



Bantrafik 2018

Rail traffic 2018

Publiceringsdatum: 2019-06-14

Detta är ett urval av tabeller och figurer ur rapporten som publiceras i sin helhet tillsammans med kvalitetsdeklaration 2019-09-13. För övriga tabeller, se Bantrafik 2017.

This is a subset of tables and figures from the report that will be published in its entirety on 13th September 2019. For other tables, see Rail traffic 2017.

Kontaktpersoner:

Fredrik Lindberg

tel: 010-414 42 36, e-post: fredrik.lindberg@trafa.se

Henrik Petterson

tel: 010-414 42 18, e-post: henrik.petterson@trafa.se

Trafikverket (producent):

Karin Hagman

tel: 010-123 28 00, e-post: karin.hagman@trafikverket.se

BANTRAFIK 2018 / RAIL TRAFFIC 2018

[Tabelldefinitioner](#)

[Teckenförklaringar](#)

[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 C2: Dragfordon – Spårvägar](#)

[Table C2: Tractive stock – Trams](#)

[Tabell C3: Dragfordon – Tunnelbanan](#)

[Table C3: Tractive stock – Metro](#)

[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 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, fördelat på typ av transport](#)

[Table D10: Goods transport by railway, by type of transport](#)

[Tabell D11: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007 \(sida 1\)](#)

[Table D11: Goods transported according to NST 2007 freight category \(page 1\)](#)

[Tabell D11: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007 \(sida 2\)](#)

[Table D11: Goods transported according to NST 2007 freight category \(page 2\)](#)

[Tabell D12: Kombitransporter av gods på järnväg, fördelat på typ av lastenhet](#)

[Table D12: Intermodal freight transport by railway, by type of transport unit](#)

[Tabell D13: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID](#)

[Table D13: Dangerous goods transported according to RID](#)

[Tabell D15: Persontransporter – Spårvägar](#)

[Table D15: Passenger transport – Trams](#)

[Tabell D16: Persontransporter – Tunnelbana](#)

[Table D16: Passenger transport – Metro](#)

Definitioner

Statistikens omfattning och avgränsningar:

Statistik i denna rapport om järnvägsföretag, spårvägsföretag och tunnelbaneföretag samt deras verksamheter omfattar endast den kommersiella delen för vilken företagen uppbär intäkter (benämns **kommersiell trafik** i rapporten). Verksamhet som inte genererar intäkter såsom tjänstetransporter, vilka utförs för att uppfylla företagets interna behov av transporter inom verksamheten, ingår inte. Likaså ingår inte verksamheter som genererats av annat skäl än att uppfylla samhällets behov av transporter såsom museiverksamhet. Transporter för underhåll eller nybyggnation av infrastruktur, exempelvis arbetsfordon, ingår heller inte i statistiken. Rörelser på sidospår (privata), bangårdar, lastplatser etcetera ingår inte i trafikuppgifterna. De ingår däremot under energianvändning.

Statistik i denna rapport om infrastruktur och infrastrukturförvaltare omfattar endast trafikerade banor. Banor och spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Banor och spårdelar som inte trafikerats exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Så även vid omfattande nykonstruktions- och ombyggnadsarbeten (aktuella fall kommenteras i tabellerna).

Tabelldefinitioner:

Definitionerna i denna del av rapporten beskriver vad tabellernas rader alternativt kolumner innefattar. För att inte behöva återge all information som berör flera rader/kolumner sammanfattas delar av definitionerna under respektive tabellavsnitt och tabellnummer. Dessa delar bör läsas först.

Snabblänkar till respektive tabellavsnitt:

[A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige](#)

[B. Infrastruktur](#)

[C: Fordon](#)

[D: Trafik och transporter](#)

A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige

Tabellen som börjar på A innehåller uppgifter om järnvägstrafiken i Sverige på längre sikt. Bland annat återfinns infrastruktur-, personal-, fordons- och trafikuppgifter ända tillbaka till 1856. Om inte annat anges gäller uppgifterna situationen vid årets slut.

A1: Historisk översikt – Järnvägar

Kolumn 2–4: Anger längden i kilometer på de statliga banor, inklusive sidobanor, som trafikerats av persontrafik eller godstrafik eller bådadera. 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 varit permanent ur bruk och därför inte hållits i trafikerbart skick. Så även vid omfattande nykonstruktions- och ombyggnadsarbeten (aktuella fall kommenteras i tabellerna).

Med statliga menas att banorna har staten som huvudägare, undantag är om ägaren är ett bolag med staten som huvudägare.

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.

Kolumn 5–6: Anger längden i kilometer på de enskilda banor, inklusive sidobanor, som trafikerats av persontrafik eller godstrafik eller bådadera. Med enskilda menas att banorna har andra huvudägare än staten, även om ägaren är ett bolag med staten som huvudägare. Privata sidobanor ingår inte. 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.

Kolumn 7: Anger summan av statliga och enskilda trafikerade banor i kilometer (kolumn 2–6).

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

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

Kolumn 10: Anger hur stor del av banlängden i kolumn 7 som varit utrustad med automatisk tågkontroll (ATC). ATC är ett säkerhetssystem som övervakar och ingriper om tågen kör för fort eller mot stoppsignal.

Kolumn 11–13: Anger antalet korsningar på trafikerade banor, även fördelat på planskilda korsningar och plankorsningar.

Med plankorsning menas korsning i plan mellan väg och järnväg, som är godkänd av infrastrukturförvaltaren och öppen för användare av allmänna eller privata vägar. Passager mellan plattformar inom stationer omfattas inte. Med planskild korsning menas korsningar mellan väg och järnväg som inte är i samma plan.

Kolumn 14–16: Anger den tillgängliga personalstyrkan för banunderhåll och investeringsarbeten, även fördelat på kvinnor och män. Uppgiften omfattar ett medeltal av all personal som varit anställd och avlönats av banägarna. Medeltalen beräknas som antalet nedlagda timmar under året dividerat med årets normalarbetstid för berörd personal. 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.

Med banunderhåll menas åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Med investeringsarbeten menas exempelvis nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar. Även förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny.

Kolumn 17–19: Anger den tillgängliga personalstyrkan för järnvägstrafik. Uppgiften omfattar ett medeltal av all personal anställda av företag verksamma med järnvägstrafik inklusive trafikledningspersonal. Medeltalen beräknas som antalet nedlagda timmar under året dividerat med årets normalarbetstid för berörd personal. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften. Se definitionen för tabell D4 rad 1–9 för en djupare förklaring av personalstyrkan för järnvägstrafik.

Kolumn 20: Anger antalet lokdragna personvagnar samt antalet fordon med sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt för kommersiell persontrafik i Sverige.

Med motorvagn avses ett fordon med drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare 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 fordon med eller utan drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare, varav minst ett fordon har dragande axlar och där de ingående fordonen inte kan framföras var för sig som en motorvagn. Ett motorvagnssätt kännetecknas av att endast ändfordonen 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 enhet som ett fordon.

Se även definitionerna för tabellerna som börjar på C för mer information om varje vagnstyp. 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 som ej används för kommersiell trafik eller är avställda för försäljning eller skrotning anses inte stå till förfogande. Uppgifterna redovisar situationen vid årets slut.

Kolumn 21: Anger det totala antalet sitt-, sov- och liggplatser i personvagnar, motorvagnar och motorvagnssätt exklusive platser i restaurangvagnar, caféavdelningar och specialvagnar. Sittplatser i konverteringsbara sov- och liggvagnar ingår inte i uppgiften.

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

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

Kolumn 24: Anger den totala lastkapaciteten (högsta lastvikt) i ton för samtliga godsvagnar i kolumn 22.

Kolumn 25: Anger totala antalet körda tågkilometer av tåg i kommersiell person- och godstrafik. Tågkilometer på utländsk sträcka ingår inte. En tågkilometer motsvarar ett tåg som framförts en kilometer. Totalt antal körda tågkilometer beräknas som summan av alla tågs körda sträckor i kilometer.

Kolumn 26: Anger totala antalet vagnaxelkilometer av tåg i kommersiell person- och godstrafik. Vagnaxelkilometer på utländsk sträcka ingår inte. Ett tågs vagnaxelkilometer beräknas som tågets körda kilometer gånger antalet hjulaxlar i tågets vagnar.

Kolumn 27: Anger totala antalet platskilometer av tåg i kommersiell persontrafik. Ett tågs platskilometer beräknas som tågets körda kilometer gånger antalet sittplatser i tåget. 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.

Kolumn 28: Anger beläggingsgraden i procent av antalet tillgängliga sittplatser. Uppgiften är beräknad som personkilometer (kolumn 32) dividerad med platskilometer (kolumn 27).

Kolumn 29: Anger transportarbete i bruttotonkilometer av vagnar utförda av tåg i kommersiell person- och godstrafik. Bruttotonkilometer av en vagn beräknas som vagnens bruttovikt gånger sträckan vagnen dragits i kilometer.

För godståg beräknas bruttovikten av en vagn som den transporterade godsmängden plus vikten av vagnen på vilken godsmängden lastats. Se tabelldefinitioner avsnitt D10 för förtydligande av variabeln godsmängd.

För persontåg beräknas bruttovikten av en vagn som vikten av fordon upplåtna för resande exklusive vikten av passagerare och deras bagage.

Bruttotonkilometer på utländsk sträcka ingår inte. Bruttovikt av dragande lok ingår inte.

Kolumn 30–32: Anger transportarbete av kommersiell persontrafik totalt samt fördelat på regionala och långväga resor. Transportarbete av persontrafik redovisas som personkilometer. Personkilometer beräknas som summan av alla resors längd i kilometer. Personkilometer på utländska sträckor ingår 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, såsom arbetspendlingsresor, men med en något längre reslängd. Övriga resor räknas som långväga resor. I vissa fall kallas långväga resor för fjärtrafik.

Kolumn 33–36: Anger transportarbete av kommersiell godstrafik totalt samt fördelat på transportformerna express- och styckegods, kombigods och vagnslastgods. Transportarbete av godstrafik redovisas som tonkilometer. Tonkilometer beräknas som godsmängden som lastats på en järnvägsvagn gånger den debiterade transportsträckan i kilometer (se tabelldefinitioner avsnitt D10 för förtydligande av variabeln godsmängd samt de olika transportformerna). Tonkilometer på utländska sträckor ingår inte.

I vagnslastgods ingår Malm på malmbanan som särredovisas i tabeller som börjar på D.

Kolumn 37: Anger använd elenergi (el i gigawattimmar) av järnvägstrafik. Redovisad uppgift anger den totala förbrukningen av bana och tåg inklusive förluster i nät och omformarstationer.

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

Kolumn 39: Anger förbrukat mängd diesel i järnvägstrafik, i kubikmeter.

B. Infrastruktur

Tabeller som börjar på B består av uppgifter om infrastrukturen för järnväg, spårväg och tunnelbana. Tabellerna innehåller information om banlängder, personal, energianvändning och kostnader för infrastrukturen. 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. Spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

Spårdelar som inte trafikerats exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Så även vid omfattande nykonstruktions- och ombyggnadsarbeten (aktuella fall kommenteras i tabellerna).

B1: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Järnvägar

Rad 1–2: Anger längden i kilometer på de spår, inklusive sidobanor (ej privata), som trafikerats av persontrafik eller godstrafik eller bådadera.

Rad 3–7: Anger längden i kilometer på de banor, inklusive sidobanor (ej privata), som trafikerats av persontrafik eller godstrafik eller bådadera.

Rad 8–9: Anger längden i kilometer på de banor i rad 7 som enbart trafikerats med persontrafik eller godstrafik.

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

Rad 15: Anger längden i kilometer på de banor i rad 7 som är utrustade med linje- och fjärrblockering. Linjeblockering är säkerhetssystem inom järnvägen som hindrar tåg från att få grön signal (körsignal) in på ett spår där ett annat tåg befinner sig. Fjärrblockering förutsätter att linjeblockering finns och gör det möjligt att fjärrstyra stationer och signaler från en trafikledningscentral.

Rad 16: Anger längden i kilometer på de banor i rad 7 som är utrustade med Automatisk tågkontroll (ATC). ATC är ett säkerhetssystem inom järnvägen som övervakar och ingriper om tågen kör för fort eller mot stoppsignal.

Rad 17: Anger längden i kilometer på de banor i rad 7 som är utrustade med det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). ERTMS är ett säkerhetssystem inom järnvägen som är under införande i Sverige och EU och som successivt ersätter äldre säkerhetssystem.

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

Med plankorsning menas korsningar i plan mellan väg och järnväg, som är godkänd av infrastrukturförvaltaren och öppen för användare av allmänna eller privata vägar. Passager mellan plattformar inom stationer omfattas inte.

Med planskild korsning menas korsningar mellan väg och järnväg som inte är i samma plan.

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

Rad 25: Anger investeringskostnader 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. Investeringarna är angivna i svenska kronor och löpande priser.

Rad 26: Anger reinvesteringskostnader i järnvägsinfrastrukturen. Avser exempelvis förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny. Reinvesteringarna är angivna i svenska kronor och löpande priser.

Rad 27: Anger underhållskostnader för järnvägsinfrastrukturen. Avser åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick. Underhåll är angivet i svenska kronor och löpande priser.

Rad 28: Anger summan av investerings-, reinvesterings- och underhållskostnader, rad 25–27. Anges i svenska kronor och löpande priser.

Rad 29: Anger hur mycket energi (el i gigawattimmar) som används av infrastrukturen, inklusive förluster i omformarstationer. Energianvändningen av trafiken ingår inte. Se tabell D7 för energianvändningen av trafiken.

B2: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Järnvägar

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och investeringsarbeten samt 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.

Med banunderhåll menas åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Med investeringsarbeten menas exempelvis nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar. Även förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny.

Rad 1–3: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd av infrastrukturförvaltare eller entreprenörer inom statligt ägda bolag.

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

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

B3: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Spårvägar

Rad 1: Anger längden i kilometer på de spår, inklusive sidobanor, som trafikerats. Spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Spårdelar som inte trafikerats exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Så även vid omfattande nykonstruktions- och utbyggnadsarbeten (aktuella fall kommenteras i tabellerna).

Rad 2–4: Anger längden i kilometer på de banor, inklusive sidobanor, som trafikerats. Bandelar ingår om bandelen varit tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Bandelar som inte trafikerats exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Så även vid omfattande nykonstruktions- och utbyggnadsarbeten (aktuella fall kommenteras i tabellerna). En bana består av ett eller flera intilliggande spår.

Rad 5: Anger längden i kilometer på de banor i rad 4 som är utrustade med linje- och fjärrblockering. Linjeblockering är säkerhetssystem inom järnvägen som hindrar tåg från att få grön signal (körsignal) in på ett spår där ett annat tåg befinner sig. Fjärrblockering förutsätter att linjeblockering finns och gör det möjligt att fjärrstyra stationer och signaler från en trafikledningscentral.

Rad 6: Anger längden i kilometer på de banor i rad 4 som är utrustade med Automatisk tågkontroll (ATC). ATC är ett säkerhetssystem inom spårvägen som övervakar och ingriper om tågen kör för fort eller mot stoppsignal.

Rad 7: Anger investeringskostnader 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. Investeringarna är angivna i svenska kronor och löpande priser.

Rad 8: Anger reinvesteringskostnader i spårvägsinfrastrukturen. Avser exempelvis förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny. Reinvesteringarna är angivna i svenska kronor och löpande priser.

Rad 9: Anger underhållskostnader för spårvägsinfrastrukturen. Avser åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick. Underhåll är angivet i svenska kronor och löpande priser.

