometer.

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

Investeringar och underhåll

Investeringarna i spårvägar låg på en fortsatt hög nivå 2013 på nästan 1,6 miljarder kronor. Det var högre än rekordåret 2010 och tyder på en fortsatt hög aktivitet i byggandet, främst på Tvärbanans Solnagren och Lidingöbanan. Reinvesteringar och underhållskostnader för spårvägarna var sammanlagt ungefär i nivå med de närmaste åren före, men med en förskjutning från reinvesteringar till underhåll.

Investeringarna i tunnelbanans infrastruktur uppgick till 1,8 miljarder kronor 2013, vilket var mer än tre gånger så mycket som 2012 och mer än tio gånger så mycket som 2011. Reinvesteringarkostnaderna å andra sidan var 93 procent lägre än nivån 2012, nämligen 37 miljoner jämfört med 513 miljoner 2012 och 1,3 miljarder 2011.

Under åren 2009–2013 uppgick underhåll och reinvesteringar i tunnelbanan till nästan 7 miljarder medan investeringarna uppgick till 2,9 miljarder.

Anställda

Spårvägarnas personalstyrka för infrastrukturarbeten förändrades inte till storlek mellan 2012 och 2013, men könsfördelningen jämnades ut något genom en ökning från 2 till 4 kvinnor av totalt 26 årsarbetskrafter. Inom trafikledningen ökade personalen med 11 årsarbetskrafter, från 82 till 93, varav 28 procent var kvinnor. Totalt fanns för infrastruktur och trafikledning 119 årsarbetskrafter under året, varav 30 kvinnor och 89 män.

Totalt för tunnelbanans banarbeten och trafikledning var personalen 115 årsarbetskrafter, varav 25 kvinnor och 90 män. Det var oförändrat jämfört med föregående år.

Personalstyrkan för banarbeten i tunnelbanan var 3 kvinnor och 27 män 2013, uttryckt i årsarbetskrafter, vilket var samma som 2012. Inom tunnelbanan är data över personal för banarbeten inte jämförbar med tiden före 2012.

Personalen för tunnelbanans trafikledning bestod i medeltal av 85 årsarbetskrafter, varav 22 kvinnor och 63 män, oförändrat jämfört med året före. Jämfört med fem år tidigare var det en ökning med 25 procent.

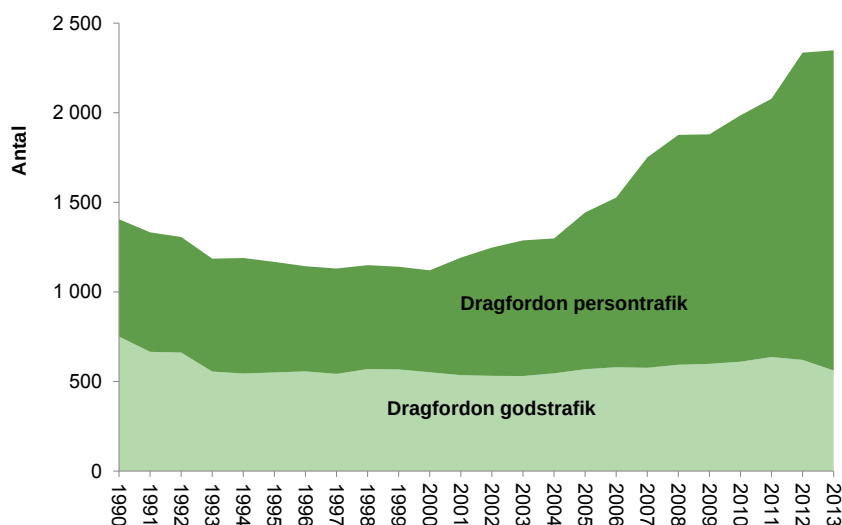
2 Fordon

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 13 till 2 348 under 2013, vilket motsvarar 1 procent. Sedan 2008 har antalet ökat med 25 procent. På persontrafikområdet 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 2013 med 5 procent till 1 685 och har ökat med 44 procent på fem år. Antalet lok för persontrafik minskade 2013 med 2 procent till 101, samtidigt som antalet lok för godstrafik minskade med 5 procent till 545. Se Figur 2.1.



Figur 2.1: Dragfordon i person- och godstrafik på järnväg 1990–2013.

Antalet ellok minskade under 2013 för andra året i rad, då med 4 procent till 435. Dieselloken minskade också med 4 procent. Det gjorde att elloken andel av alla lok och lokomotorer var 66 procent. Fem år tidigare var andelen 61 procent. Bland motorvagnarna och motorvagnssätten ökade antalet eldrivna dragfordon 2013 från 1 521 till 1 601, medan antalet dieseldrivna dragfordon minskade från 90 till 84. Det gjorde att andelen med eldrift var 95 procent 2013. Fem år tidigare, 2008, var motsvarande andel 93 procent.

Transportfordon – godstrafik

Statistiken över godsvagnar lider från och med 2011 av att det varit svårt för vissa tågoperatörer att få fram antalet privatägda vagnar i sitt tågssystem, det vill säga vagnar som ägs av andra än tågoperatören själv. I denna upplaga av statistiken har vi utelämnat dessa uppgifter från och med 2011. Varken de privatägda vagnarna eller det totala antalet godsvagnar kommenteras därför i texten nedan.

Tågoperatörernas vagnar minskade 2013 i antal från 6 788 till 6 176, vilket motsvarar 9 procents nedgång. Vagnarnas lastförmåga minskade med 10 procent. Operatörernas flakvagnar bidrog mest till nedgången, en minskning med 633 vagnar eller 16 procent. Slutna vagnar och kategorin övriga vagnar ökade något i antal, medan de återstående typerna minskade med mellan 8 och 10 procent.

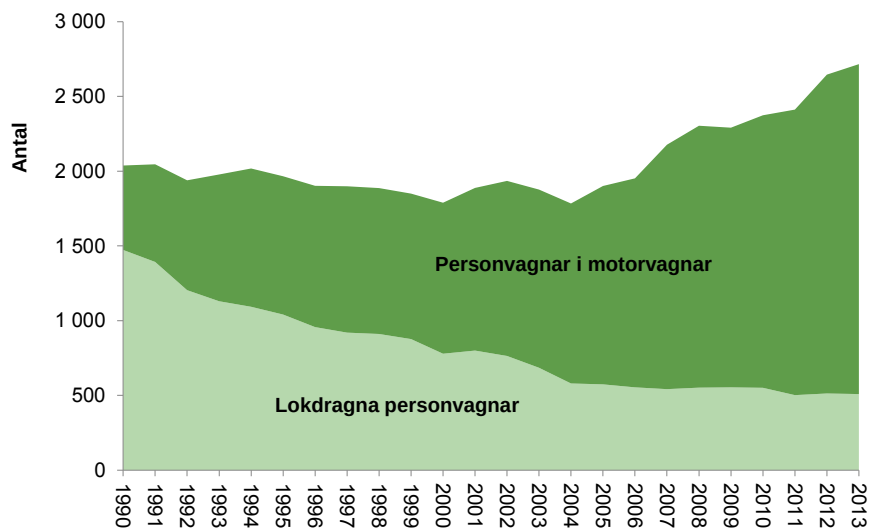
På fem år har antalet flakvagnar hos operatörerna minskat från 5 735 till 3 304, eller med 42 procent. Det är troligt att dessa ersatts av vagnar som tågoperatörerna inte äger själva, men det kan inte statistiken svara på nu. Jämfört med 2008 har alla vagn typer utom kategorin övriga vagnar minskat bland vagnar ägda av operatörerna. Antalet postvagnar ökade till 134 år 2008 men har sedan minskat till 102. Kategorin övriga vagnar ökade med 15 procent under de fem åren.

Transportfordon – persontrafik

Det totala antalet persontrafikfordon ökade under 2013 med 3 procent till 2 716. Det var stora skillnader i utvecklingen mellan olika kategorier. De lokdragna vagnarna minskade tillsammans med 1 procent. Traditionella lokdragna sittvagnar minskade med 7 vagnar eller 2 procent. Den kraftiga nedgången i antalet restaurangvagnar 2012 bestod under året. Antalet lokdragna restaurangvagnar var relativt stabilt runt 30 i många år, men har nu varit 16 under de senaste två åren. Vagnar med sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt ökade med 74 vagnar eller 3 procent till 2 207. Av dessa hade 569 snabbtågskapacitet, en ökning med 40 vagnar eller 8 procent.

Under fem år har antalet personvagnar totalt ökat med 18 procent. De lokdragna vagnarna har minskat och vagnar i motorvagnar och motorvagnssätt har ökat snabbt, se Figur 2.2.

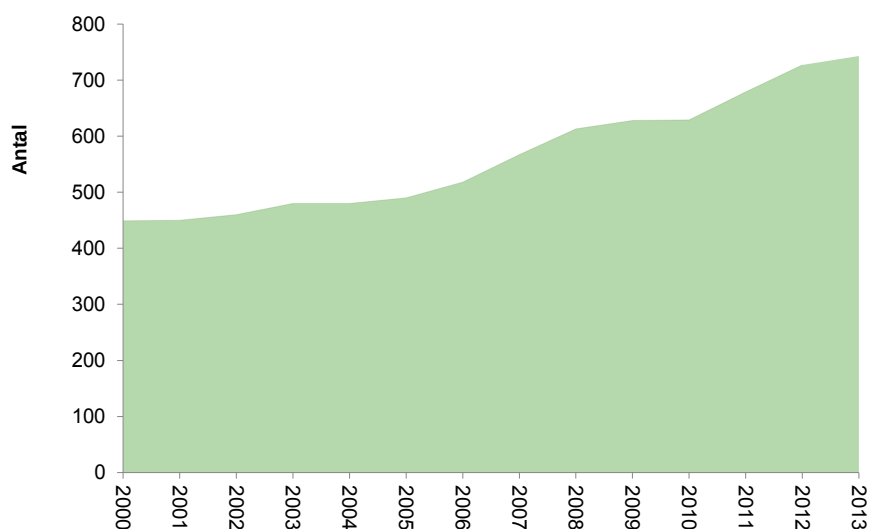
Antalet sittplatser ökade med 2 procent 2013. Motorvagnar och motorvagnssätt stod för hela ökningen. Liggplatserna ökade med 8 procent, medan sovplatserna var oförändrade 2013.



Figur 2.2: Transportfordon i persontrafik på järnväg 1990–2013.

2.2 Spårväg och tunnelbana

Inom spårvägarna utökades antalet fordon under 2013. Det tillkom 14 dragfordon vilket var en ökning med 3 procent till 572. Det tillkom samtidigt 16 transportfordon, eller 2 procent tillkommande av totalt 743, se Figur 2.3.



Figur 2.3: Transportfordon i spårvägstrafik 2000–2013.

Inom tunnelbanan var antalet fordon för fjärde året i rad oförändrat med 513 dragfordon och 1 055 transportfordon.

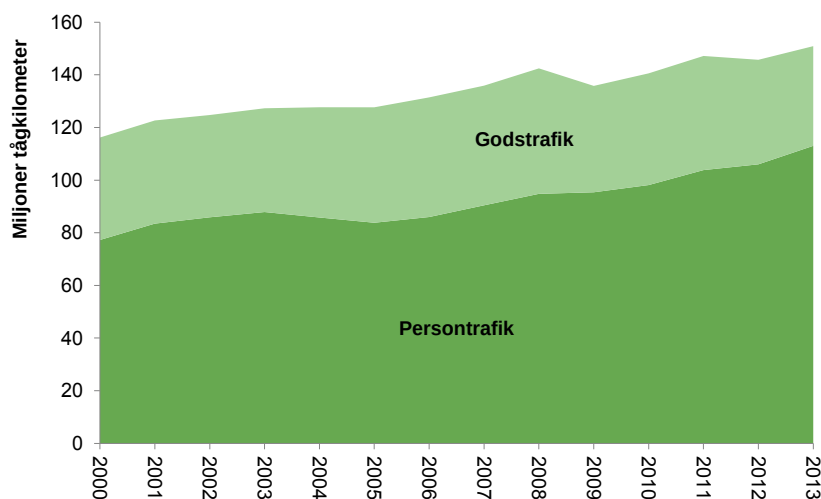
3 Trafik, anställda och energianvändning

Här finns uppgifter om trafiken och persontrafikutbudet, 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–D9 i tabellbilagan, men även från tabell A1.

3.1 Järnväg

Trafikarbete

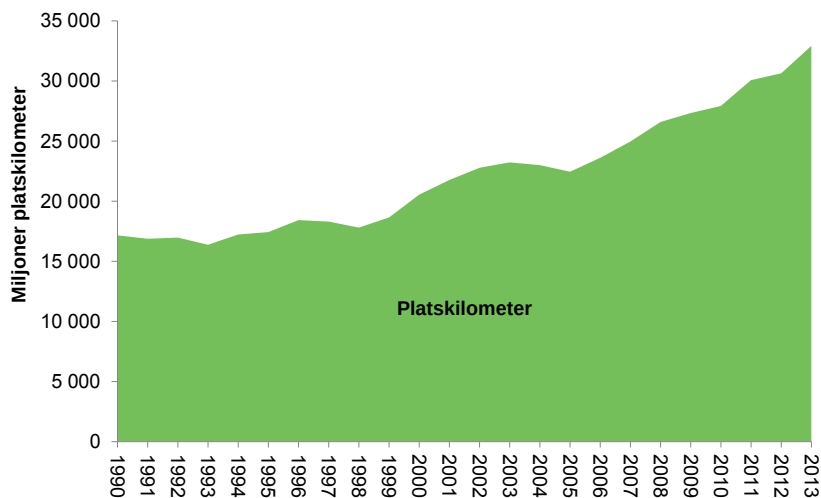
Under 2013 rullade tågen i sammanlagt 151 miljoner kilometer. Det var en ökning sedan året före med 4 procent och på fem år med 6 procent. Det var också över den tidigare toppnoteringen från 2011. Tågkilometer är ett mått som används för både godstrafik och persontrafik. I Figur 3.1 framgår att det särskilt är trafiken med persontåg som befunnit sig i en uppåtgående trend. Trafiken med godståg minskade med 21 procent mellan 2008 och 2013.



Figur 3.1: Järnvägens trafik 2000–2013.

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 åttonde året i rad. Under 2013 ökade utbudet med 7 procent till 32,9 miljarder platskilometer, och utbudet har ökat med 24 procent sedan 2008. Under perioden 1990–2013 ökade utbudet med 92 procent, se Figur 3.2.



Figur 3.2: Järnvägens persontrafikutbud 1990–2013.

