



Bantrafik 2012 Statistik
Rail traffic 2012 2013:28

Bantrafik 2012 Statistik
Rail traffic 2012 2013:28

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2013-10-24

Förord

Bantrafiken – vår järnväg, spårväg och tunnelbana – fortsätter att vara ett samtalsämne varhelst vi svenskar kommer till tals, inte minst bland våra politiker. De politiska reformerna fortsätter och snart kommer SJ att få konkurrens av andra tågoperatörer på de mest trafikerade och lönsamma sträckorna.

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

Trafikverket biträder Trafikanalys med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifter från bland annat operatörer och infrastrukturförvaltare. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet. Projektledare för Bantrafik 2012 vid Trafikverket har varit Anders Broberg och vid Trafikanalys Jan Östlund.

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

Östersund och Borlänge, oktober 2013

Trafikanalys

Trafikverket

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Lennart Kallander
Chef Samhälle - Planeringsavdelningen

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	8
1 Infrastruktur, anställda och energianvändning	9
1.1 Viktiga händelser under året	9
1.2 Järnväg	9
Infrastruktur	9
Investeringar och underhåll	12
Anställda	12
1.3 Spårväg och tunnelbana	13
Infrastruktur	13
Investeringar och underhåll	13
Anställda	13
2 Fordon	15
2.1 Järnväg	15
Dragfordon	15
Transportfordon – godstrafik	16
Transportfordon – persontrafik	17
2.2 Spårväg och tunnelbana	17
3 Trafik, anställda och energianvändning	19
3.1 Järnväg	19
Utbud	19
Trafikarbete	19
Anställda	20
Energianvändning	20
3.2 Spårväg och tunnelbana	21
Utbud	21
Trafikarbete	22
Anställda	22
4 Godstransporter	23
4.1 Godsmängd	23
4.2 Transportarbete	24
5 Persontransporter	27

5.1	Järnväg.....	27
5.2	Spårväg och tunnelbana.....	28
6	Tabeller/Tables	31
	Symboler/Explanation of symbols	31
6.1	Tabellförteckning/Table list	32
7	Fakta om statistiken	55
7.1	Statistikens innehåll	55
	Statistiska målstorheter.....	55
	Fullständighet	56
7.2	Statistikens tillförlitlighet.....	56
	Tillförlitlighet totalt	56
	Osäkerhetskällor.....	56
7.3	Statistikens aktualitet	58
	Frekvens.....	58
	Framställningstid.....	58
	Punktlighet.....	58
7.4	Jämförbarhet och sam användbarhet	58
	Jämförbarhet över tiden	58
	Samanvändbarhet med annan statistik	58
7.5	Tillgänglighet och förståelighet	59
	Spridningsformer	59
8	Definitioner.....	61
	A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige.....	61
	B. Infrastruktur	62
	C: Fordon.....	65
	D: Trafik och transporter	68

Sammanfattning

Under 2012 uppgick trafikarbetet till 146 miljoner tågkilometer för resande- och godståg. Det motsvarar en minskning sedan toppnoteringen året före med 1 procent. Jämfört med 2007 hade det sammanlagda trafikarbetet 2012 stigit med 7 procent. Persontrafiken stod för nästan tre fjärdedelar av trafikarbetet, eller 73 procent. Det var bara persontrafiken som ökade under året, med 2 procent, medan godstrafiken minskade med 8 procent.

Den transporterade godsmängden minskade 2012 med 3 procent jämfört med 2011 till 65,8 miljoner ton. Transportarbetet med gods på järnväg minskade med 4 procent till 22,0 miljarder tonkilometer.

Antalet resor med järnväg i Sverige ökade under 2012 till den nya toppnivån 193 miljoner resor, eller med 3 procent jämfört med föregående år. Det var andra året i rad som en ny toppnivå i resandet noterades. I statistiken över antal resor dominerar de regionala resorna. Det var också dessa som ökade mest under 2012, en ökning med 4 procent, från 166 till 173 miljoner regionala resor.

Persontransportarbetet, som mäts i personkilometer, ökade med 4 procent under 2012. Den nya nivån på 11,8 miljarder personkilometer är också en ny toppnotering. Mellan 2007 och 2012 ökade tågens totala persontransportarbete med 15 procent.

Järnvägens banlängd med dubbelspår eller flerspår ökade med 61 kilometer eller 3 procent. Banlängden med det moderna signalsystemet ERTMS steg från 177 till 423 kilometer, en ökning med 139 procent.

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer och slog nytt utbudsrekord för sjunde året i rad. Under 2012 ökade utbudet med 2 procent till 30,6 miljarder platskilometer, och utbudet har ökat med 23 procent sedan 2007. För spårvagnstrafiken ökade utbudet under 2012 med 2 procent. Spårvägstrafiken har utökats under en lång följd av år och sedan 2007 har utbudet ökat med 20 procent. Även för spårvagnarna var utbudet 2012 det högsta som uppmätts. För tunnelbanan ökade utbudet i platskilometer med 3 procent jämfört med 2011 efter små nedgångar de två föregående åren. Utbudet i tunnelbanan har den senaste femårsperioden gått både upp och ned men var 2 procent högre 2012 än 2007.

Under 2012 uppgick antalet resor med spårvagn till 140 miljoner och persontransportarbetet till 573 miljoner personkilometer. Antalet resor med tunnelbanan ökade med 4 procent till 322 miljoner under 2012. De senaste fem åren har antalet resor ökat med 6 procent. Transportarbetet för tunnelbanan ökade också med 4 procent jämfört med föregående år och har också ökat 6 procent jämfört med 2007.

Summary

During 2011, traffic was 146 million train-kilometres for passenger and freight. That was 1 per cent less than the top level of the year before. Compared to 2007 total traffic was 7 percent higher in 2012. Passenger traffic made up almost three quarters of the total traffic. Only passenger traffic grew during the year, with 2 per cent, while goods traffic declined by 8 per cent.

Tonnes carried by rail declined during 2012 with 3 per cent compared to 2011, to 65.8 million tonnes. Transport performance declined with 4 per cent to 22.0 billion tonne-kilometres.

Passengers travelled about 193 million train journeys during the year, which was an increase of 3 per cent. It was the second consecutive year that a new top level was measured. The statistics for the number of journeys is dominated by regional journeys. Those also grew the most during 2012, with 4 per cent from 166 to 173 million regional journeys.

Passenger transport performance, measured in passenger-kilometres, increased by 4 per cent during 2012. The new level 11.8 billion passenger-kilometres was another record level. From 2007 to 2012 total railway passenger transport performance increased by 15 per cent.

The length of railway lines with double track or more increased by 61 kilometres, or 3 per cent. Railway lines with the modern European Rail Traffic Management System increased from 177 to 423 kilometres, an increase by 139 per cent.

For public transport as a whole, supply is measured in seat-kilometres. The supply of railway traffic increased again and hit a new record level for the seventh consecutive year. In 2012 supply increased by 2 per cent to 30.6 billion seat-kilometres, and supply has increased by 23 per cent since 2007. For trams, supply increased during 2012 by 2 per cent. Tram traffic has grown for many years now and since 2007 the supply growth has been 20 per cent. In 2012 even trams had the largest supply ever calculated. For the metro supply in seat-kilometres grew by 3 per cent compared to 2011 after small downturns the two previous years. Metro supply has gone both up and down over the 5 last years, but was 2 percent higher in 2012 than it was in 2007.

In tram traffic, the number of passenger journeys was 140 million and passenger transport performance was 573 million passenger-kilometres. In the metro, the number of passenger journeys increased during 2012 by 4 per cent to 322 million. During the last five years metro travelling increased by 6 per cent for the number of journeys. Metro transport performance also increased by 4 percent in one year and by 6 percent compared to 2007.

1 Infrastruktur, anställda och energianvändning

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

1.1 Viktiga händelser under året

Under 2012 fortsatte de riktigt stora infrastrukturprojekten i Stockholm och Hallandsås. Några andra stora projekt öppnades för trafik under året. Öppningen av Ådalsbanan med bland annat 30 kilometer nybyggt enkelspår var ursprungligen planerad till 2011 men kunde genomföras först under sommaren 2012. Den nya järnvägen förbi Kiruna öppnades för trafik i augusti. Den nya sträckningen krävs för att gruvdriften ska kunna expandera och den gamla järnvägen kommer att rivras upp. Nytt spår 42 kilometer mellan Kalix och Haparanda var en del av upprustningen av järnvägen mellan Boden och Haparanda och öppnades i december. I december öppnades också nytt dubbelspår 20 kilometer mellan Motala och Mjölby. Även den sista etappen av dubbelspåret mellan Göteborg och Trollhättan öppnades för trafik i december 2012.

Det stora arbetet med utbyggnaden av spårvägen Tvärbanan i Stockholm och Solna fortsatte under året.

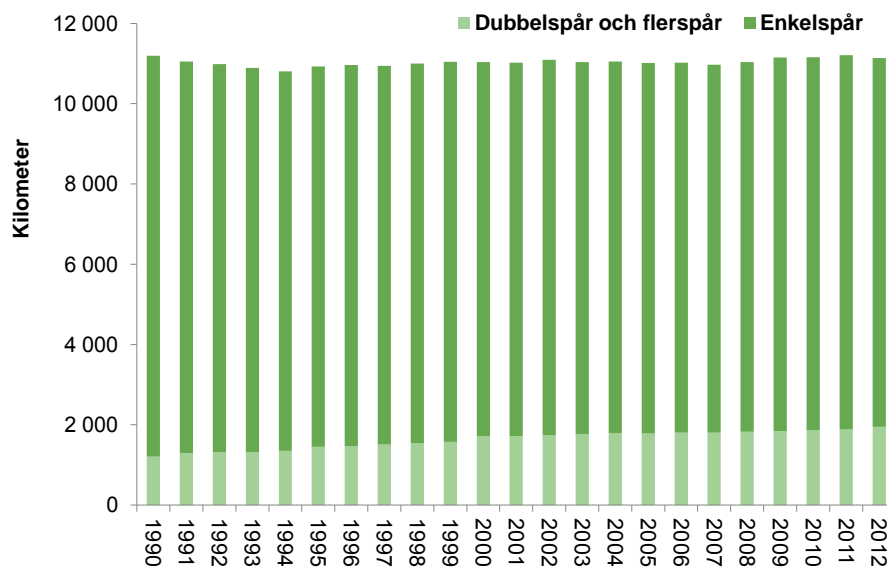
1.2 Järnväg

Infrastruktur

Den mest anmärkningsvärda förändringen av infrastrukturen 2012 gällde banlängden med dubbelspår eller flerspår som ökade med 61 kilometer eller 3 procent. De fem åren mellan 2007 och 2012 ökade banlängden med dubbelspår eller flerspår med 8 procent. Också elektrifieringen av enkelspår fortsatte så att banlängden med elektrifierat enkelspår ökade med 14 kilometer under 2012. Under fem år ökade banlängden med elektrifierade enkelspår med 3 procent.

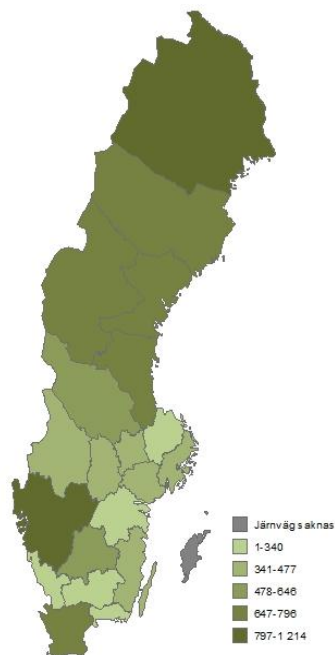
I slutet av 2012 var 68 procent av all enkelspårig bana elektrifierad. Ett år tidigare var den andelen 67 procent och fem år tidigare, 2007, var andelen 66 procent. Hela den dubbelspåriga banlängden är sedan länge elektrifierad.

Banor som togs ur trafik gjorde att den sammanlagda trafikerade banlängden minskade under 2012 med 70 kilometer, eller 1 procent, till 11 136 kilometer. De närmste föregående åren har siffran ökat lite varje år, se Figur 1.1.



Figur 1.1: Trafikerad banlängd för järnvägar fördelad på antal spår 1990–2012.

Tack vare driftsättningen av Ådalsbanan och upprustningen av järnvägen mellan Boden och Haparanda ökade banlängden med det nya moderna signalsystemet ERTMS kraftigt. Banlängden med ERTMS steg från 177 till 423 kilometer, en ökning med 139 procent. Under året minskade banlängden med linje- och fjärrblockering med 90 kilometer, medan banlängden med automatisk tågkontroll (ATC) ökade med 30 kilometer.

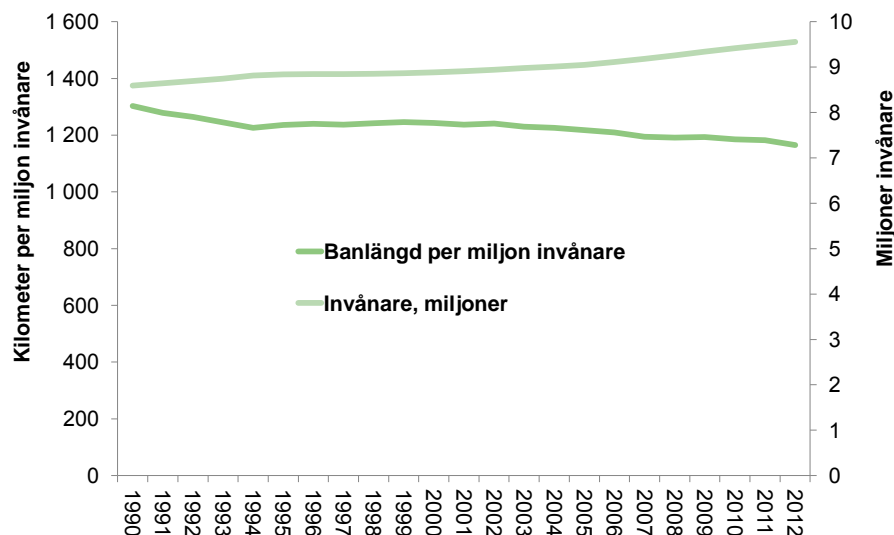


Figur 1.2: Banlängder i kilometer per län över trafikerade spår den 31 december 2012.

Källa: Trafikanalys/Trafikverket.

Som framgår av Figur 1.2 finns järnväg i alla än utom Gotlands län. De till ytan största länen har också relativt mycket järnväg. Utöver det framstår Västra Götalands län och Skåne län som relativt järnvägstäta län.

I Figur 1.3 sätts den trafikerade banlängden i relation till antal invånare i Sverige. Där framgår att banlängden inte byggts ut i takt med befolkningsökningen under den studerade perioden från 1990.

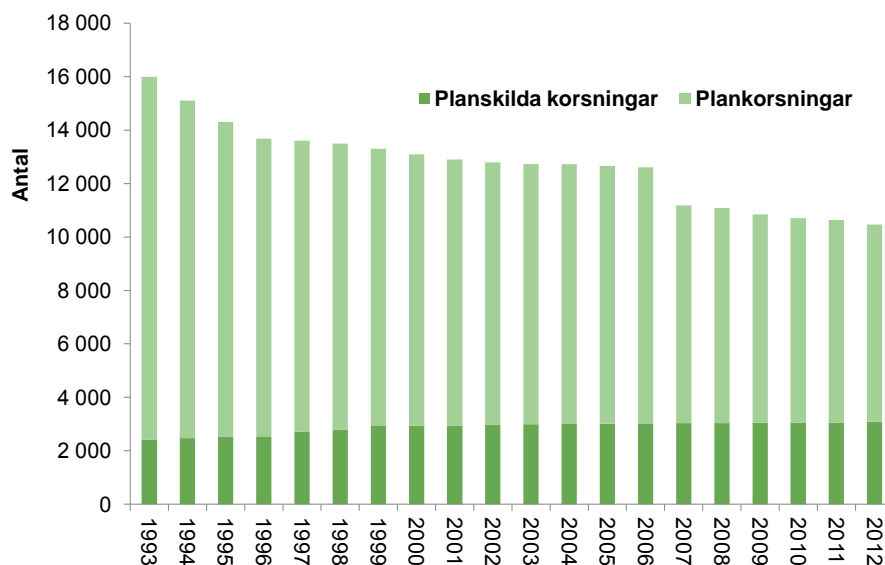


Figur 1.3: Banlängd för järnvägar per miljon invånare 1990–2012.

Källa för invånare: SCB:s statistikdatabas avläst 2013-10-07.

Det långsiktiga arbetet med att bygga för ökad säkerhet vid korsningar fortsatte under 2012. Figur 1.4 visar att antalet korsningar (plankorsningar och planskilda korsningar tillsammans) fortsatte att minska. Totalt minskade antalet med 173, till 10 466.

Antalet plankorsningar minskade under 2012 med 197 till 7 380. Samtidigt tillkom 24 planskilda korsningar. Antalet planskilda korsningar har ökat med 54 stycken eller 2 procent sedan 2007. Många plankorsningar som inte byggs om till planskilda korsningar stängs. Framförallt är det korsningar helt utan skyddsanordningar som stängs, om de inte uppgraderas till plankorsningar med bommar, ljud/ljus eller enkla skydd. Antalet plankorsningar utan skyddsanordningar minskade med 6 procent under 2012. På fem år har deras antal minskat med 21 procent till 2 627.



Figur 1.4: Järnvägs-korsningar 1993–2012.

