

Bantrafik 2014 Statistik
Rail traffic 2014 2015:13

Bantrafik 2014 Statistik
Rail traffic 2014 2015:13

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: 2015-10-14

Förord

Bantrafiken – vår järnväg, spårväg och tunnelbana – används allt mer för persontransporter, samtidigt som godstransporterna på järnväg minskat under senare 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. Tabell D10 har kompletterats med två nya underkategorier av kombigods. Tabell D13 har kompletterats med information om resor och persontransportarbete i trafik med och utan stöd. Dessa förändringar bör göra statistiken mer relevant. För att förbättra tillgängligheten återfinns diagrammen från textdelen nu även i Excelfilen tillsammans med tabellerna.

Som ett komplement till den officiella statistiken har en ny tabell om fordon lagts på Trafikanalys webbplats. Den visar antal godsvagnar i Transportstyrelsens nationella register över järnvägsfordon. Med tanke på att insamlingen till den officiella statistiken dragits med problem i den delen bör detta vara användbart, men det bör noteras att den nya tabellen inte är jämförbar med de som finns i rapporten. Arbeta pågår med att inkludera detta i den officiella statistiken.

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet och Trafikverket biträder Trafikanalys med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifter från bland annat operatörer och infrastrukturförvaltare. Projektledare för *Bantrafik 2014* vid Trafikverket har varit Anders Broberg. Vid Trafikanalys har Jan Östlund varit projektledare och skrivit rapportens texter i nära samarbete med Fredrik Lindberg.

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

Östersund och Borlänge oktober 2015

Trafikanalys

Trafikverket

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Susanne Nielsen Skovgaard
Avdelningschef Expertcenter

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	15
2.1 Järnväg	15
2.2 Spårväg och tunnelbana	17
3 Trafik, anställda och energianvändning	19
3.1 Järnväg	19
3.2 Spårväg och tunnelbana	21
4 Godstransporter	23
4.1 Godsmängd.....	23
4.2 Transportarbete.....	25
5 Persontransporter.....	29
5.1 Järnväg	29
5.2 Spårväg och tunnelbana	31
6 Nordisk jämförelse.....	33
6.1 Godstransporter	33
6.2 Persontransporter	34
7 Tabeller/Tables.....	35
7.1 Tabellförteckning/List of tables	36
8 Fakta om statistiken	61
8.1 Statistikens innehåll	61
8.2 Statistikens tillförlitlighet.....	62
8.3 Statistikens aktualitet	63
8.4 Jämförbarhet och sammanvändbarhet	64
8.5 Tillgänglighet och förståelighet.....	66
9 Definitioner.....	67

Sammanfattning

Under 2014 rullade tågen i sammanlagt 153 miljoner kilometer. Det var en ökning sedan året innan med 1 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 2009–2014 ökade persontrafiken med 21 procent samtidigt som godstrafiken minskade med 8 procent. Också i användningen av personal syns det att branschen blivit mer inriktad på persontransporter.

Den sammanlagda transporterade godsmängden ökade 2014 med 1 procent jämfört med 2013 till 68,0 miljoner ton. Efter tre års nedgång ökade transportarbetet i Sverige för godstrafiken på järnväg med 2 procent till 21,3 miljarder tonkilometer under 2014. Det är i utrikes trafik som järnvägstransporterna med gods haft sin starkaste utveckling. Under de fem åren 2009–2014 ökade utrikes godstransporter med 9 procent och inrikes med 2 procent.

Under 2014 ökade återigen antalet resor med järnväg i Sverige, denna gång med 3 procent till den nya toppnivån 207 miljoner resor. Det var fjärde året i rad som en ny toppnivå i resandet noterades. I statistiken över antal resor dominerar de regionala resorna. Den snabbaste ökningen av resandet har uppmätts i olönsam trafik med stöd från regionala kollektivtrafikmyndigheter. Där ökade antal resor med 19 procent mellan 2009 och 2014. Samtidigt ökade antal resor utan stöd med 3 procent.

Transportarbetet, som inom persontransporterna mäts i personkilometer, ökade med 2 procent under 2014. Den nya nivån på 12,1 miljarder personkilometer på järnväg är också en ny toppnotering. Den mycket snabba ökningen av järnvägsresandet som pågick under åren 2005 till 2008 har avtagit, men ökningen fortsätter. Mellan 2009 och 2014 ökade tågens totala persontransportarbete med 7 procent. Det framstår som en tydlig trend att det regionala resandet ökar mest. Andelen regionalt resande ökade 2014 till 49 procent av det sammanlagda transportarbetet med tåg.

Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer och slog nytt utbudsrekord för nionde året i rad. Under 2014 ökade utbudet med 2 procent till 34,3 miljarder platskilometer, och utbudet har ökat med 25 procent sedan 2009.

I spårvagnstrafiken minskade utbudet under 2014 med 2 procent till 3,6 miljarder platskilometer. Mellan 2009 och 2014 har dock utbudet ökat med 10 procent, i stort sett lika mycket för sittplatser och ståplatser. För tunnelbanan ökade 2014 utbudet i platskilometer med 2 procent jämfört med 2013 till en nivå på 14,3 miljarder platskilometer. Det var tredje året i rad med en uppgång, till en nivå precis över den tidigare rekordnoteringen som var 2009.

Under 2014 uppgick antalet resor med spårvagn till 145 miljoner och persontransportarbetet till 595 miljoner personkilometer, efter minskningar med 2 procent.

Antal resor med tunnelbanan ökade med 1 procent till 330 miljoner under 2014. De senaste fem åren har antalet resor ökat med 7 procent. Transportarbetet för tunnelbanan var oförändrat jämfört med föregående år men har ökat 8 procent jämfört med 2009.

Summary

In 2014, train traffic totalled 153 million train-kilometres – a new record representing a 1 per cent increase compared to 2013. For some years, passenger and freight traffic have developed in opposite directions: over the five years from 2009 to 2014 passenger traffic increased by 21 per cent while freight traffic decreased by 8 per cent. In terms of staff, it is also evident that business has shifted towards passenger transport.

Total goods transported increased by 1 per cent to 68.0 million tonnes between 2013 and 2014. After three years of decline, the railway freight performance increased by 2 per cent to 21.3 billion tonne-kilometres in 2014. International freight transport has recently displayed the strongest growth: over the five years from 2009 to 2014, international railway freight traffic increased by 9 per cent while domestic freight increased by 2 per cent.

In 2014 the number of train journeys in Sweden increased once again, this time by 3 per cent to a new record of 207 million journeys. It was the fourth consecutive year with a new record. The statistics for the number of journeys are dominated by regional journeys and the rapid growth during recent years are mostly due to the increase in journeys made in unprofitable traffic with subsidies from regional public transport authorities. Journeys in unprofitable traffic increased by 19 per cent from 2009 to 2014. The corresponding figure for traffic without subsidies is 3 per cent.

Passenger transport performance, measured in passenger-kilometres, increased by 2 per cent in 2014 to another new record of 12.1 billion passenger-kilometres. The very rapid growth of the 2005–2008 period is continuing, though at a slower pace. From 2009 to 2014, total railway passenger-kilometres increased by 7 per cent. Regional travel appears to be growing at the fastest pace, increasing to 49 per cent of all railway passenger-kilometres.

The supply of railway traffic increased again, reaching a new record level for the ninth consecutive year. In 2014, supply increased by 2 per cent to 34.3 billion seat-kilometres, and supply has increased by 25 per cent since 2009.

For trams, supply decreased by 2 per cent in 2014 to 3.6 billion seat- and standing-place-kilometres combined. Since 2009 the tram supply has grown by 10 per cent, in both seat- and standing-place-kilometres. For the metro, supply in seat- and standing-place-kilometres grew by 2 per cent from 2013 to 2014. Looking back a few years, 2014 was the third year in a row with rising supply, ending up with 14.3 million seat- and standing-place-kilometres, right above the previous top notation in 2009.

In tram traffic, the number of passenger journeys were 145 million and passenger transport performance was 595 million passenger-kilometres in 2014, after a decrease by 2 per cent from 2013 levels.

In the metro, the number of passenger journeys increased by 1 per cent to 330 million in 2014. Over the last five years, the number of metro journeys increased by 7 per cent. Metro transport performance in terms of passenger-kilometres was on the same level 2014 as in 2013, but since 2009 it has increased by 8 percent.

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–B7 i tabellbilagan.

1.1 Viktiga händelser under året

Under 2014 fortsatte de riktigt stora järnvägsinfrastrukturprojekten i Stockholm och Hallandsås, utan att färdigställas. Några andra medelstora projekt slutfördes och öppnades för trafik under året. Ett 3,5 kilometer långt dubbelspår färdigställdes i Jakobshtyttan, söder om Hallsberg. På stråket väster om Vänern avslutades första etappen av ett flerårigt projekt för att höja kapaciteten och säkerheten på den banan, vilket ska göra den till ett bättre alternativ till Västra stambanan än den är idag. I nordöstra Skåne färdigställdes ett antal stationer för trafik med Pågatåg.

Tvärbanans gren mellan Alvik i Stockholm och Solna centrum togs i trafik under 2013, och under 2014 öppnade den sista nybyggda delen Solna centrum–Solna station. Byggstart för den här grenen av Tvärbanan var 2009.

Under 2014 togs viktiga beslut som grundlägger framtida utbyggnad av tunnelbanenätet i Stockholm och dess grannkommuner.

1.2 Järnväg

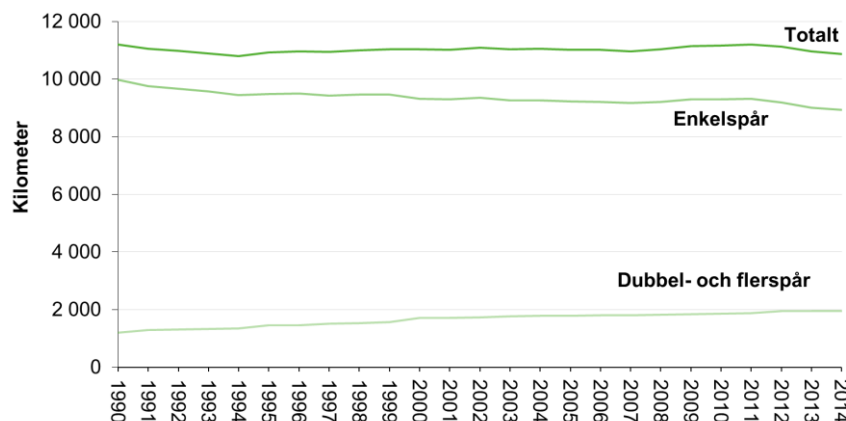
Infrastruktur

Elektrifieringen av banorna och utbyggnaden av dubbelspår fortsatte under 2014, om än i relativt långsam takt. Samtidigt togs betydligt mer enkelspår ur trafik än vad som byggdes ut till dubbelspår, vilket innebar att den trafikerade banlängden minskade med 76 kilometer eller 1 procent till 10 881 kilometer. Det var tredje året i rad med en minskande banlängd. De elektrifierade enkelspåren ökade 2014 med 16 km. Dubbelspåren ökade med 2 kilometer och i slutet av 2014 var 18 procent av banorna försedda med dubbelspår eller flerspår. Se Figur 1.1.

Även mätt över de fem åren mellan 2009 och 2014 minskade den trafikerade banlängden, med 2 procent. De elektrifierade enkelspåren ökade med 3 procent och dubbelspåren ökade med 6 procent.

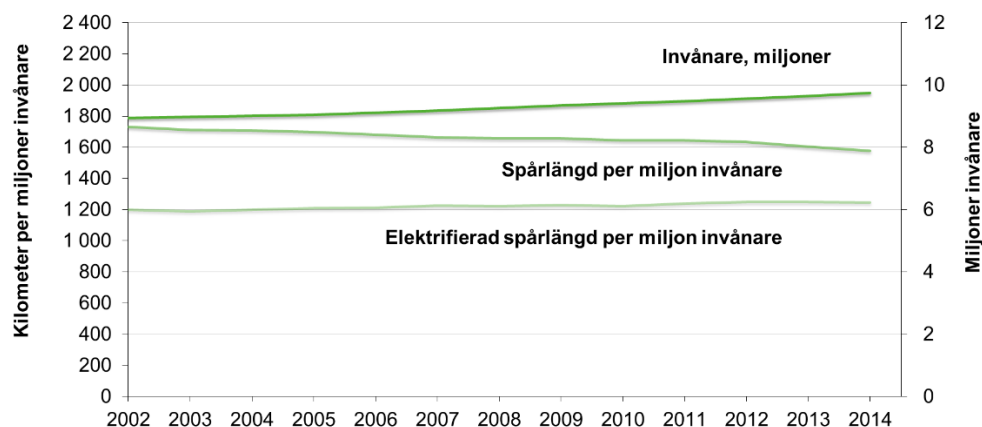
I slutet av 2014 var 70 procent av all enkelspårig bana elektrifierad. Ett år tidigare var den andelen också 70 procent och fem år tidigare, 2009, var andelen 66 procent. Hela den dubbelspåriga banlängden är sedan länge elektrifierad.

Banlängd med det nya trafikstyrningssystemet ERTMS minskade med 6 procent till 540 kilometer¹. Banlängd med linje- och fjärrblockering ökade med 30 kilometer till 7 202 kilometer.



Figur 1.1: Trafikerad banlängd för järnvägar fördelad på antal spår 1990–2014.

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 den totala spårlängden per invånare minskat trendmässigt under den studerade perioden från 2002 till 2014. Spår med elektrifiering har däremot byggts ut något snabbare än folkmängden ökat, så att spårlängden med elektrifiering per invånare ökat med 4 procent.



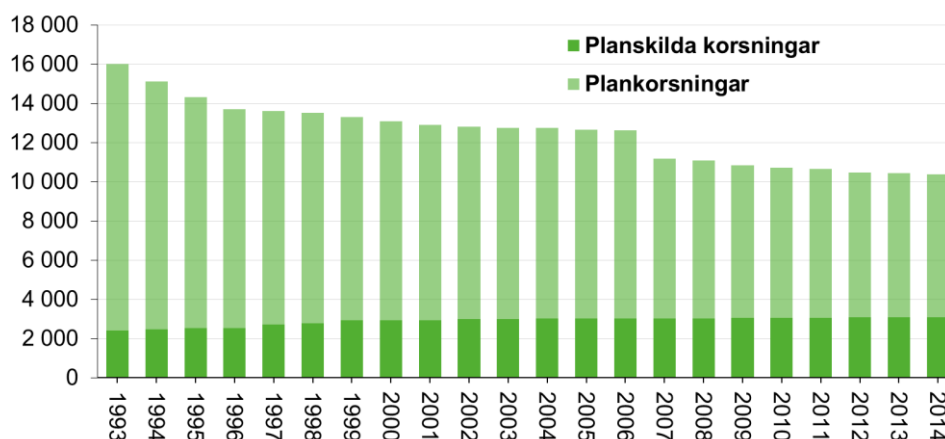
Figur 1.2: Trafikerad spårlängd för järnvägar per miljon invånare och antal invånare 2002–2014. Källa för invånare: SCB:s statistikdatabas avläst 2015-09-22.

¹ Arbetet med signalsystemet ERTMS sker enligt en plan att hela nätet ska vara inkopplat 2035. En ny plan är under framtagande och beräknas vara klar under andra halvåret 2015. Källa: <http://www.trafikverket.se/ertms/> klicka på "Planering". Läst 2015-09-22.

Figur 1.3 visar att antalet korsningar (plankorsningar och planskilda korsningar tillsammans) fortsatte att minska, om än långsamt. Totalt minskade antalet med 67, till 10 378 – en minskning med 1 procent.

Antalet plankorsningar minskade under 2014 med 61 till 7 293. Samtidigt försvann 6 planskilda korsningar. Antalet planskilda korsningar har ändå ökat med 37 stycken eller 1 procent sedan 2009.

Många korsningar helt utan skyddsanordningar stängs, om de inte uppgraderas till plankorsningar med bommar, ljud/ljus eller enkla skydd. Antalet plankorsningar utan skyddsanordningar minskade under 2014 med 53, eller 2 procent. På fem år har deras antal minskat med 15 procent till 2 552.



Figur 1.3: Järnvägs-korsningar 1993–2014.

Investeringar och underhåll

De sammanlagda utgifterna för investeringar, reinvesteringar och underhåll ökade 2014. Totalt användes 19,7 miljarder kronor, en ökning med 12 procent. Jämfört med 2009 var det ändå en minskning med 3 procent.