Anställda

Med anställda avses här all personal kopplad till trafik eller fordon, exempelvis personal ombord på tågen, bangårdspersonal, städare och administratörer. Däremot ingår inte trafikledningspersonal, övriga entreprenörer och konsulter för infrastrukturen. Den största delen av personalstyrkan arbetar med persontrafiken.

Under 2013 sysselsattes 8 440 årsarbetskrafter med persontrafik, varav 3 343 kvinnor och 4 997 män. Det var en sammanlagd ökning med 5 procent sedan föregående år och en ökning med 24 procent sedan 2008.

Inom godstrafiken var 2 484 årsarbetskrafter i tjänst 2013, varav 339 kvinnor och 2 145 män, vilket är en minskning med 7 procent jämfört med föregående år. Sedan 2008 har personalen inom godstrafiken minskat med 19 procent.

Totalt utfördes 10 924 årsarbetskrafter inom person- och godstrafik år 2013, vilket var 180 årsarbetskrafter mer än året före, en ökning med 2 procent. Det var den högsta siffran sedan år 2000, vilket är så länge som den här variabeln är jämförbar. Sedan 2008 har personalen för person- och godstrafik tillsammans ökat med 11 procent. Under samma period ökade trafikarbetet med 6 procent.

Andelen kvinnor av alla som arbetade med järnvägstrafik var 35 procent 2013. Så hög har andelen inte varit tidigare under den studerade perioden.

Energianvändning

Användningen av el ökade 2013 med 6 procent jämfört med 2012. Störst var ökningen för persontrafik, med 9 procent. Under åren 2008–2013 ökade elanvändningen med 1 procent. Det var resultatet av en samtidig ökning av elanvändningen för persontrafik med 29 procent och en minskning av elanvändningen för godstrafik med 26 procent.

Dieselanvändningen för järnvägstrafik minskade för femte året i rad, denna gång med 5 procent. Både persontrafiken och godstrafiken bidrog till minskningen. Dieselanvändningen har trendmässigt minskat under en lång tid, sedan 2008 med 21 procent och sedan 2000 med 26 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 i tabell D1 med fördelning över typ av energi. Under 2013 användes eldrift till 99 procent för persontransporterna och till 95 procent för godstransporterna. Det var en något lägre andel eldrift än under året före vilket beror på ökad dieselanvändning för godstransporter.

3.2 Spårväg och tunnelbana

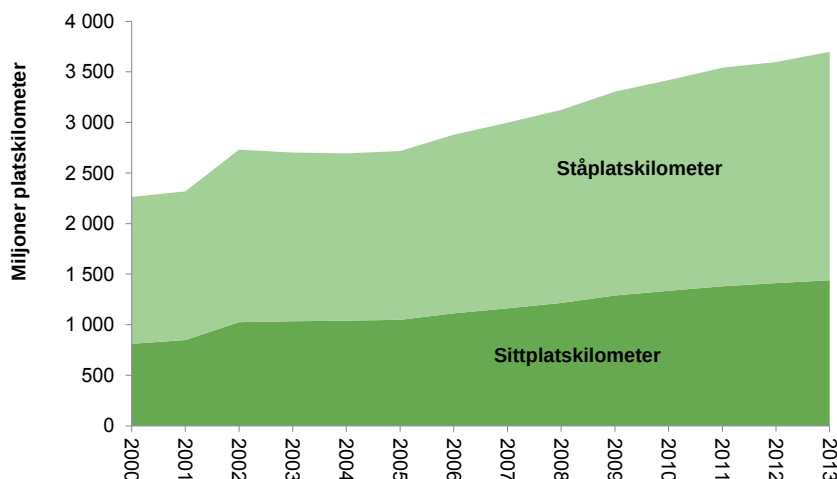
Trafikarbete

Inom spårvägen ökade trafikarbetet mätt i tågkilometer med 2 procent under 2013, i jämförelse med 2012, till 17,7 miljoner tågkilometer, vilket var en ny högstanotering. Ökningen under fem år var 17 procent.

Trafikarbete i tunnelbanan gick också upp till en ny högstanotering 2013, genom en ökning med 2 procent till 12,9 miljoner tågkilometer. Jämfört med 2008 var trafikarbetet 5 procent högre 2013.

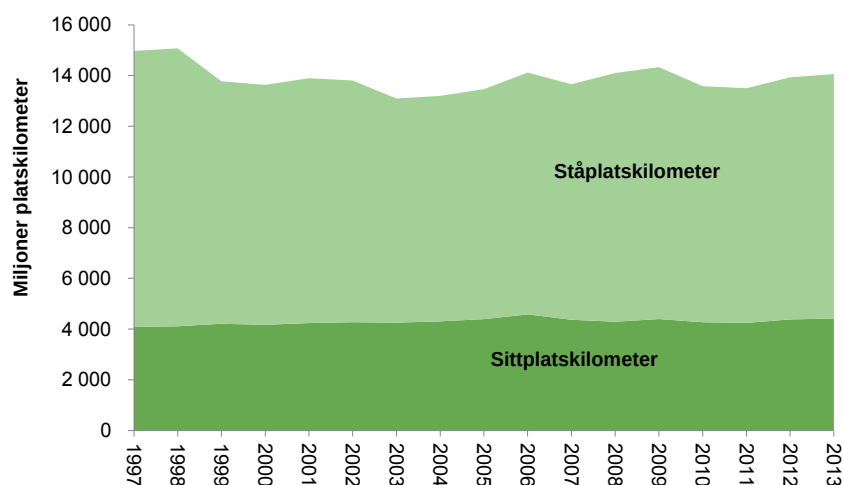
Utbud

För spårvagn och tunnelbana räknas utbudet i stå- och sittplatskilometer. För spårvagns- trafikerna ökade utbudet under 2013 med 3 procent. Spårvagnstrafiken har utökats under en lång följd av år. Sedan 2008 har utbudet ökat med 18 procent, i stort sett lika mycket för sittplatser och ståplatser, se Figur 3.3.



Figur 3.3: Spårvägens persontrafikutbud 2000–2013.

För tunnelbanan ökade 2013 utbudet i platskilometer med 1 procent jämfört med 2012. Utbudet i tunnelbanan har gått först ned och sedan upp så det var 2013 oförändrat jämfört med 2008, se Figur 3.4. Antalet ståplatskilometer och sittplatskilometer ökade ungefär lika mycket i procent under 2013, men de senaste fem åren har utbudet av sittplatser ökat med 3 procent medan ståplatserna minskat med 2 procent.



Figur 3.4: Tunnelbanans persontrafikutbud 1997–2013.

Anställda

Trafikpersonalen för spårväg, inklusive personal för administration, ökade 2013 med 7 procent eller 99 årsarbetskrafter till 1 506 årsarbetskrafter. Av dessa var 401 kvinnor och 1 105 män. Andelen kvinnor var 27 procent, en procentenhet mer än året före. Personalstyrkan har ökat med 27 procent sedan 2008, vilket kan jämföras med utbudet som ökade med 18 procent mätt i platskilometer.

Trafikpersonalen för tunnelbanan, inklusive administration, ökade med 65 årsarbetskrafter eller 3 procent till 2 606 årsarbetskrafter. Av dessa var 800 kvinnor och 1 806 män. Andelen kvinnor var 31 procent, precis som i spårvägarna en procentenhet mer än året före. Jämfört med 2008 var personalstyrkan 8 procent större under 2013. Utbudet av platskilometer i tunnelbanan var oförändrat under de fem åren.

4 Godstransporter

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

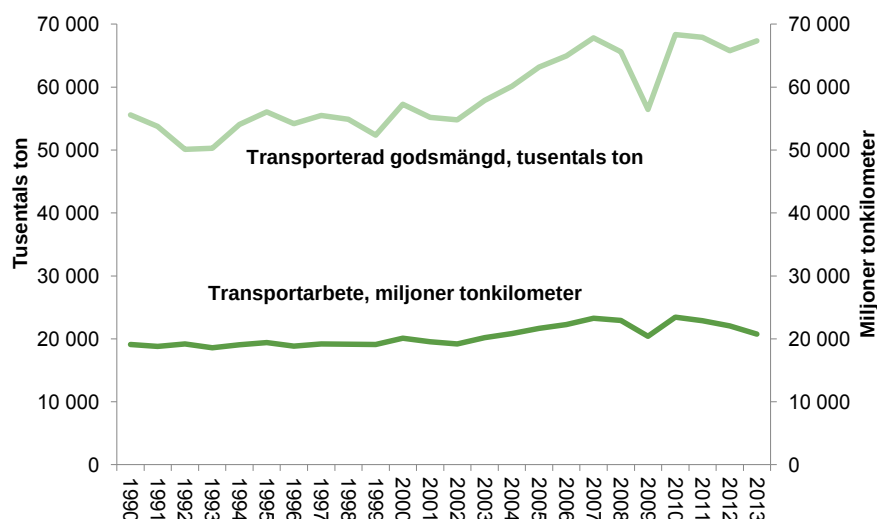
Utvecklingen ligger i huvudsak inom kombigodstransporter. Kombitransporter, som har varit i transportpolitiskt fokus några år nu, innebär att godset lastas på en container, lastbilstrailer eller annan standardiserad lastbärare, som möjliggör överflyttning av lastbäraren mellan lastbil, tåg eller fartyg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

En del av godstransporterna utgörs av systemtåg, där hela tågets transportkapacitet används av en och samma avsändare och tågets vagnar inte kopplas om mellan startpunkt och målpunkt. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgods och kombigods.

Statistikuppgifterna i detta avsnitt finns främst i tabell D10–D12 i tabellbilagan.

4.1 Godsmängd

Den sammanlagda transporterade godsmängden ökade 2013 med 2 procent jämfört med 2012 till 67,3 miljoner ton. Jämfört med 2008 var det en ökning med 3 procent. Den sammanlagda godsmängden minskade kraftigt 2009 men har sedan legat över 2008 års nivå under fyra år. Se Figur 4.1. Av godsmängden återfanns 46 procent i utlandstrafiken och 54 procent i inlandstrafiken.



Figur 4.1: Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 1990–2013.

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.

Malm på malmbanan stod 2013 för 43 procent av godsmängden på järnväg och 60 procent av det utlandstransporterade godset. På senare år har en ökande del av malmen på malmbanan gått till hamnen i Narvik och mindre till hamnen i Luleå. År 2008 var den fördelningen i stort sett jämn, men 2013 tog Narvik emot nästan två tredjedelar.

Det är det utlandstransporterade godset som har stått för ökningen av den totala godsmängden. Mellan 2012 och 2013 ökade utlandsgodset med 9 procent, till 31,2 miljoner ton. Både vagnslastgods och kombigods ökade, medan malm var oförändrat. Jämfört med 2008 var ökningen sammanlagt 34 procent.

Godsmängden som transporterats inom landet föll 2013 med 3 procent jämfört med året före. Störst var nedgången i kombigodset, 23 procent, medan vagnslastgods ökade med 4 procent och malm minskade med 2 procent. Mellan 2008 och 2013 var den sammanlagda nedgången 15 procent. Utvecklingen har alltså varit tudelad, med ökande utlandstransporter och minskande inlandstransporter med järnväg.

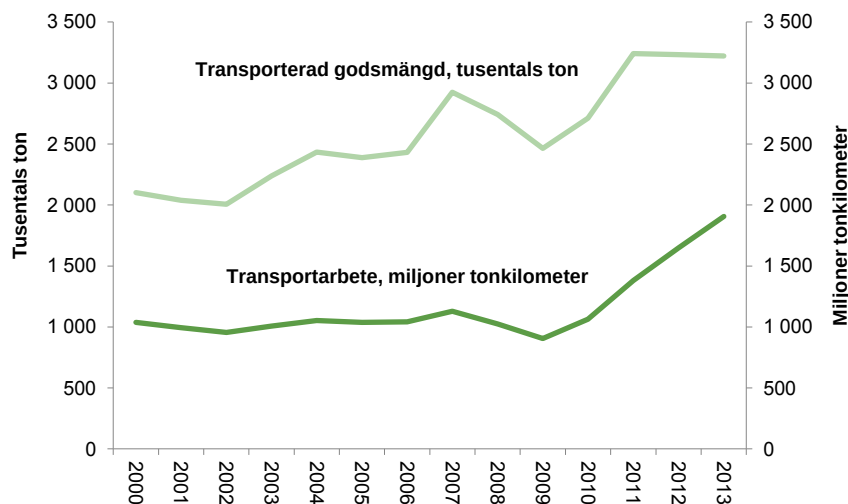
Kombigodset ökade en lång följd av år men minskade både 2012 och 2013. Det är det utrikes kombigodset som haft den starkaste utvecklingen, medan inrikes kombigods minskade 2013 både jämfört med 2012 och 2008.

Godsmängden transporterad med systemtåg, exklusive malm på malmbanan, minskade för tredje året i rad. Minskningen var stor, detta år med 33 procent, och beror på att förändrade transportupplägg inte längre motsvarar definitionen av systemtåg.

Den största varugruppen var 2013 återigen malm och andra produkter från utvinning, med 46 procent av godsvikten. Näst störst var fortfarande varugruppen produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, vilken utgjorde 13 procent av godsmängden. Varugruppen trä samt varor av trä och kork, massa, papper och pappersvaror var fortfarande den tredje största varugruppen med 10 procent. Alla dessa varugrupper ökade i vikt sedan året före.

En stor ökning skedde i varugruppen Livsmedel, drycker och tobak, som ökade från 349 000 till 860 000 ton, eller med nästan 150 procent på ett år.

Under 2013 var 5 procent av den transporterade godsmängden farligt gods. Sammanlagt var 3,2 miljoner ton farligt gods, vilket var i stort sett oförändrat jämfört med året före. Den farliga godsmängden ökade mellan 2008 och 2013 med 17 procent. Det var en större ökning än den totala godsmängden som ökade med 3 procent under samma tid.

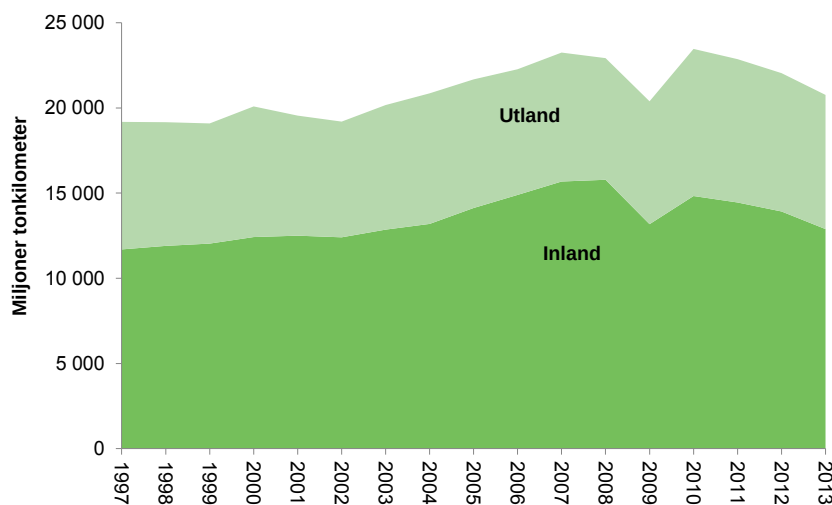


Figur 4.2: Transportarbete för farligt gods i tonkilometer och transporterad mängd farligt gods i ton på järnväg 2000–2013.