Investeringar och underhåll

De sammanlagda utgifterna för investeringar, reinvesteringar och underhåll minskade något 2012. Totalt användes 19 miljarder kronor, en minskning med 2 procent. Det var bara investeringarna som minskade, med 1 miljard till 11,6 miljarder kronor. Reinvesteringarna ökade med 22 procent till 2,1 miljarder kronor, från en låg nivå. Under 2011 minskade reinvesteringarna kraftigt – trots den procentuellt sett snabba ökningen var reinvesteringarna ändå mindre 2012 än de var 2010. Underhållskostnaderna ökade 2012 med 5 procent till 5,3 miljarder kronor.

Anställda

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

Personalen för infrastrukturarbeten minskade 2012 med 80 årsarbetskrafter, eller 3 procent, jämfört med föregående år. Av de 2 708 årsarbetskrafter som rapporterats som personal inom infrastrukturen var 2 459 män och 249 kvinnor.

Antalet anställda som arbetar med trafikledning minskade med 17, eller 2 procent. Av de 1 102 årsarbetskrafter som arbetade med trafikledning 2012 var 366 kvinnor, en ökning med 1. Andelen kvinnor inom trafikledningen var därmed oförändrad på 33 procent.

1.3 Spårväg och tunnelbana

Infrastruktur

Spårlängden på spårvägarna förändrades inte under 2012. Den sammanlagda banlängden var 130 kilometer. Sedan 2007 har 8 kilometer nya spår tagits i trafik och banlängden ökade därmed med 4 kilometer dubbelspår. Förändringen av spårlängden mellan 2007 och 2012 var 3 procent.

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

Investeringar och underhåll

Investeringarna i spårvägar låg på en fortsatt hög nivå på nästan 1,3 miljarder kronor. Det var lägre än rekordåret 2010, men tyder på en fortsatt hög aktivitet i byggandet, främst på Tvärbanans Solnagren.

Investeringarna i tunnelbanans infrastruktur uppgick till 497 miljoner kronor 2012, vilket var nästan tre gånger så mycket som 2011. Reinvesteringskostnaderna å andra sidan var mindre än hälften av nivån 2011, nämligen 513 miljoner jämfört med 1,3 miljarder. Under jämförelseåret 2011 moderniserades tunnelbanans gröna linje mellan Gullmarsplan och Hagsätra. Under åren 2008–2012 har underhåll och reinvesteringar i tunnelbanan kostat nästan 8 miljarder.

Anställda

Spårvägarnas personalstyrka för infrastrukturarbeten har haft endast små eller inga förändringar mellan 2003 och 2011. Under 2012 ökade personalen från 21 till 26 årsarbetskrafter, varav 2 var kvinnor. Inom trafikledningen ökade personalen med 1 årsarbetskraft, från 81 till 82, varav 26 procent var kvinnor. Totalt fanns för infrastruktur och trafikledning i genomsnitt 108 årsarbetskrafter under året, varav 23 kvinnor och 85 män.

Inom tunnelbanan är data över personal för banarbeten inte jämförbar med tidigare år. Personalstyrkan 2012 var 3 kvinnor och 27 män, uttryckt i årsarbetskrafter. Personalstyrkan för trafikledning bestod i medeltal av 85 årsarbetskrafter, varav 22 kvinnor och 63 män. Totalt för banarbeten och trafikledning var personalen 115 årsarbetskrafter, varav 25 kvinnor och 90 män.

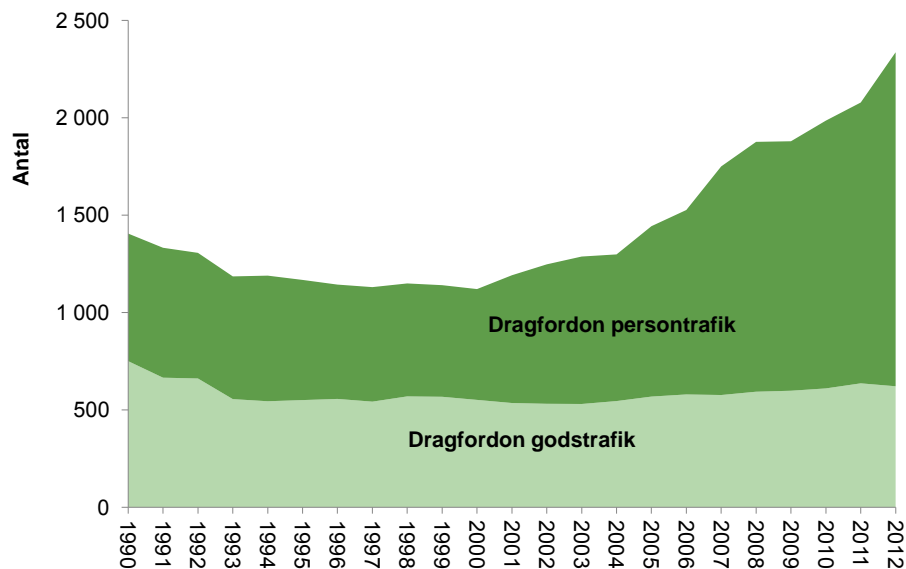
2 Fordon

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

2.1 Järnväg

Dragfordon

Antalet dragfordon i järnvägstrafik ökade med 258 till 2 336 under 2012, vilket motsvarar 12 procent. Sedan 2007 har antalet ökat med 33 procent. På passagerarsidan pågår sedan länge ett tekniskifte, där äldre lok och lokdragna vagnar ersätts av nya motorvagnssätt med dragkapacitet i sittvagnarna. Antalet dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt ökade under 2012 med 21 procent till 1 611 och har ökat med 52 procent på fem år. Antalet lok för persontrafik minskade 2012 med 2 procent till 103, samtidigt som antalet lok för godstrafik också minskade med 2 procent till 572. Se även Figur 2.1.



Figur 2.1: Dragfordon i person- och godstrafik på järnväg 1990–2012.

Fördelningen av dragfordonen på energikälla rör sig ganska långsamt. Antalet ellok minskade under 2012 för första gången på fem år, med 3 procent till 456. Dieselloken minskade också, men bara med 1 procent. Det gjorde att elloken andel var 68 procent. Fem år tidigare var andelen 67 procent. Bland motorvagnarna och motorvagnssätten ökade antalet eldrivna dragfordon 2012 från 1 240 till 1 521, medan antalet dieseldrivna dragfordon minskade från 96 till 90.

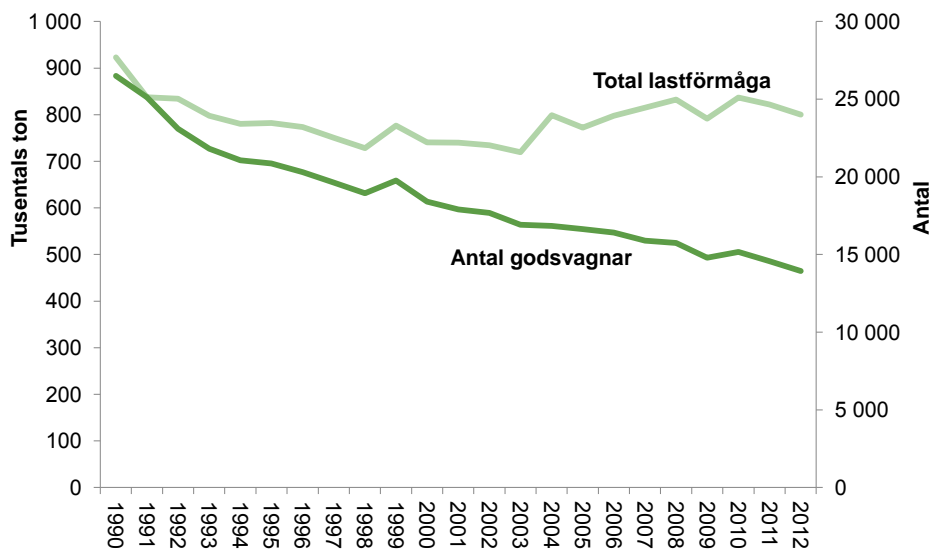
Det gjorde att andelen med eldrift var 94 procent 2012. Fem år tidigare, 2007, var motsvarande andel 92 procent.

Transportfordon – godstrafik

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

Tågoperatörernas vagnar minskade 2012 i antal från 7 334 till 6 694, vilket motsvarar 9 procents nedgång. Vagnarnas lastförmåga minskade med 5 procent, vilket tyder på att det var mest relativt små vagnar som togs ur trafik. Alla vagn typerna i statistiken minskade i antal 2012, bortsett från postvagnar och övriga vagnar. Störst var nedgången bland de slutna vagnarna, som minskade med 23 procent. På fem år har antalet slutna vagnar hos operatörerna minskat från 2 485 till 1 190, eller med 52 procent. Många äldre slutna vagnar har ersatts av moderna vagnar som inte tågoperatörerna själva äger.

Jämfört med 2007 har alla vagn typer utom postvagnar och övriga vagnar minskat bland vagnar ägda av operatörerna. Antalet postvagnar ökade till 134 år 2008 men har sedan minskat till 111, vilket är 3 vagnar fler än vad som fanns 2007. Kategorin övriga vagnar har ökat med 14 procent under de fem åren.



Figur 2.2: Godsvagnar och total lastförmåga 1990–2012.

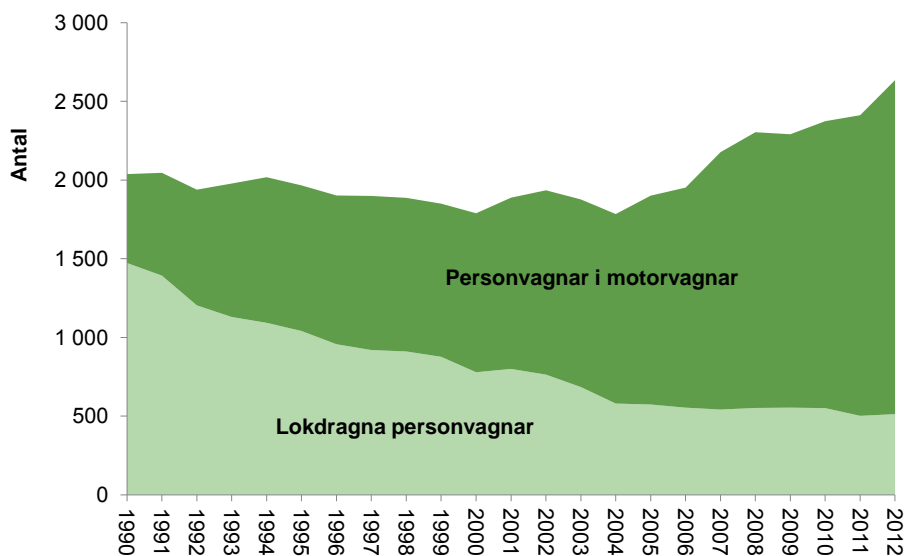
Anm: För 2011 och 2012 osäkra uppgifter.

Transportfordon – persontrafik

Det totala antalet persontrafikfordon ökade under 2012 med 9 procent till 2 635. Det var stora skillnader i utvecklingen mellan olika kategorier. De lokdragna vagnarna ökade med 2 procent. Enligt statistiken togs många restaurangvagnar ur trafik under året, 41 procent. Det är oklart om det är en permanent avställning eller om de var ur trafik just vid mätningen för statistiken, som avser förhållandena den 31 december. Här handlar det om ett litet antal vagnar, så det slår inte igenom i det totala antalet. Antalet restaurangvagnar har tidigare varit relativt stabilt i många år. Vagnar med sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt ökade med 11 procent till 2 122. Av dessa hade 529 snabbtågskapacitet, en ökning med 2 procent.

Under fem år har antalet personvagnar totalt ökat med 21 procent. De lokdragna vagnarna har minskat och vagnar i motorvagnar och motorvagnssätt har ökat snabbt, se Figur 2.3.

Antalet sittplatser ökade med 16 procent 2012. Den relativt snabbaste ökningen var i motorvagnar och motorvagnssätt som ökade med 17 procent. Sovplatserna ökade med 4 procent 2012.



Figur 2.3: Transportfordon i persontrafik 1990–2012.

2.2 Spårväg och tunnelbana

Inom spårvägarna utökades antalet fordon under 2012. Det tillkom 32 dragfordon vilket var en ökning med 6 procent till 554. Det tillkom samtidigt 48 transportfordon, eller 7 procent tillkommande av totalt 727.

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

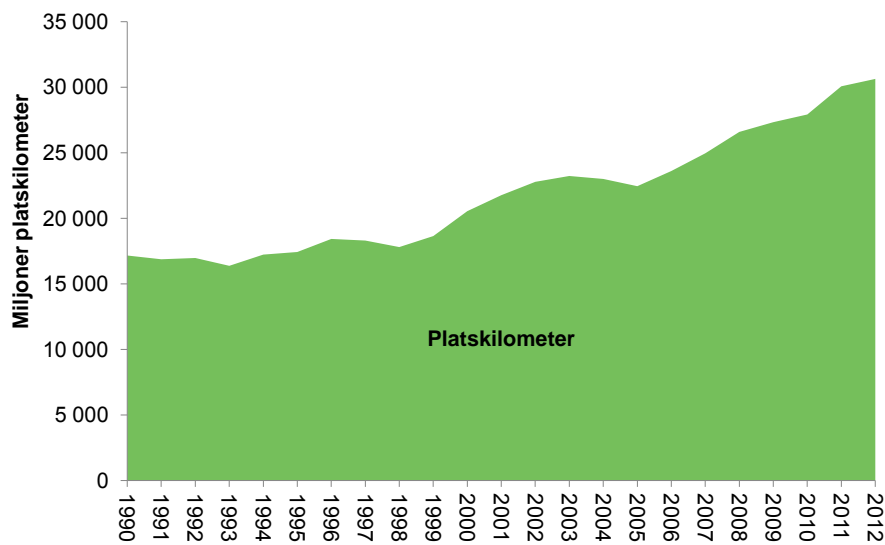
3 Trafik, anställda och energianvändning

Här finns uppgifter om trafiken eller utbudet, samt användningen av personal och energi för trafik och transporter (personal och energi för infrastruktur och trafikledning behandlas i avsnitt 1). Uppgifterna kommer främst från tabell D1–D9 i tabellbilagan, men även från tabell A1.

3.1 Järnväg

Utbud

Inom kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. För järnvägstrafiken ingår sitt-, ligg- och sovplatser i begreppet platskilometer, men inte ståplatser. Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer och slog nytt utbudsrekord för sjunde året i rad. Under 2012 ökade utbudet med 2 procent till 30,6 miljarder platskilometer, och utbudet har ökat med 23 procent sedan 2007. Under perioden 1990–2012 har utbudet ökat med 79 procent, se Figur 3.1.



Figur 3.1: Järnvägens persontrafikutbud 1990–2012.

Trafikarbete

Under 2012 uppgick trafikarbetet till 146 miljoner tågkilometer för resande- och godståg. Det var minskning sedan toppnoteringen året före med 1 procent. Persontrafiken stod för nästan tre fjärdedelar av trafikarbetet, eller 73 procent.

Det var bara persontrafiken som ökade under året, med 2 procent. Godstrafiken minskade med 8 procent.

Jämfört med 2007 hade det sammanlagda trafikarbetet 2012 stigit med 7 procent.

Anställda

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

Under 2012 sysselsattes 8 076 årsarbetskrafter med persontrafik, varav 3 386 kvinnor och 4 690 män. Det var en sammanlagd ökning med 1 procent sedan föregående år och en ökning med 27 procent sedan 2007.

Inom godstrafiken var 2 688 årsarbetskrafter i tjänst 2012, varav 277 kvinnor och 2 391 män vilket är en minskning med 4 procent jämfört med föregående år. Sedan 2007 har personalen minskat med 7 procent.

Totalt utfördes 10 744 årsarbetskrafter inom person- och godstrafik år 2012, vilket var 30 årsarbetskrafter mindre än året före och den näst högsta siffran sedan år 2000, vilket är så länge som den här variabeln är jämförbar. Sedan 2007 har personalen för person- och godstrafik tillsammans ökat med 16 procent. Under samma period ökade trafikarbetet med 7 procent.

Andelen kvinnor av alla som arbetade med järnvägstrafik var 34 procent 2012. Så hög har andelen inte varit tidigare under den studerade perioden.

Energianvändning

Dieselanvändningen för järnvägstrafik minskade för fjärde året i rad, denna gång med 2 procent. Både persontrafiken och godstrafiken bidrog till minskningen. Dieselanvändningen har trendmässigt minskat under en lång tid, sedan 2007 med 11 procent och sedan 2000 med 22 procent.

Användningen av el minskade med 3 procent jämfört med 2011. Godstrafiken stod för hela minskningen, med en sänkning av elanvändningen med 11 procent. För persontrafiken ökade användningen med 3 procent.

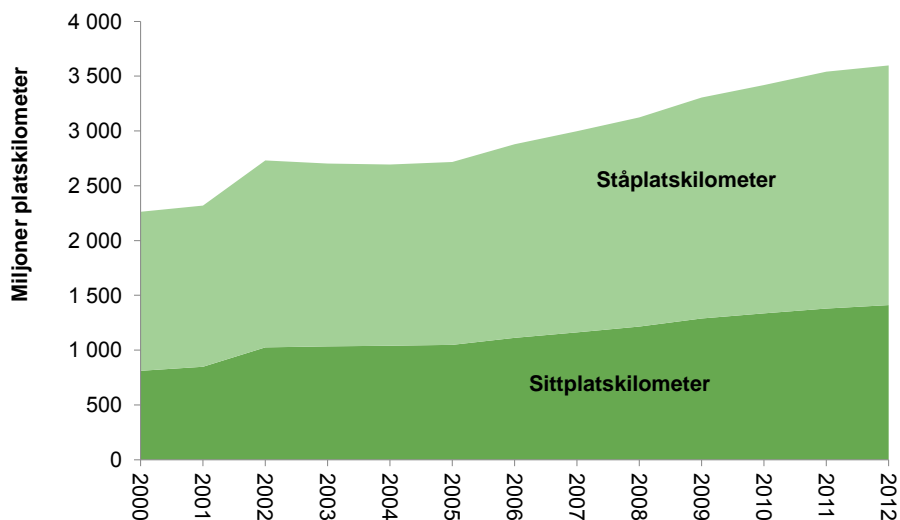
Proportionerna mellan el- och dieselanvändningen kan mätas i procent via variabeln bruttotonkilometer, som mäter sträckan gånger vikten på vagnar och gods och finns redovisad i tabell D1 med fördelning över typ av energi. Under 2012 användes eldrift till 98 procent inom persontrafiken och till 96 procent inom godstrafiken, vilket är en något högre andel eldrift än under de föregående fem åren.