Rad 10: Anger summan av investerings-, reinvesterings- och underhållskostnader, rad 7–9. Anges i svenska kronor och löpande priser.

Rad 11: Anger hur mycket energi (el i gigawattimmar) som används av infrastrukturen. Energianvändningen av trafiken ingår inte. Se tabell D8 för energianvändningen av trafiken.

B4: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Spårvägar

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och investeringsarbeten samt 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.

Med banunderhåll menas åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Med investeringsarbeten menas exempelvis nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar. Även förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny.

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

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

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

B5: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Tunnelbanan

Rad 1: Anger längden i kilometer på de spår, inklusive sidobanor, som trafikerats. Spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Spårdelar som inte trafikerats exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Så även vid omfattande nykonstruktions- och ombyggnadsarbeten (dessa fall kommenteras i tabellerna).

Rad 2–4: Anger längden i kilometer på de banor, inklusive sidobanor som trafikerats av persontrafik. Bandelar ingår om bandelen varit tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Bandelar som inte trafikerats exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Så även vid omfattande nykonstruktions- och ombyggnadsarbeten (dessa fall kommenteras i tabellerna). En bana består av ett eller flera intilliggande spår.

Rad 5: Anger längden i kilometer på de banor i rad 4 som är utrustade med linje- och fjärrblockering. Linjeblockering är säkerhetssystem inom tunnelbanan som hindrar tåg från att få grön signal (körsignal) in på ett spår där ett annat tåg befinner sig. Fjärrblockering förutsätter att linjeblockering finns och gör det möjligt att fjärrstyra stationer och signaler från en trafikledningscentral.

Rad 6: Anger längden i kilometer på de banor i rad 4 som är utrustade med Automatisk tågkontroll (ATC). ATC är ett säkerhetssystem inom tunnelbanan som övervakar och ingriper om tågen kör för fort eller mot stoppsignal.

Rad 7: Anger investeringskostnader 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. Investeringarna är angivna i svenska kronor och löpande priser.

Rad 8: Anger reinvesteringskostnader i tunnelbaneinfrastrukturen. Avser exempelvis förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny. Reinvesteringarna är angivna i svenska kronor och löpande priser.

Rad 9: Anger underhållskostnader för tunnelbaneinfrastrukturen. Avser åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick. Underhåll är angivet i svenska kronor och löpande priser.

Rad 10: Anger summan av investerings-, reinvesterings- och underhållskostnader, rad 7–9. Anges i svenska kronor och löpande priser.

Rad 11: Anger hur mycket energi (el i gigawattimmar) som används av infrastrukturen. Energianvändningen av trafiken ingår inte. Se tabelldefinitioner avsnitt D9 för energianvändningen av trafiken.

B6: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Tunnelbanan

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och investeringsarbeten samt 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.

Med banunderhåll menas åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Med investeringsarbeten menas exempelvis nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar. Även förnyelser eller större reparationer för att återställa anläggningen till det skick den hade när den var ny.

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 i kilometer på banor, inklusive sidobanor (ej privata), som trafikerats av persontrafik eller godstrafik, eller bådadera, uppdelat efter län. Bandelar ingår om bandelen varit tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Bandelar som inte trafikerats exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Så även vid omfattande nykonstruktions- och ombyggnadsarbeten (aktuella fall kommenteras i tabellerna).

Kolumn 2–3: Anger längden på enkelspåriga banor samt andelen elektrifierade bandelar.

Kolumn 4–5: Anger längden på dubbel- och flerspåriga banor samt andelen elektrifierade bandelar.

Kolumn 6–7: Anger längden på samtliga banor samt andelen elektrifierade bandelar.

C: Fordon

Tabeller som börjar med C innehåller uppgifter om fordon och fordonens egenskaper. Med fordon menas mobil utrustning som endast framförs på spår och som antingen förflyttar sig av egen kraft (fordon med drivande axlar) eller som dras av ett annat fordon. I statistiken redovisas fordonen i två olika kategorier, dragfordon och transportfordon. Dessa kan sedan indelas i tre olika underkategorier:

- Fordon med drivande axlar som inte har utrymme för transport av gods eller passagerare. Exempel på sådana är lok och lokomotorer.
- Fordon med drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare. Exempel på sådana fordon är motorvagnar och de enheter i motorvagnssätt som har drivande axlar.
- Fordon utan drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare. Exempel på sådana är lokdragna gods- och personvagnar samt enheter i motorvagnssätt som inte har drivande axlar.

Fordon med drivande axlar oavsett om de har eller inte har utrymme för transport av gods och passagerare redovisas i statistiken som dragfordon och redovisas i tabell C1–C3. Fordon med utrymme för transport av gods och passagerare redovisas i statistiken som transportfordon oavsett om fordonet har drivande axlar eller inte och redovisas i tabell C4–C6.

Observera att fordon med drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare förekommer både i tabellerna om dragfordon och tabellerna om transportfordon.

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 som ej används för kommersiell trafik eller är avställda för försäljning eller skrotning anses inte stå till förfogande. Om inte annat anges redovisar uppgifterna situationen vid årets slut.

Ovanstående definitioner och indelningsgrunder för motorvagnar och motorvagnssätt gäller även för fordon i spårvägs- och tunnelbanetrafik.

C1: Dragfordon – Järnvägar

Rad 1–3: Anger totala antalet fordon med drivande axlar fördelat 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 8 och 30. Definitionen av respektive fordonstyp finns under de radnummer där de särredovisas.

Rad 4–18: Anger antalet fordon med drivande axlar som inte har utrymme för transport av gods eller passagerare, totalt och fördelade efter drivmedelstyp och användningsområde (person- eller godstrafik). Som lok räknas fordon, med drivande axlar som inte har utrymme för transport av gods eller passagerare, som uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och som har en dragkraft på 110 kW eller högre i dragkroken. Som lokomotor räknas fordon, med drivande axlar som inte har utrymme för transport av gods eller passagerare, som uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och med dragkraft mindre än 110 kW. Rad 8 utgör summan av rad 13 och 18.

Rad 19–21, 25–26: Anger hur antalet fordon med drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare är fördelade på drivmedelstyp och andelen med snabbtågskapacitet.

Med motorvagn avses ett fordon med drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare 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 fordon med eller utan drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare, varav minst ett fordon har dragande axlar och där de ingående fordonen inte kan framföras var för sig som en motorvagn. Ett motorvagnssätt kännetecknas av att endast ändfordonen har förarhytt. Vissa motorvagnssätt kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagnssätt är fordon med littera X2, X55, X14, Y2 och Y32.

Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen eller motorvagnsättet kan framföras med en största tillåtna hastighet på minst 200 kilometer/timme. Motorvagnen eller motorvagnsättet 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 hur antalet fordon med drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare (motorvagnar och motorvagnssätt) på rad 30 är fördelade på drivmedelstyp och andelen med snabbtågskapacitet.

I motorvagnssätt räknas varje ingående fordon, med minst en drivande axel, som ett dragfordon. Då två fordon har gemensam boggie typ Jacobsboggie med drivande axlar räknas en axel till varje fordon. För motorvagnar är alltid antalet fordon detsamma som antalet fordon med drivande axlar, vilket det inte behöver vara i motorvagnssätt där det exempelvis kan finnas två ändfordon med drivande axlar och ett fordon (mellanvagn) utan drivande axlar.

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 (transportfordon), rad 43 och 45.

C2: Dragfordon – Spårvägar

Rad 1: Anger antalet eldrivna fordon med drivande axlar oavsett om de har utrymme för transport av passagerare eller inte.

Inom spårvägar har alla fordon utrymme för transport av passagerare och ingår således även i tabell C5.

C3: Dragfordon – Tunnelbanan

Rad 1: Anger antalet eldrivna fordon med drivande axlar oavsett om de har utrymme för transport av passagerare eller inte.

Inom tunnelbana har alla fordon utrymme för transport av passagerare och ingår således även i tabell C6.

C4: Transportfordon – Järnvägar

Transportfordon är fordon med utrymme för transport av gods eller passagerare oavsett om de har drivande axlar eller inte. Transportfordon delas in i fordon för godstransporter (godsvagnar) och fordon för persontransporter (personvagnar, motorvagnar och enheter i motorvagnssätt). Fordon med utrymme för transport av gods i passagerartåg räknas som fordon för persontransporter, se rad 39.

Rad 1–6, 13–18 och 25–29: Anger det totala antalet fordon med utrymme för godstransporter (godsvagnar) och hur de fördelas 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 dennes 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. Definitionen av respektive vagnstyp finns under de radnummer där de särredovisas.

Rad 1, 13 och 25: Slutna vagnar kännetecknas av sin slutna konstruktion med ett tak och helt slutna sidor, och som kan låsas och/eller plomberas.

Vagnar med littera G (slutna vagnar – med en dörröppning), H (slutna vagnar – med öppningsbar vagnsida), I (kylvagnar) och T (vagnar med öppningsbart tak) ingår.

Rad 2, 14 och 26: Lådvagn är en godsvagn utan tak och med fasta sidor som är högre än 60 cm.

Vagnar med littera E (lådvagnar – normal typ) och F (lådvagnar – specialtyp) ingår.

Rad 3, 15 och 27: Flakvagn är en godsvagn utan tak och sidor, eller vagn utan tak men med sidor som inte är högre än 60 cm, eller vagn med swing motion-boggi av normal eller särskild typ.

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

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

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

Rad 7–12, 19–24 och 30–34: Anger den totala lastkapaciteten i ton för godsvagnar (summan av den maximalt godkända vikten som vagnar kan bära). 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 fordon med sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt.

Med motorvagn avses ett fordon med drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare 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 fordon med eller utan drivande axlar som har utrymme för transport av gods eller passagerare, varav minst ett fordon har dragande axlar och där de ingående fordonen inte kan framföras var för sig som en motorvagn. Ett motorvagnssätt kännetecknas av att endast ändfordonen 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 enhet som ett fordon.

Har fordonet drivande axlar ingår de också i tabell C1.

Rad 44: Anger antalet av rad 43 som har snabbtågskapacitet. 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 45: Anger summan av antalet fordon på rad 42 och rad 43. Har fordonen drivande axlar ingår de också i tabell C1.

Rad 46: Anger antalet sittplatser i fordon på rad 35.

Rad 47–48: Anger antalet sittplatser i fordon på rad 43 samt rad 44, för betydelsen av snabbtågskapacitet se rad 44.

Rad 49: Anger det totala antalet sittplatser i fordon på rad 46 och rad 47.

Rad 50–52: Anger antalet sovplatser, totalt och fördelat på sovvagnar (rad 37) och liggvagnar (rad 36).

Rad 53: Anger det totala antalet sitt- och sovplatser i fordon på rad 49 och rad 52.

C5: Transportfordon – Spårvägar

Rad 1: Anger antalet ingående fordon i spårvagnar och spårvagnssätt. Varje ingående enhet räknas som ett separat fordon.

Inom spårvägar har alla fordon med drivande axlar även utrymme för transport av passagerare och ingår således även i tabell C2.

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

C6: Transportfordon – Tunnelbanan

Rad 1: Anger antalet ingående fordon i tunnelbanevagnssätt. Varje ingående enhet räknas som ett separat fordon.

Inom tunnelbana har alla fordon med drivande axlar även utrymme för transport av passagerare och ingår således även 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 med olika uppdelningar på bland annat varugrupper och farligt gods. Om inte annat anges redovisas summan av all trafik eller transporter under året.

Trafik- och transportavsnittet avser kommersiell trafik på svenska banor. Rörelser på sidospår (privata), bangårdar, lastplatser etcetera ingår inte i trafikuppgifterna. De ingår däremot under energianvändning. Med kommersiell trafik avses den kommersiella delen för vilken företaget uppbär intäkter. Verksamhet som inte genererar intäkter såsom tjänstetransporter, vilka utförs för att uppfylla företagets interna behov av transporter inom verksamheten, ingår inte. Likaså ingår inte verksamheter som genererats av annat skäl än att uppfylla samhällets behov av transporter såsom museiverksamhet. Transporter för underhåll eller nybyggnation av infrastruktur, exempelvis arbetsfordon, ingår heller inte i statistiken.

D1: Trafik – Järnvägar

Rad 1–9: Anger antalet körda tågkilometer av tåg i kommersiell trafik, totalt och fördelat på typ av trafik och energislag. Tågkilometer på utländsk sträcka ingår inte. En tågkilometer motsvarar ett tåg som framförts en kilometer. Totalt antal körda tågkilometer beräknas som summan av alla tågs körda sträckor i kilometer.

Rad 10–18: Anger transportarbete i bruttotonkilometer av vagnar utförda av tåg i kommersiell tågtrafik, totalt och fördelat på typ av trafik och energislag. Bruttotonkilometer av en vagn beräknas som vagnens bruttovikt gånger sträckan vagnen dragits i kilometer.

För godståg beräknas bruttovikten av en vagn som den transporterade godsmängden plus vikten av vagnen på vilken godsmängden lastats (se tabelldefinitioner avsnitt D10 för förtydligande av variabeln godsmängd).

För persontåg beräknas bruttovikten av en vagn som vikten av fordon upplåtna för resande exklusive vikten av passagerare och deras bagage. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka ingår inte.

Bruttovikt av dragande lok ingår inte.

Rad 19–21: Anger antalet platskilometer av tåg i kommersiell persontrafik, totalt och fördelat på typ av energislag. Ett tågs platskilometer beräknas som tågets körda kilometer gånger antalet sittplatser i tåget. 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.

D2: Trafik – Spårvägar

Rad 1: Anger antalet tågkilometer av spårvagnståg i kommersiell trafik. En tågkilometer motsvarar ett tåg som framförs en kilometer. Totalt antal körda tågkilometer beräknas som summan av alla tågs körda sträckor i kilometer.

Rad 2: Anger bruttotonkilometer av vagnar i kommersiell spårvägstrafik. Bruttotonkilometer av en vagn beräknas som bruttovikt av en vagn gånger sträckan vagnen dragits i kilometer.

För persontåg beräknas bruttovikten av en vagn som vikten av fordon upplåtna för resande exklusive vikten av passagerare och deras bagage. Inom spårvägar har alla fordon med drivande axlar (dragfordon) även utrymme för transport av gods eller passagerare och ingår således i statistiken över bruttotonkilometer av vagnar.

Rad 3–5: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i kommersiell spårvägstrafik, totalt och fördelat på sitt- och ståplatser. Ett tågs sittplatskilometer beräknas som tågets körda kilometer gånger antalet sittplatser i tåget. Ett tågs ståplatskilometer beräknas som tågets körda kilometer gånger antalet godkända ståplatser i tåget. Summan av antalet sitt- och ståplatskilometer benämns platskilometer.

D3: Trafik – Tunnelbanan

Rad 1: Anger antalet tågkilometer av tunnelbanetåg i kommersiell trafik. En tågkilometer motsvarar ett tåg som framförs en kilometer. Totalt antal körda tågkilometer beräknas som summan av alla tågs körda sträckor i kilometer.

Rad 2: Anger bruttotonkilometer av vagnar i kommersiell tunnelbanetrafik. Bruttotonkilometer av en vagn beräknas som bruttovikt av en vagn gånger sträckan vagnen dragits i kilometer.

För persontåg beräknas bruttovikten av en vagn som vikten av fordon upplåtna för resande exklusive vikten av passagerare och deras bagage. Inom tunnelbana har alla fordon med drivande axlar (dragfordon) även utrymme för transport av gods eller passagerare och ingår således i statistiken över bruttotonkilometer av vagnar.