4.2 Transportarbete

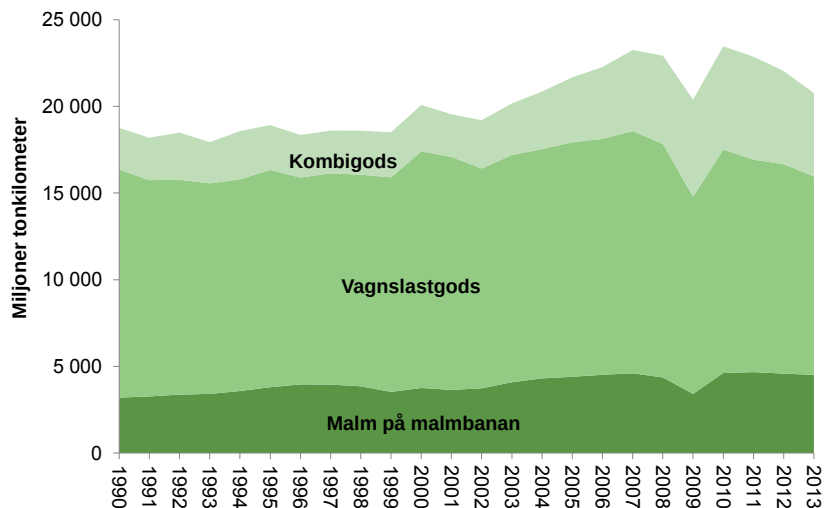
Transportarbetet med gods på järnväg minskade med 6 procent till 20,8 miljarder tonkilometer under 2013.

Transporterna av inrikes gods minskade med 7 procent och utrikes gods minskade med 3 procent. Sett över de fem åren 2008–2013 var utvecklingen tudelad, genom att inrikes godstransporter minskade med 18 procent och utrikes ökade med 10 procent. Fortfarande dominerade inrikes godstransporter 2013 med 62 procent av transportarbetet, se Figur 4.3.



Figur 4.3: Godstransportarbete med järnväg, fördelat på inland och utland 1997–2013.

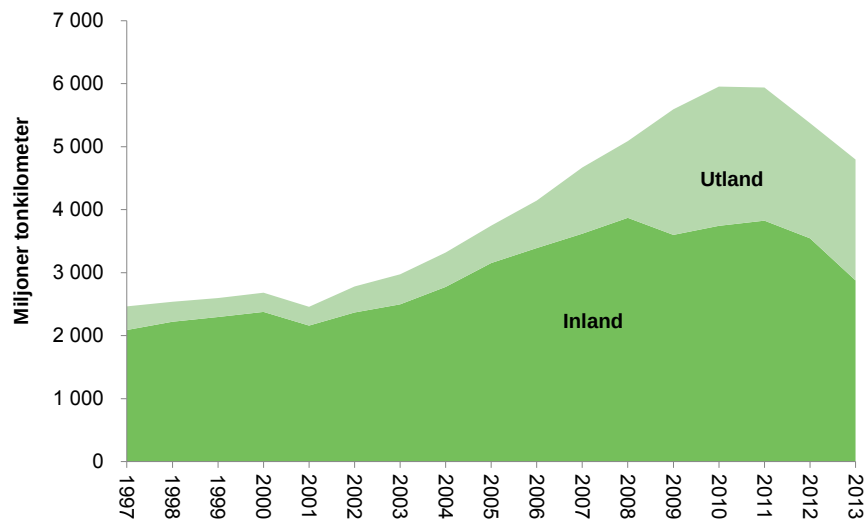
Vagnslastgodset var alltså den största kategorin, och malm på malmbanan den minsta. Det var 2007 som transporter av kombigods blev större än transporter av malm på malmbanan. Transporter av kombigods minskade 2013 med 11 procent. Det stod ändå för 23 procent av det samlade transportarbetet. Transportarbetet för vagnslastgodset minskade under 2013 med 5 procent medan transportarbetet för malm på malmbanan minskade med 2 procent. Se Figur 4.4.



Figur 4.4: Godstransportarbete med järnväg, fördelat på transporttyp 1990–2013.

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 var transportarbete med inrikes kombigods som hade den största procentuella minskningen 2013 av de redovisade kategorierna. Där minskade transportarbetet med 19 procent. De inrikes kombitransporterna var därmed nere på en nivå som inte registrerats sedan 2004. För utrikes kombigods ökade transportarbetet med 5 procent och där ser trenden positiv ut även på längre sikt. Av kombigodset har en ökande del gått i utrikes trafik, se Figur 4.5.



Figur 4.5: Transportarbete för kombitransporter med järnväg, fördelat på inland och utland 1997–2013.

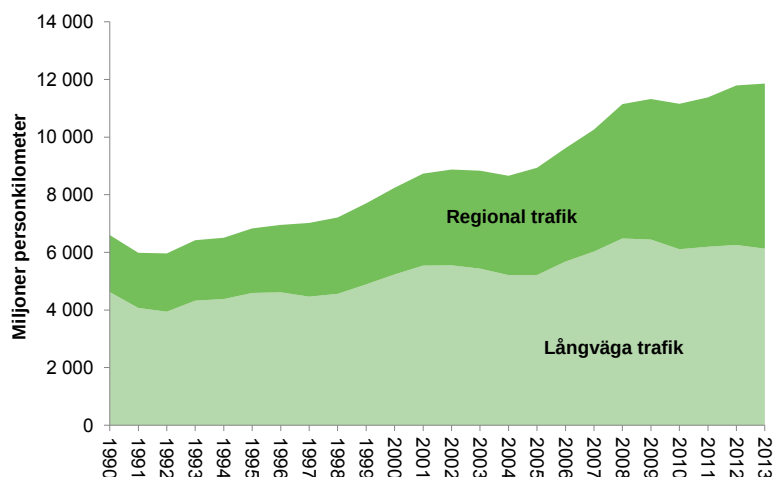
5 Persontransporter

Antalet resor med persontransporter inom bantrafik domineras klart av de kortväga resorna. De långväga resorna utgör med sin längd merparten av persontransportarbetet med järnväg, men andelen minskar. Statistikuppgifterna i detta avsnitt har hämtats ur tabell D13–D15 i tabellbilagan.

5.1 Järnväg

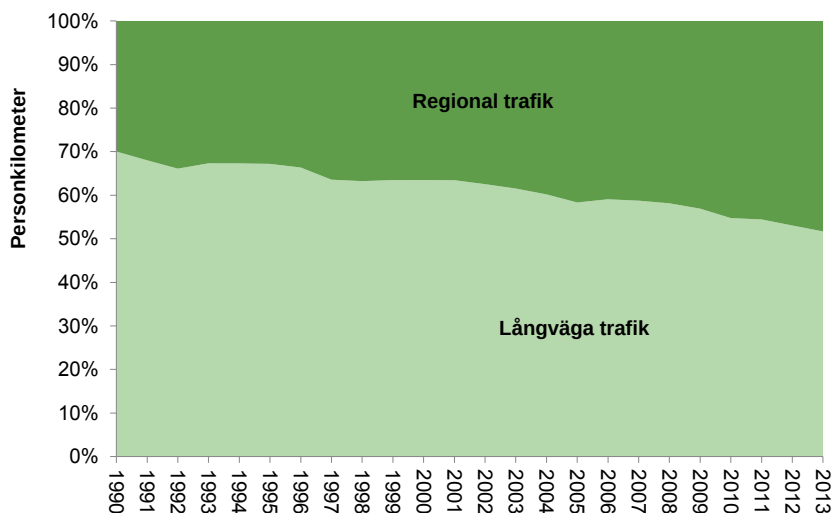
Under 2013 ökade återigen antalet resor med järnväg i Sverige, med 4 procent till den nya toppnivån 200 miljoner resor. Det var tredje året i rad som en ny toppnivå i resandet noterades. I statistiken över antal resor dominerar de regionala resorna. Det var också dessa som bidrog till hela den totala ökningen under 2013, från 173 till 180 miljoner regionala resor. Fler regionala resor är delvis en följd av att utbudet blivit större, exempelvis nytillkomna avgångar i Västra Götalandsregionen och på sträckan Stockholm–Uppsala.

Transportarbetet, som inom persontransporterna mäts i personkilometer, ökade med 1 procent under 2013. Den nya nivån på 11,9 miljarder personkilometer är också en ny toppnotering, se Figur 5.1. Den mycket snabba ökningen av järnvägsresandet som pågick under åren 2005 till 2008 har avtagit, men ökningen fortsätter. Mellan 2008 och 2013 ökade tågens totala persontransportarbete med 6 procent.



Figur 5.1: Persontransportarbete med järnväg, fördelat på regional trafik och fjärrtrafik, 1990–2013.

I transportarbetsstatistiken dominerar inte den regionala trafiken på samma sätt som i statistiken över antal resor. Det framstår som en tydlig trend att det regionala resandet ökar mest, se Figur 5.2. Andelen regionalt resande ökade 2013 till 48 procent av det sammanlagda transportarbetet med tåg. Det regionala resandet kan inom några år vara större än det långväga resandet.



Figur 5.2: Persontransportarbete i regional trafik och långväga trafik, procent, 1990–2013.

Med hänsyn tagen till folkmängden i slutet av 2013 reste varje invånare i genomsnitt 123 mil med järnväg under 2013, fördelat på i genomsnitt 21 resor.² Sett över en längre tidsperiod, från 2000, är trenden tydlig – svenskarna reser både oftare och längre med järnväg.

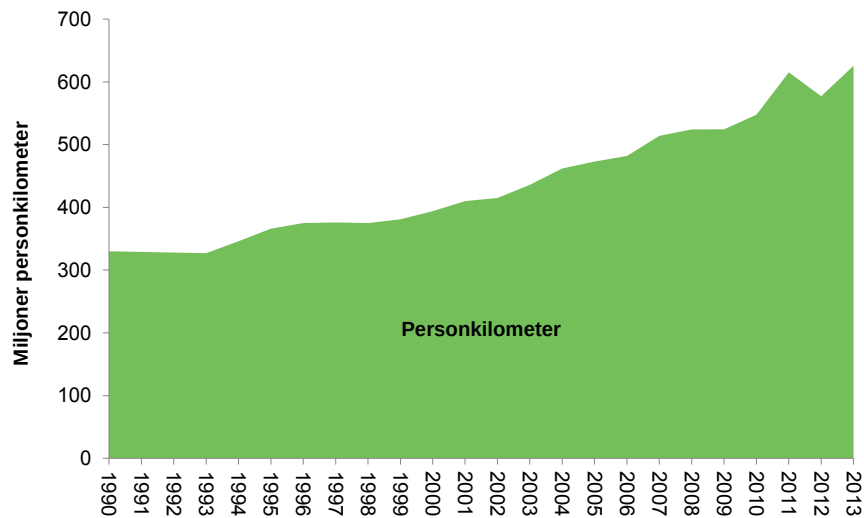
Den utnyttjade transportförmågan kan beräknas som kvoten mellan personkilometer och platskilometer. En tidserie av den variabeln finns i den historiska översikten, tabell A1, kolumn 28. Där framgår att den utnyttjade transportförmågan de senaste 20 åren legat mellan 38 och 42 procent. Som högst var den år 2008 och sedan minskade den efterföljande år. Så även under 2013 till den lägsta nivån på länge, 36 procent.

5.2 Spårväg och tunnelbana

Antalet resor med spårvagn ökade varje år mellan 2000 och 2011. På grund av ändrade beräkningsmetoder hos Västtrafik AB är uppgifterna från och med 2012 inte jämförbara med tidigare år. Under 2013 uppgick antalet resor till 152 miljoner, en uppgång med 9 procent.

Persontransportarbetet med spårvagn ökade till 626 miljoner personkilometer, upp 8 procent, se Figur 5.3 Ett ökat utbud i form av större spårvägsnät i Stockholmsregionen samt en stor ökning av antalet resor i Göteborgsregionen var bidragande till utfallet under året.

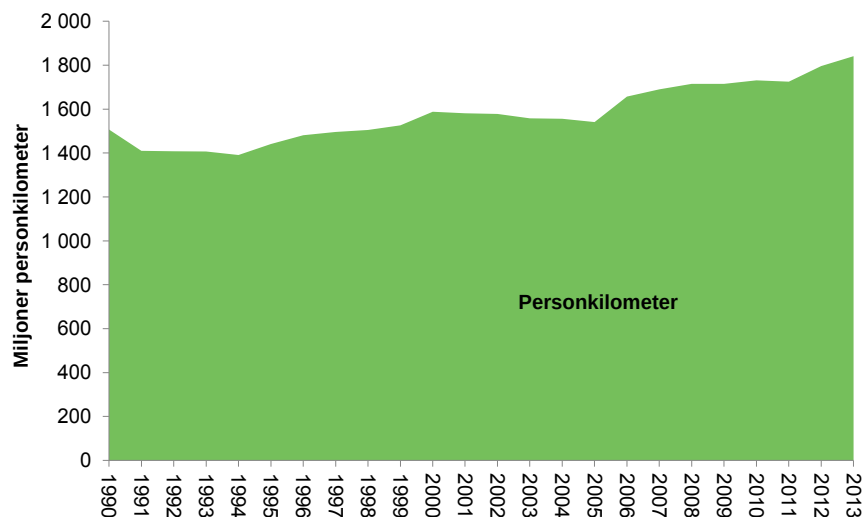
² Statistiken över antal järnvägsresor skiljer inte på om resenärerna är svenskar eller turister vilket gör att måttet resor per invånare inte exakt speglar verkligheten.



Figur 5.3: Persontransportarbete med spårväg 1990–2013.

Anm: På grund av ändrade beräkningsmetoder hos Västtrafik AB är 2012 års uppgifter inte jämförbara med tidigare år.