Fördelningen av medlen mellan investeringar, reinvesteringar och underhåll varierar mycket år från år. Under 2014 ökade alla tre delarna. Investeringarna ökade med 1,2 miljarder eller 13 procent, till 10,8 miljarder kronor. Reinvesteringarna ökade med 8 procent till 2,7 miljarder kronor, den högsta nivån sedan den mätningen började 2004. Underhållskostnaderna ökade 2014 med 13 procent till 6,2 miljarder kronor vilket också var den högsta nivån som uppmätts sedan starten på mätningen 2004.

På fem års sikt framgår att det skett en förskjutning av medel från investeringar och reinvesteringar till underhåll. En jämförelse mellan 2009 och 2014 visar att investeringarna minskat med 23 procent, reinvesteringarna ökat med 20 procent och underhållskostnaderna ökat med 54 procent.

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 2014 med 556 årsarbetskrafter, eller 22 procent, jämfört med föregående år. Av de 1 994 årsarbetskrafter som rapporterats som personal inom infrastrukturen var 1 829 män och 165 kvinnor. Andelen kvinnor var därmed 8 procent.

Antalet anställda som arbetar med trafikledning minskade med 25, eller 2 procent. Av de 1 085 årsarbetskrafter som arbetade med trafikledning 2013 var 371 kvinnor, en ökning med 6. Andelen kvinnor inom trafikledningen var därmed 34 procent.

1.3 Spårväg och tunnelbana

Infrastruktur

Banlängden på spårvägarna ökade under 2014 med 6 kilometer, eller med 5 procent. Infrastrukturarbeten höll Lidingöbanan stängd hela året. Den sammanlagda banlängden var vid årsskiftet 128 kilometer.

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

Investeringar och underhåll

Investeringarna i spårvägar låg 2014 på en fortsatt hög nivå, 2,1 miljarder kronor. Det var högre än rekordåret 2013 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.

Investeringarna i tunnelbanans infrastruktur uppgick till 2,1 miljarder kronor 2014, vilket var 16 procent mer än 2013 och nästan tio gånger så mycket som 2009.

Reinvesteringskostnaderna å andra sidan var 22 procent lägre än 2013, nämligen 29 miljoner jämfört med 37 miljoner 2013.

På fem års sikt framgår att det har skett en ökning av insatserna med 68 procent, till 2,9 miljarder kronor. Det är helt och hållet tack vare de ökade investeringarna som gjorts samtidigt som reinvesteringarna och underhållet minskat mellan 2009 och 2014.

Anställda

Spårvägarnas personalstyrka för infrastrukturarbeten förändrades inte till storlek mellan 2013 och 2014, men könsfördelningen ändrades något genom en minskning från 4 till 2 kvinnor av totalt 26 årsarbetskrafter. Inom trafikledningen ökade personalen med 9 årsarbetskrafter, från 93 till 102, varav 27 procent var kvinnor. Totalt fanns för infrastruktur och trafikledning 128 årsarbetskrafter under året, varav 30 kvinnor och 98 män.

Totalt för tunnelbanans banarbeten och trafikledning var personalen 127 årsarbetskrafter, varav 27 kvinnor och 100 män. Det var en ökning med 12 årsarbetskrafter jämfört med 2013.

Personalstyrkan för banarbeten i tunnelbanan var 3 kvinnor och 27 män 2014, uttryckt i årsarbetskrafter, vilket var samma som 2013.

Personalen för tunnelbanans trafikledning bestod i medeltal av 97 årsarbetskrafter, varav 24 kvinnor och 73 män, en uppgång med 12 jämfört med året före. Jämfört med fem år tidigare var det en ökning med 62 procent.

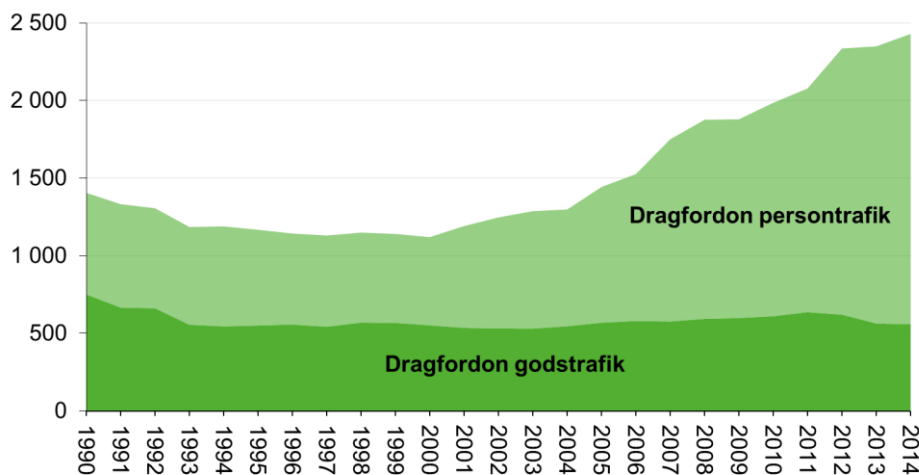
2 Fordon

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 80 till 2 429 under 2014, vilket motsvarar 3 procents ökning. Sedan 2009 har antalet ökat med 29 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 2014 med 5 procent till 1 768 och har ökat med 52 procent på fem år. Antalet lok för persontrafik ökade 2014 med 1 procent till 102, samtidigt som antalet lok för godstrafik minskade med 1 procent till 558. Se Figur 2.1.



Figur 2.1: Dragfordon i person- och godstrafik på järnväg 1990–2014.

Antalet ellok var 436 i slutet av 2014, samma som året innan. Dieselloken däremot minskade med 2 procent. Det gjorde att elloken andel av alla lok och lokomotorer var 66 procent. Fem år tidigare var andelen 62 procent. Bland motorvagnarna och motorvagnssätten ökade antalet eldrivna dragfordon 2014 från 1 601 till 1 687, medan antalet dieseldrivna dragfordon minskade från 83 till 81. Det gjorde att andelen med eldrift var 95 procent 2014. Fem år tidigare, 2009, var motsvarande andel 92 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 ökade 2014 i antal från 6 076 till 6 923, vilket motsvarar 14 procents uppgång. Vagnarnas lastförmåga ökade också med 14 procent. Operatörernas slutna vagnar bidrog mest till uppgången. Flakvagnar och så kallade övriga vagnar bidrog också till uppgången. Postvagnar ökade också något i antal, medan lådvagnarna minskade i antal.

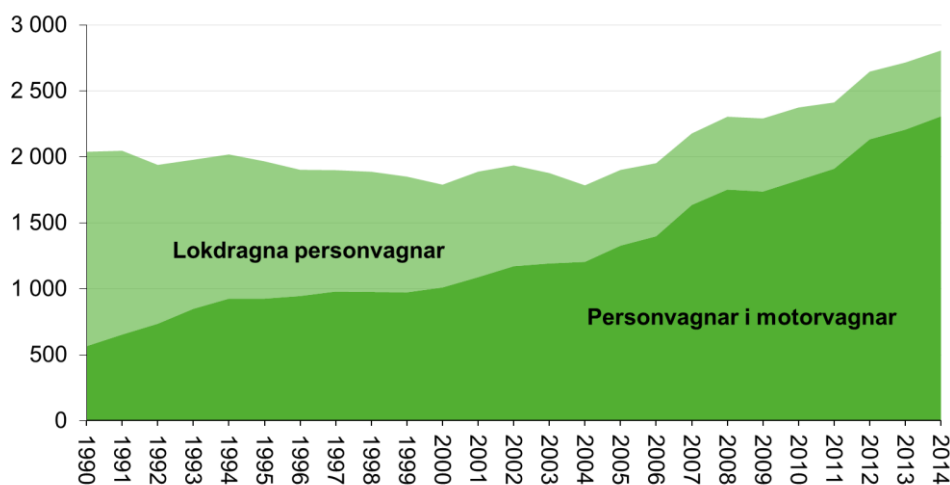
På fem år har antalet vagnar hos operatörerna minskat från 8 344 till 6 923, eller med 17 procent. Det är troligt att många av dessa ersatts av vagnar som tågoperatörerna inte äger själva, men det kan inte statistiken svara på nu. Jämfört med 2009 har alla vagn typer utom kategorin övriga vagnar minskat bland vagnar ägda av operatörerna. Kategorin övriga vagnar ökade med 27 procent under de fem åren.

Transportfordon – persontrafik

Det totala antalet persontransportfordon ökade under 2014 med 3 procent till 2 806. Det var stora skillnader i utvecklingen mellan olika kategorier. De lokdragna vagnarna minskade tillsammans med 2 procent. Traditionella lokdragna sittvagnar minskade med 5 vagnar eller 1 procent. En mindre återhämtning efter den kraftiga nedgången i antalet restaurangvagnar 2012 har observerats. Antalet lokdragna restaurangvagnar var relativt stabilt runt 30 i många år innan nedgången. Under 2014 steg antalet från 16 till 18. Vagnar i motorvagnar och motorvagnssätt ökade med 101 vagnar eller 5 procent till 2 307. Av dessa hade 573 snabbtågs-kapacitet, en ökning med 4 vagnar eller knappt 1 procent.

Under fem år har antalet personvagnar totalt ökat med 22 procent. De lokdragna vagnarna har minskat och vagnar i motorvagnar och motorvagnssätt har ökat snabbt, se Figur 2.2.

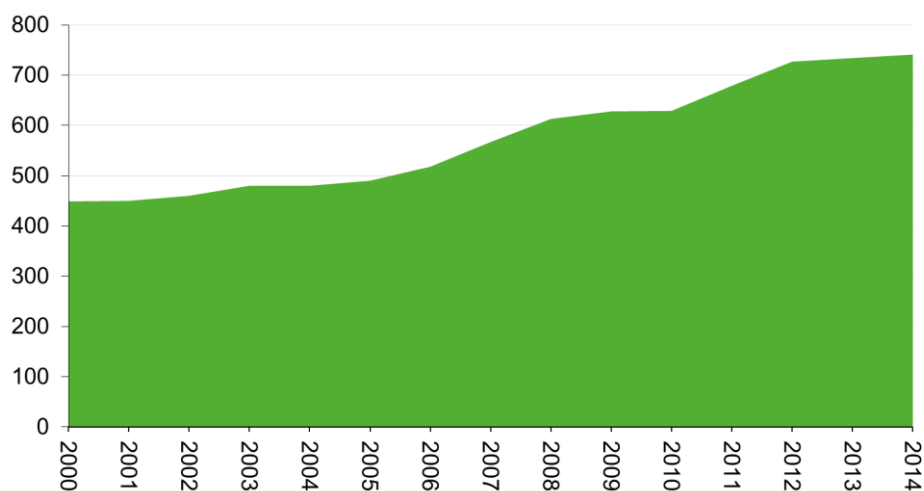
Antalet sittplatser ökade med 4 procent 2014. Motorvagnar och motorvagnssätt stod för största delen av ökningen. Liggplatserna ökade med 7 procent, medan sovplatserna har varit oförändrade sedan 2011.



Figur 2.2: Transportfordon i persontrafik på järnväg 1990–2014.

2.2 Spårväg och tunnelbana

Inom spårvägarna ökade antalet fordon under 2014, för tionde året i rad. Transportfordonen ökade med 5 till 741, en ökning med 1 procent. Jämfört med fem år tidigare har transportfordonen ökat med 18 procent, se Figur 2.3. I spårvägarna är dragfordonen samtidigt transportfordon och det framgår att antalet dragfordon också ökade med 5 under 2014.



Figur 2.3: Transportfordon i spårvägstrafik 2000–2014.

Inom tunnelbanan minskade antalet transportfordon under 2014 med 16 till 1 039, eller med 1 procent. Inom tunnelbanan är dragfordonen samtidigt transportfordon och dragfordonen minskade med 16 till 497, eller med 3 procent.

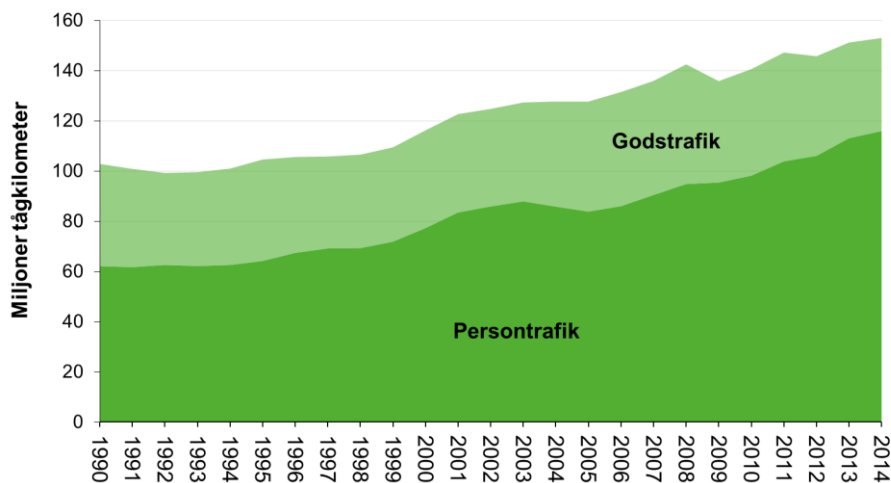
3 Trafik, anställda och energianvändning

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

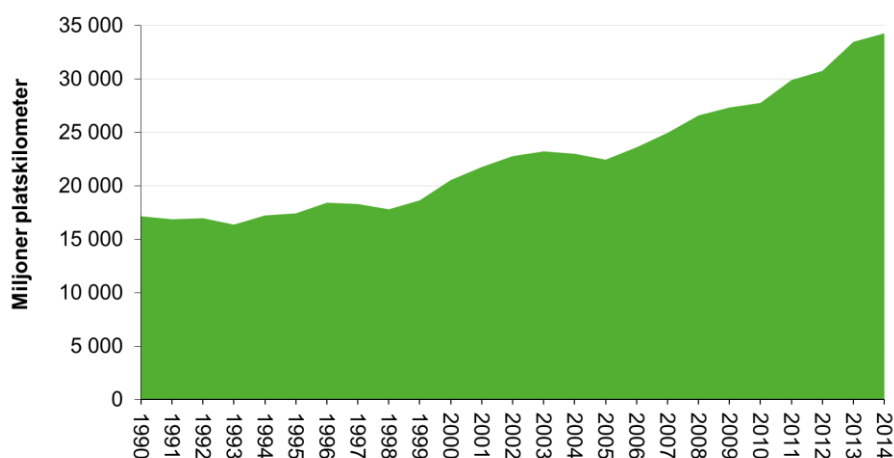
Under 2014 rullade tågen i sammanlagt 153 miljoner kilometer. Det var en ökning sedan året före med 1 procent och på fem år med 13 procent. Det var också mer än någonsin förut. Tågkilometer är ett mått som används för både godstrafik och persontrafik. I Figur 3.1 framgår att det särskilt är trafiken med persontåg som befunnit sig i en uppåtgående trend. Trafiken med godståg minskade 3 procent mellan 2013 och 2014 och med 8 procent mellan 2009 och 2014.



Figur 3.1: Järnvägens trafik 1990–2014.

Utbud

Inom kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. För järnvägstrafiken ingår sitt-, ligg- och sovplatser i begreppet platskilometer, men inte ståplatser. Järnvägstrafiken ökade 2014 utbudet av platskilometer och slog nytt utbudsrekord för nionde året i rad. Under året ökade utbudet med 2 procent till 34,3 miljarder platskilometer, och sedan 2009 var ökningen 25 procent. Under perioden 2000–2014 ökade utbudet med 67 procent, se Figur 3.2.



Figur 3.2: Järnvägens persontrafikutbud 1990–2014.

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 2014 sysselsattes 8 208 årsarbetskrafter med persontrafik, varav 3 243 kvinnor och 4 965 män. Det var en sammanlagd minskning med 3 procent sedan föregående år och en ökning med 16 procent sedan 2009.

Inom godstrafiken var 2 411 årsarbetskrafter i tjänst 2014, varav 309 kvinnor och 2 102 män, vilket var en minskning med 3 procent jämfört med föregående år. Mellan 2009 och 2014 minskade personalen inom godstrafiken med 17 procent.

Totalt utfördes 10 619 årsarbetskrafter inom person- och godstrafik 2014, vilket var 79 årsarbetskrafter färre än året före, en minskning med 3 procent. Mellan 2009 och 2014 ökade personalen för person- och godstrafik tillsammans med 11 procent. Under samma period ökade trafikarbetet med 13 procent.

Andelen kvinnor av alla som arbetade med järnvägstrafik var 33 procent 2014, vilket var lägre än året innan och ett litet trendbrott efter flera år med ökande andel.