Rad 3–5: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i kommersiell tunnelbanetrafik, totalt och fördelat på sitt- och ståplatser. Ett tågs sittplatskilometer beräknas som tågets körda kilometer gånger antalet sittplatser i tåget. Ett tågs ståplatskilometer beräknas som tågets körda kilometer gånger antalet godkända ståplatser i tåget. Summan av antalet sitt- och ståplatskilometer benämns platskilometer.

D4: Personal för trafik – Järnvägar

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 ingår inte här utan redovisas i B2, B4 och B6. Med trafikledningspersonal avses den personal som leder tågen på banan. Personal som är verksam med ledning av trafik och transporter, men som inte leder tågen på banan ingår i tabell D4. Övriga entreprenörer och konsulter ingår inte.

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

D5: Personal för trafik – Spårvägar

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.

D6: Personal för trafik – Tunnelbanan

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.

D7: Energianvändning för trafik – Järnvägar

Rad 1–3: Anger den totala elanvändningen av järnvägstrafik (bana och tåg) i gigawattimmar, inklusive förluster i nät och omformarstationer, totalt och fördelat på typ av trafik. Uppgifterna omfattar all elanvändning av trafiken och inkluderar trafik på sidospår, bangårdar och lastplatser. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B1.

Rad 4–6: Anger den totala dieselanvändningen för järnvägstrafik i kubikmeter. Uppgifterna omfattar all dieselanvändning av trafiken och inkluderar trafik på sidospår, bangårdar och lastplatser.

D8: Energianvändning för trafik – Spårvägar

Rad 1: Anger den totala elanvändningen för spårvägstrafik i gigawattimmar. Uppgifterna omfattar all elanvändning av trafiken och inkluderar trafik på sidospår, bangårdar och lastplatser. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B3.

D9: Energianvändning för trafik – Tunnelbanan

Rad 1: Anger den totala elanvändningen för tunnelbanetrafik i gigawattimmar. Uppgifterna omfattar all elanvändning av trafiken och inkluderar trafik på sidospår, bangårdar och lastplatser. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B5.

D10: Godstransporter på järnväg

Tabell D10 redovisar transporterad godsmängd i ton och transportarbete för kommersiell godstrafik i Sverige. Som godsmängd räknas vikten av det gods som lastats på en vagn inklusive vikten av emballage och eventuella lastbärare såsom containrar, växelflak, semi-trailers och andra vägfordon. Godsmängden i ton kallas i vissa andra sammanhang för nettoton.

Transportarbete av godstrafik redovisas som tonkilometer. Tonkilometer beräknas som godsmängden som lastats på en järnvägsvagn gånger den debiterade transportsträckan i kilometer. Tonkilometer på utländska sträckor ingår inte.

Med inrikes avses transporter med start- och målpunkt i Sverige. Med utrikes 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 utrikestransporter räknas bara den del av transporten som utförs i Sverige.

Rad 1–15: Anger transporterad godsmängd i ton för kommersiell godstrafik i Sverige. Som godsmängd räknas vikten av det gods som lastats på en vagn inklusive vikten av emballage och eventuella lastbärare såsom containrar, växelflak, semi-trailers och andra vägfordon.

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

Rad 2, 6 och 11: Anger den totala godsmängden malm transporterad med malmbanan och fördelningen på inrikes- och utrikestrafik. I malm på malmbanan redovisas godsmängd för LKAB Malmtrafik AB:s samtliga godstransporter på malmbanan. Andra malmtransporter redovisas på andra rader i tabellen.

Rad 3, 7 och 12: Anger den totala godsmängden transporterad som kombigods på järnväg och fördelningen på inrikes- och utrikestrafik. Med kombigods avses gods som fraktas i en lastenhet avsedd för att flyttas över mellan lastbil, tåg och fartyg.

Rad 10: Anger hur mycket av rad 9 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 13: Anger hur mycket av rad 12 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 4, 8 och 14: Anger den totala transporterade godsmängden och fördelningen på inrikes- och utrikestrafik.

Rad 15: Anger hur mycket av summan av rad 9 och rad 12 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 för kommersiell godstrafik i Sverige. Transportarbete av godstrafik redovisas som tonkilometer. Tonkilometer beräknas som godsmängden som lastats på en järnvägsvagn gånger den debiterade transportsträckan i kilometer. Tonkilometer på utländska sträckor ingår inte. I övrigt samma definitioner som i rad 1–15.

D11: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007

I tabell D11 redovisas transporterad godsmängd i ton och transportarbete för kommersiell godstrafik i Sverige fördelat på varuslag och varugrupper enligt NST 2007 (Classification system for transport statistics). Se vidare www.unece.org. Fram till 2007 användes den äldre varuslagsindelningen NST/R. Bytet av standard innebär ett tidsseriebrott som medför att varugrupperna som redovisas från 2008 inte är jämförbara bakåt.

Rad 1–21: Anger hur den transporterade godsmängden på rad 14 i tabell D10 fördelas på olika varugrupper. Varugrupsindelningen följer huvudgrupperna i den internationella standarden för varugrupsindelning NST 2007. Som godsmängd räknas vikten av det gods som lastats på en vagn inklusive vikten av emballage och eventuella lastbärare såsom containrar, växelflak, semi-trailers och andra vägfordon.

Rad 22–26: Anger hur den transporterade godsmängden på rad 14 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 22 ingår även i rad 1. Rad 23 ingår även i rad 6. Rad 24 ingår även i rad 1 och 6. Rad 25 ingår även i rad 3. Rad 26 ingår även i rad 6 och 19.

Som godsmängd räknas vikten av det gods som lastats på en vagn inklusive vikten av emballage och eventuella lastbärare såsom containrar, växelflak, semi-trailers och andra vägfordon.

Rad 27–52: Anger transportarbete för kommersiell godstrafik i Sverige uppdelat i olika varugrupper och varuslag. Transportarbete av godstrafik redovisas som tonkilometer. Tonkilometer beräknas som godsmängden som lastats på en järnvägsvagn gånger den debiterade transportsträckan i kilometer. Tonkilometer på utländska sträckor ingår inte. I övrigt samma definitioner som i rad 1–26.

D12: Kombitransporter av gods på järnväg, fördelat på typ av lastenhet

I tabell D12 redovisas detaljerad information om kommersiella kombitransporter i Sverige. Med kombitransporter avses transporter av kombigods. Med kombigods avses gods som fraktas i en lastenhet som möjliggör flytt mellan lastbil, tåg och fartyg. Redovisningen av total transporterad godsmängd i ton och totalt transportarbete i tonkilometer för kombitransporter i kommersiell godstrafik är samma som rad 12 respektive 27 i tabell D10, med samma definitioner. Här fördelas godsmängder och transportarbete även på olika typer av lastenheter, nämligen containrar och växelflak eller semi-trailers och andra vägfordon.

Med container menas en särskild behållare för transport av gods, förstärkt och stapelbar och som kan förflyttas horisontellt och vertikalt.

Med växelflak menas en fraktt transporterande 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.

Med semi-trailers och andra vägfordon menas påhängsvagnar avsedda att dras av en särskild trailerdragare (en lastbil med vändskiva) samt motorfordon som är avsedda för godstransport på väg (lastbilar).

Tabell D12 innehåller även godsmängden och transportarbetet exklusive vikten av lastbärarna (lastenheterna) samt uppgifter om hur många lastenheter som transporterats och hur stor andel av dessa som varit lastade.

Rad 1–3: Anger transporterad godsmängd i ton för kommersiella kombitransporter i Sverige, totalt och fördelat på typ av lastenhet.

Rad 4: Anger den totala godsmängden i rad 3 med avdrag för beräknad vikt av lastenheten. Vikt av pallar och förpackningar ingår.

Rad 5–7: Anger transportarbete för kombigods på järnväg i Sverige, totalt och fördelat på typ av lastenhet. Transportarbetet beräknas som godsmängden gånger hela den transporterade sträckan i kilometer. Enheten för godstransportarbetet är tonkilometer, som motsvarar transport av ett ton i en kilometer. Tonkilometer på utländsk sträcka ingår inte.

Rad 8: Anger det totala transportarbetet i rad 7, med avdrag för beräknade tonkilometer av lastbärare. Vikt av pallar och förpackningar ingår.

Rad 9–10: Anger antalet transporterade containrar och växelflak i tjugofotsekvivalenter (TEU) på järnväg i Sverige samt hur stor andel av dessa som varit lastade med gods. TEU är en enhet baserad på en ISO-container med en längd på 20 fot (6,10 m) som fungerar som ett standardiserat mått för containrar med olika kapaciteter. En 20-fots ISO-container är lika med 1 TEU.

Rad 11–12: Anger antalet transporterade semi-trailers och andra vägfordon på järnväg i Sverige samt hur stor andel av dessa som varit lastade med gods.

D13: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID

Tabell D13 redovisar transporterad godsmängd i ton och transportarbete för kommersiell godstrafik i Sverige 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.

Som godsmängd räknas vikten av det gods som lastats på en vagn inklusive vikten av emballage och eventuella lastbärare såsom containrar, växelflak, semi-trailers och andra vägfordon. Godsmängden i ton kallas i vissa andra sammanhang för nettoton.

Transportarbete av godstrafik redovisas som tonkilometer. Tonkilometer beräknas som godsmängden som lastats på en järnvägsvagn gånger den debiterade transportsträckan i kilometer. Tonkilometer på utländska sträckor ingår inte.

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 totala transporterade mängden av farligt gods.

Rad 15–27: Anger transportarbete i tonkilometer för de olika varuslagen av farligt gods. I övrigt samma definitioner som i rad 1–13. Tonkilometer på utländsk sträcka ingår inte.

Rad 28: Anger totala transportarbetet i tonkilometer för farligt gods. Tonkilometer på utländsk sträcka ingår inte.

D14: Persontransporter – Järnvägar

Tabell D14 redovisar resor och transportarbete för kommersiell persontrafik i Sverige. 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 passageraren stiger på ett järnvägsfordon till den plats där passageraren 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 passageraren stiger på ett järnvägsfordon till platsen där passageraren stiger av samma järnvägsfordon för byte till ett annat järnvägsfordon (i viss annan statistik kallas delresa för påstigande).

Transportarbete av persontrafik redovisas som personkilometer. Personkilometer beräknas som summan av alla resors längd i kilometer. Personkilometer på utländska sträckor ingår inte i statistiken.

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 fjärrtrafik och hur många internationella respektive regionala resor som genomförts.

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, såsom arbetspendlingsresor, men med en något längre reslängd. Resor som inte är regionala räknas som långväga resor (fjärrtrafik).

Om start- eller målpunkt för resan ligger utanför Sverige, räknas resan som internationell.

Rad 11–20: Anger transportarbete för resor redovisade på rad 1–10. Transportarbete av persontrafik redovisas som personkilometer. Personkilometer beräknas som summan av alla resors längd i kilometer. Personkilometer på utländska sträckor ingår inte i statistiken.

D15: Persontransporter – Spårvägar

Rad 1–2: Anger antalet resor och transportarbete för kommersiell spårvägstrafik i Sverige. All spårvagnstrafik sköts i regi av regionala kollektivtrafikmyndigheter. I övrigt samma definitioner som i tabell D14.

Transportarbete av persontrafik redovisas som personkilometer. Personkilometer beräknas som summan av alla resors längd i kilometer. Personkilometer på utländska sträckor ingår inte i statistiken.

D16: Persontransporter – Tunnelbanan

Rad 1–2: Anger antalet resor och transportarbete för kommersiell tunnelbanetrafik i Sverige. All tunnelbanetrafik sköts i regi av regionala kollektivtrafikmyndigheter. I övrigt samma definitioner som i tabell D14.

Transportarbete av persontrafik redovisas som personkilometer. Personkilometer beräknas som summan av alla resors längd i kilometer. Personkilometer på utländska sträckor ingår inte i statistiken.

Teckenförklaringar

..	Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges
.	Uppgifter kan ej förekomma
–	Lika med noll (inget finns att redovisa)
0	Större än 0 och mindre än 0,5 av enheten
k	Korrigerade uppgifter
r	Reviderade uppgifter
o	Omräknade uppgifter
<u>xxx</u>	Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidsserie markeras med en horisontell eller vertikal linje

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

Arlandabanan							Arlanda line	
Inlandsbanan							Inland line	
Roslagsbanan							Roslagen line	
Saltsjöbanan							Saltsjöbaden line	
Statens spåranläggningar							State-owned rail infrastructure	
Öresundsbroförbindelsen ¹							Oresund Bridge ¹	
	<i>Trafikerade spår (kilometer)</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Tracks worked (kilometres)</i>
Spårlängd								
1	Spårlängd inklusive sidobanor	15 468	15 370	15 424	15 459	15 568	15 571	Length of tracks including sidings
2	- härav elektrifierad	12 035	12 139	12 144	12 089	12 121	12 146	- of which electrified
Banlängd								
3	Enkelspår	9 010	8 932	8 945	8 872	8 837	8 860	Single track
4	- härav smalspår	52	52	52	37	37	31	- of which narrow gauge
5	Dubbelspår och flerspår	1 948	1 950	1 964	2 009	2 036	2 046	Double track or more
6	- härav smalspår	13	13	13	28	28	34	- of which narrow gauge
7	Summa	10 957	10 881	10 908	10 882	10 874	10 906	Total
8	- härav enbart med persontrafik	..	..	..	..	..	..	- of which exclusively passenger traffic
9	- härav enbart med godstrafik	..	..	..	..	..	..	- of which exclusively freight traffic
Elektrifierad banlängd								
10	Enkelspår	6 267	6 283	6 272	6 174	6 152	6 171	Single track
11	- härav smalspår	52	52	52	37	37	31	- of which narrow gauge
12	Dubbelspår och flerspår	1 948	1 950	1 964	2 009	2 036	2 046	Double track or more
13	- härav smalspår	13	13	13	28	28	34	- of which narrow gauge
14	Summa	8 214	8 232	8 235	8 184	8 189	8 217	Total
Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem								
15	Linje- och fjärrblockering	7 172	7 202	7 187	7 256	7 315	7 452	Automatic block system and centralised traffic control system
16	Automatisk tågkontroll (ATC)	7 903	7 936	8 350	8 369	8 432	8 461	Automatic Train Control (ATC)
17	ERTMS	573	540 ²	540	540	540	540	European Rail Traffic Management System
Korsningar								
18	Antal planskilda korsningar	3 092	3 085	3 088	3 097	3 095	3 098	Number of grade-separated crossings
19	Antal plankorsningar	7 355	7 293	7 203 ³	7 030 ³	7 301 ³	7 364 ³	Number of level crossings
20	Summa	10 447	10 378	10 291³	10 127³	10 396³	10 462³	Total
21	- härav med bommar	2 355	2 357	2 357 ³	2 367 ³	2 469 ³	2 479 ³	- of which with barriers
22	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	845	836	830 ³	743 ³	748 ³	738 ³	- of which with light and/or acoustic signals
23	- härav med enkla skydd	1 549	1 548	1 530 ³	1 575 ³	1 579 ³	1 566 ³	- of which with passive protection
24	- härav utan skyddsanordningar	2 606	2 552	2 486 ³	2 345 ³	2 505 ³	2 581 ³	- of which unprotected
Investeringar och energianvändning								
								Investments and energy use
Investeringar och underhåll (miljoner SEK)								
Investments and maintenance (million SEK)								
25	Investeringskostnader	9 551	10 802	12 981 ⁴	11 494	11 527	11 267	Investments
26	Reinvesteringskostnader	2 473	2 668	2 267	2 723	3 170	2 603	Reinvestments
27	Underhållskostnader	5 524	6 216	6 250	6 311	6 484	7 321	Maintenance costs
28	Summa	17 548	19 686	21 498⁴	20 527	21 180	21 190	Total
Energianvändning								
Energy use								
29	av infrastrukturen (GWh)	287	264	277	.. ⁵	..	..	by infrastructure (GWh)