Antal resor med tunnelbanan ökade med 2 procent till 328 miljoner under 2013. De senaste fem åren har antalet resor ökat med 7 procent. Transportarbetet för tunnelbanan ökade med 3 procent jämfört med föregående år och har ökat 7 procent jämfört med 2008, se Figur 5.4. Att förändringstalen inte följer varandra beror på att medelreslängden ökat något.



Figur 5.4: Persontransportarbete med tunnelbana 1990–2013.

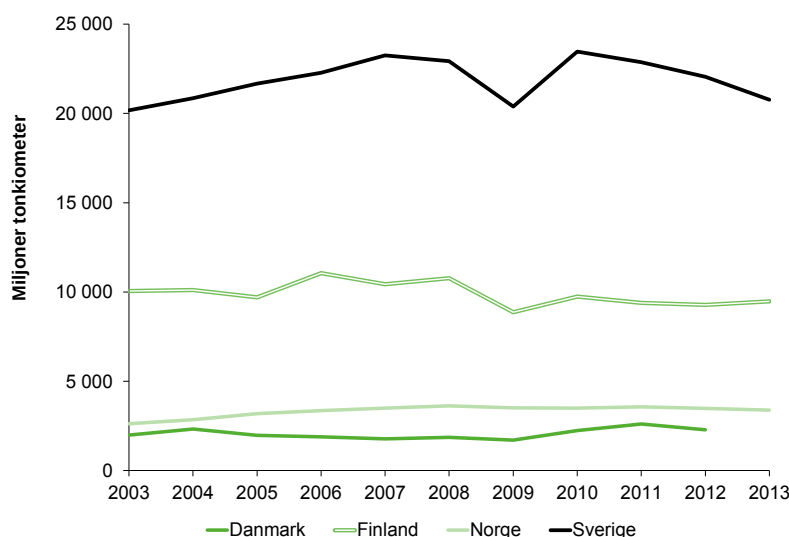
6 Nordisk jämförelse

I detta avsnitt jämförs några av uppgifterna från Sverige med våra nordiska grannländer (utom Island som inte har järnväg). Underlagen från de andra länderna följer så långt det är möjligt samma definitioner som används i Sverige, eftersom undersökningen om järnvägstransporter är harmoniserad och regleras av en EU-förordning. Det statistiska materialet är hämtat från Eurostats databas.³

6.1 Godstransporter

I Norden är godstransportarbetet på järnväg störst i Sverige, till och med större än i övriga länder tillsammans. I Sverige, Norge och Finland är det framförallt nationella transporter som utgör en stor del av transportarbetet. I Danmark utgör istället transittransporter genom landet huvuddelen av transportarbetet.

Godstransporter är konjunkturkänsliga och under 2009 går det att observera en nedgång i transportarbetet för alla nordiska länder i samband med nedgången i ekonomin 2008–2009. Störst var nedgången i Finland med 18 procent och lägst i Norge med 3 procent. Återhämtningen därefter har sett olika ut. Fram till och med 2012 uppvisar Danmark en återgång till en högre nivå än 2007, plus 28 procent. Längst ifrån nivån 2007 är Sverige där transportarbetet minskat med 11 procent fram till 2013, trots en snabb återhämtning 2010. I Finland är motsvarande nedgång 9 procent. Norge är det land som uppvisar lägst variation mellan åren.



Figur 6.1: Godstransportarbete i nordisk jämförelse 2003–2013.
Anm: Danmarks uppgift saknas för 2013.

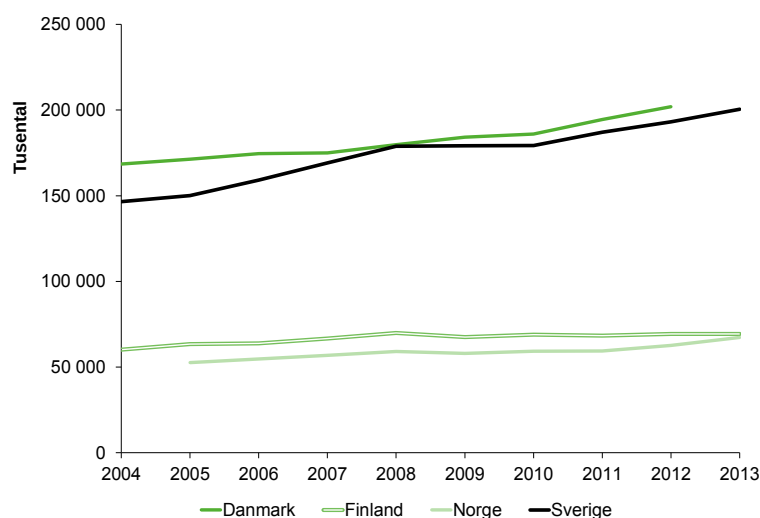
³ Hämtat 2014-09-30 från

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>

6.2 Persontransporter

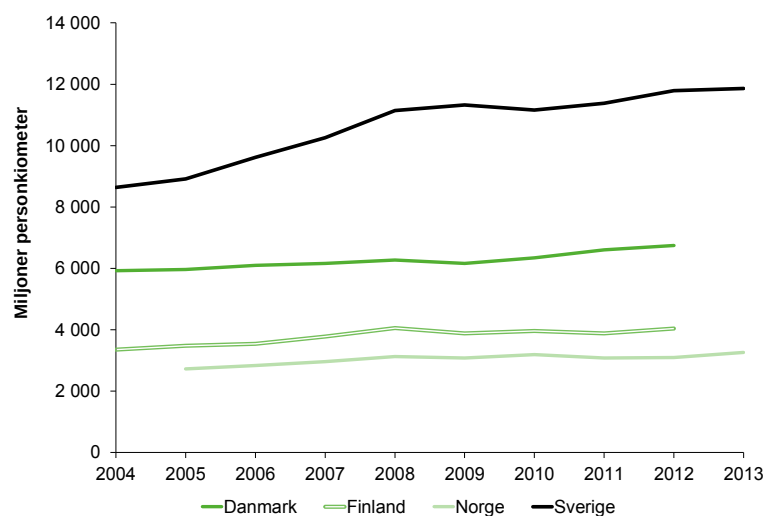
Danmark är det land i Norden som har flest järnvägsresor med 202 miljoner 2012. Om längden på varje resa beaktas ligger Sverige klart i topp vad gäller personkilometer. Här spelar förstås storleken på respektive landområde en roll vid tolkningen av siffrorna. I Finland och Norge är järnvägsresandet ungefär lika omfattande, både med avseende på antal resor och personkilometer, men lågt jämfört med Sverige och Danmark.

Under 2007–2012 ökade persontransporterna på järnväg i alla nordiska länder. Starkast var utvecklingen i Sverige där persontransportarbetet ökade med 15 procent. I Danmark, Finland och Norge var motsvarande utveckling 9, 7 respektive 6 procent. Se Figur 6.2 och Figur 6.3.



Figur 6.2: Antal passagerare i nordisk jämförelse 2004–2013.

Anm: Vissa uppgifter saknas. För 2013 är Finlands och Norges uppgift preliminär.



Figur 6.3: Persontransportarbete i nordisk jämförelse 2004–2013.

Anm: Vissa uppgifter saknas. För 2013 är Norges uppgift preliminär.

7 Tabeller/Tables

På följande sidor redovisas ett antal tabeller.

Definitioner samt information om hur statistiken samlats in finns i kapitel 8–9.

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.

7.1 Tabellförteckning/List of tables

Huvudmän i svensk bantrafik 2013	Bodies in Swedish rail traffic 2013
Tågoperatörer i svensk bantrafik 2013	Rail undertakings in Swedish rail traffic 2013
Tabell A1: Historisk översikt (4 sidor)	Table A1: Historical overview (4 pages)
Tabell B1: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Järnvägar	Table B1: Infrastructure, investments and energy use – Railways
Tabell B2: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Järnvägar	Table B2: Staff strength for infrastructure works and traffic control – Railways
Tabell B3: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Spårvägar	Table B3: Infrastructure, investments and energy use – Trams
Tabell B4: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Spårvägar	Table B4: Staff strength for infrastructure works and traffic control – Trams
Tabell B5: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Tunnelbanan	Table B5: Infrastructure, investments and energy use – Metro
Tabell B6: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Tunnelbanan	Table B6: Staff strength for infrastructure works and traffic control – Metro
Tabell B7: Infrastruktur, trafikerad banlängd efter län – Järnvägar	Table B7: Infrastructure, length of lines worked by county – Railways
Tabell C1: Dragfordon – Järnvägar	Table C1: Tractive stock – Railways
Tabell C2: Dragfordon – Spårvägar	Table C2: Tractive stock – Trams
Tabell C3: Dragfordon – Tunnelbanan	Table C3: Tractive stock – Metro

Tabell C4: Transportfordon – Järnvägar (2 sidor)	Table C4: Transport stock – Railways (2 pages)
Tabell C5: Transportfordon – Spårvägar	Table C5: Transport stock – Trams
Tabell C6: Transportfordon – Tunnelbanan	Table C6: Transport stock – Metro
Tabell D1: Trafik – Järnvägar	Table D1: Traffic – Railways
Tabell D2: Trafik – Spårvägar	Table D2: Traffic – Trams
Tabell D3: Trafik – Tunnelbanan	Table D3: Traffic – Metro
Tabell D4: Personal för trafik – Järnvägar	Table D4: Staff strength for traffic – Railways
Tabell D5: Personal för trafik – Spårvägar	Table D5: Staff strength for traffic – Trams
Tabell D6: Personal för trafik – Tunnelbanan	Table D6: Staff strength for traffic – Metro
Tabell D7: Energianvändning för trafik – Järnvägar	Table D7: Energy use for traffic – Railways
Tabell D8: Energianvändning för trafik – Spårvägar	Table D8: Energy use for traffic – Trams
Tabell D9: Energianvändning för trafik – Tunnelbanan	Table D9: Energy use for traffic – Metro
Tabell D10: Godstransporter på järnväg	Table D10: Goods transport by railway
Tabell D11: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007 (2 sidor)	Table D11: Goods transported according to NST 2007 freight category (2 pages)
Tabell D12: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID	Table D12: Dangerous goods transported according to RID

Tabell D13: Persontransporter – Järnvägar

Table D13: Passenger transport – Railways

Tabell D14: Persontransporter – Spårvägar

Table D14: Passenger transport – Trams

Tabell D15: Persontransporter – Tunnelbana

Table D15: Passenger transport – Metro

Samtliga tabeller i tabellbilagan finns i Excel-format på Trafikanalys webbplats
<http://www.trafa.se/sv/Statistik/Bantrafik/Bantrafik1/>

Huvudmän i svensk bantrafik 2013

Bodies in Swedish rail traffic 2013

1	Huvudman Body											
	Samhällsfunktion						Finansierande huvudman					
	Social function						Subsidiary body					
							Infrastruktur			Persontrafik		
							Infrastructure			Passenger traffic		
	Statlig myndighet State authority	Regionala kollektivtrafikmyndigheten Regional public transport authority	Regionalt organ Regional agency	Privat företag Private company	Infrastrukturförvaltare Infrastructure manager	Tillsynsmyndighet Regulatory body	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro
	2	3	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Trafikverket	X				X		X			X		
Transportstyrelsen	X					X						
A-Train AB				X	X							
Kollektivtrafikmyndigheten i Kalmar län		X								X		
Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens Län		X								X		
Kommunalförbundet i Västernorrlands län		X								X		
Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet		X								X		
Landstinget Gävleborg		X								X		
Landstinget i Jönköpings län		X								X		
Landstinget i Uppsala län		X								X		
Landstinget i Östergötland		X								X	X	
Landstinget Västmanland		X								X		
Region Blekinge		X								X		
Region Dalarna		X								X		
Region Halland		X								X		
Region Skåne		X								X		
Region Värmland		X								X		
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten		X								X		
Regionförbundet Jämtlands län		X								X		
Regionförbundet södra Småland		X								X		
Stockholms läns landsting		X								X	X	X
Västra Götalandsregionen		X								X	X	
Örebro läns landsting		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		
Inlandsbanan AB			X		X		X					
Jönköpings Länstrafik AB			X							X		
Kalmar Läns Trafik 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		
Västmanlands lokaltrafik AB			X							X		
Västrafik AB			X							X	X	
X-Trafik AB			X							X		
Östgötatrafik AB			X							X	X	
Totalt, antal	2	20	19	1	7	1	3	3	1	37	6	2

Tågoperatörer i svensk bantrafik 2013

Rail undertakings in Swedish rail traffic 2013

Tågoperatörer i svensk bantrafik 2013 Rail undertakings in Swedish rail traffic 2013	Tågoperatör inom sektor Rail undertaking within sector						
	Järnväg Railway				Spårväg Tram		Tunnelbana Metro
	Gods Freight				Person Passenger		
	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inland Domestic	Inland Domestic	Inland Domestic
	2	3	4	5	6	7	
1							
A-Train AB			X				
AB Stockholms spårvägar					X		
Arriva Tåg AB			X				
Botniatåg AB			X				
Cargo Net AS		X					
CFLCargo AB	X						
DB Regio Sverige AB			X				
DB Schenker Rail		X					
DSB			X	X			
DSB Småland AB			X				
DSB Uppland AB			X				
Green Cargo AB	X	X					
Göteborgs Spårvägar AB					X		
Hector Rail AB	X	X					
Inlandståget AB	X		X				
LKAB Malmtrafik AB	X	X					
MTR Stockholm AB							X
Railcare Tåg AB	X						
Real Rail AB	X						
RushRail AB	X						
SJ AB			X	X			
SJ Götalandståg AB			X				
SJ Norrlandståg AB			X	X			
Skandinaviska Jernbanor AB			X				
Stockholmståg KB			X				
Svenska Tågkompaniet AB			X	X			
TX Logistik AB	X	X					
Tågfrakt AB	X						
Tågåkeriet i Bergslagen AB	X	X	X				
Veolia Transport AB			X	X	X		
Totalt, antal	11	7	16	5	3	1	

Tabell A1: Historisk översikt
Table A1: 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	–	..	1 127	65	11 149	7 963	1 842	7 828	
2010	9 968	–	..	1 127	65	11 160	7 965	1 865	7 838	
2011	10 014	–	..	1 127	65	11 206	8 119	1 886	7 878	
2012	9 944	–	..	1 127	65	11 136	8 194	1 947	7 908	
2013	9 765	–	..	1 127	65	10 957	8 214	1 948	7 903	
Length of lines worked										
Year	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
Table A1: Historical overview