Energianvändning

Användningen av el ökade 2014 med 1 procent jämfört med 2013. Ökningen var något större för godstrafik, med 2 procent, än persontrafik, med 1 procent. Under åren 2009–2014 ökade elanvändningen med 7 procent. Det var resultatet av en samtidig ökning av elanvändningen för persontrafik med 16 procent och en minskning av elanvändningen för godstrafik med 5 procent.

Dieselanvändningen för järnvägstrafik minskade för sjätte året i rad, denna gång med 8 procent. Både persontrafiken och godstrafiken bidrog till minskningen. Dieselanvändningen har trendmässigt minskat under en lång tid, sedan 2009 med 25 procent och sedan år 2000 med 38 procent. Godstrafiken har haft en snabbare utfasning än persontrafiken, men står fortfarande för merparten av dieselanvändningen.

Proportionerna mellan el- och dieselanvändning 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 2014 användes eldrift till 99 procent för persontransporterna och till 97 procent för godstransporterna. Under året ökade dieselanvändningen något för persontrafiken mätt på detta sätt, samtidigt som den minskade för godstrafiken med över en tredjedel. Andelen eldrift för godstrafiken ökade därmed från 95 till 97 procent på ett år.

3.2 Spårväg och tunnelbana

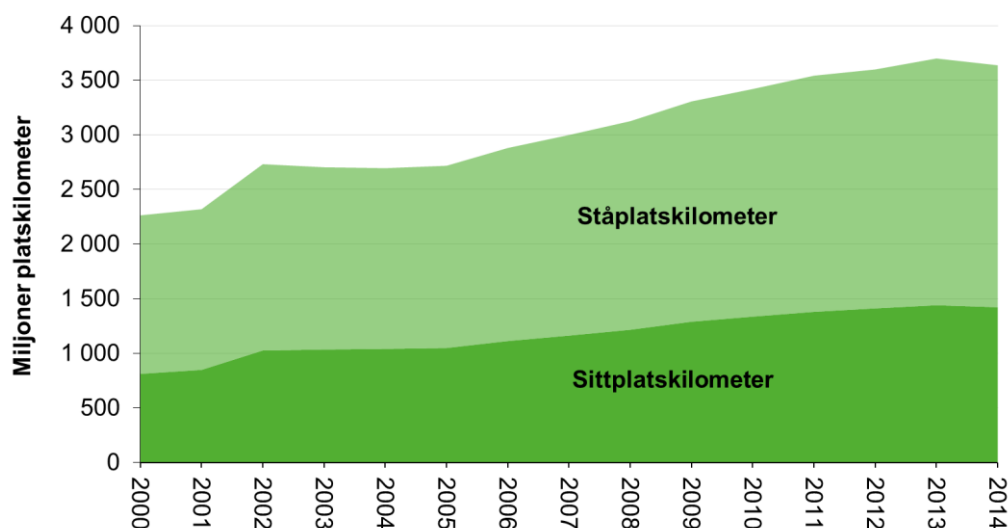
Trafikarbete

Inom spårvägen minskade trafikarbetet mätt i tågkilometer med 2 procent under 2014, i jämförelse med 2013, till 17,4 miljoner tågkilometer. I femårsjämförelse var det en ökning med 10 procent. Lidingöbanan stängdes för trafik i juni 2013 och förblev stängd genom hela 2014.

Trafikarbetet i tunnelbanan gick upp för andra året i rad till en ny högstanotering 2014, genom en ökning med 1 procent till 13,0 miljoner tågkilometer. Jämfört med 2009 var trafikarbetet 3 procent högre 2014.

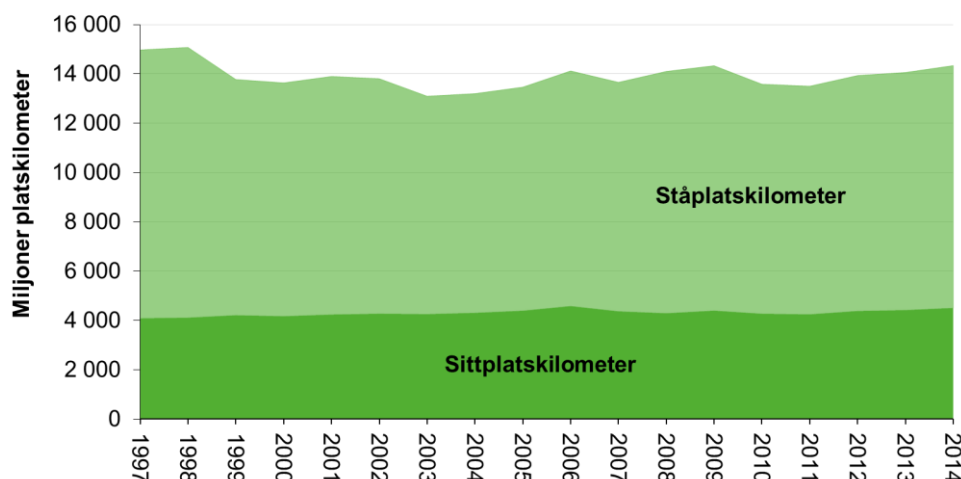
Utbud

För spårvagn och tunnelbana räknas utbudet i stå- och sittplatskilometer. För spårvagns-trafiken minskade utbudet under 2014 med 2 procent till 3,6 miljarder platskilometer. Mellan 2009 och 2014 ökade utbudet med 10 procent, i stort sett lika mycket för sittplatser och ståplatser, se Figur 3.3.



Figur 3.3: Spårvägens persontrafikutbud 2000–2014.

För tunnelbanan ökade 2014 utbudet i platskilometer med 2 procent jämfört med 2013 till en nivå på 14,3 miljarder platskilometer. Det var tredje året i rad med en uppgång, till en nivå precis över den senaste utbudstoppen som var 2009, se Figur 3.4. Utbudet av ståplatskilometer och sittplatskilometer ökade ungefär lika mycket i procent under 2013, men de senaste fem åren har utbudet av sittplatser ökat med 2 procent medan ståplatserna minskat med 1 procent.



Figur 3.4: Tunnelbanans persontrafikutbud 1997–2014.

Anställda

Trafikpersonalen för spårväg, inklusive personal för administration, minskade 2014 med 4 procent eller 59 årsarbetskrafter till 1 447 årsarbetskrafter. Av dessa var 383 kvinnor och 1 064 män. Andelen kvinnor var 26 procent, något mindre än året före. Personalstyrkan ökade med 20 procent mellan 2009 och 2014, vilket kan jämföras med utbudet som ökade med 10 procent mätt i platskilometer.

Trafikpersonalen för tunnelbanan, inklusive administration, minskade med 25 årsarbetskrafter eller 1 procent till 2 581 årsarbetskrafter. Av dessa var 765 kvinnor och 1 817 män. Andelen kvinnor var 30 procent, 1 procentenhet lägre än året före. Jämfört med 2009 var personalstyrkan 9 procent större under 2014. Utbudet av platskilometer i tunnelbanan var oförändrat under de fem åren.

4 Godstransporter

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

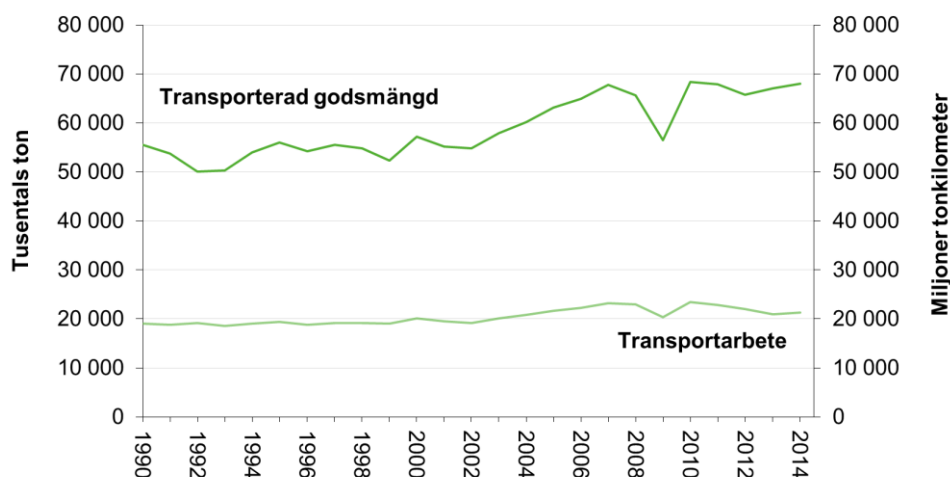
En del av godstransporterna utgörs av systemtåg, där hela tågets transportkapacitet används av en och samma avsändare och tågets vagnar inte kopplas om mellan startpunkt och målpunkt. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgods och kombigods.

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

Femårsjämförelserna 2009–2014 bör i detta avsnitt tolkas med hänsyn till att 2009 var ett år som präglades av minskad efterfrågan på godstransporter på grund av konjunkturläget.

4.1 Godsmängd

Den sammanlagda transporterade godsmängden ökade 2014 med 1 procent jämfört med 2013 till 68,0 miljoner ton. Jämfört med 2009 var det en ökning med 20 procent. Den sammanlagda godsmängden minskade kraftigt 2009 men har sedan legat över 2008 års nivå varje år. Se Figur 4.1. Av godsmängden återfanns 45 procent i utlandstrafiken och 55 procent i inlandstrafiken.



Figur 4.1: Transportarbete i miljoner tonkilometer och transporterad godsmängd i tusentals ton på järnväg 1990–2014.

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 2014 för 42 procent av godsmängden på järnväg och 61 procent av det utlandstransporterade godset. De tre senaste åren har ungefär två tredjedelar av godsmängden malm på malmbanan gått till hamnen i Narvik och en tredjedel till hamnen i Luleå. Tidigare var den fördelningen betydligt jämnare.

Kombigodset ökade en lång följd av år men minskade både 2012 och 2013 för att sedan vara i stort sett oförändrad under 2014, på 10,4 miljoner ton. Det är det utrikes kombigodset som haft den starkaste utvecklingen. Det inrikes kombigods ökade 10 procent jämfört med 2013, men minskade ändå jämfört med 2009. Inrikes kombigods uppgick 2014 till 6,2 miljoner ton och utrikes till 4,3 miljoner ton. Statistiken har tillförts fler indelningar av kombigodset från och med årets rapport. Där framgår att den snabbaste utvecklingen skett för kombigods i lastbilar och semitrailers. På 10 år ökade den godsmängden från 1,5 miljoner ton till 4,1 miljoner ton, eller med 165 procent. Under samma tid ökade godsmängden transporterad i containrar och växelflak från 4,7 miljoner ton till 6,3 miljoner ton eller med 36 procent. Under de 5 åren mellan 2009 och 2014 gick utvecklingen i olika riktning, genom att godsmängden transporterad med containrar och växelflak minskade och godsmängden transporterad med lastbilar och semitrailers på järnväg ökade.

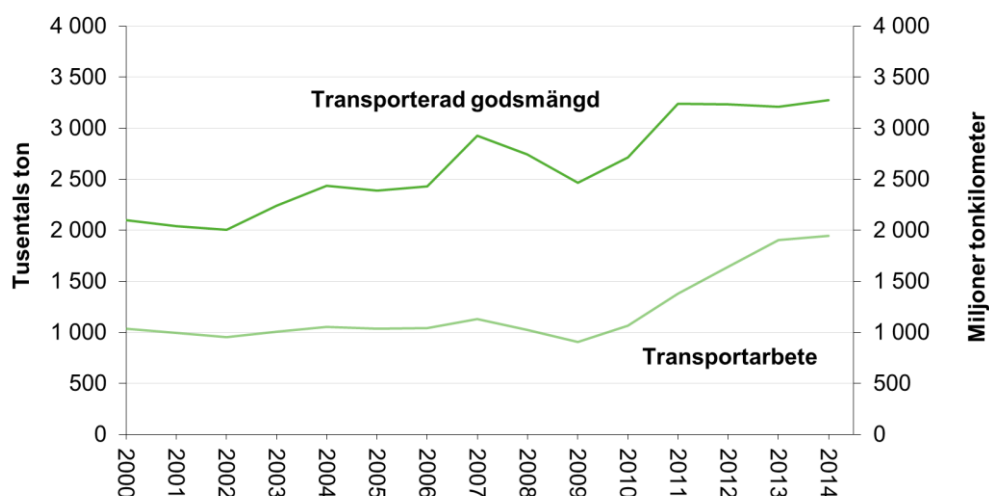
Det utlandstransporterade godset ökade mellan 2013 och 2014 med 1 procent, till 30,1 miljoner ton. Bara vagnslastgods ökade, med 12 procent. Malm på malmbanan minskade med 1 procent och kombigods minskade med 11 procent. Jämfört med 2009 ökade det totala utlandstransporterade godset med 42 procent. Den snabbaste ökningen i den jämförelsen var inom malm på malmbanan.

Godsmängden som transporterats inom landet ökade 2014 med 2 procent jämfört med året före. Malm på malmbanan minskade även här med 1 procent. Kombigodset ökade med 1 procent, medan vagnslastgods ökade med 2 procent. Mellan 2009 och 2014 var den sammanlagda ökningen 7 procent. Inlandstransporterna på järnväg har alltså ökat betydligt långsammare än utlandstransporterna under de fem åren.

Godsmängden transporterad med systemtåg, exklusive malm på malmbanan, minskade för fjärde året i rad. Minskningen var 2 procent. Under de fem åren 2009 till 2014 minskade godsmängden med systemtåg med 38 procent, vilket delvis beror på att förändrade transportupplägg inte längre motsvarar definitionen av systemtåg.

Den största varugruppen var 2014 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. Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske minskade jämfört med året före, medan de två andra nämnda varugrupperna ökade i vikt.

Varugruppen Metallvaror exklusive maskiner och utrustning minskade under 2014 med 19 procent till 4,2 miljoner ton. Varugruppen Livsmedel, drycker och tobak, som steg kraftigt 2013, fortsatte ökningen 2014, nu med 9 procent till 908 000 ton (motsvarande 1 procent av den totala godsmängden).



Figur 4.2: Transportarbete för farligt gods i tonkilometer och transporterad mängd farligt gods i ton på järnväg, 2000–2014.

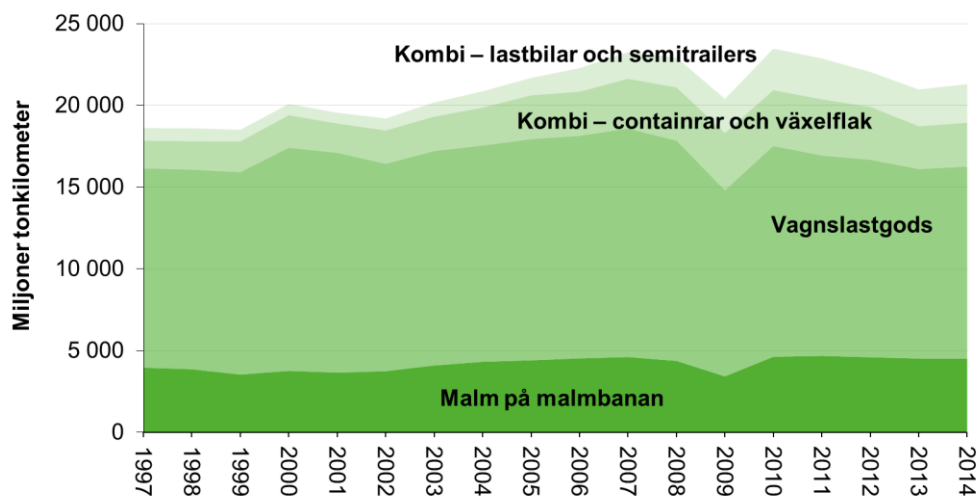
Under 2014 var 5 procent av den transporterade godsmängden farligt gods. Sammanlagt var 3,3 miljoner ton farligt gods, vilket var en ökning med 5 procent jämfört med året före. Den farliga godsmängden ökade mellan 2009 och 2014 med 33 procent. Det var en större ökning än den totala godsmängden som ökade med 20 procent under samma tid.

4.2 Transportarbete

Transportarbetet med gods på järnväg ökade med 2 procent till 21,3 miljarder tonkilometer under 2014. Det var efter tre års nedgångar i godstransportarbetet. Jämfört med 2009 var godstransportarbetet 4 procent högre 2014.

Vagnslastgodset var alltså den största kategorin, följt av kombigods och malm på malmbanan. Det var 2007 som transporter av kombigods blev större än transporter av malm på malmbanan och den ordningen har bestått sedan dess. Transporter av kombigods ökade 2014 med 4 procent till 5,0 miljoner ton och utgjorde då 24 procent av det samlade transportarbetet. Delmängden transporter av containrar och växelflak ökade med 2 procent och transporter av lastbilar och semitrailers ökade med 5 procent. Jämfört med 2009 minskade dock transporter av containrar och växelflak med 24 procent.