3.2 Spårväg och tunnelbana

Utbud

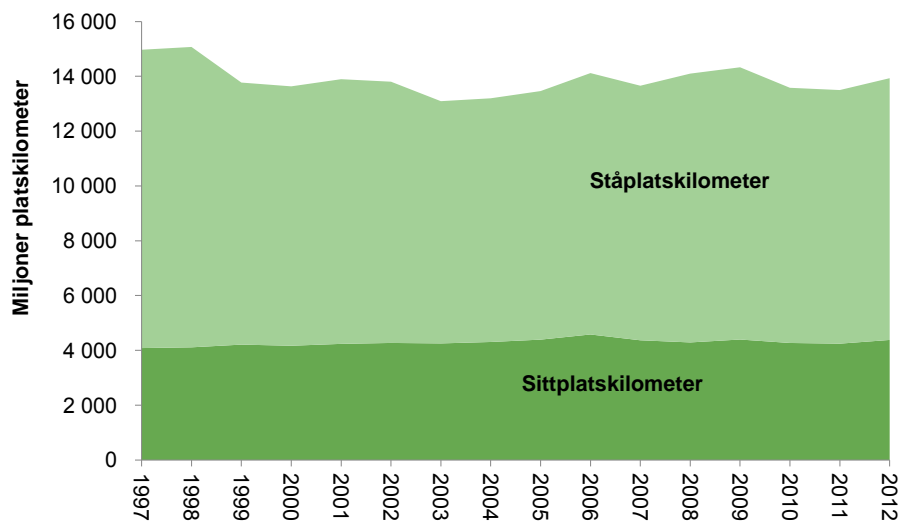
För spårvagn och tunnelbana räknas utbudet i stå- och sittplatskilometer. För spårvagnstrafiken ökade utbudet under 2012 med 2 procent. Spårvägstrafiken har utökats under en lång följd av år, sedan 2007 har utbudet ökat med 20 procent, se Figur 3.2.

Antalet sittplatskilometer har ökat något mer procentuellt än vad antalet ståplatskilometer gjort. Antalet sittplatskilometer ökade med 21 procent mellan 2007 och 2012, medan motsvarande siffra för ståplatskilometer är 19 procent. Det var alltså något större andel sittplatser i vagnarna 2012 än 2007.



Figur 3.2: Spårvägens persontrafikutbud 2000–2012.

För tunnelbanan ökade utbudet i platskilometer med 3 procent jämfört med 2011, efter små nedgångar de två föregående åren. Utbudet i tunnelbanan har den senaste femårsperioden gått både upp och ned men var 2 procent högre 2012 än 2007, se Figur 3.3. Antalet ståplatskilometer och sittplatskilometer ökade ungefär lika mycket i procent under 2012, men de senaste fem åren har utbudet av ståplatser ökat snabbare än sittplatser.



Figur 3.3: Tunnelbanans persontrafikutbud 1997–2012.

Trafikarbete

Inom spårvägen ökade trafikarbetet mätt i tågkilometer med 2 procent under 2012, i jämförelse med 2011, till 17,3 miljoner tågkilometer. Ökningen under fem år var 20 procent.

Trafikarbete i tunnelbanan har gått upp och ner de senaste åren. Det ökade med 2 procent 2012 och var 1 procent högre 2012 än det var 2007.

Anställda

Trafikpersonalen för spårväg, inklusive personal för administration, ökade 2012 med 1 procent eller 20 årsarbetskrafter till 1 407 årsarbetskrafter. Av dessa var 368 kvinnor och 1 039 män. Andelen kvinnor var 26 procent, oförändrat jämfört med året före. Personalstyrkan har ökat med 27 procent sedan 2007, vilket kan jämföras med utbudet som ökade med 20 procent mätt i platskilometer.

Trafikpersonalen för tunnelbanan, inklusive administration, minskade med 31 årsarbetskrafter eller 1 procent till 2 541 årsarbetskrafter. Av dessa var 762 kvinnor och 1 779 män. Andelen kvinnor var 30 procent. Jämfört med 2007 var personalstyrkan 5 procent större under 2012. Utbudet av platskilometer i tunnelbanan ökade med 2 procent under de fem åren.

4 Godstransporter

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

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

En del av godstransporterna utgörs av systemtåg, som regelmässigt går mellan bestämda platser och där hela tågets transportkapacitet utnyttjas av en och samma transportkörare. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgods och kombigods.

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

4.1 Godsmängd

Den sammanlagda transporterade godsmängden minskade 2012 med 3 procent jämfört med 2011 till 65,8 miljoner ton, se Figur 4.1.

Procentuellt snabbast var nedgången i utrikes vagnslastgods, som minskade 13 procent jämfört med året före.

Malm på malmbanan, som stod för över 44 procent av godsmängden under 2012, minskade med 1 procent till 29,1 miljoner ton. Godsmängden på malmbanan till Narvik ökade med 6 procent till en ny toppnotering på 18,9 miljoner ton. Den sammanlagda nedgången för malmbanan hängde ihop med att godsmängden i trafiken till Luleå minskade med 13 procent. Mellan åren 2007 och 2012 minskade malmtransporterna till Luleå med 26 procent, medan malmtransporterna till Narvik ökade med 16 procent under samma period.

Utvecklingen av kombigodset vände den positiva utvecklingen från tidigare år och mängden minskade med 4 procent, jämfört med toppnoteringen från 2011. Det var ungefär samma storlek i nedgången som i den totala godsmängden. Det inrikes kombigodset minskade snabbare än det utrikes.

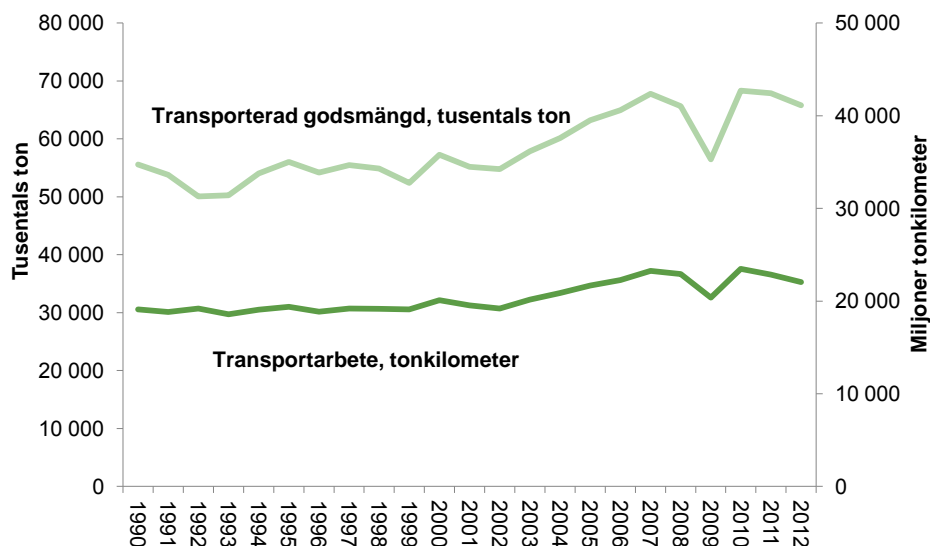
Godsmängden i utlandstrafik ökade med 1 procent jämfört med 2011. I inlands- trafiken minskade godsmängden med 6 procent. Av godsmängden återfanns 44 procent i utlandstrafiken och 56 procent i inlandstrafiken.

Godsmängden transporterad med systemtåg, exklusive malm på malmbanan, minskade återigen, detta år med 3 procent.

Den största varugruppen var 2012 återigen malm och andra produkter från utvinning, med 45 procent av godsvikten. Näst störst var fortfarande varugruppen produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, vilken utgjorde 13 procent av godsmängden. Varugruppen trä samt varor av trä och kork, massa, papper och pappersvaror var fortfarande den tredje största varugruppen med 10 procent.

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

Under 2012 var 5 procent av den transporterade godsmängden farligt gods, vilket var i nivå med året före.



Figur 4.1: Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 1990–2012.

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

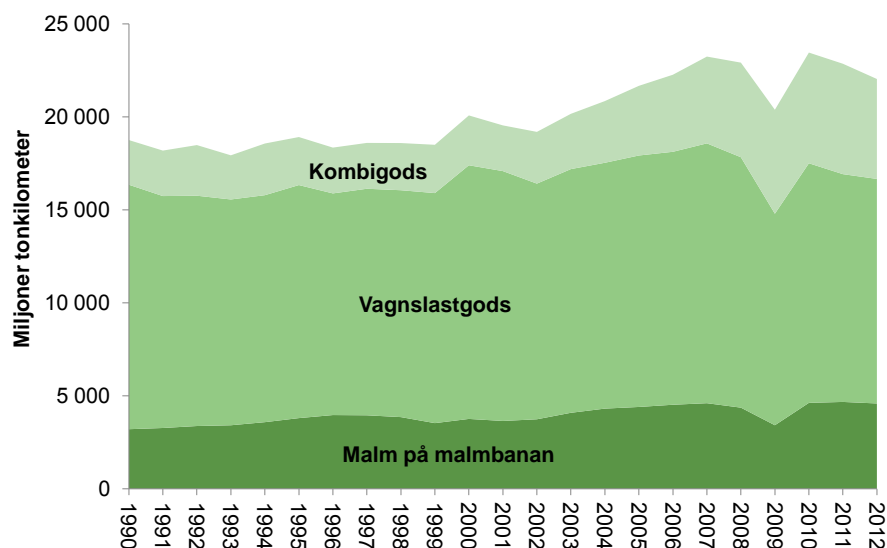
4.2 Transportarbete

Transportarbetet med gods på järnväg minskade med 4 procent till 22,0 miljarder tonkilometer under 2012, se Figur 4.1.

Det var utrikes kombigods som hade den största procentuella minskningen av de redovisade kategorierna. Där minskade transportarbetet med 13 procent.

Transportarbetet för vagnslastgods minskade under 2012 med 1 procent medan malm på malmbanan minskade transportarbetet med 2 procent.

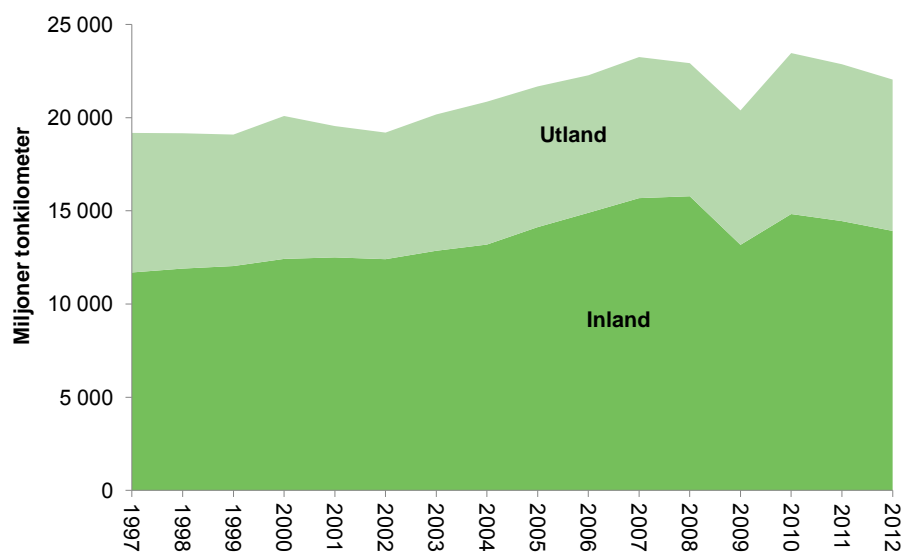
Kombigodset stod 2012 för 24 procent av det samlade transportarbetet. Vagns-
lastgodset var alltså den största kategorin, och malm på malmbanan den
minsta, se Figur 4.2.



Figur 4.2: Godstransportarbete med järnväg, fördelat på transporttyp 1990–2012.

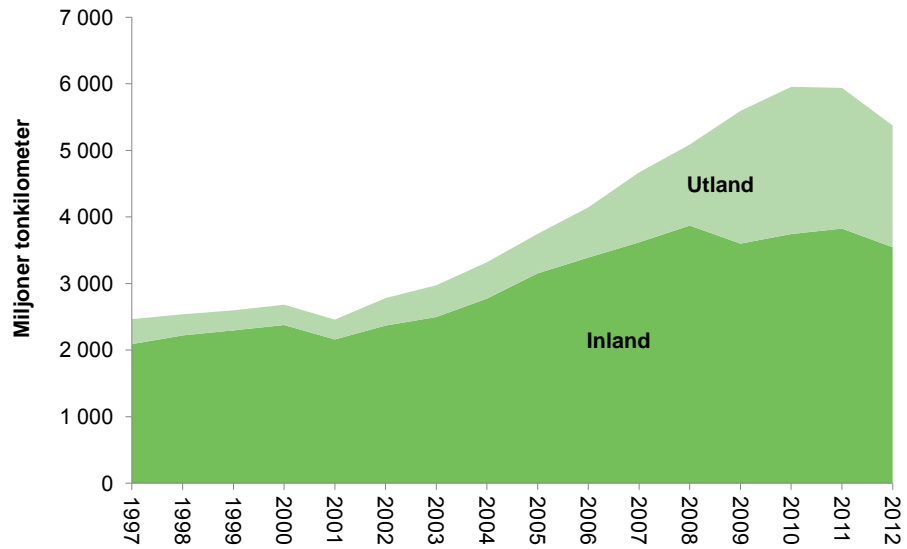
Anm: Före 2009 ingår inte transit från Norge till Norge i statistiken. Detta medför att utrikes transportarbete före 2009 inte är jämförbart med senare år.

Det sammanlagda transportarbetet för gods transporterat inom landet minskade
med 4 procent jämfört med föregående år, vilket även gällde för godstransport-
arbetet till och från utlandet, se Figur 4.3.



Figur 4.3 Godstransportarbete med järnväg, fördelat på inland och utland 1997–2012.

Transporterna av kombigods till och från utlandet minskade 2012 med 13 procent mätt i tonkilometer. Transporterna med inrikes kombigods minskade långsammare, så den sammanlagda nedgången för transportarbetet med kombigod stannade på 11 procent, se Figur 4.4.



Figur 4.4: Transportarbete för kombitransporter med järnväg, fördelat på inland och utland 1997–2012.

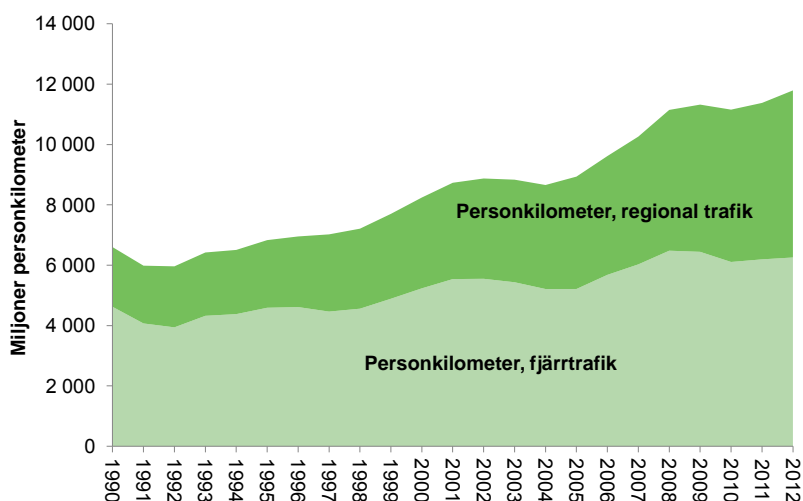
5 Persontransporter

Antalet resor med persontransporter inom bantrafik domineras klart av de kortväga resorna. De långväga resorna utgör med sin längd merparten av persontransportarbetet med järnväg, men andelen minskar. Statistikuppgifterna i detta avsnitt har hämtats ur tabell D13–D16 i tabellbilagan.

5.1 Järnväg

Under 2012 ökade återigen antalet resor med järnväg i Sverige, med 3 procent till den nya toppnivån 193 miljoner resor. Det var andra året i rad som en ny toppnivå i resandet noterades. I statistiken över antal resor dominerar de regionala resorna. Det var också dessa som ökade mest under 2012, en ökning med 4 procent, från 166 till 173 miljoner regionala resor.

Transportarbetet, som inom persontransporterna mäts i personkilometer, ökade med 4 procent under 2012. Den nya nivån på 11,8 miljarder personkilometer är också en ny toppnotering, se Figur 5.1. I transportarbetsstatistiken dominerar inte den regionala trafiken på samma sätt som i statistiken över antal resor, men andelen regionalt resande ökade något till 47 procent av det sammanlagda transportarbetet med tåg. Mellan 2007 och 2012 ökade tågens totala persontransportarbete med 15 procent. Den mycket snabba ökningen som pågick under åren 2005 till 2008 har avtagit, men trenden med mer regionalt resande ser ut att fortsätta.