År	Trafikerade banor			Personal					
	Korsningar			För banarbeten			För trafik		
	Planskilda korsningar	Plan-korsningar	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
	antal			antal i medeltal					
	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1870	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1880	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1890	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1900	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1910	..	..	..	..	..	Ingår i kol 19 Incl. in Col 19	..	..	46 331
1920	..	..	..	..	..		..	..	62 493
1930	..	..	..	..	..	"	..	..	50 976
1940	..	..	..	..	..	"	..	..	52 205
1950	..	..	..	..	..	"	..	..	70 764
1960	..	..	..	..	..	"	..	..	59 307
1970	..	..	..	..	..	"	..	..	44 973
1980	..	..	..	..	..	"	..	..	36 762 ²
1990	..	..	..	..	..	7 724	..	..	21 472 ^{3, 6}
1991	2 326	13 235	15 561	..	..	7 843	..	..	19 028 ⁷
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	3 358	7 672	11 030
2010	3 056	7 652	10 708	252 ¹⁵	2 749 ¹⁵	3 001 ¹⁵	3 613	7 966	11 579
2011	3 062	7 577	10 639	256	2 532	2 788	3 800	8 098	11 898
2012	3 086	7 380	10 466	249	2 459	2 708	4 027	7 824	11 851
2013	3 091	7 354	10 445	236	2 314	2 550	4 142	7 890	12 032
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 net*

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
Table A1: Historical overview

År	Vagnpark					Trafikarbete			
	Person-, post-, resgods- och motorvagnar		Godsvagnar			Resande- och godståg	Person- och godsvagnar	Personvagnar	
	Vagnar	Sitt- sov- och ligglplatser	Vagnar	Härav privat-registrerade	Last-förmåga			Transport-förmåga	Härav utnyttjad
						antal	1000 ton		
1	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1870	508	..	4 225	..	30	4	121	..	..
1880	1 462	..	15 122	..	128	13	357	..	..
1890	1 971	..	20 889	..	185	20	567	..	..
1900	2 594	..	33 413	..	356	37	1 134	..	..
1910	3 600	143 780	45 245	..	583	52	1 591	..	..
1920	4 151	186 737	57 242	..	832	54	1 674	6 850	35,0
1930	4 301	190 938	55 140	..	876	73	1 978	9 085	26,8
1940	5 278	205 377	49 057	..	893	92	2 847	12 676	35,9
1950	5 944	251 658	53 861	2 203	944	133	3 773	21 206	31,3
1960	5 044	214 420	58 377	4 353	1 249	126	4 063	18 564	27,7
1970	3 069	143 943	56 242	5 061	1 431	111	4 415	14 959	31,0
1980	2 437	119 092	48 044	2 390	1 384	104	4 160	17 450	40,1
1990	2 038	112 709	26 501	2 241	923	103	4 060	17 157	38,5
1991	2 046	112 966	25 126	3 608	837	101	4 208	16 871	35,5
1992	1 939	111 889	23 099	5 501	835	99	4 117	16 969	35,1
1993	1 978	113 890	21 817	5 115	798	100	4 079	16 372	39,2
1994	2 018	112 720	21 066	5 069	780	101	4 191	17 227	37,8
1995	1 966	111 495	20 865	5 330	782	105	4 146	17 426	39,2
1996	1 902	108 313	20 302	5 572	773	106	4 060	18 423	37,7
1997	1 899	109 301	19 635	5 967	751	106	4 067	18 300	38,4
1998	1 887	108 817	18 943	5 713	729	107	4 111	17 802	40,5
1999	1 850	107 131	19 757	6 809	777	109	4 131	18 642	41,3
2000	1 789	111 124	18 406	6 405	741	116	..	20 541	40,1
2001	1 888	118 287	17 910	6 215	740	123	..	21 760	40,1
2002	1 935	122 932	17 674	6 489	734	125	..	22 779	39,0
2003	1 877	121 598	16 909	6 405	720	127	..	23 225	38,0
2004	1 784	116 047	16 832	6 271	799	128	..	22 999	37,6
2005	1 901	123 696	16 637	6 476	772	128	..	22 448	39,8
2006	1 952	125 750	16 407	6 294	798	131	..	23 604	40,7
2007	2 177	134 461	15 896	6 361	815	136	..	24 957	41,1
2008	2 304	142 834	15 735	6 253	832	142	..	26 587	41,9
2009	2 291	141 068	14 797	6 453	791	136	..	27 331	41,4
2010	2 374	145 356	15 166	6 884	837	141	..	27 759 ^k	40,2 ^k
2011	2 412	148 579	..	..	..	147	..	29 899 ^k	38,2 ^k
2012	2 662 ^k	173 264 ^k	..	..	..	146	..	30 758 ^k	38,3 ^k
2013	2 776	176 776	..	..	..	151	..	32 917	36,0
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.*

Anm: Uppgifter om privatvagnar finns inte tillgängliga för alla operatörer sedan 2011.

Data on privately owned wagons are not available for some railway undertakings since 2011.

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
Table A1: Historical overview

Transportarbete									Drivmedelsanvändning av järnvägstransporter		
År	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	48 887	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	20 389 ¹⁶	2 125	—	24 488
2010	65 599 ^k	5 047	6 108	11 155	—	5 955	17 509	23 464	2 098	—	23 685
2011	66 910 ^k	5 184	6 194	11 378	—	5 940	16 924	22 864	2 189	—	23 290
2012	64 777 ^k	5 535	6 257	11 792	—	5 375	16 667	22 043	2 123	—	22 902
2013	65 739	5 729	6 129	11 858	—	4 797	15 966	20 763	2 250	—	21 787

Transport performance
Energy use by rail transports

Year	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

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: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Järnvägar
Table B1: Infrastructure, investments and energy use – Railways

Arlandabanan Botniabanan ¹ Inlandsbanan Roslagsbanan Saltsjöbanan Statens spåranläggningar							Arlanda line Botnia line ¹ Inland line Roslagen line Saltsjöbaden line State-owned rail infrastructure
<i>Trafikerade spår (kilometer)</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Tracks worked (kilometres)</i>
Spårlängd							Length of tracks
1 Spårlängd inklusive sidobanor	15 351	15 487	15 497	15 601	15 633	15 468	Length of tracks including sidings
2 - härav elektrifierad	11 314	11 467	11 513	11 740	11 952	12 035	- of which electrified
Banlängd							Length of lines
3 Enkelspår	9 206	9 308	9 296	9 321	9 190	9 010	Single track
4 - härav smalspår	52	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
5 Dubbelspår och flerspår	1 827	1 842	1 865	1 886	1 947	1 948	Double track or more
6 - härav smalspår	13	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
7 Summa	11 032	11 149	11 160	11 206	11 136	10 957	Total
8 - härav enbart med persontrafik	..	..	..	..	..	..	- of which exclusively passenger traffic
9 - härav enbart med godstrafik	..	..	..	..	..	..	- of which exclusively freight traffic
Elektrifierad banlängd							Electrified lines
10 Enkelspår	6 041	6 122	6 101	6 234	6 248	6 267	Single track
11 - härav smalspår	52	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
12 Dubbelspår och flerspår	1 827	1 842	1 865	1 886	1 947	1 948	Double track or more
13 - härav smalspår	13	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
14 Summa	7 867	7 963	7 965	8 119	8 194	8 214	Total
Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem							Lines with protection and management system
15 Linje- och fjärrblockering	6 774	7 001	7 007	7 053	6 963	7 172	Automatic block system and centralised traffic control system
16 Automatisk tågkontroll (ATC)	7 840	7 828	7 838	7 878	7 908	7 903	Automatic Train Control (ATC)
17 ERTMS	–	–	177	177	423	573	European Rail Traffic Management System
Korsningar							Crossings
18 Antal planskilda korsningar	3 033	3 048	3 056	3 062	3 086	3 091	Number of grade-separated crossings
19 Antal plankorsningar	8 054	7 793	7 652	7 577	7 380	7 354	Number of level crossings
20 Summa	11 087	10 841	10 708	10 639	10 466	10 445	Total
21 - härav med bommar	2 379	2 357	2 353	2 351	2 344	2 355	- of which with barriers
22 - härav med ljud- och/eller ljussignaler	873	870	871	864	851	845	- of which with light and/or acoustic signals
23 - härav med enkla skydd	1 554	1 560	1 579	1 575	1 558	1 549	- of which with passive protection
24 - härav utan skyddsanordningar	3 248	3 006	2 849	2 787	2 627	2 605	- of which unprotected
Investeringar och energianvändning							Investments and energy use
Investeringar och underhåll (miljoner SEK)							Investments and maintenance (million SEK)
25 Investeringskostnader	12 686	14 002	13 673	12 644	11 598	9 802	Investments
26 Reinvesteringskostnader	2 088	2 224	2 133	1 697	2 074	2 473	Reinvestments
27 Underhållskostnader	3 666	4 040	4 771	5 076	5 336	5 524	Maintenance costs
28 Summa	18 439	20 266	20 577	19 416	19 008	17 799	Total
Energianvändning							Energy use
29 av infrastrukturen (GWh)	218	277	325	257	298	287	by infrastructure (GWh)

¹ Från och med 2010 ingår Botniabanan i statens spåranläggningar. As from 2010, the state-owned rail infrastructure includes the Botnia line.


Tabell B2: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Järnvägar
Table B2: Staff strength for infrastructure works and traffic control – Railways

<i>Anställda personer i medeltal</i>	2008	2009	2010 ²	2011	2012	2013	<i>Staff strength (mean numbers)</i>
Tillgänglig personal för banarbeten							Available staff for infrastructure works
1 Kvinnor	1 125	1 126	252	256	249	236	Female
2 Män	4 691	4 551	2 749	2 532	2 459	2 314	Male
3 Summa	5 816	5 677	3 001	2 788	2 708	2 550	Total
Tillgänglig personal för trafikledning							Available staff for traffic control
4 Kvinnor	342	360	373	365	366	365	Female
5 Män	647	670	782	754	736	745	Male
6 Summa	989	1 030	1 155	1 119	1 102	1 110	Total
Totalt antal anställda							Total number of staff employed
7 Kvinnor	1 467	1 486	625	621	615	601	Female
8 Män	5 338	5 221	3 531	3 286	3 195	3 059	Male
9 Totalt	6 805	6 707	4 156	3 907	3 810	3 660	Grand total

² Se fotnot 15 i tabell A1. See note 15 in Table A1.

Tabell B3: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Spårvägar
Table B3: Infrastructure, investments and energy use – Trams

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)							Tracks worked (kilometres)
Spårlängd							Length of tracks
1	Spårlängd inklusive sidobanor	252	252	256	259	259	248 ¹ Length of tracks including sidings
Banlängd							Length of lines
2	Enkelspår	7	7	7	7	7	0 ¹ Single track
3	Dubbelspår och flerspår	120	120	122	124	124	122 ¹ Double track or more
4	Summa	127	127	129	130	130	122 ¹ Total
Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem							Lines with protection and management system
5	Linje- och fjärrblockering	21	21	21	21	21	13 ¹ Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	21	21	21	21	21	13 ¹ Automatic Train Control (ATC)
Investeringar och energianvändning							Investments and energy use
Investeringar och underhåll (miljoner SEK)							Investments and maintenance (million SEK)
7	Investeringskostnader	97	727	1 558	1 126	1 274	1570 Investments
8	Reinvesteringskostnader	140	83	52	66	65	18 Reinvestments
9	Underhållskostnader	242	113	131	149	164	188 Maintenance costs
10	Summa	480	923	1 741	1 340	1 503	1 776 Total
Energianvändning							Energy use
11	av infrastrukturen (GWh)	2	3	3	2	2	4 by infrastructure (GWh)

¹ Lidingöbanan avstängd för upprustning och modernisering. *Lidingö line closed for improvement and modernization.*

Tabell B4: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Spårvägar
Table B4: Staff strength for infrastructure works and traffic control – Trams

Anställda personer i medeltal		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Staff strength (mean numbers)
Tillgänglig personal för banarbeten								Available staff for infrastructure works
1	Kvinnor	4	3	3	3	2	4	Female
2	Män	18	18	18	18	24	22	Male
3	Summa	22	21	21	21	26	26	Total
Tillgänglig personal för trafikledning								Available staff for traffic control
4	Kvinnor	10	15	13	19	21	26 ^r	Female
5	Män	32	43	46	62	61	67 ^r	Male
6	Summa	42	58	59	81	82	93	Total
Totalt antal anställda								Total number of staff employed
7	Kvinnor	14	18	16	22	23	30 ^r	Female
8	Män	50	61	64	80	85	89 ^r	Male
9	Totalt	64	79	80	102	108	119	Grand total

Tabell B5: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Tunnelbanan

Table B5: Infrastructure, investments and energy use – Metro

Stockholms tunnelbana							Stockholm Metro
Trafikerade spår (kilometer)							Tracks worked (kilometres)
Spårlängd							Length of tracks
1	Spårlängd inklusive sidobanor	276	276	276	276	276	Length of tracks including sidings
Banlängd							Length of lines
2	Enkelspår	–	–	–	–	–	Single track
3	Dubbelspår och flerspår	109	109	109	109	109	Double track or more
4	Summa	109	109	109	109	109	Total
Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem							Lines with protection and management system
5	Linje- och fjärrblockering	109	109	109	109	109	Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	109	109	109	109	109	Automatic Train Control (ATC)
Investeringar och energianvändning							Investments and energy use
Investeringar och underhåll (miljoner SEK)							Investments and maintenance (million SEK)
7	Investeringskostnader	168	214	171	175	497	1 798
8	Reinvesteringskostnader	716	676	624	1 280	513	37
9	Underhållskostnader	843	822	735	745	774	755
10	Summa	1 727	1 712	1 530	2 200	1 784	2 590
Energianvändning							Energy use
11	av infrastrukturen (GWh)	20	21	23	38	38	39



Tabell B6: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Tunnelbanan

Table B6: Staff strength for infrastructure works and traffic control – Metro

Anställda personer i medeltal							Staff strength (mean numbers)
Tillgänglig personal för banarbeten							Available staff for infrastructure works
1	Kvinnor	7	7	7	7	3 ¹	3
2	Män	68	68	68	68	27 ¹	27
3	Summa	75	75	75	75	30 ¹	30
Tillgänglig personal för trafikledning							Available staff for traffic control
4	Kvinnor	12	12	12	19	22	22
5	Män	48	48	48	62	63	63
6	Summa	60	60	60	81	85	85
Totalt antal anställda							Total number of staff employed
7	Kvinnor	19	19	19	26	25 ¹	25
8	Män	116	116	116	130	90 ¹	90
9	Totalt	135	135	135	156	115 ¹	115

¹ På grund av ändrade avtalsformer bland uppgiftslämnarna, är data för banarbeten 2012 inte jämförbara med tidigare år.

Due to changes in contract terms among respondents, staff for infrastructure works 2012 is not comparable with previous years.