Transportarbetet för vagnslastgods ökade under 2014 med 1 procent medan transportarbetet för malm på malmbanan var oförändrat. Se Figur 4.3.

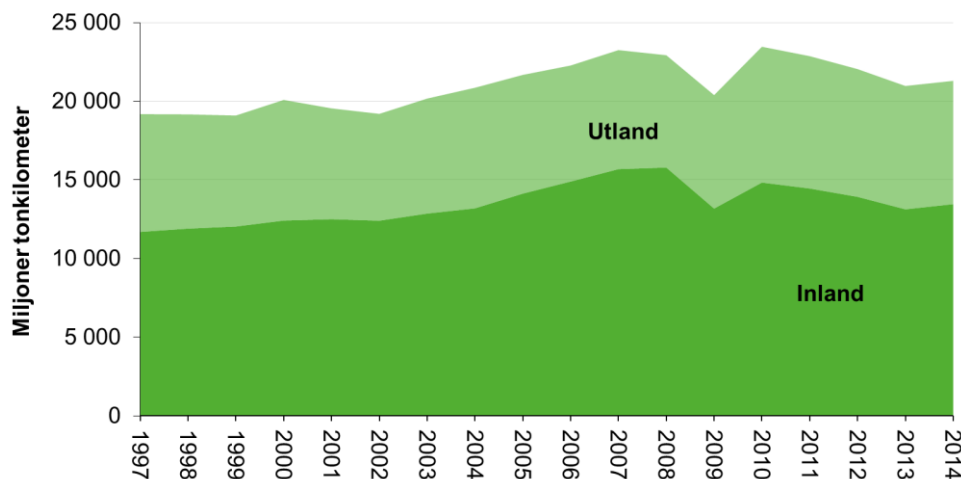


Figur 4.3: Godstransportarbete med järnväg, fördelat på transporttyp 1997–2014.

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.

Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar.

Transporterna av inrikes gods ökade med 2 procent och transporterna av utrikes gods var oförändrade. Sett över de fem åren 2009–2014 ökade inrikes godstransporter med 2 procent och utrikes med 9 procent. Fortfarande dominerade inrikes godstransporter 2014 med 63 procent av transportarbetet, se Figur 4.4.

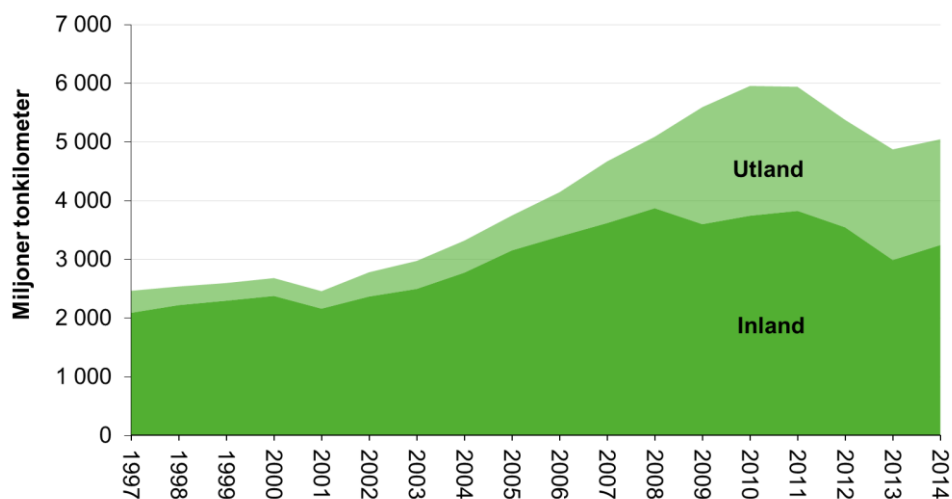


Figur 4.4: Godstransportarbete med järnväg, fördelat på inland och utland 1997–2014.

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.

Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar.

Transportarbete med inrikes kombigods som minskade kraftigt 2013, återhämtade en del av den nedgången genom en ökning med 9 procent 2014. För utrikes kombigods minskade å andra sidan transportarbetet 2014 med 4 procent. Jämfört med 2009 minskade transportarbetet med både inrikes och utrikes kombigods med 10 procent 2014, se Figur 4.5.



Figur 4.5: Transportarbete för kombitransporter med järnväg, fördelat på inland och utland 1997–2014.

5 Persontransporter

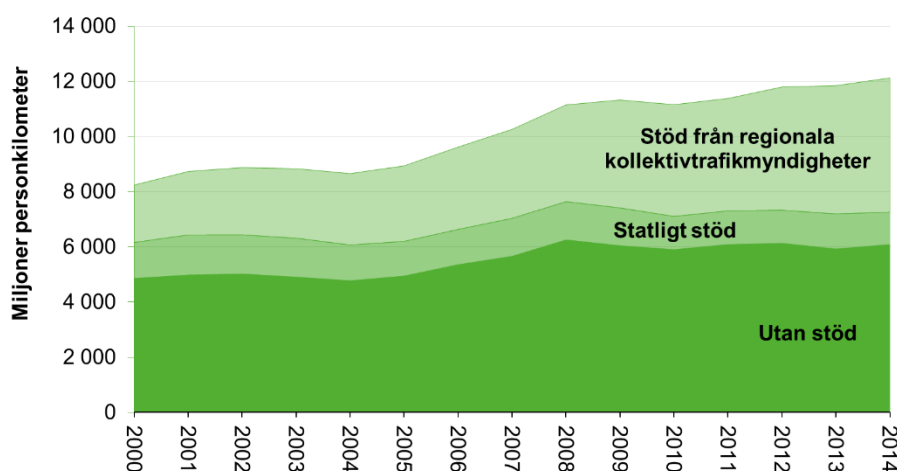
Antalet resor med persontransporter inom bantrafik domineras klart av de kortväga resorna. De långväga resorna utgör med sin längd merparten av persontransportarbetet med järnväg, men andelen minskar. Statistikuppgifterna i detta avsnitt har hämtats ur tabell D13–D15 i tabellbilagan.

5.1 Järnväg

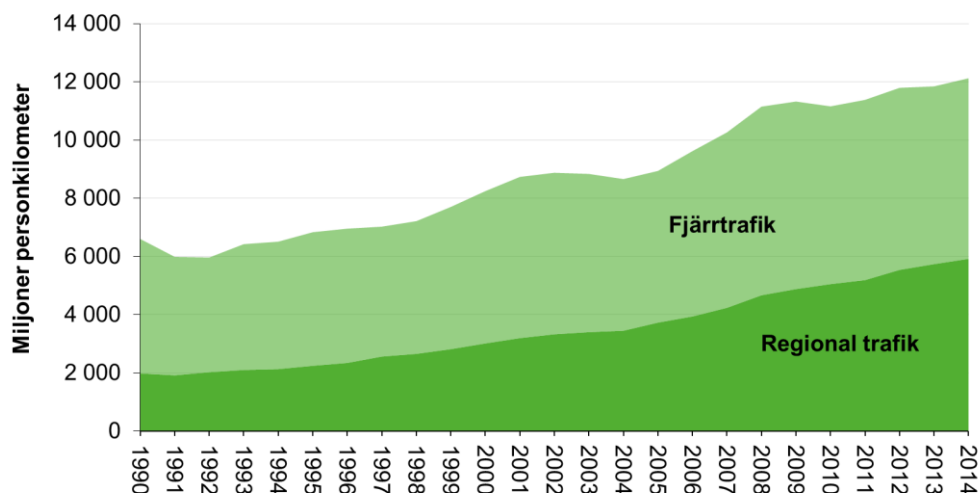
Under 2014 ökade återigen antalet resor med järnväg i Sverige, med 3 procent till den nya toppnivån 207 miljoner resor. I statistiken över antal resor dominerar de regionala resorna. Det var också dessa som bidrog till i stort sett hela den totala ökningen under 2014, från 180 till 186 miljoner resor i regional trafik.

Transportarbetet, som inom persontransporterna mäts i personkilometer, ökade med 2 procent under 2014. Mellan 2009 och 2014 ökade järnvägens totala persontransportarbete med 7 procent. Den nya nivån på 12,1 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.

I Figur 5.1 visas även resandet uppdelat på trafik med olika former av stöd. Den snabbaste ökningen av resandet har uppmätts i olönsam trafik med stöd från regionala kollektivtrafikmyndigheter. Om man bara ser på utvecklingen de senaste fem åren, alltså från 2009 till 2014, uppvisar resandet i järnvägstrafik med stöd från regionala kollektivtrafikmyndigheter en tillväxt på 24 procent. Resandet i trafik med statligt stöd minskade samtidigt med 14 procent. Resandet utan stöd från samhället – som är den största delen – växte under samma period med 1 procent.

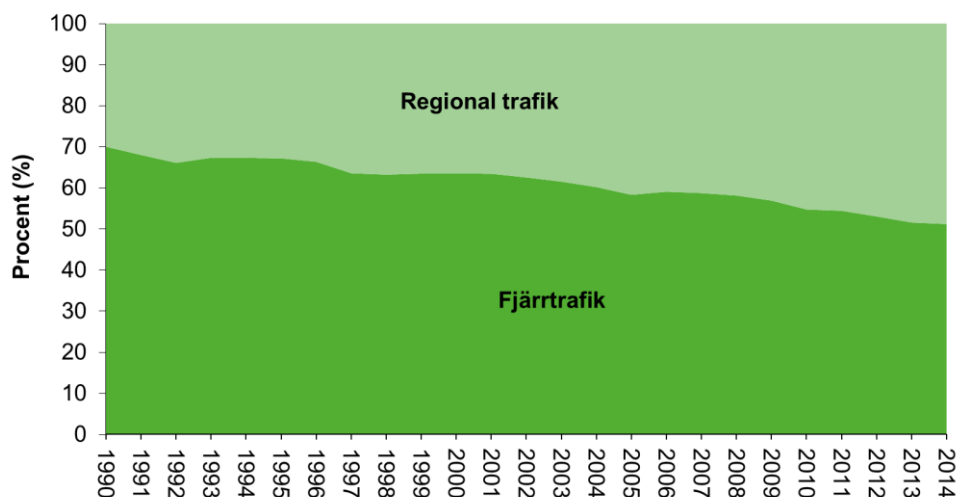


Figur 5.1: Persontransportarbete fördelat på form av stöd till trafiken, 2000–2014.



Figur 5.2: Persontransportarbete med järnväg, fördelat på regional trafik och fjärrtrafik, 1990–2014.

I transportarbetsstatistiken dominerar inte det regionala resandet på samma sätt som i statistiken över antal resor. Det framstår som en tydlig trend att det regionala resandet ökar mest, se Figur 5.3. Andelen regionalt resande ökade 2014 till 49 procent av det sammanlagda transportarbetet med tåg. Det regionala resandet kan inom något år vara större än det långväga resandet.



Figur 5.3: Persontransportarbete i regional trafik och fjärrtrafik, 1990–2014.

Med hänsyn tagen till folkmängden i slutet av 2014 reste varje invånare i genomsnitt 1 240 kilometer med järnväg under 2014, fördelat på i genomsnitt 21 resor.² Sett över en längre tidsperiod, från år 2000, är trenden tydlig – svenskarna reser både oftare och längre med järnväg.

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.

Den utnyttjade transportförmågan kan beräknas som kvoten mellan personkilometer och platskilometer. En tidsserie av den variabeln finns i den historiska översikten, tabell A1, kolumn 28. Där framgår att den utnyttjade transportförmågan de senaste 10 åren legat mellan 35 och 42 procent. Som högst var den 2008 och sedan minskade den efterföljande år. Under 2014 var nivån oförändrad jämfört med 2013 på 35 procent.

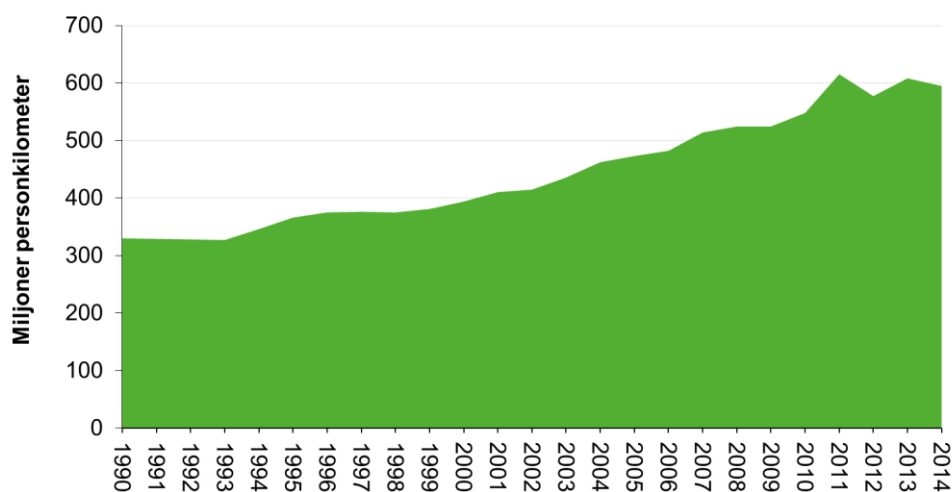
5.2 Spårväg och tunnelbana

Antalet resor med spårvagn ökade varje år mellan år 2000 och 2011. Under 2014 uppgick antalet resor till 145 miljoner, en minskning med 2 procent.

Persontransportarbetet med spårvagn minskade till 595 miljoner personkilometer, ned 2 procent, se Figur 5.4.

Lidingöbanan stängdes för trafik i juni 2013 och förblev stängd genom hela 2014.

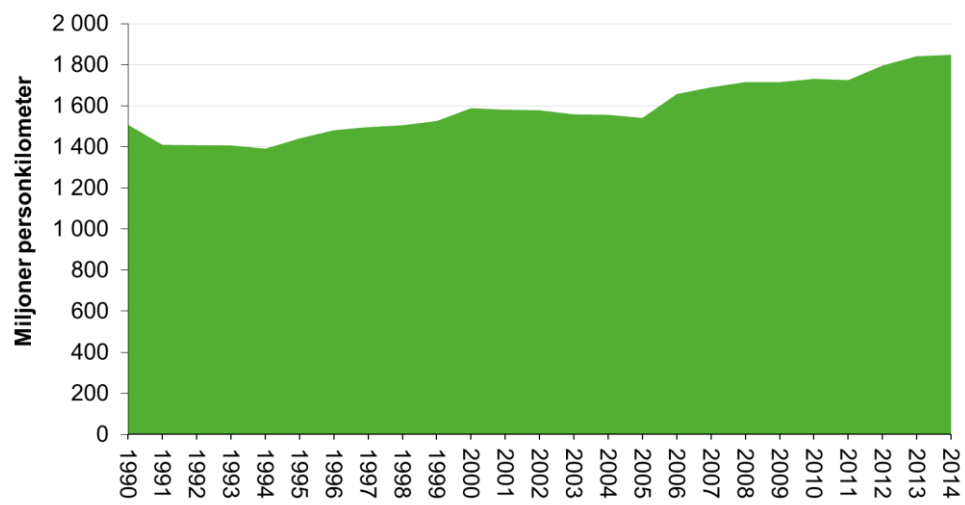
På grund av ändrade beräkningsmetoder hos Västtrafik AB är uppgifterna från och med 2012 inte jämförbara med tidigare år, varför utvecklingen under fem år inte kommenteras här.



Figur 5.4: Persontransportarbete med spårväg 1990–2014.

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

Antal resor med tunnelbanan ökade med 1 procent till 330 miljoner under 2014. De senaste fem åren har antalet resor ökat med 7 procent. Transportarbetet för tunnelbanan var oförändrat jämfört med föregående år och har ökat 8 procent jämfört med 2009, se Figur 5.5. Att förändringstalen inte följer varandra beror på att medelreslängden ökat något.



Figur 5.5: Persontransportarbete med tunnelbanan, 1990–2014.