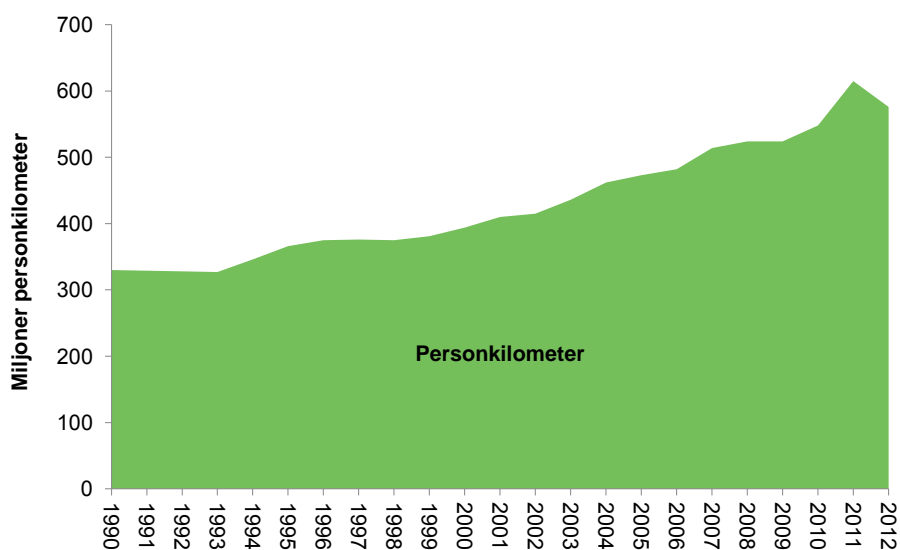
Figur 5.1: Persontransportarbete med järnväg 1990–2012.

Den utnyttjade transportförmågan kan beräknas som kvoten mellan personkilometer och platskilometer. En tidserie av den variabeln finns i den historiska

översikten, tabell A1, kolumn 28. Där framgår att den utnyttjade transportförmågan de senaste 20 åren legat mellan 35 och 42 procent. Som högst var den 2008 och sedan minskade den lite tre år i rad och vände upp under 2012 till 38,5 procent.

5.2 Spårväg och tunnelbana

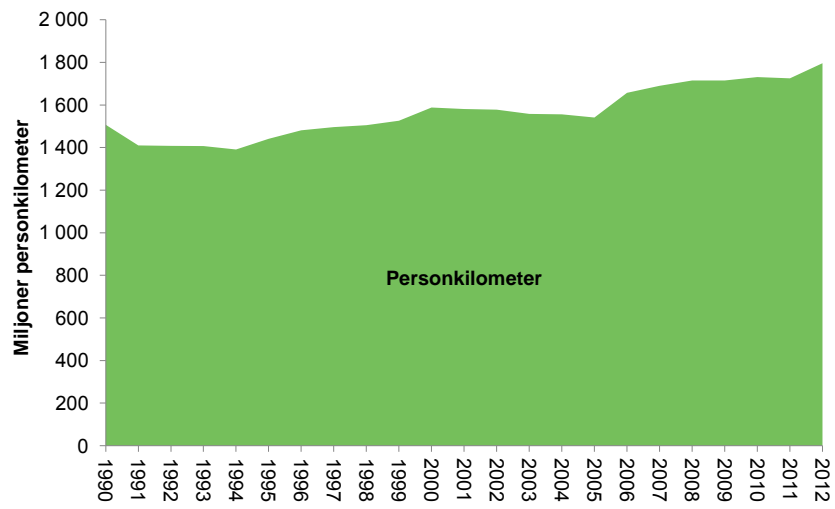
Antalet resor med spårvagn ökade varje år mellan 2000 och 2011, se Figur 5.2. På grund av ändrade beräkningsmetoder hos Västtrafik AB är 2012 års uppgifter ej jämförbara med tidigare år. Under 2012 uppgick antalet resor till 140 miljoner och persontransportarbetet till 576 miljoner personkilometer.



Figur 5.2: Persontransportarbete med spårväg 1990–2012.

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

Antal resor med tunnelbanan ökade med 4 procent till 322 miljoner under 2012. De senaste fem åren har antalet resor ökat med 6 procent. Transportarbetet för tunnelbanan ökade också med 4 procent jämfört med föregående år och har också ökat 6 procent jämfört med 2007, se Figur 5.3. Att förändringstalen följer varandra beror på att medelreslängden varit i stort sett oförändrad.



Figur 5.3: Persontransportarbete med tunnelbana 1990–2012.

6 Tabeller/Tables

På följande sidor redovisas ett antal tabeller.

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

Symboler/Explanation of symbols

..	Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges	Data not available
–	Lika med noll (inget finns att redovisa)	Magnitude nil
0	Större än 0 och mindre än 0,5 av enheten	Magnitude greater than 0 and less than 0.5 of unit employed
“	Upprepning	Repetition
E	Uppskattad uppgift	Estimated figure
K	Korrigerad uppgift	Corrected figure
<u>xxx</u>	Betydande avbrott i jämförbarheten i en tidsserie markeras med en horisontell eller vertikal linje.	Substantial breaks in the homogeneity of a series are indicated either by a horizontal line across the column or by a vertical bar in a row of figures.
	På grund av avrundningar kan summan av delposter avvika från angiven totalsumma.	Rounding off may cause sums of items to differ from the stated total.

6.1 Tabellförteckning/List of tables

Huvudmän i svensk bantrafik 2012 / Bodies in Swedish rail traffic 2012	35
Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview	35
Tabell B1: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Järnvägar / Infrastructure, investments and energy use – Railways	41
Tabell B2: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Järnvägar / Staff strength for infrastructure works and traffic control – Railways	41
Tabell B3: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Spårvägar / Infrastructure, investments and energy use – Trams	42
Tabell B4: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Spårvägar / Staff strength for infrastructure works and traffic control – Trams	42
Tabell B5: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Tunnelbanan / Infrastructure, investments and energy use – Metro	43
Tabell B6: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Tunnelbanan / Staff strength for infrastructure works and traffic control – Metro	43
Tabell C1: Dragfordon – Järnvägar / Tractive stock – Railways	44
Tabell C2: Dragfordon – Spårvägar / Tractive stock – Trams	44
Tabell C3: Dragfordon – Tunnelbanan / Tractive stock – Metro	44
Tabell C4: Transportfordon – Järnvägar / Transport stock – Railways	45
Tabell C5: Transportfordon – Spårvägar / Transport stock – Trams	45
Tabell C6: Transportfordon – Tunnelbanan / Transport stock – Metro	45
Tabell D1: Trafik – Järnvägar / Traffic – Railways	46
Tabell D2: Trafik – Spårvägar / Traffic – Trams	46
Tabell D3: Trafik – Tunnelbanan / Traffic – Metro	46
Tabell D4: Personal för trafik – Järnvägar / Staff strength for traffic – Railways	47
Tabell D5: Personal för trafik – Spårvägar / Staff strength for traffic – Trams	47
Tabell D6: Personal för trafik – Tunnelbanan / Staff strength for traffic – Metro	47

Tabell D7: Energianvändning för trafik – Järnvägar / Energy use for traffic – Railways	48
Tabell D8: Energianvändning för trafik – Spårvägar / Energy use for traffic – Trams	48
Tabell D9: Energianvändning för trafik – Tunnelbanan / Energy use for traffic – Metro	48
Tabell D10: Godstransporter på järnväg / Goods transport by railway	49
Tabell D11: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007 / Goods transported according to NST 2007 freight category	50
Tabell D12: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID / Dangerous goods transported according to RID	52
Tabell D13: Persontransporter – Järnvägar / Passenger transport – Railways	53
Tabell D14: Persontransporter – Spårvägar / Passenger transport – Trams	54
Tabell D15: Persontransporter – Tunnelbanan / Passenger transport – Metro	54

Huvudmän i svensk bantrafik 2012

Bodies in Swedish rail traffic 2012

Huvudmän i svensk bantrafik 2012 Bodies in Swedish rail traffic 2012	Huvudman Body													Tågoperatör inom sektor Rail undertaking within sector					
	Samhällsfunktion				Bantrafikhuvudman			Finansierande huvudman Subsidiary body						Järnväg Railway			Spår- våg Tram		Tunnel- bana Metro
	Social function				Rail traffic body			Infrastruktur Infrastructure			Persontrafik Passenger traffic			Gods Freight			Person Passenger		
	Statlig myndighet State authority	Regionalt organ Regional agency	Privat företag Private company		Infrastrukturförvaltare Infrastructure manager	Tågoperatör Railway, tram or metro undertaking	Integrerat företag Integrated company	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Inland Domestic	Utländ Border crossing	Inland Domestic	Utländ Border crossing	Inrikes Domestic	Inrikes Domestic
	2	3	4		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Trafikverket	X			X			X												
AB Storstockholms Lokaltrafik		X		X			X	X	X	X	X	X							
Dalatrafik AB		X								X									
Göteborgs stad		X		X				X											
Hallandstrafiken AB		X								X									
Jönköpings Länstrafik AB		X								X									
Kalmar Läns Trafik AB		X								X									
Kommunförbundet Norrbotten		X								X									
Kommunalförbundet Sörmland		X								X									
Landstinget i Jönköpings län		X								X									
Landstinget i Kalmar län		X								X									
Landstinget i Uppsala län		X								X									
Landstinget Västmanland		X								X									
Landstinget Västernorrlands län		X								X									
Landstinget i Östergötland		X								X	X								
Länstrafiken Blekinge		X								X									
Länstrafiken i Jämtlands län		X								X									
Länstrafiken Kronoberg		X								X									
Länstrafiken i Norrbotten AB		X								X									
Länstrafiken Sörmland AB		X								X									
Länstrafiken i Västerbotten AB		X								X									
Länstrafiken Örebro AB		X								X									
Norrköpings kommun		X		X				X											
Norrtåg AB		X								X									
Region Blekinge		X								X									
Region Dalarna		X								X									
Region Halland		X								X									
Region Skåne		X								X									
Region Värmland		X								X									
Regionförbundet Jämtlands län		X								X									
Regionförbundet Västerbottens län		X								X									
Skånetrafiken		X								X									
Stockholms läns landsting		X								X	X	X							
Tåg i Bergslagen AB		X								X									
Tåg i Mälardalen AB		X								X									
Upplands Lokaltrafik AB		X								X									
Värmlandstrafik AB		X								X									
Västmanlands lokaltrafik AB		X								X									
Västtrafik AB		X								X	X								
Västra Götalandsregionen		X								X	X								
X-Trafik AB		X								X									
Örebro läns landsting		X								X									
Östgötatrafik AB		X								X	X								

Huvudmän i svensk bantrafik 2012

Bodies in Swedish rail traffic 2012

Huvudmän i svensk bantrafik 2012 Bodies in Swedish rail traffic 2012	Huvudman Body													Tågoperatör inom sektor Rail undertaking within sector					
	Samhällsfunktion Social function				Bantrafikhuvudman Rail traffic body			Finansierande huvudman Subsidiary body						Järnväg Railway		Spår- våg Tram		Tunnel- bana Metro	
								Infrastruktur Infrastructure			Persontrafik Passenger traffic			Gods Freight		Person Passenger			
	Statlig myndighet State authority	Regionalt organ Regional agency	Privat företag Private company	Infrastrukturförvaltare Infrastructure manager	Tågoperatör Railway, tram or metro undertaking	Integrerat företag Integrated company	Järnväg Railway	Spårvåg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårvåg Tram	Tunnelbana Metro	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inrikes Domestic	Inrikes Domestic	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
A-Train AB			X			X									X				
AB Stockholms spårvägar			X		X												X		
Arriva Tåg AB			X		X										X				
Botniatåg AB			X		X										X				
Cargo Net AB			X		X								X	X					
Cargo Net AS			X		X									X					
CFLCargo AB			X		X								X						
DB Schenker Rail			X		X									X					
DSB			X		X										X	X			
DSBFirst Sverige AB			X		X										X	X			
DSB Småland AB			X		X										X				
DSB Uppland AB			X		X										X				
Green Cargo AB			X		X								X	X					
Göteborgs Spårvägar AB			X		X												X		
Hector Rail AB			X		X								X	X					
Inlandståget AB			X			X	X						X		X				
LKAB Malmtrafik AB			X		X								X	X					
MTR Stockholm AB			X		X													X	
Peterson Rail AB			X		X								X	X					
Railcare Tåg AB			X		X								X						
Real Rail AB			X		X								X						
Roslagståg AB			X		X										X				
RushRail AB			X		X								X						
SJ AB			X		X										X	X			
SJ Götalandståg AB			X		X										X				
SJ Norrlandståg AB			X		X										X	X			
Skandinaviska Jernbanor AB			X		X										X				
Stockholmståg KB			X		X										X				
Svenska Tågkompaniet AB			X		X										X	X			
TX Logistik AB			X		X								X	X					
Tågfrakt AB			X		X								X						
Tågakeriet i Bergslagen AB			X		X								X	X					
Veolia Transport AB			X		X										X	X	X		
Totalt, antal	1	42	33	4	31	2	3	3	1	40	6	2	13	9	16	6	3	1	

Anm: I kolumnen *Privat företag* ingår även företag som är helt eller delvis offentligt ägda.

Tabell A1: Historisk översikt
Table A1: Historical overview

År	Trafikerad banlängd								
	Statliga banor			Enskilda banor		Totalt	Härav		
	Normalspåriga	Smalspåriga	Härav övertagna enskilda banor	Normalspåriga	Smalspåriga		Elektrifierade	Dubbel- och flerspår	Med automatisk tågkontroll
						i kilometer			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1856	32	–	–	34	–	66	–	–	–
1860	303	–	–	176	48	527	–	–	–
1870	1 118	–	–	376	233	1 727	–	–	–
1880	1 956	–	96	2 686	1 234	5 876	–	–	–
1890	2 613	–	184	3 730	1 675	8 018	–	–	–
1900	3 850	–	796	4 832	2 621	11 303	11	..	–
1910	4 418	–	876	6 133	3 278	13 829	31	..	–
1920	5 506	–	1 310	6 081	3 573	15 160	380	..	–
1930	6 641	–	1 660	6 386	3 783	16 810	1 206	..	–
1940	9 226	436	4 371	3 997	3 097	16 756	4 444	..	–
1950	12 436	2 730	9 884	728	746	16 640	6 303	..	–
1960	12 203	2 255	9 173	665	276	15 399	7 369	..	–
1970	11 279	265	6 265	501	158	12 203	7 520	..	–
1980	11 195	182	6 082	440	189	12 006	7 582	..	–
1990 ⁴	10 801 ^{1,5}	–	5 639	317	75	11 193	7 382	1 207	..
1991	10 961 ^{8,9}	–	5 820	24 ⁹	65	11 050	7 336	1 296	6 576
1992	10 899	–	5 757	24	65	10 988	7 352	1 314	6 650
1993	9 746 ¹⁰	–	5 712	1 077 ¹⁰	65	10 888	7 359	1 321	6 650
1994	9 661	–	5 640	1 077	65	10 803	7 266	1 354	6 780
1995	9 782	–	5 540	1 077	66	10 925	7 402	1 449	6 927
1996	9 821	–	..	1 077	66	10 964	7 470	1 466	7 042
1997	9 798	–	..	1 077	66	10 941	7 445	1 510	7 256
1998	9 855	–	..	1 077	65	10 997	7 444	1 535	7 405
1999	9 884	–	..	1 095	65	11 044	7 474	1 575	7 468
2000	9 877	–	..	1 095	65	11 037	7 487	1 709	7 508
2001	9 865	–	..	1 091	65	11 021	7 681	1 719	7 548
2002	9 940	–	..	1 090	65	11 095	7 758	1 740	7 570
2003	9 882	–	..	1 090	65	11 037	7 739	1 768	7 682
2004	9 895	–	..	1 090	65	11 050	7 745	1 793	7 675
2005	9 867	–	..	1 085	65	11 017	7 737	1 785	7 775
2006	9 869	–	..	1 086	65	11 020	7 749	1 804	7 728
2007	9 821	–	..	1 086	65	10 972	7 848	1 807	7 847
2008	9 840	–	..	1 127	65	11 032	7 867	1 827	7 840
2009	9 957	–	..	1 127	65	11 149	7 963	1 842	7 828
2010	9 968	–	..	1 127	65	11 160	7 965	1 865	7 838
2011	10 014	–	..	1 127	65	11 206	8 119	1 886	7 878
2012	9 944	–	..	1 127	65	11 136	8 194	1 947	7 908

Length of lines worked

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

¹ På grund av ändrad spårtypsindelning 1982 ökade den trafikerade banlängden med 435 kilometer. *Due to change of classification of tracks in 1982 the line length worked increased by 435 kilometres.*

² Till och med 1982 anges anställd personal vid årets slut. *Up to 1982, number of employees refers to the situation at year-end.*

³ Uppgifterna har fram till och med 1988 inkluderat personal för banarbeten. 1989 bildades Banverket varvid all SJ banpersonal överfördes dit. *Up to 1988, the figures have included staff assigned to permanent way services but as from 1989, this staff was entirely transferred to the newly formed Swedish Rail Administration.*

⁴ Uppgifterna inkluderar från och med 1989 Malmö Limhamns Järnvägs AB. *As from 1989, Malmö Limhamns Järnvägs AB is included in the statistics.*