Tabell B7: Infrastruktur, trafikerad banlängd efter län – Järnvägar

Table B7: Infrastructure, length of lines worked by county – Railways

Län	2013					
	Trafikerad banlängd					
	Enkelspår	Härav elektrifierade	Dubbelspår och flerspår	Härav elektrifierade	Totalt	Härav elektrifierade
	i kilometer					
	1	2	3	4	5	6
Stockholms län	146	133	230	230	377	363
Uppsala län	109	59	141	141	250	200
Södermanlands län	258	253	120	120	378	374
Östergötlands län	165	31	161	161	325	192
Örebro län	341	316	120	120	461	436
Västmanlands län	285	285	52	52	337	337
Jönköpings län	476	182	107	107	583	288
Kronobergs län	103	93	76	76	179	169
Kalmar län	366	83	–	–	366	83
Gotlands län	–	–	–	–	–	–
Blekinge län	155	140	–	–	155	140
Skåne län	528	485	399	399	928	885
Hallands län	144	73	136	136	280	209
Västra Götalands län	865	687	273	273	1 138	960
Värmlands län	444	353	2	2	446	355
Dalarnas län	603	385	–	–	603	385
Gävleborgs län	559	501	72	72	631	573
Västernorrlands län	719	639	32	32	751	671
Jämtlands län	779	342	15	15	794	358
Västerbottens län	818	412	12	12	830	424
Norrbottens län	1 147	813	–	–	1 147	813
Totalt	9 010	6 267	1 948	1 948	10 957	8 214
Length of lines worked						
County	Single track	Electrified	Double track or more	Electrified	Total	Electrified
kilometres						

Tabell C1: Dragfordon – Järnvägar
Table C1: Tractive stock – Railways

<i>Antal dragfordon</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Number of tractive units and railcars</i>
<i>Totalt</i>								<i>Total</i>
1	Totalt dragfordon	1 876	1 879	1 985	2 078	2 335^k	2 348	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	1 283	1 281	1 375	1 442	1 715	1 787	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	593	598	610	636	620 ^k	561	- of which for freight traffic
<i>Lok och lokomotorer</i>								<i>Locomotives and Light rail motor tractors</i>
4	Ellok	431	444	458	470	455 ^k	435	Electric locomotives
5	Diesellok	222	218	219	221	219	211	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	–	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
7	Diesellokomotorer	56	56	58	51	50	17	Diesel light rail motor tractors
8	Summa	709	718	735	742	724^k	663	Total
<i>- härav för persontrafik</i>								<i>- of which for passenger traffic</i>
9	Ellok	115	119	124	105	103	101	Electric locomotives
10	Diesellok	–	–	–	–	–	–	Diesel locomotives
11	Ellokomotorer	–	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
12	Diesellokomotorer	1	1	1	1	1	1	Diesel light rail motor tractors
13	Summa	116	120	125	106	104	102	Total
<i>- härav för godstrafik</i>								<i>- of which for freight traffic</i>
14	Ellok	316	325	334	365	352 ^k	334	Electric locomotives
15	Diesellok	222	218	219	221	219	211	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	–	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
17	Diesellokomotorer	55	55	57	50	49	16	Diesel light rail motor tractors
18	Summa	593	598	610	636	620^k	561	Total
<i>Motorvagnar</i>								<i>Railcars</i>
<i>Antal eldrivna motorvagnar</i>								<i>Electric powered railcars</i>
19	Motorvagnssätt	517	505	520	542	601 ^k	612	Railcar trainsets
20	- härav med snabbtågskapacitet	125	125	128	137	151	162	- of which with high-speed capacity
21	Motorvagnar	–	–	–	–	–	–	Railcars
<i>Antal eldrivna dragfordon</i>								<i>Electric powered tractive units</i>
22	I motorvagnssätt	1 084	1 071	1 151	1 240	1 521	1 601	In railcar trainsets
23	- härav med snabbtågskapacitet	234	234	240	259	319	339	- of which with high-speed capacity
24	I motorvagnar	–	–	–	–	–	–	In railcars
<i>Antal dieseldrivna motorvagnar</i>								<i>Diesel powered railcars</i>
25	Motorvagnssätt	24	27	35	36	34 ^k	34	Railcar trainsets
26	Motorvagnar	36	37	30	25	22 ^k	16	Railcars
<i>Antal dieseldrivna dragfordon</i>								<i>Diesel powered tractive units</i>
27	I motorvagnssätt	47	53	69	71	68 ^k	68	In railcar trainsets
28	I motorvagnar	36	37	30	25	22 ^k	16	In railcars
29	Summa motorvagnar och motorvagnssätt	577	569	585	603	657^k	662	Total railcars and railcar trainsets
30	Summa dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt	1 167	1 161	1 250	1 336	1 611	1 685	Total tractive units in railcars and railcar trainsets

Tabell C2: Dragfordon – Spårvägar
Table C2: Tractive stock – Trams

<i>Antal dragfordon</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Number of tractive units</i>
1	Antal eldrivna dragfordon	472	484	490	526 ^k	558 ^k	572	Electric powered tractive units

Tabell C3: Dragfordon – Tunnelbanan
Table C3: Tractive stock – Metro

<i>Antal dragfordon</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Number of tractive units</i>
1	Antal eldrivna dragfordon	515	515	513	513	513	513	Electric powered tractive units

Tabell C4: Transportfordon – Järnvägar
Table C4: Transport stock – Railways

<i>Transportfordon – godstrafik</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Transport stock – freight traffic</i>
Totalt godsvagnar								Total wagons
Antal vagnar								Number of wagons
1	Slutna vagnar	3 386	3 381	3 465	..	..	..	Covered wagons
2	Lådvagnar	423	405	358	..	..	..	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	9 915	8 993	9 357	..	..	..	Flat wagons
4	Postvagnar	134	124	117	..	..	..	Mail wagons
5	Övriga vagnar	1 877	1 894	1 869	..	..	..	Other wagons
6	Totalt	15 735	14 797	15 166	..	..	..	Total
Lastförmåga i ton								Load capacity in tonnes
7	Slutna vagnar	149 640	153 911	153 806	..	..	..	Covered wagons
8	Lådvagnar	17 228	17 353	15 448	..	..	..	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	528 361	479 782	524 342	..	..	..	Flat wagons
10	Postvagnar	2 736	2 636	2 480	..	..	..	Mail wagons
11	Övriga vagnar	134 392	137 747	140 488	..	..	..	Other wagons
12	Totalt	832 357	791 429	836 564	..	..	..	Total
- härav vagnar ägda av tågoperatörer								- of which wagons owned by railway undertakings
Antal vagnar								Number of wagons
13	Slutna vagnar	2 072	2 123	2 099	1 553	1 190	1 209	Covered wagons
14	Lådvagnar	373	335	287	264	245	220	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	5 735	4 573	4 521	4 218	3 937 ^k	3 304	Flat wagons
16	Postvagnar	134	124	117	111	111	102	Mail wagons
17	Övriga vagnar	1 168	1 189	1 258	1 188	1 305	1 341	Other wagons
18	Totalt	9 482	8 344	8 282	7 334	6 788^k	6 176	Total
Lastförmåga i ton								Load capacity in tonnes
19	Slutna vagnar	77 394	87 105	86 122	64 549	49 967	46 313	Covered wagons
20	Lådvagnar	14 647	13 630	11 652	10 718	9 764	8 800	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	298 009	236 659	234 295	221 698	206 079 ^k	166 664	Flat wagons
22	Postvagnar	2 736	2 636	2 480	2 353	2 353	2 142	Mail wagons
23	Övriga vagnar	103 337	107 857	116 117	113 201	125 480	130 308	Other wagons
24	Totalt	496 123	447 887	450 666	412 519	393 643^k	354 227	Total
- härav privatägda vagnar								- of which privately owned wagons
Antal vagnar								Number of wagons
25	Slutna vagnar	1 314	1 258	1 366	..	..	..	Covered wagons
26	Lådvagnar	50	70	71	..	..	..	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	4 180	4 420	4 836	..	..	..	Flat wagons
28	Övriga vagnar	709	705	611	..	..	..	Other wagons
29	Totalt	6 253	6 453	6 884	..	..	..	Total
Lastförmåga i ton								Load capacity in tonnes
30	Slutna vagnar	72 246	66 806	67 684	..	..	..	Covered wagons
31	Lådvagnar	2 581	3 723	3 796	..	..	..	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	230 352	243 123	290 047	..	..	..	Flat wagons
33	Övriga vagnar	31 055	29 890	24 371	..	..	..	Other wagons
34	Totalt	336 234	343 542	385 898	..	..	..	Total

Anm: Uppgifter om privatvagnar finns inte tillgängliga för alla operatörer sedan 2011.

Data on privately owned wagons are not available for some railway undertakings since 2011.

Tabell C4: Transportfordon – Järnvägar
Table C4: Transport stock – Railways

<i>Transportfordon – persontrafik</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Transport stock – passenger traffic</i>
Antal fordon								Number of vehicles
Lokdragna vagnar								Hauled by locomotives
35	Sittvagnar	335	334	332	341	363	356	Coaches
36	Liggvagnar	88	88	88	55	57	62	Couchette coaches
37	Sovvagnar	81	81	81	60	60	60	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	27	28	28	27	16	16	Dining cars
39	Resgodsvagnar	2	4	3	4	4	2	Vans for luggage
40	Postvagnar	–	–	–	–	–	–	Mail vans
41	Specialvagnar	19	19	19	15	13	13	Special coaches
42	Summa	552	554	551	502	513	509	Total
I motorvagnar och motorvagnssätt								In railcars and railcar trainsets
43	Antal vagnar med sittplatser	1 752	1 737	1 823	1 910	2 133^k	2 207	Number of vehicles with seats
44	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	491	491	501	521	529	569	- of which in vehicles with high-speed capacity
45	Totalt antal fordon	2 304	2 291	2 374	2 412	2 646^k	2 716	Total of vehicles
Antal sitt- och sovplatser								Number of seats and sleeping berths
Sittplatser								Seats
46	Sittvagnar	20 834	20 998	21 004	22 095	23 727	23 069	Coaches
47	Motorvagnar och motorvagnssätt	115 249	113 319	117 601	121 719	144 604 ^k	148 534	Railcars and railcar trainsets
48	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	27 982	28 002	28 558	30 339	35 906 ^k	38 873	- of which in vehicles with high-speed capacity
49	Summa	136 083	134 317	138 605	143 814	168 331^k	171 603	Total
Sovplatser								Sleeping berths
50	Sovvagnar	2 341	2 341	2 341	1 939	1 939	1 939	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 410	4 410	4 410	2 826	2 994	3 234	Couchette coaches
52	Summa	6 751	6 751	6 751	4 765	4 933	5 173	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	142 834	141 068	145 356	148 579	173 264^k	176 776	Total of seats and sleeping berths


Tabell C5: Transportfordon – Spårvägar
Table C5: Transport stock – Trams

<i>Transportfordon – persontrafik</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Transport stock – passenger traffic</i>
1	Antal fordon	613	628	629	679	727	743	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	18 757	18 991	19 309	20 735	22 066	21 759	Number of seats
3	Antal ståplatser	30 962	31 424	32 082	34 336	36 205	36 277	Number of standing places


Tabell C6: Transportfordon – Tunnelbanan
Table C6: Transport stock – Metro

<i>Transportfordon – persontrafik</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Transport stock – passenger traffic</i>
1	Antal fordon	1 057	1 057	1 055	1 055	1 055	1 055	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	45 854	45 854	45 758	45 758	45 758	45 758	Number of seats
3	Antal ståplatser	104 435	104 435	104 219	104 219	104 219	104 219	Number of standing places



Tabell D1: Trafik – Järnvägar

Table D1: Traffic – Railways

Tågkilometer (tusental)		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Train kilometres (thousands)
Persontrafik								Passenger traffic
1	Med eldrift	88 112	88 681	91 344	97 084	99 488	106 878	Electric powered
2	Med dieseldrift	6 683	6 713	6 790	6 742	6 523	6 158	Diesel powered
3	Summa	94 795	95 394	98 135	103 826	106 011	113 036	Total
Godstrafik								Freight traffic
4	Med eldrift	43 706	37 218	39 167	39 900	37 018	35 307	Electric powered
5	Med dieseldrift	3 967	3 200	3 280	3 465	2 701	2 570	Diesel powered
6	Summa	47 673	40 418	42 447	43 364	39 719	37 877	Total
7	Summa eldrift	131 819	125 899	130 511	136 983	136 507	142 184	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	10 650	9 913	10 071	10 207	9 224	8 729	Total diesel powered
9	Totalt	142 468	135 812	140 582	147 191	145 731	150 913	Grand total
Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)								Gross hauled tonne-kilometres (millions)
Persontrafik								Passenger traffic
10	Med eldrift	19 675	20 299	20 339	22 034	23 340	25 366	Electric powered
11	Med dieseldrift	511	489	491 ^k	403 ^k	395 ^k	347	Diesel powered
12	Summa	20 187	20 788	20 829 ^k	22 437 ^k	23 735 ^k	25 714	Total
Godstrafik								Freight traffic
13	Med eldrift	43 687	37 066	42 887	42 304	39 436	38 180	Electric powered
14	Med dieseldrift	2 153	1 743	1 882	2 168	1 606	1 845	Diesel powered
15	Summa	45 840	38 809	44 769	44 472	41 042	40 025	Total
16	Summa eldrift	63 362	57 365	63 226	64 338	62 776	63 547	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 665	2 232	2 373 ^k	2 571 ^k	2 001 ^k	2 192	Total diesel powered
18	Totalt	66 027	59 597	65 599 ^k	66 910 ^k	64 777 ^k	65 739	Grand total
Platskilometer (miljoner)								Seat-kilometres (millions)
19	Med eldrift	25 882	26 645	27 037	29 215	30 104	32 326	Electric powered
20	Med dieseldrift	705	686	722 ^k	684 ^k	654 ^k	591	Diesel powered
21	Totalt	26 587	27 331	27 759 ^k	29 899 ^k	30 758 ^k	32 917	Total

Tabell D4: Personal för trafik – Järnvägar*Table D4: Staff strength for traffic – Railways*

<i>Anställda personer i medeltal</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Staff employed (mean numbers)</i>
<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>								<i>Available staff for passenger traffic</i>
1	Kvinnor	2 617	2 701	2 973	3 150	3 386	3 443	Female
2	Män	4 184	4 374	4 686	4 831	4 690	4 997	Male
3	Summa	6 801	7 075	7 659	7 981	8 076	8 440	Total
<i>Tillgänglig personal för godstrafik</i>								<i>Available staff for freight traffic</i>
4	Kvinnor	330	298	268	286	277	339	Female
5	Män	2 743	2 628	2 493	2 507	2 391	2 145	Male
6	Summa	3 073	2 926	2 761	2 793	2 668	2 484	Total
<i>Totalt antal anställda</i>								<i>Total number of staff employed</i>
7	Kvinnor	2 947	2 999	3 241	3 436	3 663	3 782	Female
8	Män	6 927	7 002	7 179	7 338	7 081	7 142	Male
9	Totalt	9 874	10 001	10 420	10 774	10 744	10 924	Grand total