6 Nordisk jämförelse

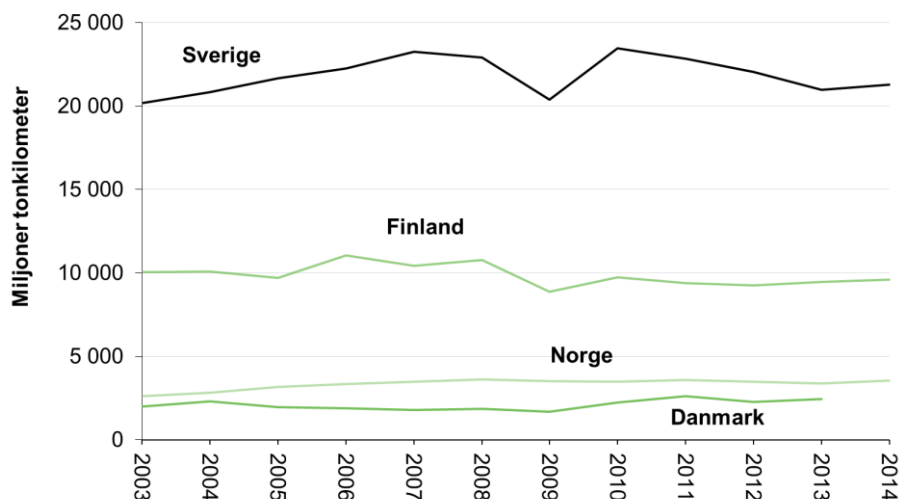
I detta avsnitt jämförs några av uppgifterna om Sveriges järnvägstransporter med våra nordiska grannländers (utom Island som inte har järnväg). Underlagen från de andra länderna följer så långt det är möjligt samma definitioner som används i Sverige, eftersom undersökningarna om järnvägstransporter är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

6.1 Godstransporter

Av de nordiska länderna 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. Nedgången var störst i Finland med 18 procent och minst i Norge med 3 procent. Återhämtningen därefter har sett olika ut.

Under 2009–2014 har Sverige ökat godstransportarbetet med 4 procent, Finland med 8 procent och Norge med 1 procent. Norge är det land som uppvisar lägst variation mellan åren. Danmark har inte data för 2014 när detta skrivs. Se Figur 6.1.



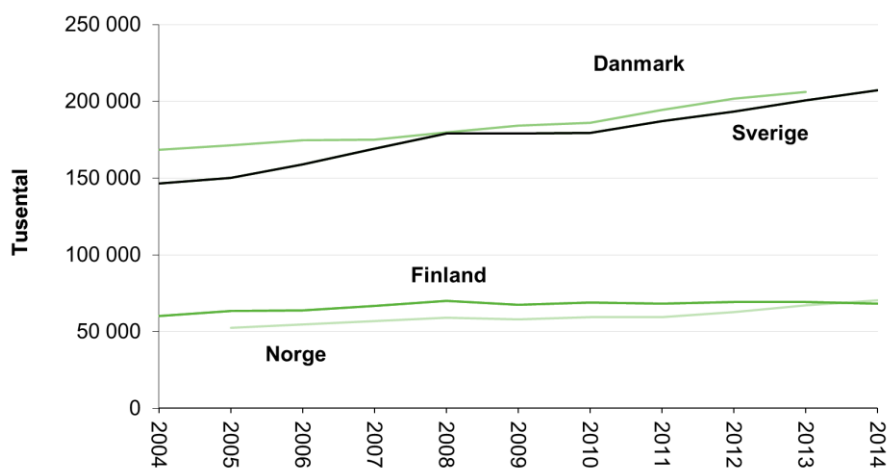
Figur 6.1: Godstransportarbete i nordisk jämförelse 2003–2014.
Anm: Danmarks uppgift saknas för 2014.

³ Hämtat 2015-09-21 från <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

6.2 Persontransporter

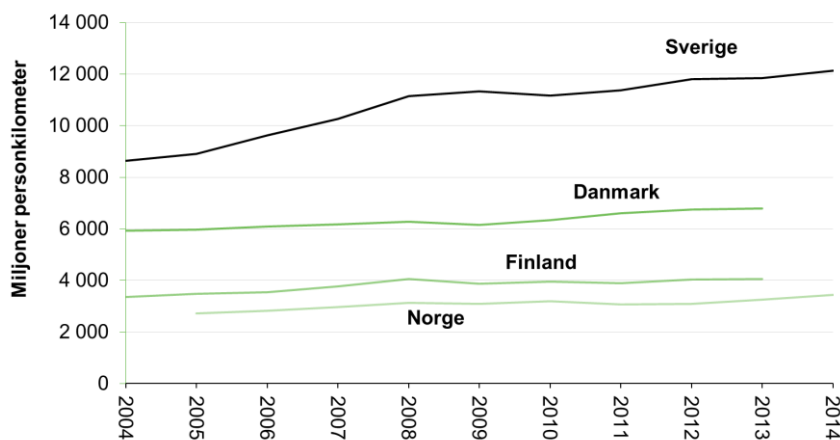
Danmark är det land i Norden som har flest järnvägsresor med 206 miljoner 2013 (utvecklingen kommenteras bara till 2013 på grund av datatillgången). Sverige ligger klart i topp vad gäller personkilometer. Här spelar förstås storleken på respektive landområde en roll vid tolkningen. I Finland och Norge är järnvägsresandet ungefär lika omfattande, både med avseende på antal resor och personkilometer, men lågt jämfört med Sverige och Danmark.

Under 2008–2013 ökade persontransporterna på järnväg i alla nordiska länder. Starkast var utvecklingen i Danmark där persontransportarbetet ökade med 8 procent, tack vare en ökning av antal resor med 15 procent. I Sverige, Norge och Finland var motsvarande utveckling av persontransportarbetet 6, 4 respektive 0 procent (svagt positivt). Se Figur 6.2 och Figur 6.3.



Figur 6.2: Antal passagerare i nordisk jämförelse 2004–2014.

Anm: Vissa uppgifter saknas. För 2014 är Finlands och Norges uppgifter preliminära.



Figur 6.3: Persontransportarbete i nordisk jämförelse 2004–2014.

Anm: Vissa uppgifter saknas. För 2014 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 2014	Bodies in Swedish rail traffic 2014
Tågoperatörer i svensk bantrafik 2014	Rail undertakings in Swedish rail traffic 2014
Tabell A1: Historisk översikt – Järnvägar (4 sidor)	Table A1: Historical overview – Railways (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
www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/

Huvudmän i svensk bantrafik 2014

Bodies in Swedish rail traffic 2014

Huvudmän i svensk bantrafik 2014 Bodies in Swedish rail traffic 2014	Huvudman Body											
	Samhällsfunktion						Finansierande huvudman					
	Social function						Subsidiary body					
							Infrastruktur Infrastructure			Persontrafik Passenger traffic		
	Statlig myndighet State authority	Regional kollektivtrafikmyndighet 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
1	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		
Västtrafik 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 2014

Rail undertakings in Swedish rail traffic 2014

Tågoperatörer i svensk bantrafik 2014 Rail undertakings in Swedish rail traffic 2014	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	
	2	3	4	5	6	7	
A-Train AB			X				
AB Stockholms spårvägar					X		
Arriva Tåg AB			X				
Botniatåg AB			X				
Captrain Sweden 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 Logistik 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			
TMRail AB	X						
TX Logistik AB	X	X					
Tågfrakt AB	X						
Tågakeriet i Bergslagen AB	X	X	X				
Veolia Transport AB			X	X	X		
Totalt, antal	13	7	16	5	3	1	

Tabell A1: Historisk översikt – Järnvägar
Table A1: Historical overview – Railways

År	Trafikerad banlängd								
	Statliga banor			Enskilda banor		Totalt	Härav		
	Normalspåriga	Smalspåriga	Härav övertagna enskilda banor	Normalspåriga	Smalspåriga		Elektrifierade	Dubbel- och flerspår	Med automatisk tågkontroll
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
2014	9 689	–	..	1 127	65	10 881	8 232	1 950	7 936

Year	Length of lines worked								
	State railways			Private railways		Total	Of which		
	Standard gauge	Narrow gauge	Of which former private railways	Standard gauge	Narrow gauge		Electrified	Double track or more	With automatic train control

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 – Järnvägar
Table A1: Historical overview – Railways

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	..	..	46 331
1920	..	..	..	..	..	Incl. in Col 19	..	..	62 493
1930	..	..	..	..	..	"	..	..	50 976
1940	..	..	..	..	..	"	..	..	52 205
1950	..	..	..	..	..	"	..	..	70 764
1960	..	..	..	..	..	"	..	..	59 307
1970	..	..	..	..	..	"	..	..	44 973
1980	..	..	..	..	..	"	..	..	36 762 ²
1990	..	..	..	..	..	7 724	..	..	21 472 ^{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	7 206 ^k	9 686 ^k
2003	2 988	9 740	12 728	801	4 715	5 516	2 452 ^k	7 147 ^k	9 598 ^k
2004	3 007	9 722	12 729	834	4 610	5 444	2 628 ^k	7 219 ^k	9 847
2005	3 017	9 643	12 660	888	4 518	5 406	2 528 ^k	7 191 ^k	9 718
2006	3 026	9 581	12 607	933	4 449	5 382	2 709 ^k	7 448 ^k	10 157
2007	3 032	8 151	11 183	1 081	4 589	5 670	3 076 ^k	7 268 ^k	10 343 ^k
2008	3 033	8 054	11 087	1 125	4 691	5 816	3 289	7 574 ^k	10 863 ^k
2009	3 048	7 793	10 841	1 126	4 551	5 677	3 359 ^k	7 672	11 031 ^k
2010	3 056	7 652	10 708	252 ¹⁵	2 749 ¹⁵	3 001 ¹⁵	3 614 ^k	7 961	11 575 ^k
2011	3 062	7 577	10 639	256	2 532	2 788	3 801 ^k	8 092 ^k	11 893 ^k
2012	3 086	7 380	10 466	249	2 459	2 708	4 073 ^k	7 773 ^k	11 846 ^k
2013	3 091	7 354	10 445	236	2 314	2 550	4 150 ^k	7 890	12 040 ^k
2014	3 085	7 293	10 378	165	1 829	1 994	3 923	7 781	11 704
Year	Tracks worked			Staff					
	Crossings			Assigned to permanent way			Assigned to train operations		
	Grade-separated crossings	Level crossings	Total	Female	Male	Total	Female	Male	Total
	number			mean number					

⁵ Enbart av SJ trafikerad banlängd. *Only length of lines worked by SJ.*

⁸ Av SJ och TGOJ trafikerad banlängd.

Length of lines worked by SJ and TGOJ.

⁶ Uppgifterna har till och med 1989 inkluderat SJ personal för busstrafik. *Up to 1989, the figures included staff employed in bus and coach services.*

⁹ 1991 övergick TGOJ banor (316 km) till statens spåranläggningar. *In 1991, the TGOJ lines (316 km) were transferred to the State network.*

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

¹⁰ 1 maj 1993 övergick Inlandsbanan till IBAB. Trafikerad banlängd 1 053 kilometer. *As from May 1993, the Inland Railway was transferred to IBAB. Worked lines 1 053 kilometres.*

Tabell A1: Historisk översikt – Järnvägar
Table A1: Historical overview – Railways

År	Vagnpark					Trafikarbete			
	Person-, post-, resgods- och motorvagnar		Godsvagnar			Resande- och godståg	Person- och godsvagnar	Personvagnar	
	Vagnar	Sitt- sov- och liggplatser	Vagnar	Härav privat-registrerade	Last-förmåga			Transport-förmåga	Härav utnyttjad
	antal				1000 ton	miljoner tågkilometer	miljoner vagnaxel-kilometer	miljoner platskilometer	%
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	40,2
2011	2 412	148 579	..	..	..	147	..	29 899	38,2
2012	2 646	173 264	..	..	..	146	..	30 758	38,3
2013	2 715 ^k	176 708 ^k	..	..	..	151 ^k	..	33 474 ^k	35,4 ^k
2014	2 806	184 471	..	..	..	153	..	34 272	35,4

Year	Passenger and freight transport stock					Train operations					
	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 – Järnvägar
Table A1: Historical overview – Railways

År	Transportarbete								Drivmedelsanvändning av järnvägstransporter		
	Resande- och godståg	Persontrafik			Godstrafik				El	Bränsle för ångdrift	Diesel
		Regional trafik	Fjärrtrafik	Totalt	Express- och styckegods	Kombigods	Vagnslast-gods	Totalt			
	miljoner bruttotonkm	miljoner personkm			miljoner tonkm				GWh	1000 ton	m ³
1	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	–	..	–
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	–	..	–
1870	14 314	..	..	101	..	..	..	117	–	..	–
1880	19 182	..	..	250	..	..	..	341	–	..	–
1890	30 023	..	..	383	..	..	..	591	–	..	–
1900	..	..	..	823	..	..	..	1 459	–	..	–
1910	..	..	..	1 576	..	..	..	2 492	–	..	–
1920	14 314	..	..	2 409	..	..	..	3 299	..	948	..
1930	19 182	..	..	2 436	226	..	4 038	4 264	..	801	..
1940	30 023	..	..	4 495	406	..	6 810	7 216	671	675	..
1950	33 929	..	..	6 637	477	..	8 163	8 640	1 197	543	15 574
1960	38 356	..	..	5 150	459	..	10 469	10 928	1 351	80	45 292
1970	47 342	..	..	4 640	366	..	16 945	17 311	1 553	1	42 403
1980	47 269	1 787	5 211	6 998	310	1 480	14 857	16 648	1 609	–	38 798
1990	48 887	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	<u>17 089</u>	<u>19 547</u>	1 972	–	28 142
2002	56 104	3 324	5 551	8 874	–	2 781	16 416 ¹⁴	19 197 ¹⁴	1 974	–	27 101
2003	56 970	3 398	5 436	8 834	–	2 974	17 196	20 170	2 018	–	26 673
2004	58 770	3 446	5 212	8 658	–	3 319	17 537	20 856	2 005	–	26 370
2005	59 692	3 723	5 213	8 936	–	3 748	17 927	21 675	2 039	–	25 319
2006	62 753	3 936	5 680	9 617	–	4 145	18 127	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	–	<u>5 089</u>	17 835	<u>22 924</u>	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	5 047	6 108	11 155	–	5 955	17 509	23 464	2 098	–	23 685
2011	66 910	5 184	6 194	11 378	–	5 940	16 924	22 864	2 189	–	23 290
2012	64 777	5 535	6 257	11 792	–	5 375	16 667	22 043	2 123	–	22 902
2013	65 472 ^k	5 733 ^k	6 108 ^k	11 842 ^k	–	4 874 ^k	16 096 ^k	20 970 ^k	2 250	–	20 172 ^k
2014	65 527	5 915	6 207	12 121	–	5 046	16 250	21 296	2 276	–	18 458

Year	Transport performance								Energy use by rail transports		
	Passenger and freight trains	Passenger traffic			Freight traffic				Electric	Steam (coal)	Diesel
		Regional traffic	Long distance traffic	Total	Express parcels and small traffic	Intermodal consignments	Full wagonloads	Total			
	million gross tonne-kilometres	million passenger-kilometres			million tonne-kilometres				GWh	1000 tonnes	m ³

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

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

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

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

Arlandabanan							Arlanda line
Botniabanan ¹							Botnia line ¹
Inlandsbanan							Inland line
Roslagsbanan							Roslagen line
Saltsjöbanan							Saltsjöbaden line
Statens spåranläggningar							State-owned rail infrastructure
<i>Trafikerade spår (kilometer)</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	<i>Tracks worked (kilometres)</i>
Spårlängd							Length of tracks
1 Spårlängd inklusive sidobanor	15 487	15 497	15 601	15 633	15 468	15 372	Length of tracks including sidings
2 - härav elektrifierad	11 467	11 513	11 740	11 952	12 035	12 141	- of which electrified
Banlängd							Length of lines
3 Enkelspår	9 308	9 296	9 321	9 190	9 010	8 932	Single track
4 - härav smalspår	52	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
5 Dubbelspår och flerspår	1 842	1 865	1 886	1 947	1 948	1 950	Double track or more
6 - härav smalspår	13	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
7 Summa	11 149	11 160	11 206	11 136	10 957	10 881	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	6 122	6 101	6 234	6 248	6 267	6 283	Single track
11 - härav smalspår	52	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
12 Dubbelspår och flerspår	1 842	1 865	1 886	1 947	1 948	1 950	Double track or more
13 - härav smalspår	13	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
14 Summa	7 963	7 965	8 119	8 194	8 214	8 232	Total
Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem							Lines with protection and management system
15 Linje- och fjärrblockering	7 001	7 007	7 053	6 963	7 172	7 202	Automatic block system and centralised traffic control system
16 Automatisk tågkontroll (ATC)	7 828	7 838	7 878	7 908	7 903	7 936	Automatic Train Control (ATC)
17 ERTMS	–	177	177	423	573	540	European Rail Traffic Management System
Korsningar							Crossings
18 Antal planskilda korsningar	3 048	3 056	3 062	3 086	3 091	3 085	Number of grade-separated crossings
19 Antal plankorsningar	7 793	7 652	7 577	7 380	7 354	7 293	Number of level crossings
20 Summa	10 841	10 708	10 639	10 466	10 445	10 378	Total
21 - härav med bommar	2 357	2 353	2 351	2 344	2 355	2 357	- of which with barriers
22 - härav med ljud- och/eller ljussignaler	870	871	864	851	845	836	- of which with light and/or acoustic signals
23 - härav med enkla skydd	1 560	1 579	1 575	1 558	1 549	1 548	- of which with passive protection
24 - härav utan skyddsanordningar	3 006	2 849	2 787	2 627	2 605	2 552	- of which unprotected
Investeringar och energianvändning							Investments and energy use
Investeringar och underhåll (miljoner SEK)							Investments and maintenance (million SEK)
25 Investeringskostnader	14 002	13 673	12 643 ^k	11 597 ^k	9 551 ^k	10 802	Investments
26 Reinvesteringskostnader	2 224	2 133	1 697	2 074	2 473	2 668	Reinvestments
27 Underhållskostnader	4 040	4 771	5 076	5 336	5 524	6 216	Maintenance costs
28 Summa	20 266	20 577	19 415 ^k	19 006 ^k	17 548 ^k	19 686	Total
Energianvändning							Energy use
29 av infrastrukturen (GWh)	277	325	257	298	287	264	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.*
² Sträckan mellan Rågsveden och Malung nedlagd den 31/12 2014. *The line between Rågsveden and Malung closed at 31st December 2014.*