Tabell A1: Historisk översikt
Table A1: Historical overview

År	Trafikerade banor			Personal					
	Korsningar			För banarbeten			För trafik		
	Planskilda korsningar	Plan-korsningar	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
	antal			antal i medeltal					
1	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1870	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1880	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1890	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1900	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1910	..	..	..	..	..	Ingår i kol 19	..	..	46 331
1920	..	..	..	..	..	Incl. in Col 19	..	..	62 493
1930	..	..	..	..	..	"	..	..	50 976
1940	..	..	..	..	..	"	..	..	52 205
1950	..	..	..	..	..	"	..	..	70 764
1960	..	..	..	..	..	"	..	..	59 307
1970	..	..	..	..	..	"	..	..	44 973
1980	..	..	..	..	..	"	..	..	36 762 ²
1990	..	..	..	..	..	7 724	..	..	21 472 ^{3, 6}
1991	2 326	13 235	15 561	..	..	7 843	..	..	19 028 ⁷
1992	2 334	12 582	14 916	..	..	7 633	..	..	17 923
1993	2 391	12 143	14 534	..	..	7 085	..	..	16 288
1994	2 444	11 209	13 653	..	..	7 341	..	..	15 024
1995	2 515	11 795	14 310	..	..	7 537	..	..	14 653
1996	2 515	11 169	13 684	..	..	7 343	..	..	14 271
1997	2 715	10 889	13 604	..	..	6 807	..	..	13 745
1998	2 785	10 713	13 498	..	..	6 133	..	..	12 765
1999	2 932	10 371	13 303	..	..	5 972	..	..	12 270
2000	2 934	10 159	13 093	..	..	5 731	..	..	8 768 ¹¹
2001	2 939	9 957	12 896	..	..	5 544	..	..	9 381
2002	2 977	9 820	12 797	716	4 653	5 369	2 480	7 205	9 685
2003	2 988	9 740	12 728	801	4 715	5 516	2 451	7 146	9 597
2004	3 007	9 722	12 729	834	4 610	5 444	2 630	7 217	9 847
2005	3 017	9 643	12 660	888	4 518	5 406	2 530	7 188	9 718
2006	3 026	9 581	12 607	933	4 449	5 382	2 711	7 446	10 157
2007	3 032	8 151	11 183	1 081	4 589	5 670	3 075	7 266	10 341
2008	3 033	8 054	11 087	1 125	4 691	5 816	3 289	7 575	10 864
2009	3 048	7 793	10 841	1 126	4 551	5 677	3 358	7 672	11 030
2010	3 056	7 652	10 708	252 ¹⁷	2 749 ¹⁷	3 001 ¹⁷	3 613	7 966	11 579
2011	3 062	7 577 ^k	10 639 ^k	256	2 532	2 788	3 800 ^k	8 098	11 898 ^k
2012	3 086	7 380	10 466	249	2 459	2 708	4 027	7 824	11 851

Year	Tracks worked			Staff					
	Crossings			Assigned to permanent way			Assigned to train operations		
	Grade-separated crossings	Level crossings	Total	Female	Male	Total	Female	Male	Total
	number			mean number					

⁵ Enbart av SJ trafikerad banlängd. *Only length of lines worked by SJ.*
⁸ Av SJ och TGOJ trafikerad banlängd.

Length of lines worked by SJ and TGOJ.
⁶ Uppgifterna har till och med 1989 inkluderat SJ personal för busstrafik. *Up to 1989, the figures included staff employed in bus and coach services.*
⁹ 1991 övergick TGOJ banor (316 km) till statens spåranläggningar.

In 1991, the TGOJ lines (316 km) were transferred to the State network.
⁷ Uppgifterna har till och med 1990 inkluderat SJ personal för färjetrafik.

Up to 1990, data included staff assigned to ferry services.
¹⁰ 1 maj 1993 övergick Inlandsbanan till IBAB. Trafikerad banlängd

1 053 kilometer. As from May 1993, the Inland Railway was transferred to IBAB. Worked lines 1 053 kilometres.

Tabell A1: Historisk översikt
Table A1: Historical overview

År	Vagnpark					Trafikarbete			
	Person-, post-, resgods- och motorvagnar		Godsvagnar			Resande- och godståg	Person- och godsvagnar	Personvagnar	
	Vagnar	Sitt-, sov- och liggplatser	Vagnar	Härav privat-registrerade	Last-förmåga			Transport-förmåga	Härav utnyttjad
	antal					1000 ton	miljoner tågkilometer	miljoner vagnaxel-kilometer	miljoner platskilometer
1	20	21	22	23	24	25	26	27	28
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1870	508	..	4 225	..	30	4	121	..	..
1880	1 462	..	15 122	..	128	13	357	..	..
1890	1 971	..	20 889	..	185	20	567	..	..
1900	2 594	..	33 413	..	356	37	1 134	..	..
1910	3 600	143 780	45 245	..	583	52	1 591	..	..
1920	4 151	186 737	57 242	..	832	54	1 674	6 850	35,0
1930	4 301	190 938	55 140	..	876	73	1 978	9 085	26,8
1940	5 278	205 377	49 057	..	893	92	2 847	12 676	35,9
1950	5 944	251 658	53 861	2 203	944	133	3 773	21 206	31,3
1960	5 044	214 420	58 377	4 353	1 249	126	4 063	18 564	27,7
1970	3 069	143 943	56 242	5 061	1 431	111	4 415	14 959	31,0
1980	2 437	119 092	48 044	2 390	1 384	104	4 160	17 450	40,1
1990	2 038	112 709	26 501	2 241	923	103	4 060	17 157	38,5
1991	2 046	112 966	25 126	3 608	837	101	4 208	16 871	35,5
1992	1 939	111 889	23 099	5 501	835	99	4 117	16 969	35,1
1993	1 978	113 890	21 817	5 115	798	100	4 079	16 372	39,2
1994	2 018	112 720	21 066	5 069	780	101	4 191	17 227	37,8
1995	1 966	111 495	20 865	5 330	782	105	4 146	17 426	39,2
1996	1 902	108 313	20 302	5 572	773	106	4 060	18 423	37,7
1997	1 899	109 301	19 635	5 967	751	106	4 067	18 300	38,4
1998	1 887	108 817	18 943	5 713	729	107	4 111	17 802	40,5
1999	1 850	107 131	19 757	6 809	777	109	4 131	18 642	41,3
2000	1 789	111 124	18 406	6 405	741	116	..	20 541	40,1
2001	1 888	118 287	17 910	6 215	740	123	..	21 760	40,1
2002	1 935	122 932	17 674	6 489	734	125	..	22 779	39,0
2003	1 877	121 598	16 909	6 405	720	127	..	23 225	38,0
2004	1 784	116 047	16 832	6 271	799	128	..	22 999	37,6
2005	1 901	123 696	16 637	6 476	772	128	..	22 448	39,8
2006	1 952	125 750	16 407	6 294	798	131	..	23 604	40,7
2007	2 177	134 461	15 896	6 361	815	136	..	24 957	41,1
2008	2 304	142 834	15 735	6 253	832	142	..	26 587	41,9
2009	2 291	141 068	14 797	6 453	791	136	..	27 331	41,4
2010	2 374	145 356	15 166	6 884	837	141 ^k	..	27 918 ^k	40,0 ^k
2011	2 412	148 579	14 578	7 244 ¹⁴	822	147 ^k	..	30 069 ^k	38,0 ^k
2012	2 635	171 071	13 938	7 244 ¹⁵	800	146	..	30 633	38,5

Year	Passenger and freight transport stock					Train operations			
	Coaches, vans, railcars and trailers		Freight transport stock			Passenger and freight trains	Passenger and freight transport stock	Coaches, railcars and trailers	
	Stock	Seats and sleeping berths	Wagons	Of which privately-owned	Loading capacity			Carrying capacity	Of which used
	number					1000 tonnes	million train-kilometres	million axle-kilometres	million seat-kilometres

¹¹ Från och med 2000, endast personal verksamma med trafik och transporter inklusive administrativ personal. *As from 2000, only staff involved in operations including administrative staff.*

¹² 1988 upphörde all styckegodstrafik på järnväg. Från och med 1989 redovisas därför endast expressgods i denna kolumn. *In 1988 all small traffic by rail ceased. Consequently, as from 1989 only express parcels are given in this column.*

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

¹⁴ Uppgifter om privatvagnar finns inte tillgängliga för alla operatörer, varför statistiken delvis är beräknad på 2010 års uppgifter. *Due to lack of data on privately owned wagons for some railway undertakings, statistics are partly calculated on data for 2010.*

¹⁵ Uppgifter om privatvagnar finns inte tillgängliga för alla operatörer, varför 2011 års uppgifter för privatvagnar använts även för 2012. *Due to lack of data on privately owned wagons for some railway undertakings, data for privately owned wagons 2011 is used also for 2012.*

Tabell A1: Historisk översikt
Table A1: Historical overview

År	Transportarbete								Drivmedelsanvändning av järnvägstransporter			
	Resande- och godståg	Persontrafik			Godstrafik				El	Bränsle för ångdrift	Diesel	
		Regional trafik	Fjärrtrafik	Totalt	Express- och stykkegod	Kombigods	Vagnslast- gods	Totalt				
	miljoner bruttotonkm	miljoner personkm			miljoner tonkm				GWh	1000 ton	m ³	
1	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1870	14 314	..	..	101	..	..	..	117	..	..	..	..
1880	19 182	..	..	250	..	..	..	341	..	..	..	..
1890	30 023	..	..	383	..	..	..	591	..	..	..	..
1900	..	..	..	823	..	..	..	1 459	..	..	..	..
1910	..	..	..	1 576	..	..	..	2 492	..	..	..	..
1920	14 314	..	..	2 409	..	..	..	3 299	..	948	..	..
1930	19 182	..	..	2 436	226	..	4 038	4 264	..	801	..	..
1940	30 023	..	..	4 495	406	..	6 810	7 216	671	675	..	..
1950	33 929	..	..	6 637	477	..	8 163	8 640	1 197	543	15 574	..
1960	38 356	..	..	5 150	459	..	10 469	10 928	1 351	80	45 292	..
1970	47 342	..	..	4 640	366	..	16 945	17 311	1 553	1	42 403	..
1980	47 269	1 787	5 211	6 998	310	1 480	14 857	16 648	1 609	..	38 798	..
1990	48 887	1 978	4 622	6 600	6 ¹²	2 402	16 694	19 102	1 669	..	38 701	..
1991	51 106	1 914	4 071	5 985	6	2 446	16 364	18 816	1 652	..	34 283	..
1992	51 439	2 021	3 942	5 963	6	2 724	16 472	19 202	1 633	..	32 799	..
1993	50 307	2 098	4 324	6 422	7	2 374	16 197	18 578	1 647	..	31 531	..
1994	52 211	2 127	4 380	6 507	5	2 779	16 285	19 069	1 733	..	29 820	..
1995	51 822	2 241	4 591	6 833	6	2 585	16 800	19 391	1 736	..	29 046	..
1996	50 844	2 339	4 614	6 953	5	2 463	16 378	18 846	1 800	..	26 570	..
1997	51 313	2 558	4 464	7 022	6	2 466	16 709	19 181	1 722	..	25 767	..
1998	51 062	2 651	4 560	7 210	5	2 538	16 620	19 163	1 736	..	27 256	..
1999	51 362	2 812	4 889	7 701	5	2 597	16 488	19 090	1 746	..	29 232	..
2000	54 940	3 009	5 234	8 243	5 ¹³	2 682	17 401	20 088	1 918	..	29 536	..
2001	55 555	3 191	5 541	8 732	..	2 458	17 089	19 547	1 972	..	28 142	..
2002	56 104	3 324	5 551	8 874	..	2 781	16 416 ¹⁶	19 197 ¹⁶	1 974	..	27 101	..
2003	56 970	3 398	5 436	8 834	..	2 974	17 196	20 170	2 018	..	26 673	..
2004	58 770	3 446	5 212	8 658	..	3 319	17 537	20 856	2 005	..	26 370	..
2005	59 692	3 723	5 213	8 936	..	3 748	17 927	21 675	2 039	..	25 319	..
2006	62 753	3 936	5 680	9 617	..	4 145	18 127	22 271	2 142	..	26 829	..
2007	65 140	4 233	6 027	10 261	..	4 670	18 581	23 250	2 115	..	25 755	..
2008	66 027	4 665	6 482	11 146	..	5 089	17 835	22 924	2 229	..	27 418	..
2009	59 597	4 877	6 444	11 321	..	5 594 ¹⁸	14 795	20 389 ¹⁸	2 125	..	24 488	..
2010	65 622 ^k	5 047	6 108	11 155	..	5 955	17 509	23 464	2 098	..	23 685	..
2011	66 928 ^k	5 184	6 194	11 378	..	5 940	16 924	22 864	2 189	..	23 290	..
2012	64 781	5 535	6 257	11 792	..	5 375	16 667	22 043	2 123	..	22 902	..

Transport performance
Energy use by rail transports

Year	Passenger and freight trains	Passenger traffic			Freight traffic				Electric	Steam (coal)	Diesel
		Regional traffic	Long distance traffic	Total	Express parcels and small traffic	Intermodal consignments	Full wagonloads	Total			
		million gross tonne- kilometres			million tonne-kilometres							GWh	1000 tonnes	m^{3}

¹⁶ Fram till och med 2001 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar. Med "tonkilometer av tomma privatvagnar" avses den nettolast på sex ton som debiterades då en tom privatvagn drogs av en tågoperatör. *Up to 2001, figures include tonne-kilometres by empty privately owned wagons. "Tonne-kilometres by empty privately owned wagons" refer to the six tonnes charged when an empty privately owned wagon was hauled by a railway undertaking.*

¹⁸ Före 2009 omfattar inte statistiken norska transittransporter från Norge till Norge genom Sverige. *Before 2009, the statistics do not include Norwegian transit from Norway to Norway through Sweden.*

¹⁷ År 2010 bildades Trafikverket som förvaltar det statliga väg- och järnvägsnätet. Uppgiften exkluderar från och med 2010 personal hos Trafikverket. Eftersom myndigheten arbetar trafikslagsövergripande arbetar samma personal med flera olika trafikslag. Det är därför inte längre möjligt för myndigheten att särredovisa personal för banarbeten. *In 2010, the Swedish Transport Administration was formed. This authority manages the state road and rail networks. As from 2010, data exclude the staff of the Transport Administration. The authority works intermodally why the same personnel can work with different modes of traffic. Therefore, the authority can not specify the number of staff assigned to rail infrastructure works.*

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

Arlandabanan							<i>Arlanda line</i>	
Botniabanan ¹							<i>Botnia line¹</i>	
Inlandsbanan							<i>Inland line</i>	
Roslagsbanan							<i>Roslagen line</i>	
Saltsjöbanan							<i>Saltsjöbaden line</i>	
Statens spåranläggningar							<i>State-owned rail infrastructure</i>	
	<i>Trafikerade spår (kilometer)</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Tracks worked (kilometres)</i>
Spårlängd								
1	Spårlängd inklusive sidobanor	15 297	15 351	15 487	15 497	15 601	15 633	Length of tracks
2	- härav elektrifierad	11 254	11 314	11 467	11 513	11 740	11 952	Length of tracks including sidings - of which electrified
Banlängd								
3	Enkelspår	9 166	9 206	9 308	9 296	9 321	9 190	Length of lines Single track
4	- härav smalspår	52,2	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
5	Dubbelspår och flerspår	1 807	1 827	1 842	1 865	1 886	1 947	Double track or more
6	- härav smalspår	13	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
7	Summa	10 972	11 032	11 149	11 160	11 206	11 136	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	6 042	6 041	6 122	6 101	6 234	6 248	Electrified lines Single track
11	- härav smalspår	52,2	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
12	Dubbelspår och flerspår	1 807	1 827	1 842	1 865	1 886	1 947	Double track or more
13	- härav smalspår	13	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
14	Summa	7 848	7 867	7 963	7 965	8 119	8 194	Total
Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem								
15	Linje- och fjärrblockering	6 748	6 774	7 001	7 007	7 053	6 963	Lines with protection and management system Automatic block system and centralised traffic control system
16	Automatisk tågkontroll (ATC)	7 847	7 840	7 828	7 838	7 878	7 908	Automatic Train Control (ATC)
17	ERTMS	-	-	-	177	177	423	European Rail Traffic Management System
Korsningar								
18	Antal planskilda korsningar	3 032	3 033	3 048	3 056	3 062	3 086	Crossings Number of grade-separated crossings
19	Antal plankorsningar	8 151	8 054	7 793	7 652	7 577 ^k	7 380	Number of level crossings
20	Summa	11 183	11 087	10 841	10 708	10 639^k	10 466	Total
21	- härav med bommar	2 397	2 379	2 357	2 353	2 351 ^k	2 344	- of which with barriers
22	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	876	873	870	871	864 ^k	851	- of which with light and/or acoustic signals
23	- härav med enkla skydd	1 571	1 554	1 560	1 579	1 575 ^k	1 558	- of which with St. Andrew's cross
24	- härav utan skyddsanordningar	3 307	3 248	3 006	2 849	2 787 ^k	2 627	- of which unprotected
Investeringar och energianvändning								
Investeringar och underhåll (miljoner SEK)								
25	Investeringskostnader	11 595	12 686	14 002	13 673	12 644	11 598	Investments and maintenance (million SEK) Investments
26	Reinvesteringskostnader	1 782	2 088	2 224	2 133	1 697	2 074	Reinvestments
27	Underhållskostnader	3 213	3 666	4 040	4 771	5 076 ^k	5 336	Maintenance costs
28	Summa	16 590	18 439	20 266	20 577	19 416^k	19 008	Total
Energianvändning								
29	av infrastrukturen (GWh)	233	218	277	325	257	298	Energy use by infrastructure (GWh)