¹ Från och med 2016 ingår Öresundsbroförbindelsen i statistiken. *As from 2016, the statistics on rail infrastructure includes the Oresund Bridge.*
² Sträckan mellan Rågsveden och Malung nedlagd den 31 december 2014. *The line between Rågsveden and Malung closed at 31st December 2014.*
³ På grund av myndighetsbeslut har plattformsanläggningar, servicevägar etc. omklassificerats till plankorsningar. Omklassificering har gjorts för åren 2015, 2017 samt 2018 och medför att statistiken för 2015-2018 inte är helt jämförbar med tidigare år. *Due to authority decisions, platform installations, crossings in service roads etc. has been reclassified to level crossings. Reclassification has been done for 2015, 2017 and 2018, and the statistics for 2015-2018 are therefore not completely comparable with previous years.*
⁴ På grund av förändrad anslagsstruktur inom Trafikverket redovisas investeringar enligt nya principer från och med 2015, vilket medför att statistiken för 2015 inte är helt jämförbar med tidigare år. *Due to changes in accounting within the Swedish Transport Administration, investments are presented according to new principles for 2015 onwards, and are therefore not completely comparable with previous years.*
⁵ Statistiken om bantrafikens energianvändning publiceras från och med år 2016 av Statens energimyndighet, www.energimyndigheten.se. *The statistics concerning energy use of the rail traffic are published by the Swedish Energy Agency since 2016.*

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>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Staff strength (mean numbers)</i>
Tillgänglig personal för banarbeten								
1	Kvinnor	236	73	73	..	..	..	Female
2	Män	2 314	1 848	1 716	..	..	..	Male
3	Summa	2 550	1 921	1 789	..	..	..	Total
Tillgänglig personal för trafikledning								
4	Kvinnor	365	371	388	389	392	410	Female
5	Män	745	714	732	732	749	750	Male
6	Summa	1 110	1 085	1 120	1 121	1 141	1 160	Total
Totalt antal anställda								
Total number of staff employed								
7	Kvinnor	601	444	461	..	..	..	Female
8	Män	3 059	2 562	2 448	..	..	..	Male
9	Totalt	3 660	3 006	2 909	..	..	..	Grand total



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

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Stockholms spårvägar								<i>Stockholm tram system</i>
- Djurgårdslinjen								- <i>Djurgården line</i>
- Lidingöbanan								- <i>Lidingö line</i>
- Nockebybanan								- <i>Nockeby line</i>
- Tvärbanan								- <i>Tvärbanan line</i>
Göteborgs spårvägar								<i>Gothenburg tram system</i>
Norrköpings spårvägar								<i>Norrköping tram system</i>
	<i>Trafikerade spår (kilometer)</i>							<i>Tracks worked (kilometres)</i>
	Spårlängd							Length of tracks
1	Spårlängd inklusive sidobanor	248 ¹	261 ¹	279	280	281	281	Length of tracks including sidings
	Banlängd							Length of lines
2	Enkelspår	0 ¹	0 ¹	7	7	7	7	Single track
3	Dubbelspår och flerspår	122 ¹	128 ¹	134	134	134	134	Double track or more
4	Summa	122 ¹	128 ¹	140	140	140	141	Total
	Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem							Lines with protection and management system
5	Linje- och fjärrblockering	13 ¹	13 ¹	22	22	22	22	Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	13 ¹	13 ¹	22	22	22	22	Automatic Train Control (ATC)
	Investeringar och energianvändning							Investments and energy use
	Investeringar och underhåll (miljoner SEK)							Investments and maintenance (million SEK)
7	Investeringskostnader	1 570	2 113	1 157	659	759	586	Investments
8	Reinvesteringskostnader	18	29	88	98	116	119	Reinvestments
9	Underhållskostnader	188	187	208	178	188	150	Maintenance costs
10	Summa	1 776	2 329	1 453	935	1 064	855	Total
	Energianvändning							Energy use
11	av infrastrukturen (GWh)	4	4	4	.. ²	..	..	by infrastructure (GWh)

¹ Lidingöbanan avstängd för upprustning och modernisering juni 2013–oktober 2015. *The Lidingö line closed for improvement and modernization June 2013–October 2015.*

² Statistiken om bantrafikens energianvändning publiceras från och med år 2016 av Statens energimyndighet, www.energimyndigheten.se. *The statistics concerning energy use of the rail traffic are published by the Swedish Energy Agency since 2016.*


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

	<i>Anställda personer i medeltal</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Staff strength (mean numbers)</i>
	Tillgänglig personal för banarbeten							Available staff for infrastructure works
1	Kvinnor	4	2	4	..	..	..	Female
2	Män	22	24	20	..	..	..	Male
3	Summa	26	26	24	..	..	..	Total
	Tillgänglig personal för trafikledning							Available staff for traffic control
4	Kvinnor	26	28	31	35	36	32	Female
5	Män	67	74	80	83	83	90	Male
6	Summa	93	102	111	118	119	122	Total
	Totalt antal anställda							Total number of staff employed
7	Kvinnor	30	30	35	..	..	..	Female
8	Män	89	98	100	..	..	..	Male
9	Totalt	119	128	135	..	..	..	Grand total



Tabell B5: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Tunnelbanan
Table B5: Infrastructure, investments and energy use – Metro

Stockholms tunnelbana							Stockholm Metro	
<i>Trafikerade spår (kilometer)</i>		2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Tracks worked (kilometres)</i>
Spårlängd								Length of tracks
1	Spårlängd inklusive sidobanor	276	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	109	Double track or more
4	Summa	109	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	109	Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	109	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	1 798	2 088	1 274	782	-358 ¹	111	Investments
8	Reinvesteringskostnader	37	29	188	385	332	618	Reinvestments
9	Underhållskostnader	755	753	428	543	340	341	Maintenance costs
10	Summa	2 590	2 870	1 890	1 710	314¹	1 069	Total
Energianvändning								Energy use
11	av infrastrukturen (GWh)	39	57	58	.. ²	..	..	by infrastructure (GWh)

¹ På grund av återbetalning av tidigare genomförda investeringar är investeringskostnaden för 2017 negativ. *Due to the repayment of completed investments, the investment cost for 2017 is negative.*

² Statistiken om bantrafikens energianvändning publiceras från och med år 2016 av Statens energimyndighet, www.energimyndigheten.se. *The statistics concerning energy use of the rail traffic are published by the Swedish Energy Agency since 2016.*


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	3	3	3	..	..	..	Female
2	Män	27	27	27	..	..	..	Male
3	Summa	30	30	30	..	..	..	Total
Tillgänglig personal för trafikledning								Available staff for traffic control
4	Kvinnor	22	24	23	17	18	16	Female
5	Män	63	73	65	66	68	71	Male
6	Summa	85	97	88	83	86	87	Total
Totalt antal anställda								Total number of staff employed
7	Kvinnor	25	27	26	..	..	..	Female
8	Män	90	100	92	..	..	..	Male
9	Totalt	115	127	118	..	..	..	Grand total



Tabell B7: Infrastruktur, trafikerad banlängd efter län – Järnvägar
Table B7: Infrastructure, length of lines worked by county – Railways

2018						
Trafikerad banlängd						
Län	Enkelspår	Härav elektrifierade	Dubbelspår och flerspår	Härav elektrifierade	Totalt	Härav elektrifierade
i kilometer						
1	2	3	4	5	6	7
Stockholms län	118	105	294	294	412	399
Uppsala län	101	47	166	166	267	213
Södermanlands län	247	243	143	143	390	386
Östergötlands län	162	28	182	182	344	210
Örebro län	311	297	145	145	457	442
Västmanlands län	283	283	58	58	341	341
Jönköpings län	472	177	119	119	591	296
Kronobergs län	100	93	85	85	184	178
Kalmar län	356	82	–	–	356	82
Gotlands län	–	–	–	–	–	–
Blekinge län	154	139	–	–	154	139
Skåne län	503	464	240	240	743	704
Hallands län	139	69	153	153	292	222
Västra Götalands län	893	717	304	304	1 197	1 021
Värmlands län	444	354	2	2	446	357
Dalarnas län	595	382	–	–	595	382
Gävleborgs län	567	515	80	80	647	595
Västernorrlands län	698	619	44	44	742	663
Jämtlands län	778	341	17	17	795	358
Västerbottens län	808	410	13	13	821	423
Norrbottnens län	1 131	805	–	–	1 131	805
Totalt	8 860	6 171	2 046	2 046	10 906	8 217

Length of lines worked						
County	Single track	Of which electrified	Double track or more	Of which electrified	Total	Of which electrified
kilometres						

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

	<i>Antal dragfordon</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Number of tractive units</i>
1	Antal eldrivna dragfordon	569	574	604	623	622	621	Electric powered tractive units

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

	<i>Antal dragfordon</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Number of tractive units</i>
1	Antal eldrivna dragfordon	513	497	497	497	497	497	Electric powered tractive units



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

	<i>Transportfordon – persontrafik</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Transport stock – passenger traffic</i>
1	Antal fordon	746	753	783	802	798	795	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	21 759	22 003	22 775	23 291	23 179	23 020	Number of seats
3	Antal ståplatser	36 277	36 511	37 964	38 950	38 790	38 595	Number of standing places

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

	<i>Transportfordon – persontrafik</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Transport stock – passenger traffic</i>
1	Antal fordon	1 055	1 039	1 039	1 039	1 039	1 039	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	45 758	44 990	44 990	44 990	44 990	44 990	Number of seats
3	Antal ståplatser	104 219	102 491	102 491	102 491	102 491	102 491	Number of standing places



Tabell D1: Trafik – Järnvägar
Table D1: Traffic – Railways

<i>Tågkilometer (tusental)</i>		2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Train-kilometres (thousands)</i>
Persontrafik								Passenger traffic
1	Med eldrift	106 878	109 912	111 637	116 458	119 065	..	Electric powered
2	Med dieseldrift	6 158	5 974	5 785	5 514	4 849	..	Diesel powered
3	Summa	113 036	115 886	117 422	121 971	123 914	..	Total
Godstrafik								Freight traffic
4	Med eldrift	35 362	34 832	33 225	33 645	34 515	34 098	Electric powered
5	Med dieseldrift	2 787	2 265	2 233	2 107	1 954	2 053	Diesel powered
6	Summa	38 149	37 098	35 458	35 752	36 469	36 151	Total
7	Summa eldrift	142 240	144 745	144 861	150 103	153 580	..	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	8 946	8 239	8 019	7 620	6 803	..	Total diesel powered
9	Totalt	151 185	152 984	152 880	157 723	160 384	..	Grand total
Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)								Gross hauled tonne-kilometres (millions)
Persontrafik								Passenger traffic
10	Med eldrift	25 366	25 641	26 178	27 177	28 236	..	Electric powered
11	Med dieseldrift	490	484	475	458	421	..	Diesel powered
12	Summa	25 857	26 124	26 653	27 635	28 657	..	Total
Godstrafik								Freight traffic
13	Med eldrift	37 720	38 428	37 360	38 726	39 565 ^k	39 812	Electric powered
14	Med dieseldrift	2 038	1 294	1 198	1 178	1 135 ^k	1 273	Diesel powered
15	Summa	39 758	39 723	38 558	39 905	40 700^k	41 086	Total
16	Summa eldrift	63 087	64 069	63 538	65 904	67 096	..	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 528	1 778	1 673	1 636	1 543	..	Total diesel powered
18	Totalt	65 615	65 847	65 211	67 540	68 639	..	Grand total
Platskilometer (miljoner)								Seat-kilometres (millions)
19	Med eldrift	32 883	33 525	34 139	35 386	36 089	..	Electric powered
20	Med dieseldrift	591	748	757	849	763	..	Diesel powered
21	Totalt	33 474	34 272	34 896	36 235	36 852	..	Total


Tabell D2: Trafik – Spårvägar
Table D2: Traffic – Trams

<i>(miljoner)</i>		2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>(millions)</i>
1	Tågkilometer (tusental)	17 682	17 389	17 665	18 132	17 676	18 726	Train-kilometres (thousands)
2	Bruttotonkilometer av vagnar	636	649	658	704	673	749	Gross hauled tonne-kilometres
3	Platskilometer	3 698	3 636	3 667	3 891	3 727	4 135	Seat- and standing place-kilometres
4	- härav sittplatskilometer	1 440	1 421	1 434	1 488	1 440	1 574	- of which seat-kilometres
5	- härav ståplatskilometer	2 258	2 215	2 232	2 403	2 287	2 561	- of which standing place-kilometres


Tabell D3: Trafik – Tunnelbanan
Table D3: Traffic – Metro

<i>(miljoner)</i>		2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>(millions)</i>
1	Tågkilometer (tusental)	12 874	12 994	13 122	13 110	13 179	13 111	Train-kilometres (thousands)
2	Bruttotonkilometer av vagnar	2 337	2 381	2 437	2 435	2 476	2 481	Gross hauled tonne-kilometres
3	Platskilometer	14 057	14 334	15 059	15 050	15 301	15 335	Seat- and standing place-kilometres
4	- härav sittplatskilometer	4 417	4 504	4 608	4 606	4 683	4 693	- of which seat-kilometres
5	- härav ståplatskilometer	9 640	9 831	10 450	10 444	10 618	10 642	- of which standing place-kilometres



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

	<i>Anställda personer i medeltal</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Staff employed (mean numbers)</i>
	<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>							<i>Available staff for passenger traffic</i>
1	Kvinnor	401	383	369	391	402	375	Female
2	Män	1 105	1 064	1 105	1 081	1 007	1 103	Male
3	Summa	1 506	1 447	1 474	1 472	1 409	1 478	Total

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

	<i>Anställda personer i medeltal</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Staff employed (mean numbers)</i>
	<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>							<i>Available staff for passenger traffic</i>
1	Kvinnor	800	765	767	778	795	869	Female
2	Män	1 806	1 817	1 817	1 815	1 789	1 820	Male
3	Summa	2 606	2 581	2 583	2 593	2 584	2 689	Total



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

	<i>Energianvändning</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	1 407	1 418	1 482	.. ¹	..	..	Electricity for passenger traffic in GWh
2	El för godstrafik i GWh	843	858	813	.. ¹	..	..	Electricity for freight traffic in GWh
3	Totalt för trafik	2 250	2 276	2 294	.. ¹	..	..	Total for traffic
4	Diesel för persontrafik i m ³	6 263	6 028	6 006	.. ¹	..	..	Diesel for passenger traffic in m ³
5	Diesel för godstrafik i m ³	14 346	12 362	12 058	.. ¹	..	..	Diesel for freight traffic in m ³
6	Totalt för trafik	20 609	18 390	18 064	.. ¹	..	..	Total for traffic

¹ Statistiken om bantrafikens energianvändning publiceras från och med år 2016 av Statens energimyndighet, www.energimyndigheten.se. *The statistics concerning energy use of the rail traffic are published by the Swedish Energy Agency since 2016.*

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

	<i>Energianvändning</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	77	73	74	.. ¹	..	..	Electricity for passenger traffic in GWh

¹ Statistiken om bantrafikens energianvändning publiceras från och med år 2016 av Statens energimyndighet, www.energimyndigheten.se. *The statistics concerning energy use of the rail traffic are published by the Swedish Energy Agency since 2016.*

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

	<i>Energianvändning</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	207	202	207	.. ¹	..	..	Electricity for passenger traffic in GWh