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>	2009	2010 ³	2011	2012	2013	2014	<i>Staff strength (mean numbers)</i>
Tillgänglig personal för banarbeten							Available staff for infrastructure works
1 Kvinnor	1 126	252	256	249	236	165	Female
2 Män	4 551	2 749	2 532	2 459	2 314	1 829	Male
3 Summa	5 677	3 001	2 788	2 708	2 550	1 994	Total
Tillgänglig personal för trafikledning							Available staff for traffic control
4 Kvinnor	360	373	365	366	365	371	Female
5 Män	670	782	754	736	745	714	Male
6 Summa	1 030	1 155	1 119	1 102	1 110	1 085	Total
Totalt antal anställda							Total number of staff employed
7 Kvinnor	1 486	625	621	615	601	536	Female
8 Män	5 221	3 531	3 286	3 195	3 059	2 543	Male
9 Totalt	6 707	4 156	3 907	3 810	3 660	3 079	Grand total

³ 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	256	259	259	248 ¹	261 ¹	Length of tracks including sidings
Banlängd							Length of lines	
2	Enkelspår	7	7	7	7	0 ¹	0 ¹	Single track
3	Dubbelspår och flerspår	120	122	124	124	122 ¹	128 ¹	Double track or more
4	Summa	127	129	130	130	122 ¹	128 ¹	Total
Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem							Lines with protection and management system	
5	Linje- och fjärrblockering	21	21	21	21	13 ¹	13 ¹	Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	21	21	21	21	13 ¹	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	727	1 558	1 126	1 274	1 570	2 113	Investments
8	Reinvesteringskostnader	83	52	66	65	18	29	Reinvestments
9	Underhållskostnader	113	131	149	164	188	187	Maintenance costs
10	Summa	923	1 741	1 340	1 503	1 776	2 329	Total
Energianvändning							Energy use	
11	av infrastrukturen (GWh)	3	3	2	2	4 ^k	4	by infrastructure (GWh)

¹ Lidingöbanan avstängd för upprustning och modernisering. *The 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		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Staff strength (mean numbers)
Tillgänglig personal för banarbeten								Available staff for infrastructure works
1	Kvinnor	3	3	3	2	4	2	Female
2	Män	18	18	18	24	22	24	Male
3	Summa	21	21	21	26	26	26	Total
Tillgänglig personal för trafikledning								Available staff for traffic control
4	Kvinnor	15	13	19	21	26	28	Female
5	Män	43	46	62	61	67	74	Male
6	Summa	58	59	81	82	93	102	Total
Totalt antal anställda								Total number of staff employed
7	Kvinnor	18	16	22	23	30	30	Female
8	Män	61	64	80	85	89	98	Male
9	Totalt	79	80	102	108	119	128	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	214	171	175	497	1 798	Investments
8	Reinvesteringskostnader	676	624	1 280	513	37	Reinvestments
9	Underhållskostnader	822	735	745	774	755	Maintenance costs
10	Summa	1 712	1 530	2 200	1 784	2 590	Total
Energianvändning							Energy use
11	av infrastrukturen (GWh)	21	23	38	38	39	by infrastructure (GWh)



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	3 ¹	3	Female
2	Män	68	68	68	27 ¹	27	Male
3	Summa	75	75	75	30 ¹	30	Total
Tillgänglig personal för trafikledning							Available staff for traffic control
4	Kvinnor	12	12	19	22	22	Female
5	Män	48	48	62	63	63	Male
6	Summa	60	60	81	85	85	Total
Totalt antal anställda							Total number of staff employed
7	Kvinnor	19	19	26	25 ¹	25	Female
8	Män	116	116	130	90 ¹	90	Male
9	Totalt	135	135	156	115 ¹	115	Grand total

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	2014					
	Trafikerad banlängd					
	Enkelspår	Härav elektrifierade	Dubbelspår och flerspår	Härav elektrifierade	Totalt	Härav elektrifierade
	i kilometer					
	1	2	3	4	5	6
Stockholms län	146	134	229	229	374	363
Uppsala län	109	59	141	141	250	200
Södermanlands län	256	255	121	121	377	376
Östergötlands län	161	28	164	164	324	192
Örebro län	339	318	120	120	459	438
Västmanlands län	283	283	52	52	335	335
Jönköpings län	474	182	107	107	580	289
Kronobergs län	100	94	76	76	176	170
Kalmar län	356	83	–	–	356	83
Gotlands län	–	–	–	–	–	–
Blekinge län	154	141	–	–	154	141
Skåne län	525	487	399	399	924	886
Hallands län	143	73	136	136	279	209
Västra Götalands län	855	689	273	273	1 128	962
Värmlands län	441	353	2	2	443	355
Dalarnas län	599	386	–	–	599	386
Gävleborgs län	550	503	72	72	622	575
Västernorrlands län	715	641	32	32	747	673
Jämtlands län	771	343	15	15	786	359
Västerbottens län	813	413	12	12	825	425
Norrbottens län	1 142	817	–	–	1 142	817
Totalt	8 932	6 283	1 950	1 950	10 881	8 232
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>		2009	2010	2011	2012	2013	2014	<i>Number of tractive units and railcars</i>
Totalt								Total
1	Totalt dragfordon	1 879	1 985	2 078	2 335	2 349^k	2 429	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	1 281	1 375	1 442	1 715	1 786 ^k	1 871	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	598	610	636	620	563 ^k	558	- of which for freight traffic
Lok och lokomotorer								Locomotives and Light rail motor tractors
4	Ellok	444	458	470	455	436 ^k	436	Electric locomotives
5	Diesellok	218	219	221	219	211	207	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	–	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
7	Diesellokomotorer	56	58	51	50	18 ^k	18	Diesel light rail motor tractors
8	Summa	718	735	742	724	665^k	661	Total
- härav för persontrafik								- of which for passenger traffic
9	Ellok	119	124	105	103	101	102	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	120	125	106	104	102	103	Total
- härav för godstrafik								- of which for freight traffic
14	Ellok	325	334	365	352	335 ^k	334	Electric locomotives
15	Diesellok	218	219	221	219	211	207	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	–	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
17	Diesellokomotorer	55	57	50	49	17 ^k	17	Diesel light rail motor tractors
18	Summa	598	610	636	620	563^k	558	Total
Motorvagnar								Railcars
Antal eldrivna motorvagnar								Electric powered railcars
19	Motorvagnssätt	505	520	542	601	612	646	Railcar trainsets
20	- härav med snabbtågskapacitet	125	128	137	151	162	163	- of which with high-speed capacity
21	Motorvagnar	–	–	–	–	–	–	Railcars
Antal eldrivna dragfordon								Electric powered tractive units
22	I motorvagnssätt	1 071	1 151	1 240	1 521	1 601	1 687	In railcar trainsets
23	- härav med snabbtågskapacitet	234	240	259	319	339	345	- of which with high-speed capacity
24	I motorvagnar	–	–	–	–	–	–	In railcars
Antal dieseldrivna motorvagnar								Diesel powered railcars
25	Motorvagnssätt	27	35	36	34	34	33	Railcar trainsets
26	Motorvagnar	37	30	25	22	15 ^k	15	Railcars
Antal dieseldrivna dragfordon								Diesel powered tractive units
27	I motorvagnssätt	53	69	71	68	68	66	In railcar trainsets
28	I motorvagnar	37	30	25	22	15 ^k	15	In railcars
29	Summa motorvagnar och motorvagnssätt	569	585	603	657	661^k	694	Total railcars and railcar trainsets
30	Summa dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt	1 161	1 250	1 336	1 611	1 684^k	1 768	Total tractive units in railcars and railcar trainsets

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

<i>Antal dragfordon</i>		2009	2010	2011	2012	2013	2014	<i>Number of tractive units</i>
1	Antal eldrivna dragfordon	484	490	526	558	563 ^k	568	Electric powered tractive units

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

<i>Antal dragfordon</i>		2009	2010	2011	2012	2013	2014	<i>Number of tractive units</i>
1	Antal eldrivna dragfordon	515	513	513	513	513	497	Electric powered tractive units

Tabell C4: Transportfordon – Järnvägar

Table C4: Transport stock – Railways

<i>Transportfordon – godstrafik</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	<i>Transport stock – freight traffic</i>
<i>Totalt godsvagnar</i>							<i>Total wagons</i>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
1 Slutna vagnar	3 381	3 465	..	..	..	..	Covered wagons
2 Lådvagnar	405	358	..	..	..	..	High-sided open wagons
3 Flakvagnar	8 993	9 357	..	..	..	..	Flat wagons
4 Postvagnar	124	117	..	..	..	..	Mail wagons
5 Övriga vagnar	1 894	1 869	..	..	..	..	Other wagons
6 Totalt	14 797	15 166	..	..	..	..	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
7 Slutna vagnar	153 911	153 806	..	..	..	..	Covered wagons
8 Lådvagnar	17 353	15 448	..	..	..	..	High-sided open wagons
9 Flakvagnar	479 782	524 342	..	..	..	..	Flat wagons
10 Postvagnar	2 636	2 480	..	..	..	..	Mail wagons
11 Övriga vagnar	137 747	140 488	..	..	..	..	Other wagons
12 Totalt	791 429	836 564	..	..	..	..	Total
<i>- härav vagnar ägda av tågoperatörer</i>							<i>- of which wagons owned by railway undertakings</i>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
13 Slutna vagnar	2 123	2 099	1 553	1 190	1 109 ^k	1 649	Covered wagons
14 Lådvagnar	335	287	264	245	220	182	High-sided open wagons
15 Flakvagnar	4 573	4 521	4 218	3 937	3 304	3 475	Flat wagons
16 Postvagnar	124	117	111	111	102	110	Mail wagons
17 Övriga vagnar	1 189	1 258	1 188	1 305	1 341	1 507	Other wagons
18 Totalt	8 344	8 282	7 334	6 788	6 076 ^k	6 923	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
19 Slutna vagnar	87 105	86 122	64 549	49 967	46 313	65 007	Covered wagons
20 Lådvagnar	13 630	11 652	10 718	9 764	8 800	7 994	High-sided open wagons
21 Flakvagnar	236 659	234 295	221 698	206 079	166 664	181 636	Flat wagons
22 Postvagnar	2 636	2 480	2 353	2 353	2 142	2 457	Mail wagons
23 Övriga vagnar	107 857	116 117	113 201	125 480	130 308	145 482	Other wagons
24 Totalt	447 887	450 666	412 519	393 643	354 227	402 576	Total
<i>- härav privatägda vagnar</i>							<i>- of which privately owned wagons</i>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
25 Slutna vagnar	1 258	1 366	..	..	..	..	Covered wagons
26 Lådvagnar	70	71	..	..	..	..	High-sided open wagons
27 Flakvagnar	4 420	4 836	..	..	..	..	Flat wagons
28 Övriga vagnar	705	611	..	..	..	..	Other wagons
29 Totalt	6 453	6 884	..	..	..	..	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
30 Slutna vagnar	66 806	67 684	..	..	..	..	Covered wagons
31 Lådvagnar	3 723	3 796	..	..	..	..	High-sided open wagons
32 Flakvagnar	243 123	290 047	..	..	..	..	Flat wagons
33 Övriga vagnar	29 890	24 371	..	..	..	..	Other wagons
34 Totalt	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

Transportfordon – persontrafik		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Transport stock – passenger traffic
Antal fordon								Number of vehicles
Lokdragna vagnar								Hauled by locomotives
35	Sittvagnar	334	332	341	363	356	351	Coaches
36	Liggvagnar	88	88	55	57	62	67	Couchette coaches
37	Sovvagnar	81	81	60	60	60	60	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	28	28	27	16	16	18	Dining cars
39	Resgodsvagnar	4	3	4	4	2	–	Vans for luggage
40	Postvagnar	–	–	–	–	–	–	Mail vans
41	Specialvagnar	19	19	15	13	13	3	Special coaches
42	Summa	554	551	502	513	509	499	Total
I motorvagnar och motorvagnssätt								In railcars and railcar trainsets
43	Antal vagnar med sittplatser	1 737	1 823	1 910	2 133	2 206 ^k	2 307	Number of vehicles with seats
44	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	491	501	521	529	569	573	- of which in vehicles with high-speed capacity
45	Totalt antal fordon	2 291	2 374	2 412	2 646	2 715 ^k	2 806	Total of vehicles
Antal sitt- och sovplatser								Number of seats and sleeping berths
Sittplatser								Seats
46	Sittvagnar	20 998	21 004	22 095	23 727	23 069	23 330	Coaches
47	Motorvagnar och motorvagnssätt	113 319	117 601	121 719	144 604	148 466 ^k	155 728	Railcars and railcar trainsets
48	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	28 002	28 558	30 339	35 906	38 873	39 149	- of which in vehicles with high-speed capacity
49	Summa	134 317	138 605	143 814	168 331	171 535 ^k	179 058	Total
Sovplatser								Sleeping berths
50	Sovvagnar	2 341	2 341	1 939	1 939	1 939	1 939	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 410	4 410	2 826	2 994	3 234	3 474	Couchette coaches
52	Summa	6 751	6 751	4 765	4 933	5 173	5 413	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	141 068	145 356	148 579	173 264	176 708 ^k	184 471	Total of seats and sleeping berths



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

Transportfordon – persontrafik		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Transport stock – passenger traffic
1	Antal fordon	628	629	679	727	734 ^k	741	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	18 991	19 309	20 735	22 066	21 759	22 003	Number of seats
3	Antal ståplatser	31 424	32 082	34 336	36 205	36 277	36 511	Number of standing places



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

Transportfordon – persontrafik		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Transport stock – passenger traffic
1	Antal fordon	1 057	1 055	1 055	1 055	1 055	1 039	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	45 854	45 758	45 758	45 758	45 758	44 990	Number of seats
3	Antal ståplatser	104 435	104 219	104 219	104 219	104 219	102 491	Number of standing places



Tabell D1: Trafik – Järnvägar

Table D1: Traffic – Railways

	<i>Tågkilometer (tusental)</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	<i>Train-kilometres (thousands)</i>
Persontrafik								Passenger traffic
1 Med eldrift		88 681	91 344	97 084	99 488	106 878	109 912	Electric powered
2 Med dieseldrift		6 713	6 790	6 742	6 523	6 158	5 974	Diesel powered
3 Summa		95 394	98 135	103 826	106 011	113 036	115 886	Total
Godstrafik								Freight traffic
4 Med eldrift		37 218	39 167	40 198 ^k	36 924 ^k	35 362 ^k	34 832	Electric powered
5 Med dieseldrift		3 200	3 280	3 166 ^k	2 795 ^k	2 787 ^k	2 265	Diesel powered
6 Summa		40 418	42 447	43 364	39 719	38 149 ^k	37 098	Total
7 Summa eldrift		125 899	130 511	137 282 ^k	136 413 ^k	142 240 ^k	144 745	Total electric powered
8 Summa dieseldrift		9 913	10 071	9 908 ^k	9 318 ^k	8 946 ^k	8 239	Total diesel powered
9 Totalt		135 812	140 582	147 191	145 731	151 185 ^k	152 984	Grand total