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

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

	<i>Anställda personer i medeltal</i>	2007	2008	2009	2010 ²	2011	2012	<i>Staff strength (mean numbers)</i>
Tillgänglig personal för banarbeten								
1	Kvinnor	1 081	1 125	1 126	252	256	249	Available staff for infrastructure works Female
2	Män	4 589	4 691	4 551	2 749	2 532	2 459	Male
3	Summa	5 670	5 816	5 677	3 001	2 788	2 708	Total
Tillgänglig personal för trafikledning								
4	Kvinnor	313	342	360	373	365	366	Available staff for traffic control Female
5	Män	804	647	670	782	754	736	Male
6	Summa	1 117	989	1 030	1 155	1 119	1 102	Total
Totalt antal anställda								
7	Kvinnor	1 394	1 467	1 486	625	621	615	Total number of staff employed Female
8	Män	5 393	5 338	5 221	3 531	3 286	3 195	Male
9	Totalt	6 787	6 805	6 707	4 156	3 907	3 810	Grand total

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

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

Stockholms spårvägar							<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>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Tracks worked (kilometres)</i>
	Spårlängd							Length of tracks
1	Spårlängd inklusive sidobanor	251	252	252	256	259	259	Length of tracks including sidings
	Banlängd							Length of lines
2	Enkelspår	6	7	7	7	7	7	Single track
3	Dubbelspår och flerspår	120	120	120	122	124	124	Double track or more
4	Summa	126	127	127	129	130	130	Total
	Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem							Lines with protection and management system
5	Linje- och fjärrblockering	21	21	21	21	21	21	Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	21	21	21	21	21	21	Automatic Train Control (ATC)
	Investeringar och energianvändning							Investments and energy use
	Investeringar och underhåll (miljoner SEK)							Investments and maintenance (million SEK)
7	Investeringskostnader	35	97	727	1 558	1 126	1 274	Investments
8	Reinvesteringskostnader	87	140	83	52	66	65	Reinvestments
9	Underhållskostnader	220	242	113	131	149	164	Maintenance costs
10	Summa	342	480	923	1 741	1 340	1 503	Total
	Energianvändning							Energy use
11	av infrastrukturen (GWh)	2	2	3	3	2	2	by infrastructure (GWh)


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>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Staff strength (mean numbers)</i>
	Tillgänglig personal för banarbeten							Available staff for infrastructure works
1	Kvinnor	4	4	3	3	3	2	Female
2	Män	18	18	18	18	18	24	Male
3	Summa	22	22	21	21	21	26	Total
	Tillgänglig personal för trafikledning							Available staff for traffic control
4	Kvinnor	12	10	15	13	19 ^k	21	Female
5	Män	33	32	43	46 ^k	62 ^k	61	Male
6	Summa	45	42	58	59^k	81^k	82	Total
	Totalt antal anställda							Total number of staff employed
7	Kvinnor	16	14	18	16	22 ^k	23	Female
8	Män	51	50	61	64 ^k	80 ^k	85	Male
9	Totalt	67	64	79	80^k	102^k	108	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>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<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	157	168	214	171	175	497	Investments
8 Reinvesteringskostnader	497	716	676	624	1 280	513	Reinvestments
9 Underhållskostnader	835	843	822	735	745	774	Maintenance costs
10 Summa	1 488	1 727	1 712	1 530	2 200	1 784	Total
Energianvändning							Energy use
11 av infrastrukturen (GWh)	20	20	21	23	38	38	by infrastructure (GWh)


Tabell B6: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Tunnelbanan
Table B6: Staff strength for infrastructure works and traffic control – Metro

<i>Anställda personer i medeltal</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Staff strength (mean numbers)</i>
Tillgänglig personal för banarbeten							Available staff for infrastructure works
1 Kvinnor	7	7	7	7	7	3 ¹	Female
2 Män	68	68	68	68	68	27 ¹	Male
3 Summa	75	75	75	75	75	30 ¹	Total
Tillgänglig personal för trafikledning							Available staff for traffic control
4 Kvinnor	12	12	12	12	19 ^k	22	Female
5 Män	48	48	48	48	62 ^k	63	Male
6 Summa	60	60	60	60	81 ^k	85	Total
Totalt antal anställda							Total number of staff employed
7 Kvinnor	19	19	19	19	26 ^k	25 ¹	Female
8 Män	116	116	116	116	130 ^k	90 ¹	Male
9 Totalt	135	135	135	135	156 ^k	115 ¹	Grand total

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

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



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

<i>Antal dragfordon</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Number of tractive units and railcars</i>
Totalt							Total
1 Totalt dragfordon	1 750	1 876	1 879	1 985	2 078	2 336	Total tractive stock
2 - härav för persontrafik	1 174	1 283	1 281	1 375	1 442	1 715	- of which for passenger traffic
3 - härav för godstrafik	576	593	598	610	636	621	- of which for freight traffic
Lok och lokomotorer							Locomotives and Light rail motor tractors
4 Ellok	424	431	444	458	470	456	Electric locomotives
5 Diesellok	213	222	218	219	221	219	Diesel locomotives
6 Ellokomotorer	–	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
7 Diesellokomotorer	56	56	56	58	51	50	Diesel light rail motor tractors
8 Summa	693	709	718	735	742	725	Total
- härav för persontrafik							- of which for passenger traffic
9 Ellok	116	115	119	124	105	103	Electric locomotives
10 Diesellok	–	–	–	–	–	–	Diesel locomotives
11 Ellokomotorer	–	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
12 Diesellokomotorer	1	1	1	1	1	1	Diesel light rail motor tractors
13 Summa	117	116	120	125	106	104	Total
- härav för godstrafik							- of which for freight traffic
14 Ellok	308	316	325	334	365	353	Electric locomotives
15 Diesellok	213	222	218	219	221	219	Diesel locomotives
16 Ellokomotorer	–	–	–	–	–	–	Electric light rail motor tractors
17 Diesellokomotorer	55	55	55	57	50	49	Diesel light rail motor tractors
18 Summa	576	593	598	610	636	621	Total
Motorvagnar							Railcars
Antal eldrivna motorvagnar							Electric powered railcars
19 Motorvagnssätt	502	517	505	520	542	604	Railcar trainsets
20 - härav med snabbtågskapacitet	126	125	125	128	137	151	- of which with high-speed capacity
21 Motorvagnar	–	–	–	–	–	–	Railcars
Antal eldrivna dragfordon							Electric powered tractive units
22 I motorvagnssätt	976	1 084	1 071	1 151	1 240	1 521	In railcar trainsets
23 - härav med snabbtågskapacitet	236	234	234	240	259	319	- of which with high-speed capacity
24 I motorvagnar	–	–	–	–	–	–	In railcars
Antal dieseldrivna motorvagnar							Diesel powered railcars
25 Motorvagnssätt	23	24	27	35	36	35	Railcar trainsets
26 Motorvagnar	35	36	37	30	25	21	Railcars
Antal dieseldrivna dragfordon							Diesel powered tractive units
27 I motorvagnssätt	46	47	53	69	71	69	In railcar trainsets
28 I motorvagnar	35	36	37	30	25	21	In railcars
29 Summa motorvagnar och motorvagnssätt	560	577	569	585	603	660	Total railcars and railcar trainsets
30 Summa dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt	1 057	1 167	1 161	1 250	1 336	1 611	Total tractive units in railcars and railcar trainsets



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

<i>Antal dragfordon</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Number of tractive units</i>
1 Antal eldrivna dragfordon	439	472	484	490	522	554	Electric powered tractive units



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

<i>Antal dragfordon</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Number of tractive units</i>
1 Antal eldrivna dragfordon	535	515	515	513	513	513	Electric powered tractive units



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

<i>Transportfordon – godstrafik</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Transport stock – freight traffic</i>
<i>Totalt godsvagnar</i>							<i>Total wagons</i>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
1 Slutna vagnar	4 150	3 386	3 381	3 465	2 919 ¹	2 556 ²	Covered wagons
2 Lådvagnar	431	423	405	358	335 ¹	316 ²	High-sided open wagons
3 Flakvagnar	9 378	9 915	8 993	9 357	9 401 ¹	9 026 ²	Flat wagons
4 Postvagnar	108	134	124	117	111 ¹	111 ²	Mail wagons
5 Övriga vagnar	1 829	1 877	1 894	1 869	1 812 ¹	1 929 ²	Other wagons
6 Totalt	15 896	15 735	14 797	15 166	14 578 ¹	13 938 ²	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
7 Slutna vagnar	191 802	149 640	153 911	153 806	132 233 ¹	117 651 ²	Covered wagons
8 Lådvagnar	17 460	17 228	17 353	15 448	14 514 ¹	13 560 ²	High-sided open wagons
9 Flakvagnar	479 559	528 361	479 782	524 342	534 898 ¹	516 459 ²	Flat wagons
10 Postvagnar	2 056	2 736	2 636	2 480	2 353 ¹	2 353 ²	Mail wagons
11 Övriga vagnar	124 431	134 392	137 747	140 488	137 791 ¹	150 070 ²	Other wagons
12 Totalt	815 308	832 357	791 429	836 564	821 789 ¹	800 093 ²	Total
<i>- härav vagnar ägda av tågoperatörer</i>							<i>- of which wagons owned by railway undertakings</i>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
13 Slutna vagnar	2 485	2 072	2 123	2 099	1 553	1 190	Covered wagons
14 Lådvagnar	381	373	335	287	264	245	High-sided open wagons
15 Flakvagnar	5 421	5 735	4 573	4 521	4 218	3 843	Flat wagons
16 Postvagnar	108	134	124	117	111	111	Mail wagons
17 Övriga vagnar	1 140	1 168	1 189	1 258	1 188	1 305	Other wagons
18 Totalt	9 535	9 482	8 344	8 282	7 334	6 694	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
19 Slutna vagnar	98 950	77 394	87 105	86 122	64 549	49 967	Covered wagons
20 Lådvagnar	14 879	14 647	13 630	11 652	10 718	9 764	High-sided open wagons
21 Flakvagnar	256 775	298 009	236 659	234 295	221 698	203 259	Flat wagons
22 Postvagnar	2 056	2 736	2 636	2 480	2 353	2 353	Mail wagons
23 Övriga vagnar	94 509	103 337	107 857	116 117	113 201	125 480	Other wagons
24 Totalt	467 169	496 123	447 887	450 666	412 519	390 823	Total
<i>- härav privatägda vagnar</i>							<i>- of which privately owned wagons</i>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
25 Slutna vagnar	1 665	1 314	1 258	1 366	1 366 ¹	1 366 ²	Covered wagons
26 Lådvagnar	50	50	70	71	71 ¹	71 ²	High-sided open wagons
27 Flakvagnar	3 957	4 180	4 420	4 836	5 183 ¹	5 183 ²	Flat wagons
28 Övriga vagnar	689	709	705	611	624 ¹	624 ²	Other wagons
29 Totalt	6 361	6 253	6 453	6 884	7 244 ¹	7 244 ²	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
30 Slutna vagnar	92 852	72 246	66 806	67 684	67 684 ¹	67 684 ²	Covered wagons
31 Lådvagnar	2 581	2 581	3 723	3 796	3 796 ¹	3 796 ²	High-sided open wagons
32 Flakvagnar	222 784	230 352	243 123	290 047	313 200 ¹	313 200 ²	Flat wagons
33 Övriga vagnar	29 922	31 055	29 890	24 371	24 590 ¹	24 590 ²	Other wagons
34 Totalt	348 139	336 234	343 542	385 898	409 270 ¹	409 270 ²	Total

¹ Uppgifter om privatvagnar finns inte tillgängliga för alla operatörer, varför statistiken delvis är beräknad på 2010 års uppgifter.

Due to lack of data on privately owned wagons for some railway undertakings, statistics are partly calculated on data for 2010.

² Uppgifter om privatvagnar finns inte tillgängliga för alla operatörer, varför 2011 års uppgifter för privatvagnar använts även för 2012.

Due to lack of data on privately owned wagons for some railway undertakings, data for privately owned wagons 2011 is used also for 2012.

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

<i>Transportfordon – persontrafik</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Transport stock – passenger traffic</i>
Antal fordon							Number of vehicles
Lokdragna vagnar							Hauled by locomotives
35 Sittvagnar	336	335	334	332	341	363	Coaches
36 Liggvagnar	79	88	88	88	55	57	Couchette coaches
37 Sovvagnar	77	81	81	81	60	60	Sleeping cars
38 Restaurangvagnar	29	27	28	28	27	16	Dining cars
39 Resgodsvagnar	2	2	4	3	4	4	Vans for luggage
40 Postvagnar	–	–	–	–	–	–	Mail vans
41 Specialvagnar	19	19	19	19	15	13	Special coaches
42 Summa	542	552	554	551	502	513	Total
I motorvagnar och motorvagnssätt							In railcars and railcar trainsets
43 Antal vagnar med sittplatser	1 635	1 752	1 737	1 823	1 910	2 122	Number of vehicles with seats
44 - härav i vagnar med snabbtågskapacitet	479	491	491	501	521	529	- of which in vehicles with high-speed capacity
45 Totalt antal fordon	2 177	2 304	2 291	2 374	2 412	2 635	Total of vehicles
Antal sitt- och sovplatser							Number of seats and sleeping berths
Sittplatser							Seats
46 Sittvagnar	21 016	20 834	20 998	21 004	22 095	23 727	Coaches
47 Motorvagnar och motorvagnssätt	107 282	115 249	113 319	117 601	121 719	142 411	Railcars and railcar trainsets
48 - härav i vagnar med snabbtågskapacitet	27 019	27 982	28 002	28 558	30 339 ^k	35 412	- of which in vehicles with high-speed capacity
49 Summa	128 298	136 083	134 317	138 605	143 814	166 138	Total
Sovplatser							Sleeping berths
50 Sovvagnar	2 185	2 341	2 341	2 341	1 939	1 939	Sleeping cars
51 Liggvagnar	3 978	4 410	4 410	4 410	2 826	2 994	Couchette coaches
52 Summa	6 163	6 751	6 751	6 751	4 765	4 933	Total
53 Totalt antal sitt- och sovplatser	134 461	142 834	141 068	145 356	148 579	171 071	Total of seats and sleeping berths


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

<i>Transportfordon – persontrafik</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Transport stock – passenger traffic</i>
1 Antal fordon	567	613	628	629	679	727	Number of vehicles
2 Antal sittplatser	17 570	18 757	18 991	19 309	20 735	22 066	Number of seats
3 Antal ståplatser	29 048	30 962	31 424	32 082	34 336	36 205	Number of standing places


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

<i>Transportfordon – persontrafik</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Transport stock – passenger traffic</i>
1 Antal fordon	1 077	1 057	1 057	1 055	1 055	1 055	Number of vehicles
2 Antal sittplatser	46 814	45 854	45 854	45 758	45 758	45 758	Number of seats
3 Antal ståplatser	106 635	104 435	104 435	104 219	104 219	104 219	Number of standing places



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

	<i>Tågkilometer (tusental)</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Train kilometres (thousands)</i>
Persontrafik								
1	Med eldrift	84 266	88 112	88 681	91 344 ^k	97 084 ^k	99 488	Electric powered
2	Med dieseldrift	6 175	6 683	6 713	6 790	6 742	6 523	Diesel powered
3	Summa	90 442	94 795	95 394	98 135^k	103 826^k	106 011	Total
Godstrafik								
4	Med eldrift	41 928	43 706	37 218	39 167	39 900	37 018	Electric powered
5	Med dieseldrift	3 535	3 967	3 200	3 280	3 465	2 701	Diesel powered
6	Summa	45 463	47 673	40 418	42 447	43 364	39 719	Total
7	Summa eldrift	126 194	131 819	125 899	130 511 ^k	136 983 ^k	136 507	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	9 710	10 650	9 913	10 071	10 207	9 224	Total diesel powered
9	Totalt	135 904	142 468	135 812	140 582^k	147 191^k	145 731	Grand total

	<i>Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)</i>							<i>Gross hauled tonne-kilometres (millions)</i>
Persontrafik								
10	Med eldrift	18 549	19 675	20 299	20 339 ^k	22 034 ^k	23 340	Electric powered
11	Med dieseldrift	472	511	489	514	421	399	Diesel powered
12	Summa	19 021	20 187	20 788	20 853^k	22 456^k	23 739	Total
Godstrafik								
13	Med eldrift	44 013	43 687	37 066	42 887	42 304	39 436	Electric powered
14	Med dieseldrift	2 105	2 153	1 743	1 882	2 168	1 606	Diesel powered
15	Summa	46 119	45 840	38 809	44 769	44 472	41 042	Total
16	Summa eldrift	62 563	63 362	57 365	63 226 ^k	64 338 ^k	62 776	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 577	2 665	2 232	2 397	2 589	2 005	Total diesel powered
18	Totalt	65 140	66 027	59 597	65 622^k	66 928^k	64 781	Grand total

	<i>Platskilometer (miljoner)</i>							<i>Seat-kilometres (millions)</i>
19	Med eldrift	24 303	25 882	26 645	27 037 ^k	29 215 ^k	30 104	Electric powered
20	Med dieseldrift	654	705	686	881	854	529	Diesel powered
21	Totalt	24 957	26 587	27 331	27 918^k	30 069^k	30 633	Total

 Sveriges officiella statistik

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

	<i>(miljoner)</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>(millions)</i>
1	Tågkilometer (tusental)	14 453	15 139	15 811	16 326	16 868	17 281	Train-kilometres (thousands)
2	Bruttotonkilometer av vagnar	508	518	551	570	606	622	Gross hauled tonne-kilometres
3	Platskilometer	2 998	3 124	3 305	3 419	3 541	3 598	Seat- and standing place kilometres
4	- härav sittplatskilometer	1 162	1 215	1 289	1 335	1 379	1 411	- of which seat-kilometres
5	- härav ståplatskilometer	1 836	1 909	2 017	2 083	2 162	2 187	- of which standing place kilometres