¹ Statistiken om bantrafikens energianvändning publiceras från och med år 2016 av Statens energimyndighet, www.energimyndigheten.se. *The statistics concerning energy use of the rail traffic are published by the Swedish Energy Agency since 2016.*



Tabell D10: Godstransporter på järnväg, fördelat på typ av transport

Table D10: Goods transport by railway, by type of transport

Transporterad godsmängd / Tonnes carried

Transporterad godsmängd (tusen ton)		2013	2014	2015	2016	2017	2018 ¹	Tonnes carried (in thousands)
Inrikes								Domestic consignments
1	Vagnslastgods	20 991	21 348	20 347	20 547	20 365	22 530	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	9 924	9 826	9 735	10 263	12 066	12 403	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	5 599	6 157	6 220	5 518	5 200	5 979	Intermodal consignments
4	Summa inrikes	36 514	37 331	36 303	36 329	37 631	40 912	Total
Utrikes								Cross-border consignments
5	Vagnslastgods	6 843	7 675	7 013	7 213	7 514	8 813	Wagonloads
6	Malm på malmbanan	18 881	18 772	17 684	19 714	19 909	19 978	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	4 809	4 257	3 998	4 223	4 297	4 592	Intermodal consignments
8	Summa utrikes	30 533	30 704	28 696	31 150	31 719	33 383	Total
Inrikes och utrikes								All consignments
9	Vagnslastgods	27 834	29 023	27 360	27 760	27 879	31 342	Wagonloads
10	- härav i systemtåg	7 774	7 575	7 180	7 769	7 740	8 150	- of which full train loads
11	Malm på malmbanan	28 805	28 598	27 420	29 977	31 975	32 381	Ore on the Ore Railway
12	Kombigods	10 408	10 413	10 219	9 741	9 496	10 572	Intermodal consignments
13	- härav i systemtåg	1 503	1 514	1 330	1 313	1 010	1 143	- of which full train loads
14	Totalt	67 047	68 035	64 999	67 479	69 350	74 295	Grand total
15	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	9 278	9 089	8 509	9 082	8 750	9 293	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

Transportarbete / Transport performance

Transportarbete (miljoner tonkilometer)								Transport performance (million tonne-kilometres)
Inrikes								Domestic consignments
16	Vagnslastgods	8 331	8 416	7 478	8 115	7 892	8 785	Wagonloads
17	Malm på malmbanan	1 808	1 795	1 807	1 719	2 082	2 195	Ore on the Ore Railway
18	Kombigods	2 990	3 245	3 515	3 210	3 221	3 574	Intermodal consignments
19	Summa inrikes	13 129	13 456	12 800	13 044	13 195	14 554	Total
Utrikes								Cross-border consignments
20	Vagnslastgods	3 254	3 330	3 562	3 546	3 921	4 181	Wagonloads
21	Malm på malmbanan	2 703	2 709	2 589	3 056	3 011	2 922	Ore on the Ore Railway
22	Kombigods	1 884	1 801	1 748	1 759	1 712	2 205	Intermodal consignments
23	Summa utrikes	7 841	7 841	7 899	8 361	8 643	9 308	Total
Inrikes och utrikes								All consignments
24	Vagnslastgods	11 585	11 747	11 040	11 661	11 812	12 967	Wagonloads
25	- härav i systemtåg	3 991	3 662	3 236	3 836	4 188	4 393	- of which full train loads
26	Malm på malmbanan	4 511	4 504	4 396	4 775	5 093	5 117	Ore on the Ore Railway
27	Kombigods	4 874	5 046	5 263	4 969	4 933	5 779	Intermodal consignments
28	- härav i systemtåg	596	549	422	302	290	330	- of which full train loads
29	Totalt	20 970	21 296	20 699	21 406	21 838	23 863	Grand total
30	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	4 587	4 211	3 658	4 138	4 478	4 723	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

¹ På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. För de olika redovisningsgrupperna finns inte motsvarande jämförelse.

Mer information om tidsseriebrottet kommer finnas i kvalitetsdeklarationen som publiceras 2019-09-13.

Due to changed collection and processing methods, data for 2018 are not comparable with previous years and are estimated at higher levels than before. At the total level, there are indications, based on the development of the gross tonne-kilometer variable, that despite these changes there is an actual increase in transport performance between 2017 and 2018. There is no corresponding comparison for the different sub-groups.

More information about the break in time series will be included in the quality declaration, to be published on September 13, 2019.

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

Ore on the Ore Railway includes all goods transported and transport performance on the Ore Railway, as reported by LKAB Malmtrafik AB. Other transport of ore is reported on other lines in the table.

Tabell D11: Varugrupperfördelning av transporterat gods enligt NST 2007

Table D11: Goods transported according to NST 2007 freight category

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

Huvudgrupp Division		2013	2014	2015	2016	2017	2018 ¹
1	01. Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	8 736	8 649	8 859	8 917	8 703	8 273
2	02. Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	185	280	196	219	272	300
3	03. Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	30 770	31 290	27 829	30 083	31 961	32 775
4	04. Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	834	908	846	876	1 007	1 071
5	05. Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	1	1	1	0	0	0
6	06. Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	6 281	6 754	6 081	6 587	6 912	7 454
7	07. Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	1 449	1 396	1 437	1 491	1 421	1 415
8	08. Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	1 280	1 260	1 290	1 285	1 202	1 528
9	09. Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	479	361	339	377	341	330
10	10. Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	5 124	4 166	4 768	4 930	4 990	5 096
11	11. Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	69	78	76	62	60	56
12	12. Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	818	781	927	1 029	1 218	1 425
13	13. Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	61	73	77	58	29	29
14	14. Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	1 431	1 549	1 557	1 604	1 638	1 713
15	15. Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	238	247	233	243	247	260
16	16. Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	1 095	1 016	1 023	897	954	1 092
17	17. Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	–	–	–	–	–	–
18	18. Styckegods och samlastat gods / <i>Grouped goods</i>	235	255	264	258	223	287
19	19. Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	7 938	8 953	9 196	8 564	8 172	11 187
20	20. Varor som inte ingår i grupp 1–19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	25	18	–	–	–	4
21	Totalt / Total	67 047	68 035	64 999	67 479	69 350	74 295
Särredovisning av vissa varuslag							
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	7 608	7 629	7 824	8 112	7 869	7 449
23	Sågade och hyvlade trävaror / <i>Manufactured products of wood</i>	478	443	376	379	400	384
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	770	990	998	1 052	943	717
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	161	330	199	206	209	209
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	4 486	4 289	4 554	4 686	4 921	5 304

¹ På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. För de olika redovisningsgrupperna finns inte motsvarande jämförelse.

Mer information om tidsseriebrottet kommer finnas i kvalitetsdeklarationen som publiceras 2019-09-13.

Due to changed collection and processing methods, data for 2018 are not comparable with previous years and are estimated at higher levels than before. At the total level, there are indications, based on the development of the gross tonne-kilometer variable, that despite these changes there is an actual increase in transport performance between 2017 and 2018. There is no corresponding comparison for the different sub-groups.

More information about the break in time series will be included in the quality declaration, to be published on September 13, 2019.

Tabell D11: Varugrupperfördelning av transporterat gods enligt NST 2007

Table D11: Goods transported according to NST 2007 freight category

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

Huvudgrupp Division		2013	2014	2015	2016	2017	2018 ¹
27	01. Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	2 518	2 109	2 186	2 286	2 307	2 463
28	02. Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	57	86	56	67	83	92
29	03. Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	5 069	5 642	4 441	4 866	5 111	5 183
30	04. Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	244	259	249	465	445	515
31	05. Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	0	0	0	0	0	0
32	06. Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	2 678	2 785	2 477	2 913	2 733	3 426
33	07. Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	335	308	361	357	345	356
34	08. Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	890	841	933	857	746	1 143
35	09. Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	158	126	115	142	139	105
36	10. Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	3 127	2 603	3 118	3 247	3 317	3 233
37	11. Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	34	36	37	30	31	30
38	12. Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	389	364	483	490	867	963
39	13. Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	21	24	27	21	11	13
40	14. Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	583	632	635	737	732	799
41	15. Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	122	128	127	139	141	156
42	16. Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	485	409	417	372	400	518
43	17. Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	–	–	–	–	–	–
44	18. Styckegods och samlastat gods / <i>Grouped goods</i>	8	20	32	32	26	26
45	19. Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	4 249	4 924	5 005	4 384	4 403	4 842
46	20. Varor som inte ingår i grupp 1–19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	2	1	–	–	–	0
47	Totalt / Total	20 970	21 296	20 699	21 406	21 838	23 863
Särredovisning av vissa varuslag							
48	Rundvirke / <i>Round timber</i>	2 165	1 835	1 875	1 874	2 013	2 087
49	Sågade och hyvlade trävaror / <i>Manufactured products of wood</i>	131	145	126	169	161	148
50	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	175	276	271	290	239	223
51	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	51	81	59	63	64	62
52	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 181	2 052	1 955	2 228	1 994	2 408

¹ På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. För de olika redovisningsgrupperna finns inte motsvarande jämförelse.

Mer information om tidsseriebrottet kommer finnas i kvalitetsdeklarationen som publiceras 2019-09-13.

Due to changed collection and processing methods, data for 2018 are not comparable with previous years and are estimated at higher levels than before. At the total level, there are indications, based on the development of the gross tonne-kilometer variable, that despite these changes there is an actual increase in transport performance between 2017 and 2018. There is no corresponding comparison for the different sub-groups.

More information about the break in time series will be included in the quality declaration, to be published on September 13, 2019.

Tabell D12: Kombitransporter av gods på järnväg, fördelat på typ av lastenhet

Table D12: Intermodal freight transport by railway, by type of transport unit

Kombitransporter		2013	2014	2015	2016	2017	2018 ¹	Intermodal transport
Transporterad godsmängd (tusen ton)								Tonnes carried (in thousands)
1	Med containrar och växelflak	6 285	6 327	5 880	5 579	5 486	6 229	- of which with containers and swap bodies
2	Med semi-trailers och andra vägfordon	4 123	4 086	4 339	4 162	4 010	4 343	- of which with semi-trailers and other road vehicles
3	Summa	10 408	10 413	10 219	9 741	9 496	10 572	Total
4	- härav exklusive lastbärare	8 052	7 823	7 938	7 482	7 522	8 159	- excluding tare weight of transport units
Transportarbete (miljoner tonkilometer)								Transport performance (million tonne-kilometres)
5	Med containrar och växelflak	2 624	2 679	2 637	2 320	2 439	2 921	- of which with containers and swap bodies
6	Med semi-trailers och andra vägfordon	2 250	2 367	2 626	2 650	2 494	2 858	- of which with semi-trailers and other road vehicles
7	Summa	4 874	5 046	5 263	4 969	4 933	5 779	Total
8	- härav exklusive lastbärare	3 776	3 790	4 143	3 807	3 933	4 496	- excluding tare weight of transport units
Transporterade enheter (tusental)								Units carried (in thousands)
9	Containrar och växelflak, tjugofotsekvivalenter (TEU)	728	730	686	626	657	996	Containers and swap bodies, Twenty-foot Equivalent Units
10	- härav andelen lastade (procent)	60	59	60	62	60	60	- of which loaded (percent)
11	Semi-trailers och andra vägfordon	162	152	165	172	164	210	Semi-trailers and other road vehicles
12	- härav andelen lastade (procent)	86	91	87	85	87	87	- of which loaded (percent)

¹ På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. För de olika redovisningsgrupperna finns inte motsvarande jämförelse.

Mer information om tidsseriebrottet kommer finnas i kvalitetsdeklarationen som publiceras 2019-09-13.

Due to changed collection and processing methods, data for 2018 are not comparable with previous years and are estimated at higher levels than before. At the total level, there are indications, based on the development of the gross tonne-kilometer variable, that despite these changes there is an actual increase in transport performance between 2017 and 2018. There is no corresponding comparison for the different sub-groups.

More information about the break in time series will be included in the quality declaration, to be published on September 13, 2019.

Anm: Med kombitransporter menas här transporter av lastenheter lämpliga för kombitransporter. Here intermodal transport means transport of units suitable for intermodal transport.

Tabell D13: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID
Table D13: Dangerous goods transported according to RID

<i>Transporterad godsmängd / Tonnes carried</i>		2013	2014	2015	2016	2017	2018
<i>(tusen ton) / (thousand tonnes)</i>							
1	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0	-
2	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	792	788	918	956	1 021	1 130
3	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	1 255	1 281	1 254	1 343	1 341	1 210
4	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	3	3	10	6	7	7
5	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	5	3	0	0	0	0
6	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	102	97	117	92	73	68
7	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	555	488	443	453	399	595
8	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	10	13	15	15	16	14
9	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	61	66	72	67	58	53
10	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-	-
11	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	0	0	0	0	0	0
12	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	423	530	544	594	668	700
13	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	3	5	11	24	7	5
14	Totalt / Total	3 209	3 275	3 384	3 550	3 590	3 782
<i>Transportarbete / Transport performance</i>							
<i>(miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)</i>							
15	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0	-
16	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	294	292	326	347	382	437
17	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	335	343	330	344	347	288
18	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	3	2	9	5	7	7
19	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	4	3	0	0	0	0
20	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	72	65	102	64	51	47
21	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	561	542	507	453	325	614
22	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	7	9	10	10	10	9
23	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	36	39	42	39	34	33
24	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-	-
25	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	0	0	0	0	0	0
26	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	208	262	231	295	336	355
27	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	2	5	9	22	5	6
28	Totalt / Total	1 524	1 562	1 565	1 579	1 496	1 795

Tabell D15: Persontransporter – Spårvägar

Table D15: Passenger transport – Trams

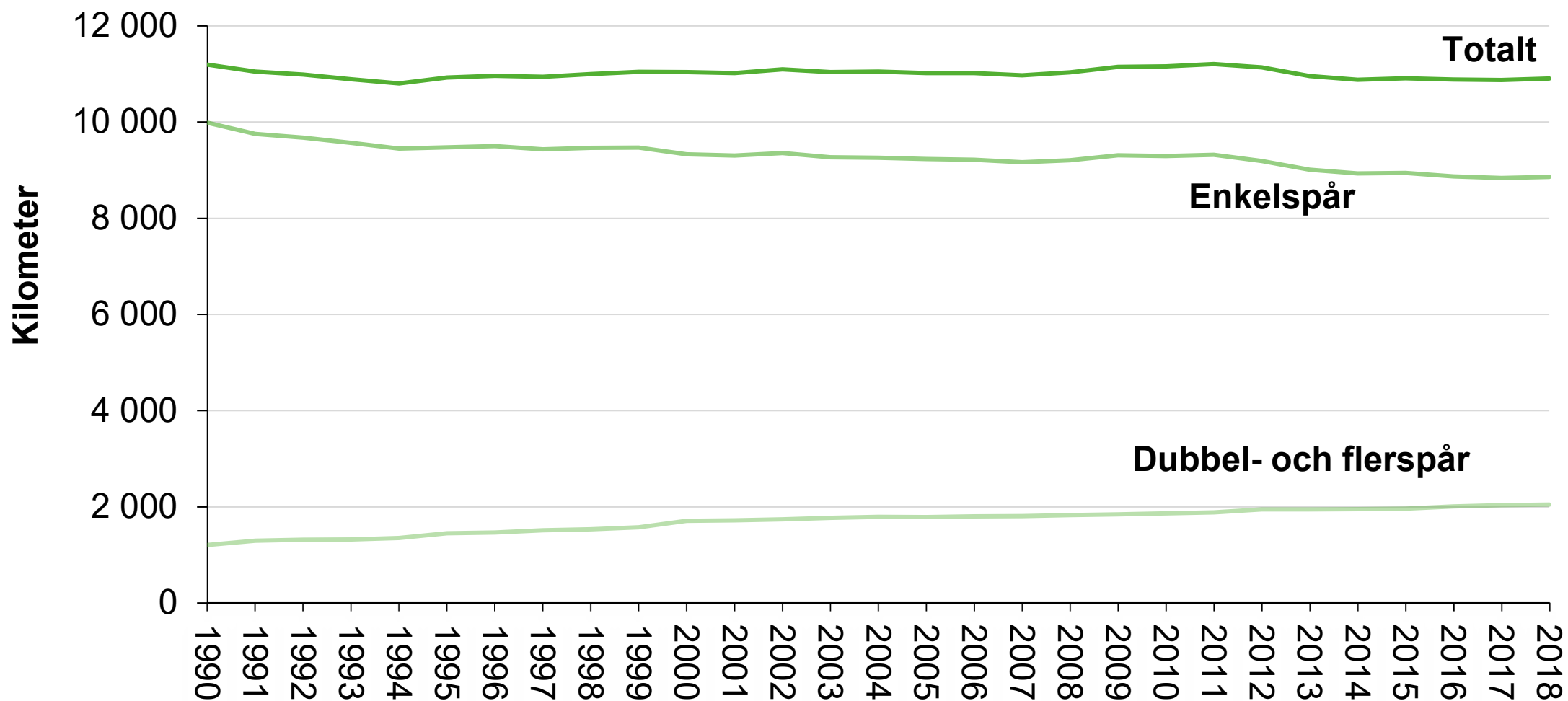
	<i>Resor (miljoner)</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Journeys (millions)</i>
1	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	148	145	147	157	159	176	<i>With regional public transport authorities</i>
	<i>Transportarbete (miljoner personkilometer)</i>							<i>Transport performance (million passenger-kilometres)</i>
2	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	608	595	608	655	668	746	<i>With regional public transport authorities</i>