	<i>Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)</i>							<i>Gross hauled tonne-kilometres (millions)</i>
Persontrafik								Passenger traffic
10 Med eldrift		20 299	20 339	22 034	23 340	25 366	25 450	Electric powered
11 Med dieseldrift		489	491	403	395	347	354	Diesel powered
12 Summa		20 788	20 829	22 437	23 735	25 714	25 805	Total
Godstrafik								Freight traffic
13 Med eldrift		37 066	42 887	42 301 ^k	39 359 ^k	37 720 ^k	38 428	Electric powered
14 Med dieseldrift		1 743	1 882	2 171 ^k	1 683 ^k	2 038 ^k	1 294	Diesel powered
15 Summa		38 809	44 769	44 472	41 042	39 758 ^k	39 723	Total
16 Summa eldrift		57 365	63 226	64 335 ^k	62 699 ^k	63 087 ^k	63 879	Total electric powered
17 Summa dieseldrift		2 232	2 373	2 574 ^k	2 078 ^k	2 385 ^k	2 385	Total diesel powered
18 Totalt		59 597	65 599	66 910	64 777	65 472 ^k	65 527	Grand total

	<i>Platskilometer (miljoner)</i>							<i>Seat-kilometres (millions)</i>
19 Med eldrift		26 645	27 037	29 215	30 104	32 883 ^k	33 525	Electric powered
20 Med dieseldrift		686	722	684	654	591	748	Diesel powered
21 Totalt		27 331	27 759	29 899	30 758	33 474 ^k	34 272	Total

Tabell D2: Trafik – Spårvägar

Table D2: Traffic – Trams

	<i>(miljoner)</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	<i>(millions)</i>
1 Tågkilometer (tusental)		15 811	16 326	16 868	17 281	17 682	17 389	Train-kilometres (thousands)
2 Bruttotonkilometer av vagnar		551	570	606	622	636	649	Gross hauled tonne-kilometres
3 Platskilometer		3 305	3 419	3 541	3 598	3 698	3 636	Seat- and standing place-kilometres
4 - härav sittplatskilometer		1 289	1 335	1 379	1 411	1 440	1 421	- of which seat-kilometres
5 - härav ståplatskilometer		2 017	2 083	2 162	2 187	2 258	2 215	- of which standing place-kilometres

Tabell D3: Trafik – Tunnelbanan

Table D3: Traffic – Metro

	<i>(miljoner)</i>	2009	2010	2011	2012	2013	2014	<i>(millions)</i>
1 Tågkilometer (tusental)		12 662	12 590	12 372	12 680	12 874	12 994	Train-kilometres (thousands)
2 Bruttotonkilometer av vagnar		2 419	2 274	2 262	2 318	2 337	2 381	Gross hauled tonne-kilometres
3 Platskilometer		14 331	13 582	13 500	13 933	14 057	14 334	Seat- and standing place-kilometres
4 - härav sittplatskilometer		4 395	4 269	4 244	4 380	4 417	4 504	- of which seat-kilometres
5 - härav ståplatskilometer		9 936	9 313	9 256	9 553	9 640	9 831	- of which standing place-kilometres

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

Anställda personer i medeltal		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Staff employed (mean numbers)
Tillgänglig personal för persontrafik								Available staff for passenger traffic
1	Kvinnor	2 701	2 973	3 150	3 386	3 443	3 243	Female
2	Män	4 374	4 686	4 831	4 690	4 997	4 965	Male
3	Summa	7 075	7 659	7 981	8 076	8 440	8 208	Total
Tillgänglig personal för godstrafik								Available staff for freight traffic
4	Kvinnor	298	268	286	321 ^k	342 ^k	309	Female
5	Män	2 628	2 493	2 507	2 347 ^k	2 148	2 102	Male
6	Summa	2 926	2 761	2 793	2 668	2 490 ^k	2 411	Total
Totalt antal anställda								Total number of staff employed
7	Kvinnor	2 999	3 241	3 436	3 707 ^k	3 785 ^k	3 552	Female
8	Män	7 002	7 179	7 338	7 037 ^k	7 145 ^k	7 067	Male
9	Totalt	10 001	10 420	10 774	10 744	10 930 ^k	10 619	Grand total



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

Anställda personer i medeltal		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Staff employed (mean numbers)
Tillgänglig personal för persontrafik								Available staff for passenger traffic
1	Kvinnor	316	316	360	368	401	383	Female
2	Män	885	915	1 027	1 039	1 105	1 064	Male
3	Summa	1 201	1 231	1 387	1 407	1 506	1 447	Total



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

Anställda personer i medeltal		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Staff employed (mean numbers)
Tillgänglig personal för persontrafik								Available staff for passenger traffic
1	Kvinnor	706	776	769	762	800	765	Female
2	Män	1 671	1 812	1 803	1 779	1 806	1 817	Male
3	Summa	2 377	2 588	2 572	2 541	2 606	2 581	Total



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

Energianvändning		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Energy use
1	El för persontrafik i GWh	1 224	1 211	1 250	1 291	1 407	1 418	Electricity for passenger traffic in GWh
2	El för godstrafik i GWh	901	887	939	833	843	858	Electricity for freight traffic in GWh
3	Totalt för trafik	2 125	2 098	2 189	2 123	2 250	2 276	Total for traffic
4	Diesel för persontrafik i m ³	6 502	6 600	6 744	6 637	6 263	6 028	Diesel for passenger traffic in m ³
5	Diesel för godstrafik i m ³	17 986	17 085	16 546	16 265	13 909 ^k	12 430	Diesel for freight traffic in m ³
6	Totalt för trafik	24 488	23 685	23 290	22 902	20 172 ^k	18 458	Total for traffic



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

Energianvändning		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Energy use
1	El för persontrafik i GWh	67	73	72	76	77	73	Electricity for passenger traffic in GWh



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

Energianvändning		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Energy use
1	El för persontrafik i GWh	196	202	197	213	207	202	Electricity for passenger traffic in GWh



Tabell D10: Godstransporter på järnväg

Table D10: Goods transport by railway

Transporterad godsmängd / Tonnes carried

	Transporterad godsmängd (tusen ton)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Tonnes carried (in thousands)
Inland								
1	Vagnslastgods	19 029	20 978	20 711	20 136	20 991 ^k	21 348	Domestic consignments
2	Malm på malmbanan	9 303	12 743	11 514	10 159	9 924	9 826	Wagonloads
3	Kombigods	6 500	6 678	7 169	6 819	5 599 ^k	6 157	Ore on the Ore Railway
4	Summa inland	34 833	40 399	39 394	37 113	36 514 ^k	37 331	Intermodal consignments
Utland								
5	Vagnslastgods	5 339	5 817	6 254	5 424	6 843 ^k	7 675	Cross-border consignments
6	Malm på malmbanan	12 682	17 472	17 816	18 897	18 881	18 772	Wagonloads
7	Kombigods	3 613 ¹	4 640	4 442	4 354	4 809 ^k	4 257	Ore on the Ore Railway
8	Summa utland	21 634 ¹	27 929	28 512	28 676	30 533 ^k	30 704	Intermodal consignments
Inland och utland								
9	Vagnslastgods	24 368	26 796	26 965	25 560	27 834 ^k	29 023	All consignments
10	Malm på malmbanan	21 985	30 215	29 330	29 056	28 805	28 598	Wagonloads
11	Kombigods	10 113 ¹	11 318	11 611	11 173	10 408 ^k	10 413	Ore on the Ore Railway
12	- härav med containrar och växelflak	7 133	7 373	7 618	7 453	6 285 ^k	6 327	Intermodal consignments
13	- härav med lastbilar och semitrailers	2 981	3 945	3 993	3 719	4 123 ^k	4 086	- of which with containers and swap bodies
14	Totalt	56 466 ¹	68 329	67 907	65 789	67 047 ^k	68 035	- of which with lorries and semi-trailers
15	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	14 621	15 238	13 262	12 829	9 278 ^k	9 089	Grand total
								- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

Transportarbete / Transport performance

	Transportarbete (miljoner tonkilometer)							Transport performance (million tonne-kilometres)
Inland								
16	Vagnslastgods	8 028	8 911	8 550	8 507	8 331 ^k	8 416	Domestic consignments
17	Malm på malmbanan	1 548	2 173	2 073	1 869	1 808	1 795	Wagonloads
18	Kombigods	3 600	3 744	3 826	3 546	2 990 ^k	3 245	Ore on the Ore Railway
19	Summa inland	13 176	14 828	14 449	13 922	13 129 ^k	13 456	Intermodal consignments
Utland								
20	Vagnslastgods	3 350	3 978	3 704	3 572	3 254	3 330	Cross-border consignments
21	Malm på malmbanan	1 868	2 446	2 597	2 719	2 703	2 709	Wagonloads
22	Kombigods	1 994 ¹	2 211	2 114	1 829	1 884 ^k	1 801	Ore on the Ore Railway
23	Summa utland	7 213 ¹	8 636	8 415	8 121	7 841 ^k	7 841	Intermodal consignments
Inland och utland								
24	Vagnslastgods	11 378	12 889	12 254	12 080	11 585 ^k	11 747	All consignments
25	Malm på malmbanan	3 416	4 620	4 670	4 588	4 511	4 504	Wagonloads
26	Kombigods	5 594 ¹	5 955	5 940	5 375	4 874 ^k	5 046	Ore on the Ore Railway
27	- härav med containrar och växelflak	3 505	3 414	3 438	3 238	2 624 ^k	2 679	Intermodal consignments
28	- härav med lastbilar och semitrailers	2 088	2 541	2 502	2 137	2 250 ^k	2 367	- of which with containers and swap bodies
29	Totalt	20 389 ¹	23 464	22 864	22 043	20 970 ^k	21 296	- of which with lorries and semi-trailers
30	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	6 077	6 676	5 575	5 329	4 587 ^k	4 211	Grand total
								- 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: Varugrupsfördelning 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		2009	2010	2011	2012	2013	2014
1	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	7 703	8 169	8 181	8 478	8 736 ^k	8 649
2	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	60	279	250	279	185	280
3	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	22 362	30 620	29 469	29 450	30 770 ^k	31 290
4	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	494	508	377	349	834 ^k	908
5	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	1	1	0	0	1	1
6	Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	7 299	6 904	6 917	6 397	6 281 ^k	6 754
7	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	1 308	1 419	1 469	1 409	1 449	1 396
8	Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	774	863	1 242	1 310	1 280 ^k	1 260
9	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	592	552	499	486	479 ^k	361
10	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	3 833	5 783	5 270	4 031	5 124 ^k	4 166
11	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	96	88	95	95	69 ^k	78
12	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	589	691	794	931	818 ^k	781
13	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	97	61	79	113	61 ^k	73
14	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	1 335	1 596	1 655	1 124	1 431 ^k	1 549
15	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	..	..	..	..	..
16	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	1 169	1 229	1 189	1 187	1 095 ^k	1 016
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>	3	6	90	39	235 ^k	255
19	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	8 751 ²	9 563	10 308	10 092	8 176 ^k	9 200
20	Varor som inte ingår i grupp 1–19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	–	10	22	18	25 ^k	18
21	Totalt / Total	56 466 ²	68 343	67 907	65 789	67 047 ^k	68 035
Särredovisning av vissa varuslag							
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	7 149	7 382	7 369	7 368	7 608 ^k	7 629
23	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood ¹</i>	514	472	461	417	478 ^k	443
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	523	706	676	680	770	990
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	166	152	187	198	161 ^k	330
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	5 084	5 017	4 835	5 275	4 486 ^k	4 289

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 transitttransporter från Norge till Norge genom Sverige.

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

Tabell D11: Varugrupsfördelning 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	2009	2010	2011	2012	2013	2014
27	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	1 981	2 104	1 985	2 177	2 518 ^k	2 109
28	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	34	86	77	86	57	86
29	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	3 549	4 772	4 744	4 804	5 069	5 642
30	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	265	265	229	230	244	259
31	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	1	1	0	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>	3 614	3 474	3 447	3 577	2 678 ^k	2 785
33	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	330	371	374	355	335	308
34	Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	414	435	813	1 015	890	841
35	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	267	202	176	190	158	126
36	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	2 912	4 030	3 562	2 851	3 127	2 603
37	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	51	44	44	48	34	36
38	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	280	334	397	544	389	364
39	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	52	25	29	100	21	24
40	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	838	917	727	596	583	632
41	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	..	..	..	..	..
42	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	528	552 ^k	532	518	485 ^k	409
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>	0	1	3	1	8	20
45	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	5 272 ²	5 860	5 721	4 951	4 372 ^k	5 052
46	Varor som inte ingår i grupp 27–45 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	–	1	3	2	2 ^k	1
47	Totalt / Total	20 389 ²	23 474	22 864	22 043	20 970 ^k	21 296
	Särredovisning av vissa varuslag						
48	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 801	1 894	1 757	1 830	2 165 ^k	1 828
49	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood ¹</i>	209	174	124	118	131 ^k	145
50	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	156	169	161	164	175	196
51	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	38	40	58	59	51	81
52	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 758	2 729	2 716	3 121	2 181	2 052

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 transitttransporter 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

Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (thousand tonnes)		2009	2010	2011	2012	2013	2014
1	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0 ^k	0
2	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	630	774	847	747	792	788
3	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	1 088	1 133	1 224	1 205	1 255 ^k	1 281
4	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	8	8	8	7	3 ^k	3
5	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	50	45	27	10	5 ^k	3
6	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	119	109	122	130	102 ^k	97
7	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	309	285	424	550	555 ^k	488
8	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	11	10	29	15	10 ^k	13
9	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	41	59	76	63	61 ^k	66
10	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–	–
11	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	1	1	1	1	0	0
12	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	192	240	478	504	423 ^k	530
13	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	17	50	5	2	3	5
14	Totalt / Total	2 464	2 713	3 241	3 233	3 209^k	3 274
Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)							
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>	244	299	316	279	294	292
17	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	272	304	316	416	521	528
18	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	6	6	4	5	3	2
19	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	33	30	16	7	4	3
20	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	62	71	78	90	72	65
21	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	148	136	358	542	563	544
22	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	6	6	7	6	13	14
23	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	28	37	41	35	36	39
24	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–	–
25	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	1	0	0	0	0	0
26	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	90	133	242	263	397	450
27	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	15	41	1	2	3	6
28	Totalt / Total	905	1 063	1 380	1 647	1 907	1 945

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

Resor (miljoner)		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Journeys (millions)
1	I järnvägsföretagens egentrafiktåg	40	40	35 ¹	34	32 ^k	32	In railway undertakings' own-flag trains
2	– härav med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter	7	7	4 ¹	4 ^k	4 ^k	4	– of which with tickets and passes sold by regional public transport authorities
3	I regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg	139	140	152 ¹	159	169 ^k	175	In trains of regional public transport authorities
4	Totalt	179	179	187	193	201 ^k	207	Total
5	– härav utan stöd	27	28	30	28	27	28	– of which without subsidies
6	– härav med statligt stöd	12	10	11	11	13 ^k	12	– of which with state subsidies
7	– härav med stöd från regionala kollektivtrafikmyndigheter	140	141	146	153	161	167	– of which with subsidies from regional public transport authorities
8	– härav med snabbtåg i fjärrtrafik	8	8	8	8	8	9	– of which on long distance high-speed trains
9	– härav i internationell trafik	12	11	11	12	12 ^k	12	– of which in international traffic
10	– härav i regional trafik	157	156	166	173	180 ^k	186	– of which in regional traffic

Transportarbete (miljoner personkilometer)		Transport performance (million passenger-kilometres)						
11	I järnvägsföretagens egentrafiktåg	7 295	7 008	6 835 ¹	6 793	6 489 ^k	6 558	In railway undertakings' own-flag trains
12	– härav med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter	341	352	173 ¹	196 ^k	168 ^k	167	– of which with tickets and passes sold by regional public transport authorities
13	I regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg	4 026	4 147	4 543 ¹	4 999	5 353	5 527	In trains of regional public transport authorities
14	Totalt	11 321	11 155	11 378	11 792	11 842 ^k	12 121	Total
15	– härav utan stöd	6 043	5 902	6 084	6 129	5 925	6 083	– of which without subsidies
16	– härav med statligt stöd	1 370	1 203	1 222	1 202	1 270	1 175	– of which with state subsidies
17	– härav med stöd från regionala kollektivtrafikmyndigheter	3 909	4 050	4 072	4 462	4 646	4 863	– of which with subsidies from regional public transport authorities
18	– härav med snabbtåg i fjärrtrafik	3 031	2 907	2 827	2 948	3 055	3 228	– of which on long distance high-speed trains
19	– härav i internationell trafik	615	539	551	462	483 ^k	493	– of which in international traffic
20	– härav i regional trafik	4 877	5 047	5 184	5 535	5 733 ^k	5 915	– of which in regional traffic

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

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



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

Resor (miljoner)		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Journeys (millions)
1	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	124	131	149	140 ²	148 ^k	145	With regional public transport authorities

Transportarbete (miljoner personkilometer)		Transport performance (million passenger-kilometres)						
2	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	524	548	615	577 ²	608 ^k	595	With regional public transport authorities

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)		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Journeys (millions)
1	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	307	310	309	322	328	330	With regional public transport authorities

Transportarbete (miljoner personkilometer)		Transport performance (million passenger-kilometres)						
2	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	1 715	1 731	1 725	1 796	1 841	1 848	With regional public transport authorities



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 vissa 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 i sektorn 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 Relevans

Trafikanalys har kontakter med användarna via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna där de kommer till uttryck. Användare som arbetar internt på myndigheten har enkla kontaktvägar till den som ansvarar för statistiken. Också på Trafikverket, som producerar statistiken, är det nära mellan användare och producenter. Externa användare brukar kontakta Trafikanalys med frågor om statistiken och ibland också med önskemål på förändringar.