**Tabell D5: Personal för trafik – Spårvägar***Table D5: Staff strength for traffic – Trams*

<i>Anställda personer i medeltal</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Staff employed (mean numbers)</i>
<i>Tillgänglig personal för persontrafik¹</i>								<i>Available staff for passenger traffic¹</i>
1	Kvinnor	289	316	316	360	368	401	Female
2	Män	894	885	915	1 027	1 039	1 105	Male
3	Summa	1 183	1 201	1 231	1 387	1 407	1 506	Total



¹ Antalet medlemmar i 'Svenska Spårvägssällskapet' som är aktiva i trafiken på Djurgårdslinjen i Stockholm har omräknats till ordinarie heltidsanställd personal. *Number of members of 'Svenska Spårvägssällskapet' active in operations of the Djurgården line in Stockholm has been recalculated to number of ordinary full time employed staff. The Djurgården line is a museum tramline that also fulfils public transport needs for the community.*

Tabell D6: Personal för trafik – Tunnelbanan*Table D6: Staff strength for traffic – Metro*

<i>Anställda personer i medeltal</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Staff employed (mean numbers)</i>
<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>								<i>Available staff for passenger traffic</i>
1	Kvinnor	709	706	776	769	762	800	Female
2	Män	1 707	1 671	1 812	1 803	1 779	1 806	Male
3	Summa	2 416	2 377	2 588	2 572	2 541	2 606	Total



Tabell D7: Energianvändning för trafik – Järnvägar*Table D7: Energy use for traffic – Railways*

	<i>Energianvändning</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	1 087	1 224	1 211	1 250	1 291	1 407	Electricity for passenger traffic in GWh
2	El för godstrafik i GWh	1 142	901	887	939	833	843	Electricity for freight traffic in GWh
3	Totalt för trafik	2 229	2 125	2 098	2 189	2 123	2 250	Total for traffic
4	Diesel för persontrafik i m ³	6 584	6 502	6 600	6 744	6 637	6 263 ^r	Diesel for passenger traffic in m ³
5	Diesel för godstrafik i m ³	20 834	17 986	17 085	16 546	16 265	15 523	Diesel for freight traffic in m ³
6	Totalt för trafik	27 418	24 488	23 685	23 290	22 902	21 787 ^r	Total for traffic

**Tabell D8: Energianvändning för trafik – Spårvägar***Table D8: Energy use for traffic – Trams*

	<i>Energianvändning</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	63	67	73	72	76	77	Electricity for passenger traffic in GWh

**Tabell D9: Energianvändning för trafik – Tunnelbanan***Table D9: Energy use for traffic – Metro*

	<i>Energianvändning</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	199	196	202	197	213	207	Electricity for passenger traffic in GWh



Tabell D10: Godstransporter på järnväg

Table D10: Goods transport by railway

Transporterad godsmängd / Tonnes carried

	<i>Transporterad godsmängd (tusen ton)</i>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	<i>Tonnes carried (in thousands)</i>
Inland								Domestic consignments
1	Vagnslastgods	22 445	19 029	20 978	20 711	20 136	20 952	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	13 946	9 303	12 743	11 514	10 159	9 924	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	5 998	6 500	6 678	7 169	6 819	5 232	Intermodal consignments
4	Summa inland	42 388	34 833	40 399	39 394	37 113	36 108	Total
Utland								Cross-border consignments
5	Vagnslastgods	6 681	5 339	5 817	6 254	5 424	7 374	Wagonloads
6	Malm på malmbanan	14 299	12 682	17 472	17 816	18 897	18 881	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	2 263	3 613 ¹	4 640	4 442	4 354	4 967	Intermodal consignments
8	Summa utland	23 244	21 634 ¹	27 929	28 512	28 676	31 222	Total
Inland och utland								All consignments
9	Vagnslastgods	29 127	24 368	26 796	26 965	25 560	28 326	Wagonloads
10	Malm på malmbanan	28 245	21 985	30 215	29 330	29 056	28 805	Ore on the Ore Railway
11	Kombigods	8 261	10 113 ¹	11 318	11 611	11 173	10 199	Intermodal consignments
12	Totalt	65 632	56 466 ¹	68 329	67 907	65 789	67 330	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	16 621	14 621	15 238	13 262	12 829	8 601	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

Transportarbete / Transport performance

	<i>Transportarbete (miljoner tonkilometer)</i>							<i>Transport performance (million tonne-kilometres)</i>
Inland								Domestic consignments
14	Vagnslastgods	9 579	8 028	8 911	8 550	8 507	8 201	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	2 332	1 548	2 173	2 073	1 869	1 808	Ore on the Ore Railway
16	Kombigods	3 871	3 600	3 744	3 826	3 546	2 877	Intermodal consignments
17	Summa inland	15 782	13 176	14 828	14 449	13 922	12 886	Total
Utland								Cross-border consignments
18	Vagnslastgods	3 892	3 350	3 978	3 704	3 572	3 254	Wagonloads
19	Malm på malmbanan	2 031	1 868	2 446	2 597	2 719	2 703	Ore on the Ore Railway
20	Kombigods	1 218	1 994 ¹	2 211	2 114	1 829	1 920	Intermodal consignments
21	Summa utland	7 141	7 213 ¹	8 636	8 415	8 121	7 877	Total
Inland och utland								All consignments
22	Vagnslastgods	13 471	11 378	12 889	12 254	12 080	11 455	Wagonloads
23	Malm på malmbanan	4 363	3 416	4 620	4 670	4 588	4 511	Ore on the Ore Railway
24	Kombigods	5 089	5 594 ¹	5 955	5 940	5 375	4 797	Intermodal consignments
25	Totalt	22 924	20 389 ¹	23 464	22 864	22 043	20 763	Grand total
26	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	7 280	6 077	6 676	5 575	5 329	4 155	- 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.

Anm: I malm på malmbanan redovisas godsmängd och transportarbete för LKAB Malmtrafik AB:s samtliga godstransporter på malmbanan. Andra malmtransporter redovisas på andra rader i tabellen.

Ore on the Ore Railway includes all goods transported and transport performance on the Ore Railway, as reported by LKAB Malmtrafik AB.

Other transport of ore is reported on other lines in the table.

Tabell D11: Varugrupperfördelning av transporterat gods enligt NST 2007

Table D11: Goods transported according to NST 2007 freight category

Transporterad godsmängd (tusen ton) / Tonnes carried (in thousands)

Huvudgrupp Division		2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	7 711	7 703	8 169	8 181	8 478	8 913
2	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	245	60	279	250	279	185
3	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	28 504	22 362	30 620	29 469	29 450	30 783
4	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	401	494	508	377	349	860
5	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	1	1	1	0	0	1
6	Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	7 212	7 299	6 904	6 917	6 397	6 558
7	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	1 524	1 308	1 419	1 469	1 409	1 449
8	Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	816	774	863	1 242	1 310	1 297
9	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	568	592	552	499	486	489
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	4 031	5 127
11	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	90	96	88	95	95	69
12	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	771	589	691	794	931	839
13	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	103	97	61	79	113	61
14	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	1 664	1 335	1 596	1 655	1 124	1 427
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	1 189	1 187	1 019
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	39	234
19	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	8 770	8 751 ²	9 563	10 308	10 092	7 976
20	Varor som inte ingår i grupp 1–19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	–	–	10	22	18	44
21	Totalt / Total	65 632	56 466 ²	68 343	67 907	65 789	67 330
Särredovisning av vissa varuslag							
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	7 376	7 149	7 382	7 369	7 368	6 681
23	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood ¹</i>	359	514	472	461	417	462
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	300	523	706	676	680	770
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	206	166	152	187	198	163
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	5 218	5 084	5 017	4 835	5 275	5 155

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 D11: Varugrupperfördelning av transporterat gods enligt NST 2007

Table D11: Goods transported according to NST 2007 freight category

Transportarbete (miljoner tonkilometer) / Transport performance (million tonne-kilometres)

Huvudgrupp Division		2008	2009	2010	2011	2012	2013
27	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	2 028	1 981	2 104	1 985	2 177	2 428
28	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	75	34	86	77	86	57
29	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	4 483	3 549	4 772	4 744	4 804	5 069
30	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	249	265	265	229	230	244
31	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	1	1	1	0	0	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	3 577	2 650
33	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	405	330	371	374	355	335
34	Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	415	414	435	813	1 015	890
35	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	238	267	202	176	190	158
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	2 851	3 127
37	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	50	51	44	44	48	34
38	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	393	280	334	397	544	389
39	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	61	52	25	29	100	21
40	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	891	838	917	727	596	583
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	518	476
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 samlastat gods / <i>Grouped goods</i>	1	0	1	3	1	8
45	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	5 327	5 272 ²	5 860	5 721	4 951	4 291
46	Varor som inte ingår i grupp 27–45 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	–	–	1	3	2	4
47	Totalt / Total	22 924	20 389²	23 474	22 864	22 043	20 763
Särredovisning av vissa varuslag							
48	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 937	1 801	1 894	1 757	1 830	1 384
49	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood¹</i>	205	209	174	124	118	127
50	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	74	156	169	161	164	175
51	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	49	38	40	58	59	51
52	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 810	2 758	2 729	2 716	3 121	2 181

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 D12: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID

Table D12: Dangerous goods transported according to RID

<i>Transporterad godsmängd / Tonnes carried</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013
<i>(tusen ton) / (thousand tonnes)</i>							
1	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0	0
2	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	767	630	774	847	747	792
3	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	1 155	1 088	1 133	1 224	1 205	1 255
4	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	8	8	8	8	7	3
5	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	46	50	45	27	10	5
6	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	124	119	109	122	130	102
7	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	361	309	285	424	550	567
8	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	6	11	10	29	15	10
9	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	39	41	59	76	63	61
10	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–	–
11	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	0	1	1	1	1	0
12	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	224	192	240	478	504	422
13	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	13	17	50	5	2	3
14	Totalt / Total	2 743	2 464	2 713	3 241	3 233	3 221
<i>Transportarbete / Transport performance</i>							
<i>(miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)</i>							
15	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0	0
16	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	336	244	299	316	279	294
17	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	280	272	304	316	416	521
18	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	6	6	6	4	5	3
19	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	34	33	30	16	7	4
20	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	75	62	71	78	90	72
21	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	148	148	136	358	542	563
22	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	3	6	6	7	6	13
23	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	30	28	37	41	35	36
24	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–	–
25	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	0	1	0	0	0	0
26	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	103	90	133	242	263	397
27	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	10	15	41	1	2	3
28	Totalt / Total	1 024	905	1 063	1 380	1 647	1 907

Tabell D13: Persontransporter – Järnvägar
Table D13: Passenger transport – Railways

Resor (miljoner)		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Journeys (millions)
1	I järnvägsföretagens egentrafiktåg	43	40	40	35 ¹	34	32	<i>In railway undertakings' own-flag trains</i>
2	– härav med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter	8	7	7	4 ¹	5 ^k	4	– of which with tickets and passes sold by regional public transport authorities
3	I regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg	136	139	140	152 ¹	159	169	<i>In trains of regional public transport authorities</i>
4	Totalt	179	179	179	187	193	200	Total
5	– härav med statligt stöd	13	12	10	11	11	13	– of which with state aid
6	– härav med snabbtåg i fjärrtrafik	8	8	8	8	8	8	– of which on long distance high-speed trains
7	– härav i internationell trafik	11	12	11	11	12	12	– of which in international traffic
8	– härav i regional trafik	156	157	156	166	173	180	– of which in regional traffic

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Transport performance (million passenger-kilometres)
9	I järnvägsföretagens egentrafiktåg	7 581	7 295	7 008	6 835 ¹	6 793	6 504	<i>In railway undertakings' own-flag trains</i>
10	– härav med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter	431	341	352	173 ¹	207 ^k	181	– of which with tickets and passes sold by regional public transport authorities
11	I regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg	3 565	4 026	4 147	4 543 ¹	4 999	5 353	<i>In trains of regional public transport authorities</i>
12	Totalt	11 146	11 321	11 155	11 378	11 792	11 858	Total
13	– härav med statligt stöd	1 387	1 370	1 203	1 222	1 202	1 270	– of which with state aid
14	– härav med snabbtåg i fjärrtrafik	2 967	3 031	2 907	2 827	2 948	3 055	– of which on long distance high-speed trains
15	– härav i internationell trafik	537	615	539	551	462	491	– of which in international traffic
16	– härav i regional trafik	4 665	4 877	5 047	5 184	5 535	5 729	– of which in regional traffic

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.



Tabell D14: Persontransporter – Spårvägar
Table D14: Passenger transport – Trams

Resor (miljoner)		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Journeys (millions)
1	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	123	124	131	149	140 ²	152	<i>With regional public transport authorities</i>

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Transport performance (million passenger-kilometres)
2	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	524	524	548	615	577 ^{2,k}	626	<i>With regional public transport authorities</i>

² På grund av ändrade beräkningsmetoder bland uppgiftslämnarna, är data från 2011 och framåt inte jämförbara med tidigare år.
Due to changes in the methods of data suppliers, data for 2011 onwards are not comparable with previous years.



Tabell D15: Persontransporter – Tunnelbana
Table D15: Passenger transport – Metro

Resor (miljoner)		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Journeys (millions)
1	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	306	307	310	309	322	328	<i>With regional public transport authorities</i>

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Transport performance (million passenger-kilometres)
2	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	1 715	1 715	1 731	1 725	1 796	1 841	<i>With regional public transport authorities</i>



8 Fakta om statistiken

Undersökningen *Bantrafik* är den officiella statistiken om järnvägar, spårvägar och tunnelbana i Sverige. Uppgifter om järnväg rapporteras till Eurostat i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 91/2003 samt förordning nr 1192/2003.

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet. Trafikverket biträder Trafikanalys vid insamling, kvalitetsgranskning och sammanställning av uppgifter från bland annat alla operatörer och alla infrastrukturförvaltare.

8.1 Statistikens innehåll

Statistiska målstorheter

Statistiken ska primärt beskriva verksamheten med järnväg, spårväg och tunnelbana i Sverige.