**Tabell D16: Persontransporter – Tunnelbana**

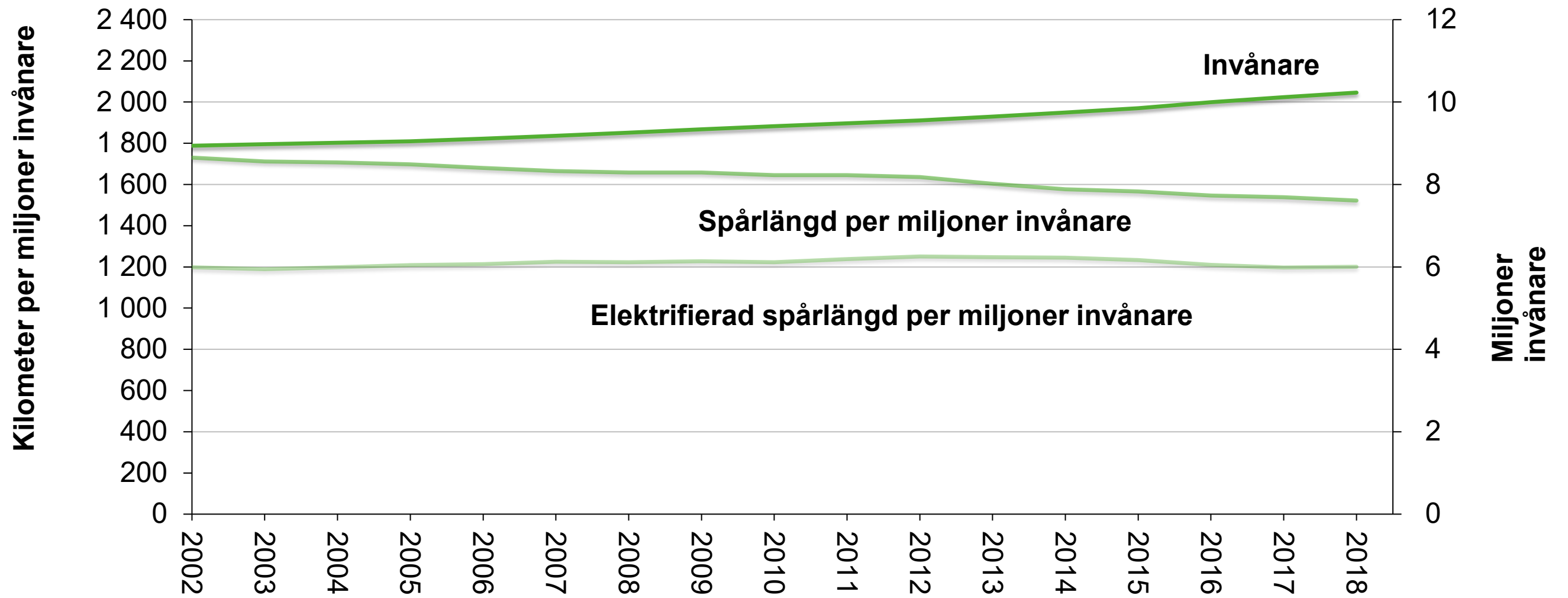
Table D16: Passenger transport – Metro

	<i>Resor (miljoner)</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018	<i>Journeys (millions)</i>
1	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	328	330	338	349	353	355	<i>With regional public transport authorities</i>
	<i>Transportarbete (miljoner personkilometer)</i>							<i>Transport performance (million passenger-kilometres)</i>
2	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	1 841	1 848	1 892	1 953	1 979	1 991	<i>With regional public transport authorities</i>



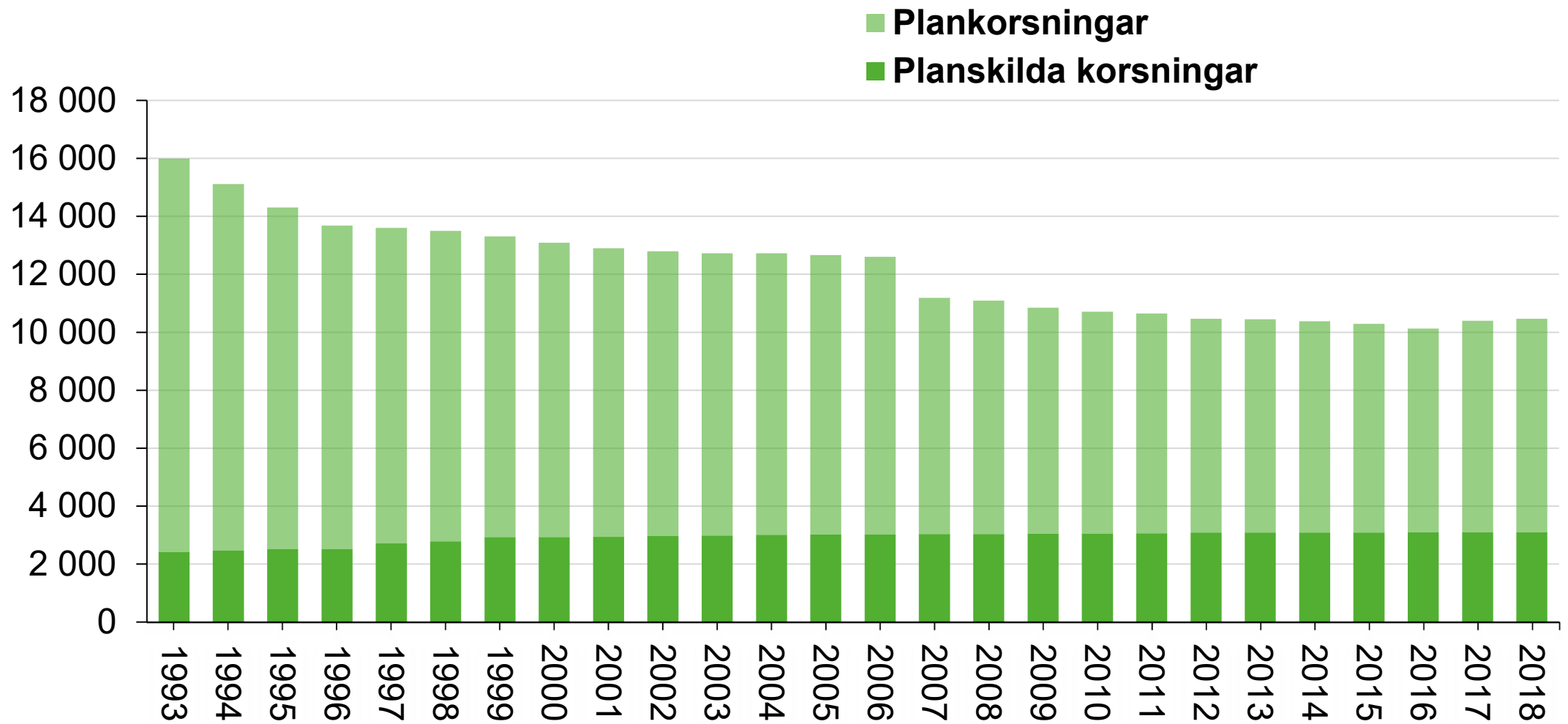


Figur 1.1. Trafikerad banlängd för järnvägar fördelad på antal spår 1990–2018.

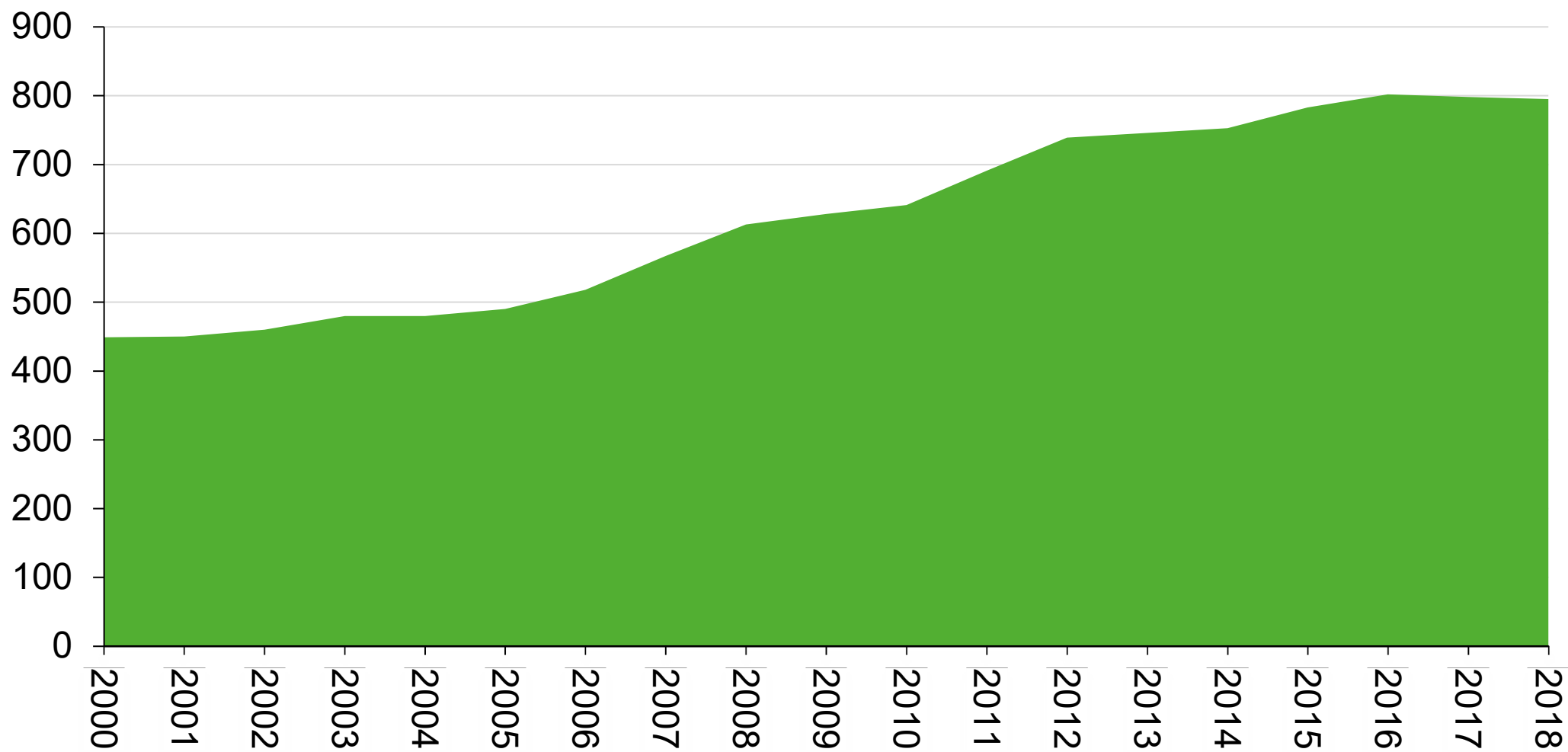


Figur 1.2. Trafikerad spårlängd för järnvägar per miljoner invånare och antal invånare 2002–2018.

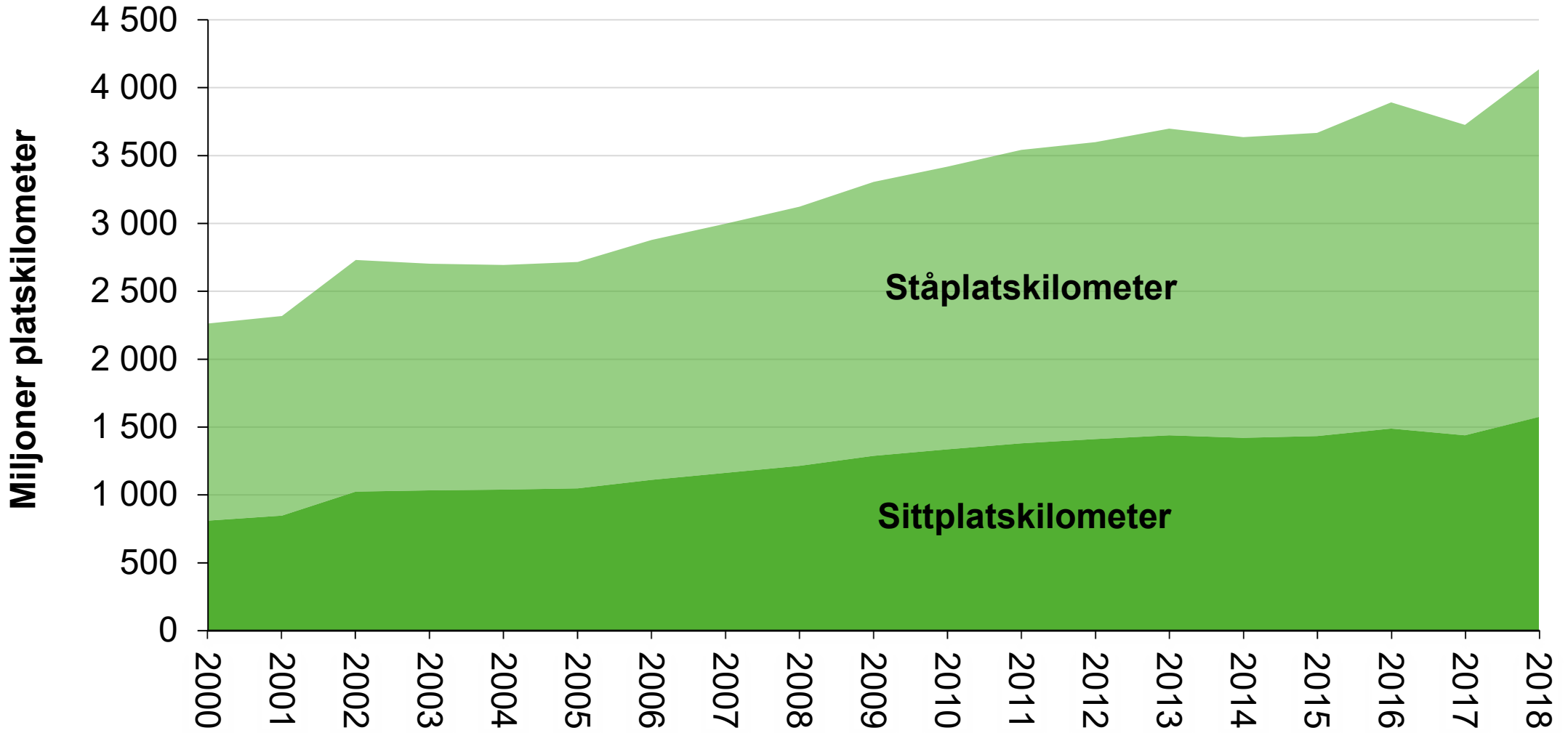
Källa för invånare: SCB:s statistikdatabas avläst 2018-06-04.