8.3 Noggrannhet

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 personkilometer 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 företag avregistreras innan de ska lämna uppgifter till statistiken, eller då personal utför arbete åt sektorn men är anställda i företag utanför populationen.

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.

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. Dessutom

dubbelräknas alltid resor med SL:s pendeltågssystem som separata resor, om resenären under en sammanhängande resa nyttjat ett annat tågssystem i kombination med pendeltågen. 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. 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. Vid bearbetning och sammanställning kan det uppstå missförstånd eller felaktigheter. Metoderna som används i denna totalundersökning är dock enkla med få arbetsmoment vilket håller nere risken för fel i hanteringen. Uppgifterna kontrolleras i flera steg för att minska risken för bestående felaktigheter.

8.4 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.

8.5 Punktlighet

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se <http://www.trafa.se/kalendern>. Leverans till Eurostat sker enligt Europaparlamentets och rådets förordning EG 91/2003.

8.6 Tillgänglighet och tydlighet

Spridningsformer

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

Statistiken trycktes på papper fram till och med *Bantrafik 2008*. Samtliga tryckta rapporter bör finnas på de flesta forskningsbibliotek i Sverige. SCB:s bibliotek i Stockholm är specialbibliotek för officiell statistik.

Numera görs statistiken enbart som elektronisk rapport. Hela rapporten finns i pdf-format och tabellerna och diagrammen dessutom i Excelformat för egen bearbetning.

De allra äldsta rapporterna om järnvägarna i Sverige är tillgängliga på Statistiska centralbyråns webbplats scb.se/sv/Hitta-statistik/Historisk-statistik/. Rapporter med detaljerad information finns där från 1862–1910 och 1912–1953.

Statistisk årsbok från Statistiska centralbyrån innehåller utdrag av statistik från detta område. Årsböckerna utkom 1914–2014 och dessa finns också på SCB:s webbsida med historisk statistik.

Den äldre statistiken på Statistiska centralbyråns webbplats är kopierad i pdf-format, men är också maskintolkad så det går att söka i filerna.

De uppgifter som Eurostat efterfrågar enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer och databaser, se ec.europa.eu/eurostat

Presentation

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

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

Dokumentation

Se definitionsavsnittet nedan och dokumentet *Beskrivning av statistiken*, som uppdateras varje år och finns på Trafikanalys webbplats på sidan www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/.

8.7 Jämförbarhet

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 tidsserierna markeras det med horisontella eller vertikala streck i tabellerna och en fotnot ger en närmare förklaring. Se exempelvis den historiska översikten (tabell A1).

Vid användandet av den historiska översikten rekommenderas att definitionerna jämförs med motsvarande internationella, se <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-RA-10-028>

För att inte bryta tidsserier som sträcker sig från 1856 har inte alla definitioner kunnat anpassas i dessa tabeller.

8.8 Samstämmighet

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. I något fall misstämmer definitionerna mellan trafikslagen, exempelvis för begreppet resa.

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/transportarbete.

Trafikanalys publicerar också statistik om olyckshändelser och självmordshändelser vid järnväg, spårväg och tunnelbanan, med titeln *Bantrafikskador*. Insamlingen och sammanställningen har utformats så att händelserna i den statistiken ska motsvara den infrastruktur och trafik som redovisas i *Bantrafik*.

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 – Järnvägar</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 totalt och fördelat på regional- och fjärrtrafik. 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. Enheten för persontransportarbetet är personkilometer, som motsvarar transport av en person i en kilometer. 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.
<i>B1: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Järnvägar</i>
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 av 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.
<i>B2: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Järnvägar</i>
I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte och från den 1 april 2010 inte heller Trafikverket, som inte kan uppge hur stor del av personalen som arbetar med järnvägar. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år, uttryckt i årsarbetskrafter. Medelvärdena beräknas som antalet nedlagda timmar under året dividerat med årets normalarbetstid för berörd personal.
Rad 1–3: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd av infrastrukturförvaltare.
Rad 4–6: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer.

Rad 7–9: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer.
<i>B3: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Spårvägar</i>
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 av 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.
<i>B4: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Spårvägar</i>
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.
<i>B5: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Tunnelbanan</i>
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 av 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 infrastrukturförvaltare.
Rad 4–6: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tunnelbaneoperatörer.
Rad 7–9: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd av infrastrukturförvaltare eller tunnelbaneoperatörer.
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 fordonen och fordonens egenskaper. Med fordon menas mobil utrustning som endast framförs på spår och som antingen förflyttar sig av egen kraft eller som dras av ett annat fordon. Fordonen indelas i dragfordon och transportfordon. Med dragfordon menas ett fordon som är utrustat med kraftkälla och motor, eller endast motor, avsett för att antingen dra andra fordon eller för att dra andra fordon och transportera passagerare eller gods. Med transportfordon menas ett fordon som är avsett för transport av gods eller passagerare, oavsett om det har dragkraft eller inte. Fordonen kan alltså tillhöra båda kategorierna samtidigt, vilket är vanligt bland fordon för persontrafik (motorvagnar och motorvagnssätt).

Endast fordon som står till någon tågoperatörs förfogande ingår. Med det menas att fordonen ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande, även om de är på reparation, förvaras i användbart eller icke-användbart skick, eller tillfälligtvis används i normal trafik utomlands. Uthyrda fordon räknas bara en gång. Fordon anses inte stå till förfogande om de enbart används för tjänstetrafik eller museitrafik eller är avställda för försäljning eller skrotning. Med tjänstetrafik avses infrastrukturförvaltares och tågoperatörers trafik som inte är kommersiell, alltså inte genererar intäkter vid transport av passagerare eller gods.

Om inte annat anges redovisar uppgifterna situationen vid årets slut.

C1: Dragfordon – Järnvägar

Rad 1–3: Anger antalet lok, lokomotorer och motorvagnar totalt och fördelade på användningsområde (person- eller godstrafik). I de fall fordon används i blandad tjänst (både för person- och godstrafik) räknas fordonet till det användningsområde där det har sin huvudsakliga tjänst. Rad 1 utgör summan av rad 13, 18 och 30.

Rad 4–18: Anger antalet av fordonen på rad 1 som är lok och lokomotorer totalt och fördelade efter drivmedelstyp och användningsområde (person- eller godstrafik). Som lok räknas dragfordon som uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och som har en dragkraft på 110 kW eller högre i dragkroken. Som lokomotor räknas motsvarande dragfordon med dragkraft mindre än 110 kW.

Rad 19–21, 25–26: Anger fordonen på rad 29 fördelade på motorvagnssätt och motorvagnar och efter drivmedelstyp och andelen med snabbtågskapacitet.

Med motorvagnssätt avses två eller fler permanent sammankopplade vagnar varav minst en vagn har dragande axlar och där de ingående vagnarna inte kan framföras var för sig som en motorvagn. Ett motorvagnssätt kännetecknas av att endast ändvagnarna har förarhytt. Vissa motorvagnssätt kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagnssätt är fordon med littera 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 fordon med littera 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 fordon med littera 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).

Dessa ingår även i tabell C4, rad 43 och 45.

C2: Dragfordon – Spårvägar

Rad 1: Anger antalet eldrivna dragfordon.

Inom spårvägar är alla dragfordon också transportfordon och ingår även i tabell C5.

<i>C3: Dragfordon – Tunnelbanan</i>
Rad 1: Anger antalet eldrivna dragfordon. Inom tunnelbanan är alla dragfordon också transportfordon och ingår även i tabell C6.
<i>C4: Transportfordon – Järnvägar</i>
Rad 1–6, 13–18 och 25–29: Anger det totala antalet godsvagnar och fördelningar på typer av vagnar och typer av ägande. Ägande indelas i vagnar ägda av tågoperatörer och privatägda vagnar. Med privatägda vagnar avses sådana som inte tillhör en tågoperatör men som står till dess förfogande enligt särskilda villkor, tillsammans med godsvagnar som hyrs ut av en tågoperatör till tredje man och som står till tågoperatörens förfogande under samma villkor.
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 (lådsvagnar – normal typ) och F (lådsvagnar – specialtyp).
Rad 3, 15 och 27: Vagnar med littera K (flaksvagnar med separata hjulaxlar – normal typ), L (flaksvagnar med separata hjulaxlar – specialtyp), O (kombinerade flat- och lådsvagnar), 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 godsvagnar (summan av samtliga vagnars lastgräns). Samma fördelningar som i rad 1–6, 13–18 och 25–29.
Rad 35: Anger antalet lokdragna sittvagnar.
Rad 36: Anger antalet lokdragna liggvagnar.
Rad 37: Anger antalet lokdragna sovvagnar.
Rad 38: Anger antalet lokdragna restaurangvagnar.
Rad 39: Anger antalet lokdragna resgodsvagnar. Vagnar med resgodsutrymme och sittplatser redovisas i rad 35 som sittvagnar.
Rad 40: Anger antalet lokdragna postvagnar i persontrafik (se även rad 4).
Rad 41: Anger antalet lokdragna specialvagnar.
Rad 42: Anger summan av alla lokdragna vagnar i persontrafik.
Rad 43: Anger antalet vagnar med sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt. Med motorvagn avses en vagn som har dragande axlar och som kan framföras ensamt. En motorvagn kännetecknas av att den har en förarhytt i varje ände. Motorvagnar kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagn är fordon med littera 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 fordon med littera X2, X55, X14, Y2 och Y32. I motorvagnssätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn.

Har vagnarna dragkraft ingår de också i tabell C1.
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 fordon med littera X2, X3 och X55.
Rad 45: Anger summan av antalet fordon i rad 42 och 43. Har vagnarna dragkraft ingår de också i tabell C1.
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).
C5: Transportfordon – Spårvägar
Rad 1: Anger antalet ingående vagnar i spårvagnar och spårvagnssätt. I spårvagnssätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn. Har vagnarna dragkraft ingår de också i tabell C2.
Rad 2–3: Anger antalet sitt- och ståplatser i spårvagnar och spårvagnssätt.
C6: Transportfordon – Tunnelbanan
Rad 1: Anger antalet ingående vagnar i tunnelbanevagnssätt. Varje ingående vagnenhet räknas som en separat vagn. Har vagnarna dragkraft ingår de också i tabell C3.
Rad 2–3: Anger antalet sitt- och ståplatser i tunnelbanevagnssätt.
D: Trafik och transporter
Tabeller som börjar på D innehåller uppgifter om trafik och transporter, men även anställda och energianvändning för trafik. Persontransporter redovisas för järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik. Godstransporter redovisas för järnväg, totalt uppdelat på varugrupper och farligt gods uppdelat på varugrupper. Om inte annat anges redovisas summan under året. Bandelar redovisas som järnvägsbanor, spårvägsbanor eller tunnelbanor utifrån den trafik som utförs på dem och inte efter den tekniska utformningen. Detta medför att Lidingöbanan redovisas som spårvägsbana i statistiken trots att banan har järnvägsstandard.
D1: Trafik – Järnvägar
Trafikavsnittet avser kommersiell trafik på svenska banor. Rörelser på sidospår, bangårdar, lastplatser etcetera ingår inte i trafikuppgifterna. De ingår däremot under energianvändning.

Med kommersiell persontrafik avses de tåg med vilka passagerare kunnat färdas och där passagerarna genererat intäkter. Övriga tåg, spårvagnar eller tunnelbanetåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer, eller om resenärerna inte genererat intäkter, ingår inte. Med kommersiell godstrafik avses de tåg som haft en kommersiell transportuppgift och där transportuppgiften genererat intäkter. Övriga tåg, där uppgiften inte varit att transportera gods eller om transporten inte genererat intäkter, ingår inte.
Rad 1–9: Anger antalet tågkilometer av tåg i kommersiell trafik, totalt och fördelat på typ av trafik och energislag. Tågkilometer 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 transportformer. 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 1–15: 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 fördelningen sig mellan inlands- och utlandstrafik. Med vagnslastgods avses sändningar med exklusiv tillgång till en hel vagn genom hela transporten, oavsett hela vagnen utnyttjas eller inte. Vagnslastgods i systemtåg ingår.
Rad 2, 6 och 10: Anger den totala godsmängden malm transporterad med malmbanan och fördelningen på inlands- och utlandstrafik.
Rad 3, 7 och 11: Anger den totala godsmängden transporterad som kombigods på järnväg och fördelningen på inlands- och utlandstrafik. Med kombigods avses gods som fraktas i en lastenhet avsedd för att flyttas över mellan lastbil, tåg och fartyg.
Rad 12 Anger hur stor del av kombigodset på järnväg (på rad 11) som fraktats i containrar och växelflak. Med container menas en särskild behållare för transport av gods, förstärkt och stapelbar och som kan förflyttas horisontellt och vertikalt. Med växelflak menas en frakttransporterande enhet som är optimerad för dimensionerna hos vägfordon och som är utrustad med hanteringsanordningar för överflyttning från ett trafikslag till ett annat, normalt väg/järnväg.
Rad 13 Anger hur stor del av kombigodset på järnväg (på rad 11) som fraktats i lastbilar och semitrailers (påhängsvagnar).
Rad 4, 8 och 14: Anger den totala transporterade godsmängden och fördelningen på inlands- och utlandstrafik.
Rad 15: Anger hur mycket av summan av rad 9 och 11 som transporterats 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 16–30: Anger transportarbete i tonkilometer. Uppgiften beräknas genom att multiplicera den fraktdebiterade vikten med den debiterade transportsträckan, inklusive transportarbete på matarbanor i samtrafik. Tonkilometer på utländsk sträcka ingår inte. I övrigt samma definitioner som i rad 1–15.
<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. Tonkilometer på utländsk sträcka ingår inte. 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. Tonkilometer på utländsk sträcka ingår inte. I övrigt samma definitioner som i rad 1–13.
Rad 28: Anger transportarbete i tonkilometer för farligt gods. Tonkilometer på utländsk sträcka ingår inte.
<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 egettrafiktåg och dem som körs i regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg. Med järnvägsföretagens egettrafiktåg avses antingen tågoperatörernas trafik på kommersiella grunder, där inget avtal reglerar trafikutbud och ersättning, eller trafik enligt avtal med staten, där trafikutbud och ersättning för att täcka underskott regleras av avtalet. Med 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. Om avtalsformerna för den upphandlade trafiken ändras från ett år till ett annat, kan stora mängder resor omfördelas i statistiken, mellan järnvägsföretagens egettrafiktåg och regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg. 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).
Rad 1–2: Anger antalet resor i järnvägsföretagens egettrafiktåg och hur många av dessa som genomförts med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter med giltighet för järnvägsföretagens egettrafiktåg.
Rad 3: Anger antalet resor i regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg.
Rad 4: Anger det totala antalet resor (summan av rad 1 och 3).

Rad 5–7: Anger hur resorna på rad 4 fördelas på resor som har genomförts: • utan stöd till trafiken från regionala kollektivtrafikmyndigheter eller Trafikverket, i tågoperatörernas trafik på kommersiella grunder • med statligt stöd från Trafikverket (eller med stöd från både Trafikverket och regionala kollektivtrafikmyndigheter) • med stöd enbart från regionala kollektivtrafikmyndigheter Med stöd avses ekonomiskt stöd till olönsam trafik. Hänsyn tas inte till eventuellt fordonsstöd.
Rad 8–10: Anger hur många av resorna på rad 4 som gjorts med snabbtåg i fjärtrafik och hur många som gjorts 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 regionala resor 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. Resor som inte är regionala räknas som internationella om start- eller målpunkt för resan ligger utanför Sverige. Resor som inte är regionala eller internationella räknas som fjärtrafik.
Rad 11–20: Anger transportarbete för resor redovisade på rad 1–10. Enheten för persontransportarbetet är personkilometer, som motsvarar transport av en person i en kilometer. 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.