 Sveriges officiella statistik

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

	<i>(miljoner)</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>(millions)</i>
1	Tågkilometer (tusental)	12 541	12 300	12 662	12 590	12 372	12 680	Train-kilometres (thousands)
2	Bruttotonkilometer av vagnar	2 316	2 593	2 419	2 274	2 262	2 318	Gross hauled tonne-kilometres
3	Platskilometer	13 658	14 100	14 331	13 582	13 500	13 933	Seat- and standing place kilometres
4	- härav sittplatskilometer	4 367	4 289	4 395	4 269	4 244	4 380	- of which seat-kilometres
5	- härav ståplatskilometer	9 291	9 811	9 936	9 313	9 256	9 553	- of which standing place kilometres

 Sveriges officiella statistik

Tabell D4: Personal för trafik – Järnvägar

Table D4: Staff strength for traffic – Railways

<i>Anställda personer i medeltal</i>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Staff employed (mean numbers)</i>
Tillgänglig personal för persontrafik								Available staff for passenger traffic
1	Kvinnor	2 548	2 617	2 701	2 973	3 150 ^k	3 386	Female
2	Män	3 819	4 184	4 374	4 686	4 831 ^k	4 690	Male
3	Summa	6 366	6 801	7 075	7 659	7 981^k	8 076	Total
Tillgänglig personal för godstrafik								Available staff for freight traffic
4	Kvinnor	215	330	298	268	286	277	Female
5	Män	2 645	2 743	2 628	2 493	2 507	2 391	Male
6	Summa	2 860	3 073	2 926	2 761	2 793	2 668	Total
Totalt antal anställda								Total number of staff employed
7	Kvinnor	2 763	2 947	2 999	3 241	3 436 ^k	3 663	Female
8	Män	6 464	6 927	7 002	7 179	7 338 ^k	7 081	Male
9	Totalt	9 226	9 874	10 001	10 420	10 774^k	10 744	Grand total

 Sveriges officiella statistik
Tabell D5: Personal för trafik – Spårvägar

Table D5: Staff strength for traffic – Trams

<i>Anställda personer i medeltal</i>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Staff employed (mean numbers)</i>
Tillgänglig personal för persontrafik¹								Available staff for passenger traffic¹
1	Kvinnor	272	289	316	316	360	368	Female
2	Män	840	894	885	915	1 027	1 039	Male
3	Summa	1 112	1 183	1 201	1 231	1 387	1 407	Total

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

 Sveriges officiella statistik
Tabell D6: Personal för trafik – Tunnelbanan

Table D6: Staff strength for traffic – Metro

<i>Anställda personer i medeltal</i>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Staff employed (mean numbers)</i>
Tillgänglig personal för persontrafik								Available staff for passenger traffic
1	Kvinnor	715	709	706	776	769	762	Female
2	Män	1 702	1 707	1 671	1 812	1 803	1 779	Male
3	Summa	2 417	2 416	2 377	2 588	2 572	2 541	Total

 Sveriges officiella statistik

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

	<i>Energianvändning</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	1 087	1 087	1 224	1 211	1 250	1 291	Electricity for passenger traffic in GWh
2	El för godstrafik i GWh	1 028	1 142	901	887	939	833	Electricity for freight traffic in GWh
3	Totalt för trafik	2 115	2 229	2 125	2 098	2 189	2 123	Total for traffic
4	Diesel för persontrafik i m ³	6 172	6 584	6 502	6 600	6 744	6 637	Diesel for passenger traffic in m ³
5	Diesel för godstrafik i m ³	19 583	20 834	17 986	17 085	16 546	16 265	Diesel for freight traffic in m ³
6	Totalt för trafik	25 755	27 418	24 488	23 685	23 290	22 902	Total for traffic


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

	<i>Energianvändning</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	60	63	67	73	72	76	Electricity for passenger traffic in GWh


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

	<i>Energianvändning</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Energy use</i>
1	El för persontrafik i GWh	198	199	196	202	197	213	Electricity for passenger traffic in GWh


 Sveriges officiella statistik

Tabell D10: Godstransporter på järnväg
Table D10: Goods transport by railway
Transporterad godsmängd / Tonnes carried

<i>Transporterad godsmängd (tusen ton)</i>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Tonnes carried (in thousands)</i>
Inland								Domestic consignments
1	Vagnslastgods	23 117	22 445	19 029	20 978	20 711	20 136	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	13 683	13 946	9 303	12 743	11 514	10 159	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	6 047	5 998	6 500	6 678	7 169	6 819	Intermodal consignments
4	Summa inland	42 847	42 388	34 833	40 399	39 394	37 113	Total
Utland								Cross-border consignments
5	Vagnslastgods	6 791	6 681	5 339	5 817	6 254	5 424	Wagonloads
6	Malm på malmbanan	16 241	14 299	12 682	17 472	17 816	18 897	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	1 930	2 263	3 613 ¹	4 640	4 442	4 354	Intermodal consignments
8	Summa utland	24 962	23 244	21 634 ¹	27 929	28 512	28 676	Total
Inland och utland								All consignments
9	Vagnslastgods	29 908	29 127	24 368	26 796	26 965	25 560	Wagonloads
10	Malm på malmbanan	29 924	28 245	21 985	30 215	29 330	29 056	Ore on the Ore Railway
11	Kombigods	7 976	8 261	10 113 ¹	11 318	11 611	11 173	Intermodal consignments
12	Totalt	67 809	65 632	56 466 ¹	68 329	67 907	65 789	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	16 414	16 621	14 621	15 238	13 262	12 829	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

Transportarbete / Transport performance

<i>Transportarbete (miljoner tonkilometer)</i>								<i>Transport performance (million tonne-kilometres)</i>
Inland								Domestic consignments
14	Vagnslastgods	9 824	9 579	8 028	8 911	8 550	8 507	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	2 238	2 332	1 548	2 173	2 073	1 869	Ore on the Ore Railway
16	Kombigods	3 619	3 871	3 600	3 744	3 826	3 546	Intermodal consignments
17	Summa inland	15 681	15 782	13 176	14 828	14 449	13 922	Total
Utland								Cross-border consignments
18	Vagnslastgods	4 154	3 892	3 350	3 978	3 704	3 572	Wagonloads
19	Malm på malmbanan	2 364	2 031	1 868	2 446	2 597	2 719	Ore on the Ore Railway
20	Kombigods	1 051	1 218	1 994 ¹	2 211	2 114	1 829	Intermodal consignments
21	Summa utland	7 569	7 141	7 213 ¹	8 636	8 415	8 121	Total
Inland och utland								All consignments
22	Vagnslastgods	13 978	13 471	11 378	12 889	12 254	12 080	Wagonloads
23	Malm på malmbanan	4 602	4 363	3 416	4 620	4 670	4 588	Ore on the Ore Railway
24	Kombigods	4 670	5 089	5 594 ¹	5 955	5 940	5 375	Intermodal consignments
25	Totalt	23 250	22 924	20 389 ¹	23 464	22 864	22 043	Grand total
26	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	7 260	7 280	6 077	6 676	5 575	5 329	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

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

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

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		2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	..	7 711	7 703	8 169	8 181	8 478
2	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	..	245	60	279	250	279
3	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	..	28 504	22 362	30 620	29 469	29 450
4	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	..	401	494	508	377	349
5	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	..	1	1	1	0	0
6	Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	..	7 212	7 299	6 904	6 917	6 397
7	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	..	1 524	1 308	1 419	1 469	1 409
8	Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	..	816	774	863	1 242	1 310
9	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	..	568	592	552	499	486
10	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	..	5 944	3 833	5 783	5 270	4 031
11	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	..	90	96	88	95	95
12	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	..	771	589	691	794	931
13	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	..	103	97	61	79	113
14	Returmateriell och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	..	1 664	1 335	1 596	1 655	1 124
15	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	248	–	–	–	–
16	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	..	1 059	1 169	1 229	1 189	1 187
17	Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	..	–	–	2	–	–
18	Styckegods och samlastat gods / <i>Grouped goods</i>	..	2	3	6	90	39
19	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	..	8 770	8 751 ²	9 563	10 308	10 092
20	Varor som inte ingår i grupp 1–19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	..	–	–	10	22	18
21	Totalt / Total	..	65 632	56 466²	68 343	67 907	65 789
Särredovisning av vissa varuslag							
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	7 580	7 376	7 149	7 382	7 369	7 368
23	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood¹</i>	394	359	514	472	461	417
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	373	300	523	706	676	680
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	188	206	166	152	187	198
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	5 601	5 218	5 084	5 017	4 835	5 275

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

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

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

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

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

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

Tabell D11: Varugrupperfördelning av transporterat gods enligt NST 2007

Table D11: Goods transported according to NST 2007 freight category

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

Huvudgrupp Division		2007	2008	2009	2010	2011	2012
27	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	..	2 028	1 981	2 104	1 985	2 177
28	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	..	75	34	86	77	86
29	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	..	4 483	3 549	4 772	4 744	4 804
30	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	..	249	265	265	229	230
31	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	..	1	1	1	0	0
32	Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	..	3 667	3 614	3 474	3 447	3 577
33	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	..	405	330	371	374	355
34	Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	..	415	414	435	813	1 015
35	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	..	238	267	202	176	190
36	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	..	4 016	2 912	4 030	3 562	2 851
37	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	..	50	51	44	44	48
38	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	..	393	280	334	397	544
39	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	..	61	52	25	29	100
40	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	..	891	838	917	727	596
41	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	124	–	–	–	–
42	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	..	499	528	552 ^k	532	518
43	Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	..	–	–	1	–	–
44	Styckegods och samlastat gods / <i>Grouped goods</i>	..	1	0	1	3	1
45	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	..	5 327	5 272 ²	5 860	5 721	4 951
46	Varor som inte ingår i grupp 27–45 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	..	–	–	1	3	2
47	Totalt / Total	..	22 924	20 389²	23 474	22 864	22 043
Särredovisning av vissa varuslag							
48	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 978	1 937	1 801	1 894	1 757	1 830
49	Sågade och hylade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood¹</i>	261	205	209	174	124	118
50	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	83	74	156	169	161	164
51	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	47	49	38	40	58	59
52	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 810	2 810	2 758	2 729	2 716	3 121

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

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

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

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

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

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

Tabell D12: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID
Table D12: Dangerous goods transported according to RID

<i>Transporterad godsmängd / Tonnes carried</i>		2007	2008	2009	2010	2011	2012
<i>(tusen ton) / (thousand tonnes)</i>							
1	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	1	0	0	0	0	0
2	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	874	767	630	774	847	747
3	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	1 118	1 155	1 088	1 133	1 224	1 205
4	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	15	8	8	8	8	7
5	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	53	46	50	45	27	10
6	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	133	124	119	109	122	130
7	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	365	361	309	285	424	550
8	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	19	6	11	10	29	15
9	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	45	39	41	59	76	63
10	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-	-
11	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	1	0	1	1	1	1
12	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	287	224	192	240	478	504
13	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	14	13	17	50	5	2
14	Totalt / Total	2 925	2 743	2 464	2 713	3 241	3 233
<i>Transportarbete / Transport performance</i>							
<i>(miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)</i>							
15	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0	0
16	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	361	336	244	299	316	279
17	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	278	280	272	304	316	416
18	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	10	6	6	6	4	5
19	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	25	34	33	30	16	7
20	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	78	75	62	71	78	90
21	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	175	148	148	136	358	542
22	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	21	3	6	6	7	6
23	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	34	30	28	37	41	35
24	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-	-
25	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	0	0	1	0	0	0
26	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	133	103	90	133	242	263
27	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	13	10	15	41	1	2
28	Totalt / Total	1 129	1 024	905	1 063	1 380	1 647

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

<i>Resor (miljoner)</i>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Journeys (millions)</i>
1	I järnvägsföretagens egentrafiktåg	42	43	40	40	35 ¹	34	<i>In railway undertakings' own-flag trains</i>
2	– härav med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter	10	8	7	7	4 ¹	5	– of which with tickets and passes sold by regional public transport authorities
3	I regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg	127	136	139	140	152 ¹	159	<i>In trains of regional public transport authorities</i>
4	Totalt	169	179	179	179	187	193	Total
5	– härav med statligt stöd	11	13	12	10	11	11	– of which with state aid
6	– härav med snabbtåg i fjärrtrafik	8	8	8	8	8	8	– of which on long distance high-speed trains
7	– härav i internationell trafik	10	11	12	11	11	12	– of which in international traffic
8	– härav i regional trafik	148	156	157	156	166	173	– of which in regional traffic
<i>Transportarbete (miljoner personkilometer)</i>								<i>Transport performance (million passenger-kilometres)</i>
9	I järnvägsföretagens egentrafiktåg	7 149	7 581	7 295	7 008	6 835 ¹	6 793	<i>In railway undertakings' own-flag trains</i>
10	– härav med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter	488	431	341	352	173 ¹	205	– of which with tickets and passes sold by regional public transport authorities
11	I regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg	3 111	3 565	4 026	4 147	4 543 ¹	4 999	<i>In trains of regional public transport authorities</i>
12	Totalt	10 261	11 146	11 321	11 155	11 378	11 792	Total
13	– härav med statligt stöd	1 376	1 387	1 370	1 203	1 222	1 202	– of which with state aid
14	– härav med snabbtåg i fjärrtrafik	2 740	2 967	3 031	2 907	2 827	2 948	– of which on long distance high-speed trains
15	– härav i internationell trafik	494	537	615	539	551	462	– of which in international traffic
16	– härav i regional trafik	4 233	4 665	4 877	5 047	5 184	5 535	– of which in regional traffic

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

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


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

<i>Resor (miljoner)</i>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Journeys (millions)</i>
1	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	122	123	124	131	149	140 ²	<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	514	524	524	548	615	576 ²	<i>With regional public transport authorities</i>

² På grund av ändrade beräkningsmetoder bland uppgiftslämnarna, är data från 2011 och framåt inte jämförbara med tidigare år.

Due to changes in the methods of data suppliers, data for 2011 onwards are not comparable with previous years.


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

<i>Resor (miljoner)</i>		2007	2008	2009	2010	2011	2012	<i>Journeys (millions)</i>
1	I regi av regional kollektivtrafikmyndighet	303	306	307	310	309	322	<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	1 690	1 715	1 715	1 731	1 725	1 796	<i>With regional public transport authorities</i>



7 Fakta om statistiken

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

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

7.1 Statistikens innehåll

Statistiska målstorheter

I rapporten presenteras helårsvärden i sexårsserier 2007–2012 samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856.

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

Objekt och population

Objekt i undersökningen är tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, infrastrukturförvaltare och andra företag verksamma inom järnväg, spårväg eller tunnelbana i Sverige. Företagen måste ha adress i Sverige för att omfattas av uppgiftslämnarskyldighet. Populationen är alla företag och organisationer som bedriver verksamhet eller äger infrastruktur eller fordon. Även företag som bara till viss del utför verksamhet för sektorn, men där denna verksamhet utgör en märkbar andel av helheten, tillhör populationen.

Variabler

Infrastruktur

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

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare

- antal företag
- antal anställda

Rullande materiel (fordon)

- antal fordon
- antal sitt- och sovplatser
- lastförmåga

Trafik och transporter

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

Redovisningsgrupper

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

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

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

Referenstider

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

Fullständighet

Statistiken är fullständig. Eventuella bortfall ersätts med imputeringar.

7.2 Statistikens tillförlitlighet

Tillförlitlighet totalt

Tillförlitligheten i denna totalundersökning är god, men vissa rapporteringsfel kan förekomma.

Osäkerhetskällor

Insamlat material rörande trafik och transporter är inte komplett. Beräkningar och i vissa fall estimeringar har genomförts för att brygga över luckor i historiskt och rapporterat material. Viss osäkerhet förekommer även i uppgifter om persontrafik.

Uppgiftslämnarnas metoder för framställande av grunddata rörande resande och personkilometer varierar. Det beror delvis på olika möjligheter för uppgifts-

lämnarna att registrera alla resenärer med periodkort. Det förekommer även osäkerhet om hur många resenärer som under en resa byter mellan flera tåg. En resenär kan därför i vissa fall räknas flera gånger under samma resa. Detta gäller i första hand kortväga länstrafikresor. Totalnivåerna för antalet resor bör därför betraktas med försiktighet, medan uppgifter rörande transportarbete inte omfattas av detta problem. Materialet är dock framställt enligt samma principer för alla rapporterade år, varför tidsserierna är konsistenta och jämförbara.

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

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

Urval

Totalundersökning som samlas in med svarsplikt och har ingen urvalsosäkerhet. Risker för undertäckning är liten, då företagen bedriver tillståndspliktig verksamhet.

Uppgiftsinsamling/mätning

Uppgiftsinsamling sker via elektroniska frågeformulär som sänds med e-post till namngivna kontaktpersoner hos samtliga identifierade objekt (främst infrastrukturförvaltare, trafikutövare och regionala kollektivtrafikmyndigheter) verkssamma i Sverige.

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

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

Svarsbortfall

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

Bearbetning

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

7.3 Statistikens aktualitet

Frekvens

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

Framställningstid

Framställningstiden av årsrapporten är cirka 10 månader efter årets slut.

Punktlighet

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

7.4 Jämförbarhet och sam användbarhet

Jämförbarhet över tiden

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

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

Vid användandet av den historiska översikten rekommenderas att definitionerna jämförs med motsvarande internationella. För att inte bryta tidsserier som sträcker sig från 1856 har inte alla definitioner kunnat anpassas i dessa tabeller.

Sam användbarhet med annan statistik

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

Definitioner av variabler har gjorts så att möjligheter till jämförelser med andra trafikslag finns. Möjligheter till internationella jämförelser är god. Definitioner av vad uppgifterna omfattar har i möjligaste mån harmoniserats med internationella definitioner.