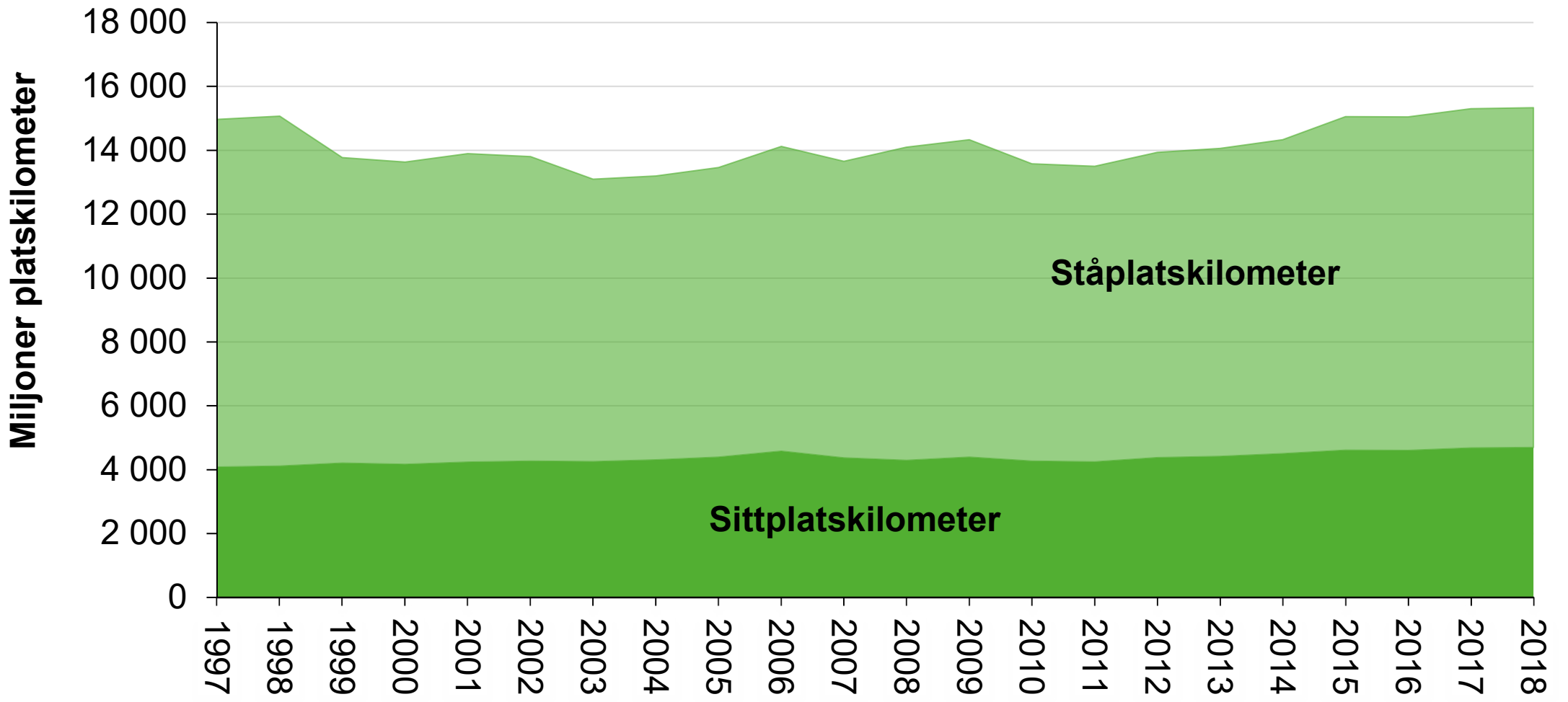
Figur 1.3. Antal järnvägs korsningar 1993–2018.



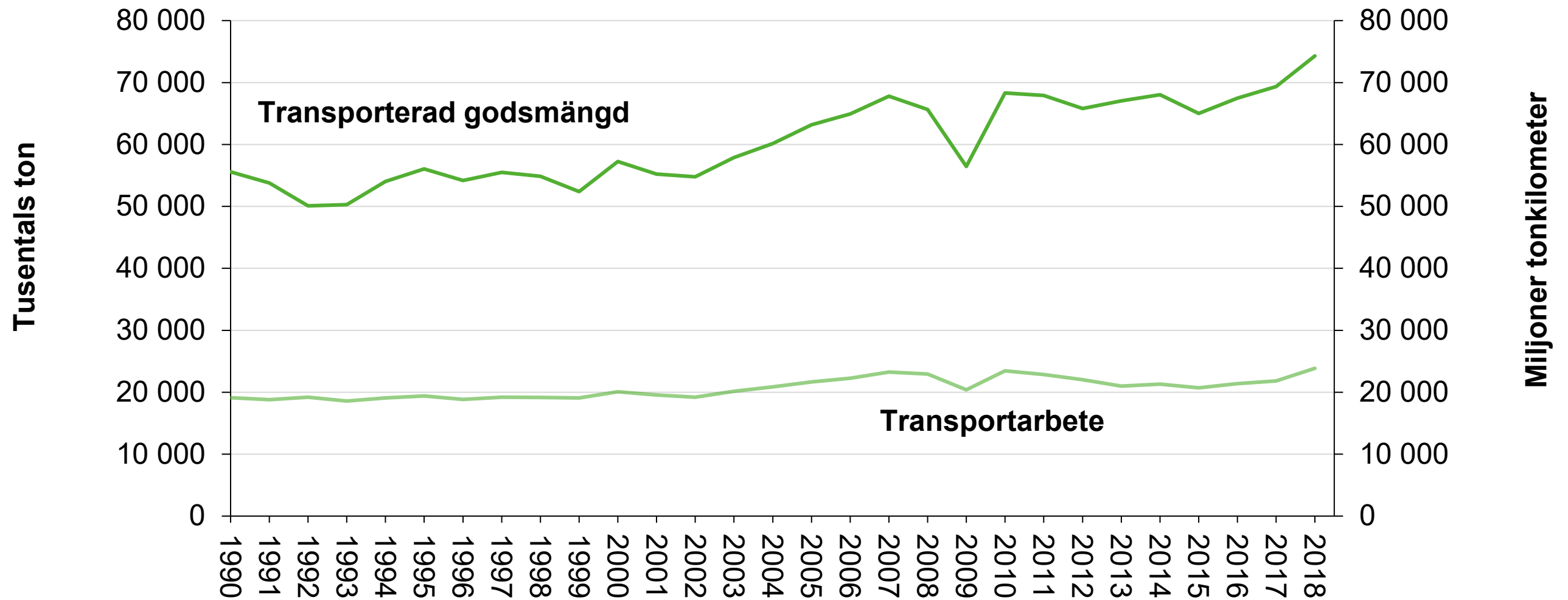
Figur 2.3. Antal transportfordon i spårvägstrafik 2000–2018.



Figur 3.3. Spårvägens persontrafikutbud 2000–2018.



Figur 3.4. Tunnelbanans persontrafikutbud 1997–2018.

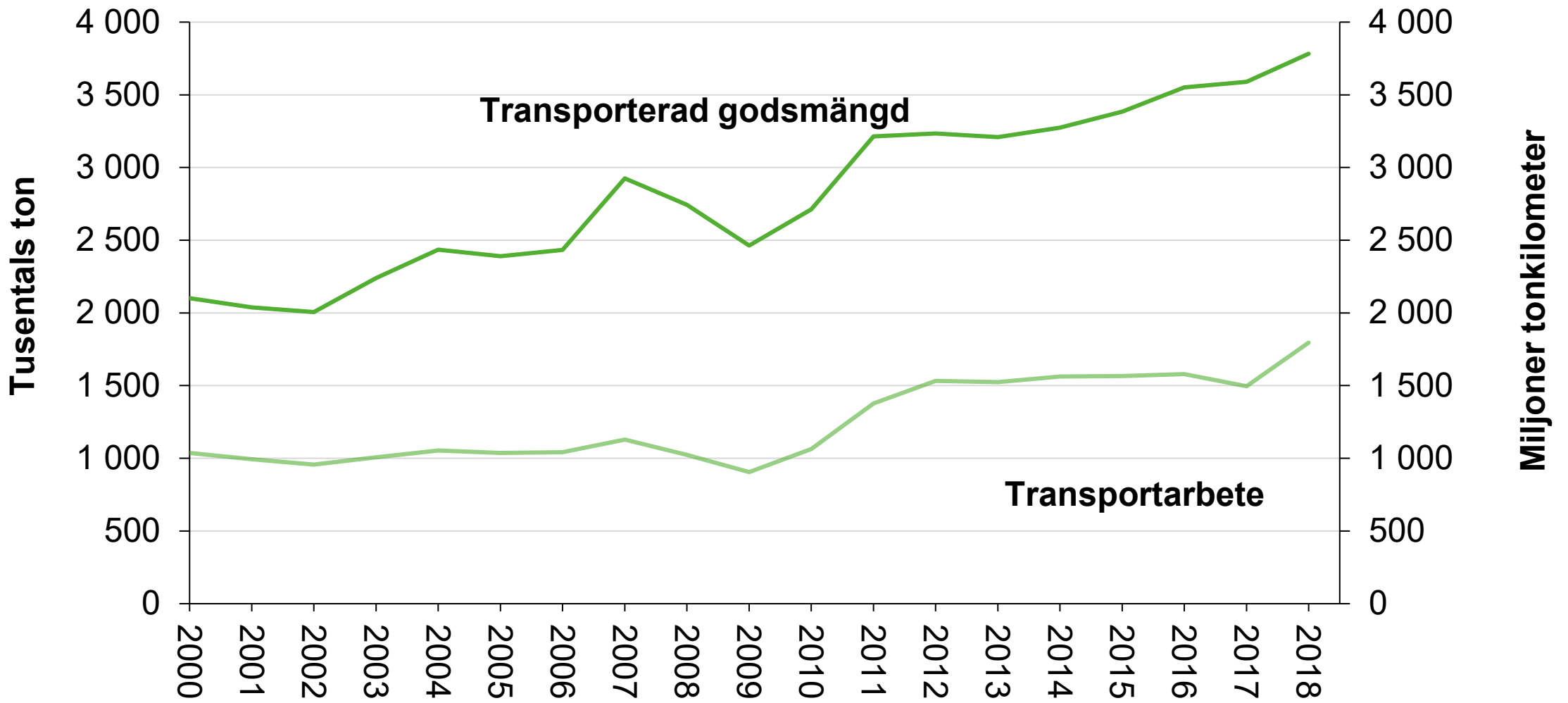


Figur 4.1. Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 1990–2018.

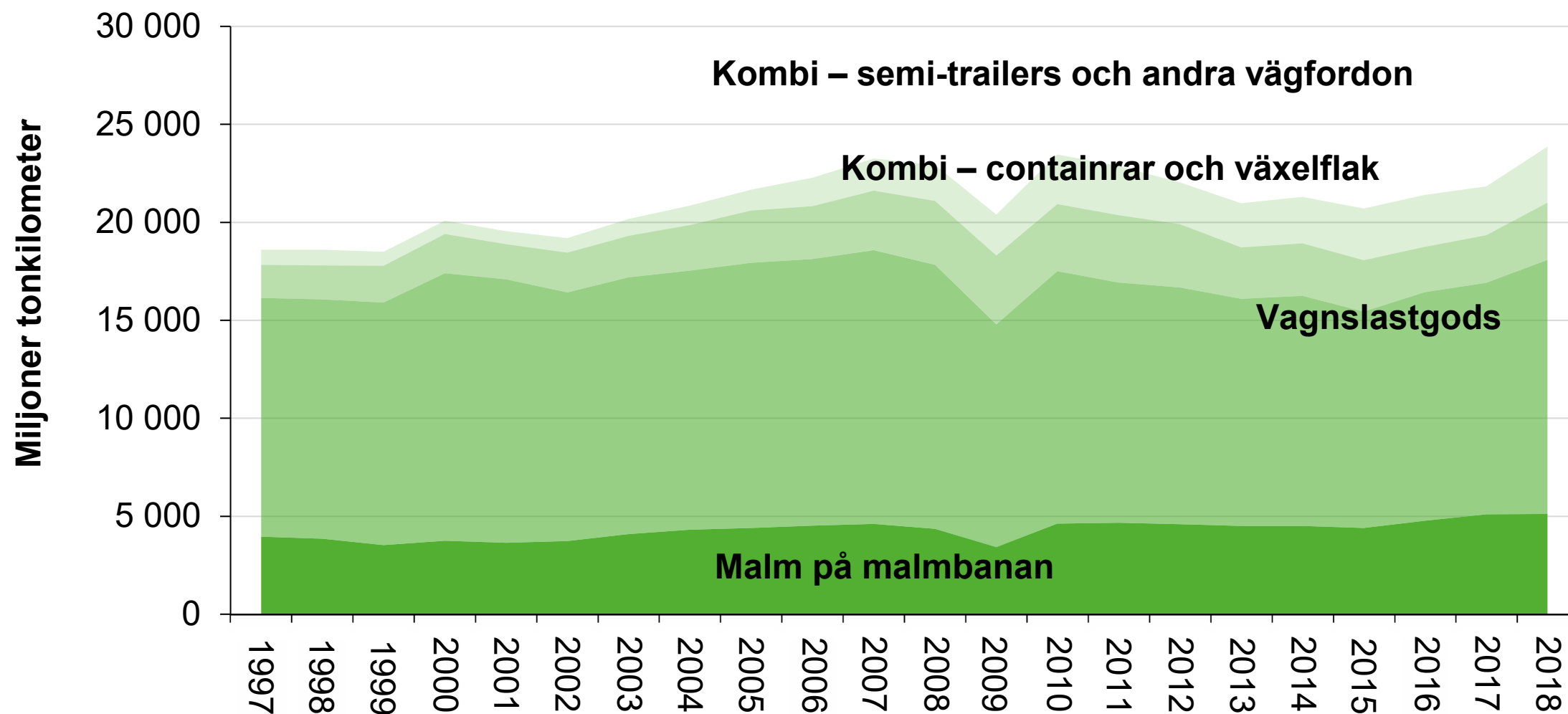
Anm: Före 2009 ingår inte transit från Norge till Norge i statistiken. Detta medför att utrikes transporter före 2009 inte är jämförbar med senare år. Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar.

På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. För de olika redovisningsgrupperna finns inte motsvarande jämförelse.

Mer information om tidsseriebrottet kommer finnas i kvalitetsdeklarationen som publiceras 2019-09-13.