Objekt och population

Objekt i undersökningen är tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, infrastrukturförvaltare och andra företag verksamma inom järnväg, spårväg eller tunnelbana i Sverige.

Företagen måste ha adress i Sverige för att omfattas av uppgiftslämnarskyldighet.

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

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 regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg
- 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.

8.2 Statistikens tillförlitlighet

Tillförlitlighet totalt

Den redovisade statistiken är en totalundersökning med god tillförlitlighet, men vissa rapporteringsfel kan förekomma. Datakvaliteten beror mycket på de cirka 50 uppgiftslämnarnas möjligheter att besvara enkätfrågorna.

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 person-kilometer varierar. Det beror delvis på olika möjligheter för uppgiftslämnarna 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.

Urval

Bantrafik är en totalundersökning som samlas in med svarsplikt enligt Trafikanalys föreskrifter och har ingen urvalsosäkerhet.

Ramtäckning

God täckning föreligger mellan ram- och målpopulation. Risken för undertäckning är liten, då företagen bedriver tillståndspliktig verksamhet. Undertäckning kan ändå förekomma då fordon tagits ur drift under året eller inhyrts och återlämnats under året samt av personal tillhörande företag vilka i huvudsak verksamma inom annan sektor än populationen (och som därför inte tillhör denna) men som trots detta i mindre omfattning utför arbete åt sektorn.

Övertäckning utgörs av att resenärer kan rapporteras dubbelt då de under samma resa byter tågssystem, det vill säga dels av rapportören för tågssystem 1, dels av rapportören för tågssystem 2. I det insamlade underlaget ingår uppgift om antal resenärer som byter system, dessa kan dock i vissa fall vara svåra att urskilja beroende på vilken typ av färdbevis som utfärdats för resan. Det förekommer även viss systematisk övertäckning. Exempelvis dubbelräknas alltid resor med SL:s pendeltågssystem som separata resor, om resenären under en sammanhängande resa nyttjat ett annat tågssystem i kombination med pendeltågen.

Mätning

Uppgiftsinsamlingen sker via elektroniska frågeformulär som sänds med e-post till namngivna kontaktpersoner hos samtliga identifierade objekt (främst infrastrukturförvaltare, trafikutövare och regionala kollektivtrafikmyndigheter) verksamma i Sverige. Formulären innehåller endast de frågor som varje uppgiftslämnare berörs av. Föregående års lämnade uppgifter är ifyllda för att underlätta för uppgiftslämnarna.

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.

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. Det medför så fall att uppgifterna

måste imputeras. Bortfallet avser enskilda variabler och effekten för den samlade bilden av järnvägstrafiken är försumbar.

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 problemen kunnat lösas med frivillighet och i samarbete mellan grannländerna.

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 trafik-utövarna.

8.3 Statistikens aktualitet

Frekvens

Statistiken utkommer årligen och samlas i huvudsak även in årligen. De viktigaste uppgifterna om person- och godstransporter med järnväg samlas in per kvartal och publiceras kvartalsvis som preliminär officiell statistik med titeln *Järnvägstransporter*. 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 god.

8.4 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 insamlingen 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 användandet 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.

Samanvändbarhet med annan statistik

Undersökningen är nära relaterad till Trafikanalys undersökning *Järnvägstransporter*, 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.

Trafikanalys tillhandahåller en sammanställning av transportarbete i de olika trafikslagen, där det går att avläsa hur stor del av totalen som utgörs av järnväg, spårväg och tunnelbana. Se www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/

8.5 Tillgänglighet och förståelighet

Spridningsformer

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

Statistiken trycktes på papper fram till och med *Bantrafik 2008*. Efter det görs den enbart som elektronisk rapport i pdf-format och dessutom tabellerna i Excelformat för egen bearbetning.

De uppgifter som Eurostat efterfrågar enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer och databaser.

Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i form av text, diagram och tabeller. I rapporten presenteras helårsvärden i sexårsserier samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856.

Rapportens tabeller redovisas också i Excelformat för egen bearbetning. Där finns möjlighet att ta fram tidserier från år 2000 och framåt. Ett plustecken över kolumnen med det första året visar att det finns mer data att ta fram.

I rapporten presenteras helårsvärden i sexårsserier samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856. I rapportens Excelversion som bara innehåller tabeller finns möjlighet att ta fram tidserier från år 2000 och framåt. Ett plustecken över kolumnen med det första året visar att det finns mer data att ta fram.

Dokumentation

Beskrivning av statistiken uppdateras varje år och finns på Trafikanalys webbplats www.trafa.se.

9 Definitioner

A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige
Tabeller som börjar på A innehåller aggregerade uppgifter för järnvägstrafiken i Sverige oavsett tågoperatör och infrastrukturförvaltare. Om inte annat anges gäller uppgiften situationen vid årets slut.
<i>A1: Historisk översikt</i>
Kol 2–4: Anger längden på de statliga banor som trafikerats. En bana kan utgöras av ett eller flera spår. Till trafikerade banor räknas även banor som är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Bandelar räknas inte som trafikerade om de är permanent ur bruk och därför inte hålls i trafikerbart skick. Med normalspåriga menas att avståndet mellan rälerna på järnvägsspåren, spårvidden, är 1 435 millimeter. Med smalspåriga menas att spårvidden är mindre än 1 435 millimeter. För definition av enskilda banor se kolumn 5–6.
Kol 5–6: Anger längden på de enskilda banor som trafikerats. Med enskilda menas att banorna har andra huvudägare än staten, även om ägaren är ett bolag med staten som huvudägare. I övrigt samma definitioner som i kolumn 2–3. I början av perioden fanns många enskilda banor med privat ägande. Inget privat ägande av enskilda banor återstår, till följd av nedläggningar eller överföring av ägandet till staten, andra offentliga organ eller offentligt ägda organ.
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 som 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 längre än tillfälligtvis, 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 tåg i kommersiell 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 tåg i kommersiell 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 transportarbete i bruttotonkilometer utförda av tåg i kommersiell person- och godstrafik. Bruttotonkilometer av tåg är en måttenhet som motsvarar förflyttningen av ett ton järnvägsfordon, inklusive vikten av dragfordonet, en kilometer. Vikten av följande ingår: dragenhet, draget järnvägsfordon och dess last. Passagerarna och deras bagage omfattas inte. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka, tjänstetåg och växlingsrörelser 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: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Järnvägar

Rad 1–2: 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 3–7: 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 8–9: Anger längden på de banor i rad 7 som enbart trafikeras med persontrafik eller godstrafik.

Rad 10–14: Anger längden på de banor i rad 3–7 som är elektrifierade.

Rad 15: Anger längden på de banor i rad 7 som är utrustade med linje- och fjärrblockering.

Rad 16: Anger längden på de banor i rad 7 som är utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC).

Rad 17: Anger längden på de banor i rad 7 som är utrustade med European Rail Traffic Management System (förkortas ERTMS).

Rad 18–20: Anger antalet planskilda korsningar och plankorsningar på banorna i rad 7, exklusive plattformsförbindelser.

Rad 21–24: Anger de vägskyddsanordningar som förekommer vid plankorsningarna i rad 19. Exempel på enkla skydd är gångfällor och vägmärken.

Rad 25: Anger investeringar i järnvägsinfrastrukturen. Avser exempelvis 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 26: Anger reinvesteringar i järnvägsinfrastrukturen. Avser exempelvis förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny.

Rad 27: Anger underhåll i järnvägsinfrastrukturen. Avser åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Rad 28: Anger summan av investeringar, reinvesteringar och underhåll, rad 25–27.

Rad 29: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

B2: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Järnvägar

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 infrastruktur-förvaltare eller tågoperatörer.
Rad 7–9: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer.
B3: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Spårvägar
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 exempelvis 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 exempelvis 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 summan av investeringar och underhåll, rad 7–9.
Rad 11: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.
B4: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Spårvägar
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 infrastruktur-förvaltare.
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: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Tunnelbanan
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 exempelvis 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 exempelvis 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 summan av investeringar och underhåll, rad 7–9.
Rad 11: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.
B6: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Tunnelbanan
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 infrastruktur-förvaltare.
Rad 4–6: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd av infrastruktur-förvaltare eller tunnelbaneoperatörer.
Rad 7–9: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tunnelbaneoperatörer.
B7: Infrastruktur, trafikerad banlängd efter län – Järnvägar
I denna tabell redovisas längden på banor som trafikeras uppdelat efter län. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Bandelar ingår om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.
Kol 2–3: Anger längden på enkelspåriga banor samt andelen elektrifierade bandelar.
Kol 4–5: Anger längden på dubbel- och flerspåriga banor samt andelen elektrifierade bandelar.
Kol 6–7: Anger längden på samtliga banor samt andelen elektrifierade bandelar.
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 längre än tillfälligtvis, 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.
<i>C1: Dragfordon – Järnvägar</i>
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 ändvagnar har förarhytt. Vissa motorvagnssätt kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagnssätt är X2, X55, 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. Exempel på motorvagnssätt med snabbtågskapacitet är X2, X3 och X55.
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).
<i>C2: Dragfordon – Spårvägar</i>
Rad 1: Anger antalet dragfordon.
<i>C3: Dragfordon – Tunnelbanan</i>
Rad 1: Anger antalet dragfordon.
<i>C4: Transportfordon – Järnvägar</i>
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 fördelning 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, X55, 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. Exempel på motorvagnssätt med snabbtågskapacitet är X2, X3 och X55.
Rad 45: Anger summan av antalet fordon i rad 42 och 43.
Rad 46: Anger antalet sittplatser i lokdragna 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 lokdragna 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).
<i>C5: Transportfordon – Spårvägar</i>
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.
<i>C6: Transportfordon – Tunnelbanan</i>
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.
<i>D1: Trafik – Järnvägar</i>
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 bruttotonkilometer av vagnar i kommersiell tågtrafik, totalt och fördelat på typ av trafik och energislag. Bruttotonkilometer av vagn är en måttenhet som motsvarar förflyttningen av ett ton dragna fordon och motorvagnar och deras innehåll en kilometer. Bruttotonkilometer beräknas som vikten gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Motorvagnarnas vikt ingår medan de aktiva lokens vikt inte ingår. Passagerarna och deras bagage omfattas inte. Växlingsrörelser och rangering ingår inte.
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.

<i>D2: Trafik – Spårvägar</i>
Rad 1: Anger antalet tågkilometer av spårvagnståg i kommersiell trafik. Tågkilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförts på banan.
Rad 2: 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 3–5: 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.
<i>D3: Trafik – Tunnelbanan</i>
Rad 1: Anger antalet tågkilometer av tunnelbanetåg i kommersiell trafik.
Rad 2: 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 3–5: 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.
<i>D4: Personal för trafik – Järnvägar</i>
Rad 1–9: 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.
<i>D5: Personal för trafik – Spårvägar</i>
Rad 1–3: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal, verksam i spårvägstrafik, totalt och fördelat på kön. I övrigt samma definitioner som i tabell D4.
<i>D6: Personal för trafik – Tunnelbanan</i>
Rad 1–3: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal, verksam i tunnelbanetrafik, totalt och fördelat på kön. I övrigt samma definitioner som i tabell D4.

Tabellerna D7–D9 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.
<i>D7: Energianvändning för trafik – Järnvägar</i>
Rad 1–3: Anger den totala elanvändningen av järnvägstrafik i gigawattimmar, inklusive förluster i nät och omformarstationer, totalt och fördelat på typ av trafik.
Rad 4–6: Anger den totala dieselanvändningen för järnvägstrafik i kubikmeter.
<i>D8: Energianvändning för trafik – Spårvägar</i>
Rad 1: Anger den totala elanvändningen för spårvägstrafik i gigawattimmar.
<i>D9: Energianvändning för trafik – Tunnelbanan</i>
Rad 1: Anger den totala elanvändningen för tunnelbanetrafik i gigawattimmar.
<i>D10: Godstransporter på järnväg</i>
Denna tabell redovisar transporterad godsmängd i ton och transportarbete i tonkilometer, för olika transportslag. Godsmängden i ton kallas i vissa andra sammanhang för nettoton. Den last som redovisas är den verkliga fraktdebiterade vikten av det gods inklusive lastbärare 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 exempelvis 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.
<i>D11: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007</i>
I tabell D11 redovisas transporterad godsmängd i ton, även kallat nettoton, och godstransportarbete (tonkilometer) fördelat på varuslag och varugrupper enligt NST 2007 (<i>Classification system for transport statistics</i>). 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 D10 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 D10 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.
<i>D12: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID</i>
I tabell D12 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 1–13.
Rad 28: Anger transportarbete i tonkilometer för farligt gods.
<i>D13: Persontransporter – Järnvägar</i>
I tabell D13 redovisas de persontransporter som utförs med järnväg. Järnvägens persontransporter delas upp i dem som körs i järnvägsföretagens egentrafiktag och dem som körs i regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg. Med järnvägsföretagens egentrafiktag 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 regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg avses tågoperatörernas trafik enligt avtal med en eller flera regionala kollektivtrafikmyndigheter, 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 regionala kollektivtrafikmyndigheter för detta

ändamål. Trafiken kan också bedrivas av tågoperatörer som särskilt bildats av regionala kollektivtrafikmyndigheter för detta ändamål.
Med den lagstiftning som gällde före 2012 fanns för varje län en länstrafikhuvudman för kollektivtrafiken, med liknande uppgifter som dagens regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det som benämns regionala kollektivtrafikmyndigheter i statistiken för perioden före 2012 avser länstrafikhuvudmännen. Statistiken är jämförbar trots de nya förhållandena, vilket är skälet till att uppgifterna redovisas på samma rader i tabellerna. 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 påstignande).
Om avtalsformerna för den upphandlade trafiken ändras från ett år till ett annat, kan stora mängder resor omfördelas i statistiken, mellan järnvägsföretagens egentrafiktåg och regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg. Rad 1–2: Anger antalet resor i järnvägsföretagens egentrafiktåg och hur många av dessa som går med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter med giltighet för järnvägsföretagens egentrafiktåg.
Rad 3: Anger antalet resor i regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg.
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, här till ingår även resor av samma karaktär men med en något längre reslängd.
Rad 9–16: Anger transportarbete i 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.
<i>D14: Persontransporter – Spårvägar</i>
Rad 1–2: Anger antalet resor och transportarbete i personkilometer i spårvagn och i regi av regional kollektivtrafikmyndighet. I övrigt samma definitioner som i tabell D13.
<i>D15: Persontransporter – Tunnelbanan</i>
Rad 1–2: Anger antalet resor och transportarbete i personkilometer i tunnelbana och i regi av regional kollektivtrafikmyndighet. I övrigt samma definitioner som i tabell D13.



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.