7.5 Tillgänglighet och förståelighet

Spridningsformer

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

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

Äldre statistik

De allra äldsta rapporterna om järnvägarna i Sverige är tillgängliga på Internet, på Statistiska centralbyråns webbplats www.scb.se under rubriken *Historisk statistik*. Rapporter med detaljerad information finns där från 1862–1910 och 1912–1953.

Statistisk årsbok från Statistiska centralbyrån innehåller utdrag av statistik från detta område och många andra. Årsböckerna har utkommit sedan 1914 och dessa finns också på SCB:s webbsida med historisk statistik.

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

8 Definitioner

A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige

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

A1: Historisk översikt

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

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

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

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

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

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

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

Kol 14–16: Anger den tillgängliga personalstyrkan för banunderhåll och investeringsarbeten. Uppgiften omfattar ett medeltal av all personal som varit anställd och avlönats av banägarna. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte och från den 1 april 2010 inte heller Trafikverket, som inte kan uppge hur stor del av personalen som arbetar med järnvägar.

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

Kol 17–19: Anger den tillgängliga personalstyrkan för järnvägstrafik. Uppgiften omfattar ett medeltal av all personal anställda av företag verksamma med järnvägstrafik inklusive trafikledningspersonal. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften. Från den 1 april 2010 ingår inte heller Trafikverket, som inte kan uppge hur stor del av personalen som arbetar med järnvägar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kol 29: Anger antalet transportarbete i bruttotonkilometer utförda av trafikång för person- och godstrafik. För godståg beräknas det som taravikten på en vagn plus nettolasten multiplicerad med sträckan vagnen dragits. För resandetåg beräknas det som taravikten multiplicerad med sträckan. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg ingår inte.

Kol 30–32: Anger transportarbete i personkilometer totalt och fördelat på regional- och fjärrtrafik. Med regional trafik avses i huvudsak resor med en reslängd på upp till och med 100 kilometer, här till ingår även resor av samma karaktär men med en något längre reslängd. Uppgiften är beräknad genom att summera alla resors längd eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden eller genom en kombination av dessa metoder. Personkilometer på utländsk sträcka ingår inte.

Kol 33–36: Anger transportarbete i tonkilometer för fraktat gods totalt och för express- och styckegods, kombigods och vagnslastgods. Uppgiften beräknas genom att lastens vikt i ton multipliceras med transportsträckan i kilometer. Tonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg ingår inte.

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

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

Kol 39: Anger förbrukat mängd diesel i järnvägstrafik.

B. Infrastruktur

Tabeller som börjar på B innehåller uppgifter om banlängder, personal, energianvändning och kostnader för banor som trafikeras av järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanefordon. Om inte annat anges redovisar uppgiften situationen vid årets slut.

Bandelar redovisas som järnvägsbanor, spårvägsbanor eller tunnelbanor utifrån den trafik som utförs på dem och inte efter den tekniska utformningen. Detta medför att Lidingöbanan redovisas som spårvägsbana i statistiken trots att banan har järnvägsstandard.

B1: Infrastruktur, investeringar och energianvändning – Järnvägar

Rad 1–2: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor (ej privata), som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

Rad 3–7: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Bandelar ingår om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

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

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

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

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

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

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

Rad 21–24: Anger de vägskyddsanordningar som förekommer vid plankorsningarna i rad 19.

Rad 25: Anger investeringar i järnvägsinfrastrukturen. Avser till exempel nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar. Infrastruktur inkluderar mark, byggnader, banor, broar och tunnlar, likväl som fast monterade delar och installationer kopplade till dem. Avser inte rullande materiel.

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

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

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

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

B2: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Järnvägar

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

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

Rad 4–6: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd av 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 på de spår, inklusive sidobanor, som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

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

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

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

Rad 7: Anger investeringar i spårvägsinfrastrukturen. Avser till exempel nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar. Infrastruktur inkluderar mark, byggnader, banor, broar och tunnlar, likväl som fast monterade delar och installationer kopplade till dem. Avser inte rullande materiel.

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

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

Rad 10: Anger summan av investeringar och underhåll, rad 7–9.

Rad 11: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

B4: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Spårvägar

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

Rad 1–3: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd av 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 på de spår, inklusive sidobanor, som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Spårdelar ingår om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

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

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

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

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

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

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

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

Rad 10: Anger summan av investeringar och underhåll, rad 7–9.

Rad 11: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

B6: Personal för infrastrukturarbeten och trafikledning – Tunnelbanan

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

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

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

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

C: Fordon

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

Uppgifterna omfattar de fordon som disponeras av tågoperatörer och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande. Likaså ingår de fordon som tillfälligtvis hyrs ut till annan tågoperatör. Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs

ut till annan tågoperatör samt de fordon som tillfälligtvis hyrs in från en annan tågoperatör. Likaså utesluts fordon som enbart används för tjänstetrafik och de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning. Med tjänstetrafik avses infrastruktur-förvaltares och tågoperatörers trafik som inte är kommersiell, alltså inte genererar intäkter vid transport av passagerare eller gods. Om inte annat anges redovisar uppgifterna situationen vid årets slut.

C1: Dragfordon – Järnvägar

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

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

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

Med motorvagnssätt avses två eller fler permanent sammankopplade vagnar varav minst en vagn har dragande axlar och där de ingående vagnarna inte kan framföras var för sig som en motorvagn. Ett motorvagnssätt kännetecknas av att endast ändvagnarna har förarhytt. Vissa motorvagnssätt kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagnssätt är X2, X14, Y2 och Y32.

Med motorvagn avses en vagn som har dragande axlar och som kan framföras ensamt. En motorvagn kännetecknas av att den har en förarhytt i varje ände. Motorvagnar kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagn är Y1.

Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen eller 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.

Rad 22–24, 27–28: Anger dragfordonen på rad 30 fördelade på vagnar med dragkraft i motorvagnssätt och motorvagnar och efter drivmedelstyp och andelen med snabbtågskapacitet.

I motorvagnssätt räknas varje ingående vagn med minst en dragande axel som en vagn med dragkraft. Då två vagnar har gemensam boggie typ Jacobsboggie med dragande axlar räknas en axel till varje vagn. Motorvagnar räknas alltid som en dragande vagn.

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

Rad 30: Anger summan av dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt (rad 22, 24, 27 och 28).

C2: Dragfordon – Spårvägar

Rad 1: Anger antalet dragfordon.

C3: Dragfordon – Tunnelbanan

Rad 1: Anger antalet dragfordon.

C4: Transportfordon – Järnvägar

Rad 1–6, 13–18 och 25–29: Anger det totala antalet disponibla godsvagnar (exklusive tjänstevagnar) och fördelningar på typer av vagnar och typer av ägande (ägda av tågoperatörer och ägda av andra).

Rad 1, 13 och 25: Vagnar med littera G (slutna vagnar – med en dörröppning), H (slutna vagnar – med öppningsbar vagnsida), I (kylvagnar) och T (vagnar med öppningsbart tak).

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

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

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

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

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

Rad 35: Anger antalet lokdragna sittvagnar.

Rad 36: Anger antalet lokdragna liggvagnar.

Rad 37: Anger antalet lokdragna sovvagnar.

Rad 38: Anger antalet lokdragna restaurangvagnar.

Rad 39: Anger antalet lokdragna resgodsvagnar. Vagnar med resgodsutrymme och sittplatser redovisas i rad 35 som sittvagnar.

Rad 40: Anger antalet lokdragna postvagnar i persontrafik (se även rad 4).

Rad 41: Anger antalet lokdragna specialvagnar.

Rad 42: Anger summan av alla lokdragna vagnar i persontrafik.

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

Med motorvagn avses en vagn som har dragande axlar och som kan framföras ensamt. En motorvagn kännetecknas av att den har en förarhytt i varje ände. Motorvagnar kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagn är Y1.

Med motorvagnssätt avses två eller fler permanent sammankopplade vagnar varav minst en vagn har dragande axlar och där de ingående vagnarna inte kan framföras var för sig som en motorvagn. Ett motorvagnssätt kännetecknas av att endast

ändvagnarna har förarhytt. Vissa motorvagnssätt kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagnssätt är X2, X14, Y2 och Y32.

I motorvagnssätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn.

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

Rad 45: Anger summan av antalet fordon i rad 42 och 43.

Rad 46: Anger antalet sittplatser i personvagnar (sittvagnar).

Rad 47–48: Anger antalet sittplatser i motorvagnar och motorvagnssätt samt hur många av dem som finns i motorvagnssätt med snabbtågskapacitet.

Rad 49: Anger det totala antalet sittplatser i personvagnar, motorvagnar och motorvagnssätt (summan av rad 46 och 47).

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

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

C5: Transportfordon – Spårvägar

Rad 1: Anger antalet ingående vagnar i spårvagnar och spårvagnssätt. I spårvagnssätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn.

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

C6: Transportfordon – Tunnelbanan

Rad 1: Anger antalet ingående vagnar i tunnelbanevagnssätt. Varje ingående vagnenhet räknas som en separat vagn.

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

D: Trafik och transporter

Tabeller som börjar på D innehåller uppgifter om trafik och transporter, men även anställda och energianvändning för trafik. Persontransporter redovisas för järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik. Godstransporter redovisas för järnväg, totalt uppdelat på varugrupper och farligt gods uppdelat på varugrupper. Om inte annat anges redovisas summan under året. Bandelar redovisas som järnvägsbanor, spårvägsbanor eller tunnelbanor utifrån den trafik som utförs på dem och inte efter den tekniska utformningen. Detta medför att Lidingöbanan redovisas som spårvägsbana i statistiken trots att banan har järnvägsstandard.

D1: Trafik – Järnvägar

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

Med kommersiell persontrafik avses de tåg med vilka passagerare kunnat färdas och där passagerarna genererat intäkter. Övriga tåg, spårvagnar eller tunnelbanetåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer, eller om resenärerna inte genererat intäkter, ingår inte.

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

Rad 1–9: Anger antalet tågakilometer av tåg i kommersiell trafik, totalt och fördelat på typ av trafik och energislag. Tågakilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförts på banan.

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

För persontrafik beräknas "bruttotonkilometer av vagn" som vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. För motorvagnar räknas både dragfordon och släpvagnar. Vikt av dragande lok eller vikt av passagerare och bagage ingår inte.

För godstrafik beräknas "bruttotonkilometer av vagn" som vikten av det lastade godset plus vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits i kilometer. Vikt av dragande lok ingår inte.

I övrigt samma definitioner som i rad 1–9.

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

D2: Trafik – Spårvägar

Rad 1: Anger antalet tågakilometer av spårvagnståg i kommersiell trafik. Tågakilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförts på banan.

Rad 2: Anger bruttotonkilometer av vagnar i kommersiell spårvägstrafik. "Bruttotonkilometer av vagn" beräknas som vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. För spårvagnar räknas både dragfordon och släpvagnar. Vikt av passagerare och bagage ingår inte.

Rad 3–5: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i spårvägstrafik. Beräknas som antalet sittplatser respektive ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Summan benämns platskilometer.

D3: Trafik – Tunnelbanan

Rad 1: Anger antalet tågakilometer av tunnelbanetåg i kommersiell trafik.

Rad 2: Anger bruttotonkilometer av vagnar i kommersiell tunnelbanetrafik. "Bruttotonkilometer av vagn" beräknas som vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Som tunnelbanevagnar räknas både dragfordon och släpvagnar. Vikt av passagerare och bagage ingår inte.

Rad 3–5: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i kommersiell tunnelbanetrafik. Beräknas som antalet sittplatser respektive ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Summan benämns platskilometer.

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, övriga entreprenörer och konsulter ingår inte här utan redovisas i tabellerna B2, B4 och B6. Med trafikledningspersonal avses den personal som leder tågen på banan. Annan personal verksam med ledning av trafik och transporter ingår här.

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

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 1–6: Avsnittet om energianvändningen anger den totala energianvändningen för järnvägs-, spårvägs- respektive tunnelbanetrafik. Uppgifterna omfattar all energianvändning av trafiken och inkluderar trafik på sidospår, bangårdar och lastplatser. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B1.

Rad 1–3: Anger den totala elanvändningen av järnvägstrafik i gigawattimmar, inklusive förluster i nät och omformarstationer, totalt och fördelat på typ av trafik.

Rad 4–6: Anger den totala dieselanvändningen för järnvägstrafik i kubikmeter.

D8: Energianvändning för trafik – Spårvägar

Rad 1: Anger den totala elanvändningen för spårvägstrafik i gigawattimmar. I övrigt samma definitioner som i tabell D7 rad 1–3.

D9: Energianvändning för trafik – Tunnelbanan

Rad 1: Anger den totala elanvändningen för tunnelbanetrafik i gigawattimmar. I övrigt samma definitioner som i tabell D7 rad 1–3.

D10: Godstransporter på järnväg

Denna tabell redovisar transporterad godsmängd i ton och transportarbete i tonkilometer, för olika trafikslag. Den last som redovisas är den verkliga fraktdebiterade vikten av det gods som transporteras kommersiellt på svenska banor.

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

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

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

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

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

Rad 4, 8 och 12: Anger den totala transporterade godsmängden och hur den fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 13: Anger hur mycket av summan av rad 9 och 11 som transporteras i systemtåg. Med systemtåg avses tågtransporter där hela tågets transportkapacitet används av samma avsändare och tågets vagnar inte kopplas om mellan startpunkt och målpunkt.

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

D11: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007

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

Rad 1–21: Anger hur den transporterade godsmängden på rad 12 i tabell D10 fördelas på olika varugrupper. Varugrupsindelningen följer huvudgrupperna i den internationella standarden för varugrupsindelning NST 2007.

Rad 22–26: Anger hur den transporterade godsmängden på rad 12 i tabell D10 fördelas på vissa varuslag som är speciellt intressanta för svenska förhållanden. Dessa ingår också i olika varugrupper på rad 1–20. Till skillnad från varugrupperna enligt standarden är dessa jämförbara över tid hela perioden.

Rad 27–52: Anger transportarbete i tonkilometer för olika varugrupper och varuslag. Uppgiften beräknas genom att multiplicera den fraktdebiterade vikten med den debiterade transportsträckan, inklusive transportarbete på matarbanor i samtrafik. I övrigt samma definitioner som i rad 1–26.

D12: Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID

I tabell D12 redovisas transporterad godsmängd och godstransportarbete (tonkilometer) avseende farligt gods fördelat på varuslag enligt klasserna i det internationella regelverket RID (Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail) se vidare www.otif.org. Med farligt gods menas ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras rätt under en transport.

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

Rad 14: Anger den transporterade mängden av farligt gods.

Rad 15–27: Anger transportarbete i tonkilometer för de olika varuslagen av farligt gods. Uppgiften beräknas genom att multiplicera den fraktdebiterade vikten med den debiterade transportsträckan, inklusive transportarbete på matarbanor i samtrafik. I övrigt samma definitioner som i rad 1–13.

Rad 28: Anger transportarbete i tonkilometer för farligt gods.

D13: Persontransporter – Järnvägar

I tabell D13 redovisas de persontransporter som utförs med järnväg. Järnvägens persontransporter delas upp i dem som körs i järnvägsföretagens egettrafiktåg och dem som körs i regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg.

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

Med regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg avses tågoperatörernas trafik enligt avtal med en eller flera regionala kollektivtrafikmyndigheter, eventuellt även med staten, där trafikutbud och ersättning för att täcka underskott regleras av avtalet. Avtal kan också skrivas av bolag som särskilt bildats av regionala kollektivtrafikmyndigheter för detta ändamål. Trafiken kan också bedrivas av tågoperatörer som särskilt bildats av regionala kollektivtrafikmyndigheter för detta ändamål.

Med den lagstiftning som gällde före 2012 fanns för varje län en länstrafikhuvudman för kollektivtrafiken, med liknande uppgifter som dagens regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det som benämns regionala kollektivtrafikmyndigheter i statistiken för perioden före 2012 avser länstrafikhuvudmännen. Statistiken är jämförbar trots de nya förhållandena, vilket är skälet till att uppgifterna redovisas på samma rader i tabellerna.

En resa sträcker sig mellan platsen där den resande stiger på ett järnvägsfordon till den plats där den resande stiger av ett järnvägsfordon för att byta färdmedel eller för att resan avslutats. Byte mellan järnvägsfordon räknas inte som en av- och påstigning, en resa kan alltså bestå av flera delresor. En delresa sträcker sig mellan platsen där den resande stiger på ett

järnvägsfordon till platsen där resenären stiger av samma järnvägsfordon (i viss annan statistik kallas delresa för påstigande).

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

Rad 1–2: Anger antalet resor i järnvägsföretagens egentrafiktåg och hur många av dessa som går med färdbevis utfärdade av regionala kollektivtrafikmyndigheter med giltighet för järnvägsföretagens egentrafiktåg.

Rad 3: Anger antalet resor i regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg.

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

Med snabbtåg avses att fordonen kan framföras med en största tillåtna hastighet på minst 200 kilometer/timme, oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller inte. Med regional trafik avses i huvudsak resor med en reslängd på upp till och med 100 kilometer, härtill ingår även resor av samma karaktär men med en något längre reslängd.

Rad 9–16: Anger personkilometer för resor redovisade i rad 1–8. Uppgiften beräknas genom att multiplicera varje resa med längden på resan eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden eller genom en kombination av dessa metoder. Personkilometer på utländsk sträcka ingår inte.

D14: Persontransporter – Spårvägar

Rad 1–2: Anger antalet resor och transportarbete i personkilometer i spårvagn och i regi av regional kollektivtrafikmyndighet. I övrigt samma definitioner som i tabell D13.

D15: Persontransporter – Tunnelbanan

Rad 1–2: Anger antalet resor och transportarbete i personkilometer i tunnelbana och i regi av regional kollektivtrafikmyndighet. I övrigt samma definitioner som i tabell D13.



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