Figur 4.2. Transportarbete för farligt gods i tonkilometer och transporterad mängd farligt gods i ton på järnväg 2000–2018.

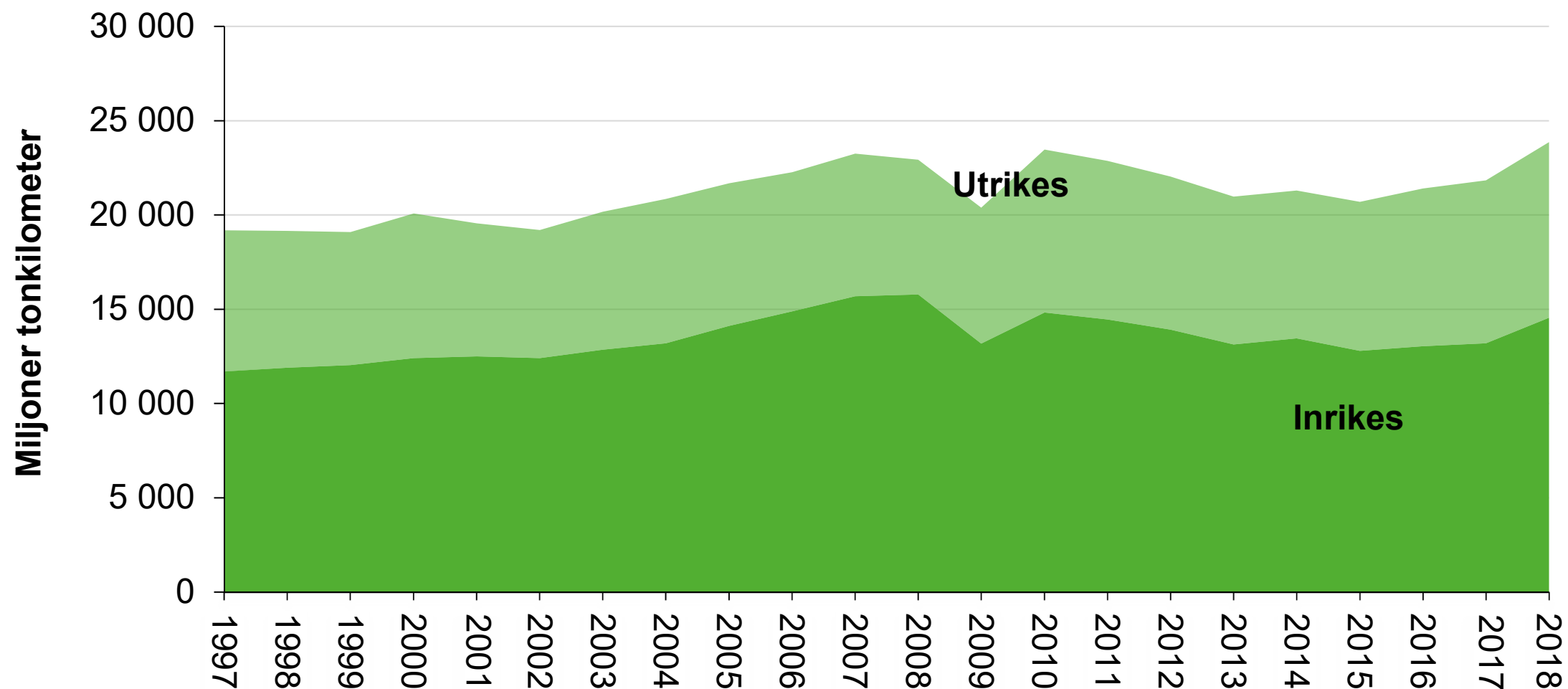


Figur 4.3. Godstransportarbete med järnväg, fördelat på transporttyp 1997–2018.

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.

På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. För de olika redovisningsgrupperna finns inte motsvarande jämförelse.

Mer information om tidsseriebrottet kommer finnas i kvalitetsdeklarationen som publiceras 2019-09-13.

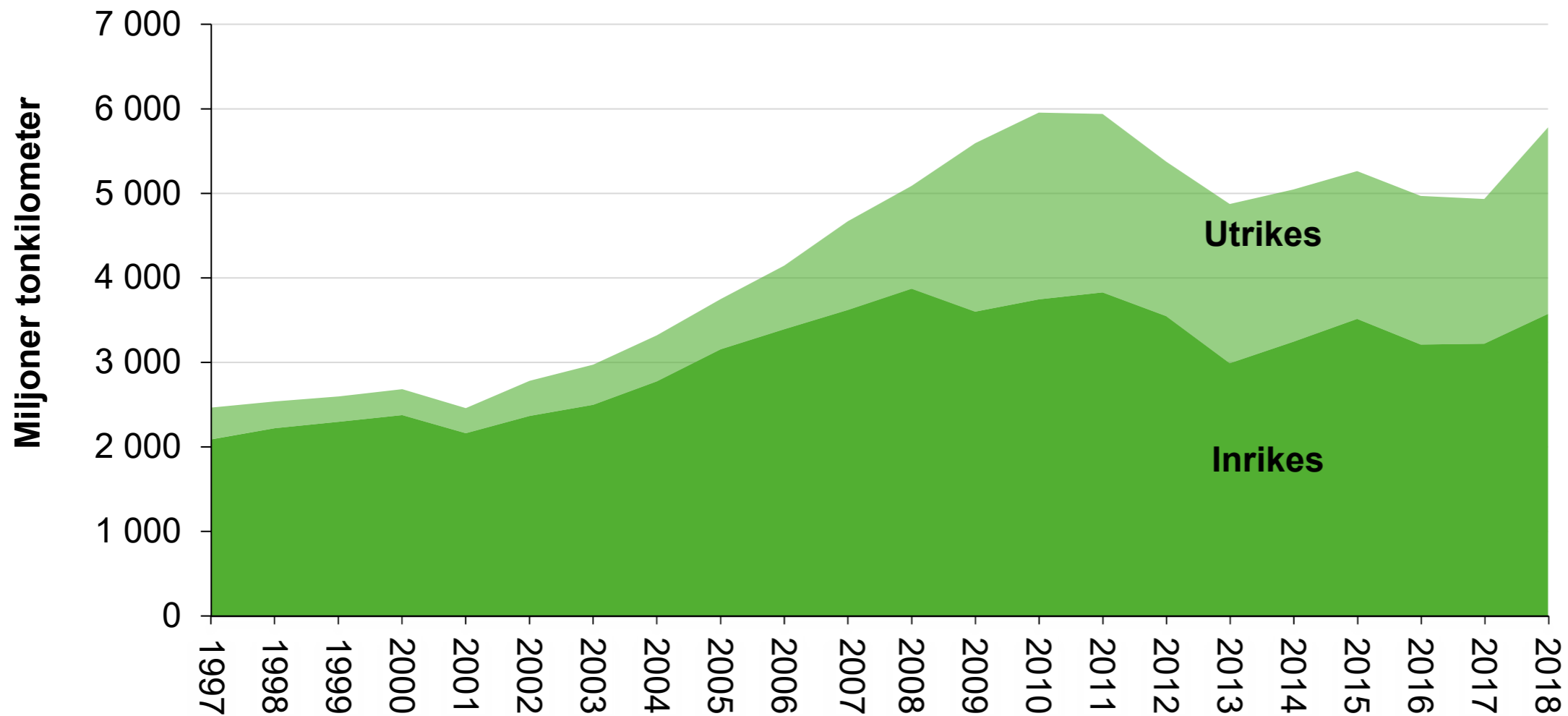


Figur 4.4. Godstransportarbete med järnväg, fördelat på inrikes och utrikes 1997–2018.

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.

På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. För de olika redovisningsgrupperna finns inte motsvarande jämförelse.

Mer information om tidsseriebrottet kommer finnas i kvalitetsdeklarationen som publiceras 2019-09-13.

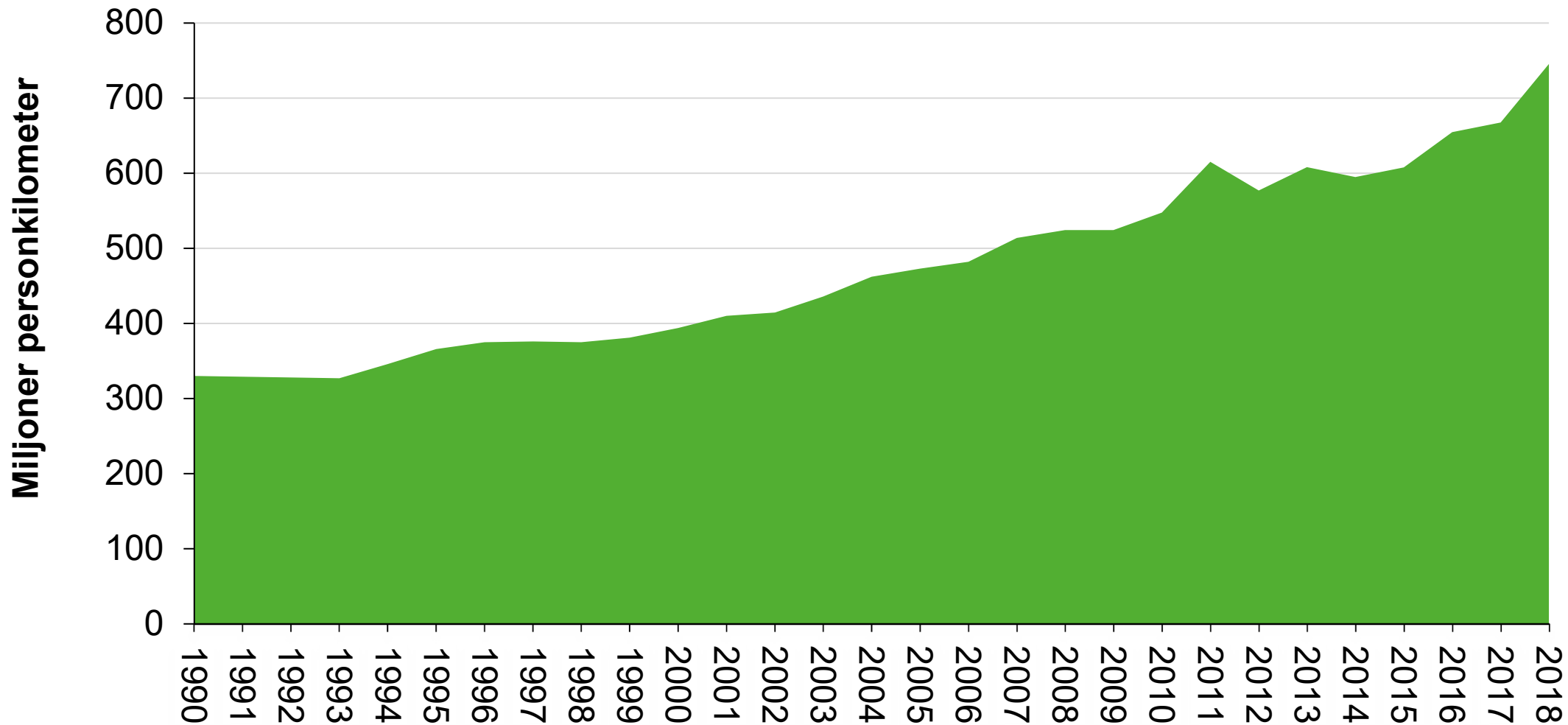


Figur 4.5. Transportarbete för kombitransporter med järnväg, fördelat på inrikes och utrikes 1997–2018.

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.

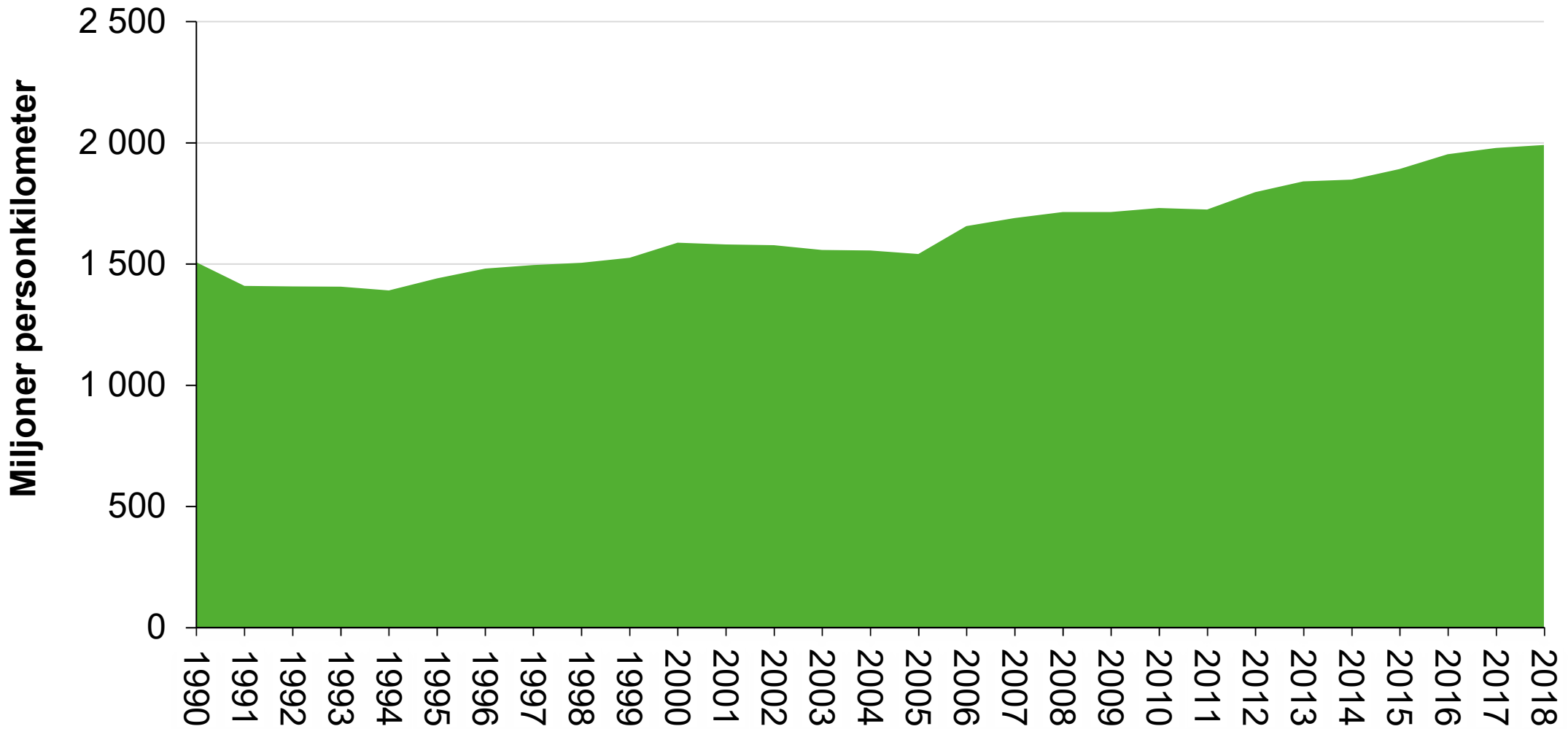
På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. För de olika redovisningsgrupperna finns inte motsvarande jämförelse.

Mer information om tidsseriebrottet kommer finnas i kvalitetsdeklarationen som publiceras 2019-09-13.



Figur 5.4. Persontransportarbete med spårväg 1990–2018.

Anm: På grund av ändrade beräkningsmetoder bland uppgiftslämnarna, är data från 2011 och framåt inte jämförbara med tidigare år.



Figur 5.5. Persontransportarbete med tunnelbana 1990–2018.