

# JÄRNVÄGAR 1999

 Sveriges officiella statistik



# JÄRNVÄGAR 1999

Sveriges officiella statistik

**Statistikansvarig myndighet: Statens Institut för KommunikationsAnalys**  
**Sammanställd av: Banverket**  
**Stockholm 2001**

# Järnvägar 1999

# Railways 1999

## Sveriges officiella statistik

ISSN 1404-854X

ISBN 91-89 586-09-3

Stockholm 2001

Statistikansvarig myndighet

Statens Institut för Kommunikationsanalys

Box 17213

104 62 STOCKHOLM

Sammanställd av

Banverket

781 85 BORLÄNGE

## Official statistics of Sweden

ISSN 1404-854X

ISBN 91-89 586-09-3

Stockholm 2001

Responsible statistics authority

Swedish Institute for Transport and Communications Analysis

Box 17213

S- 104 62 STOCKHOLM

Sweden

Compiled by

National Rail Administration

S - 781 85 BORLÄNGE

Sweden

## Förord

Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA) är ansvarig myndighet för den officiella statistiken inom kommunikationssektorn i Sverige. Fram till och med 1992 års utgåva av Sveriges Järnvägar ansvarade Statens Järnvägar (SJ) för den officiella järnvägsstatistiken, detta ansvar övergick från och med 1993 års utgåva till SIKA. Utgåvorna 1993 till och med 1997 har sammanställts och publicerats av SJ på uppdrag av SIKA. Från och med Järnvägar 1998 framställs rapporten i samarbete mellan SIKA och Banverket.

I samband med 1993 års utgåva av Sveriges Järnvägar reviderades innehållet och titeln ändrades till Järnvägar. Rapporten blev tvåspråkig (svenska och engelska) och samtliga tabeller gjordes femåriga utom de historiska sammanställningarna som spänner över en längre tidsperiod. Några helt nya avsnitt tillkom, bland annat internationell statistik samt en metod- och kvalitetsbeskrivning. För att öka jämförbarheten mellan olika trafikslag har godstransporternas fördelning på olika varugrupper kompletterats med en redovisning enligt NST/R som är den internationella standard vilken används i Europa.

Den nu publicerade statistiken omfattar tiden fram till och med 1999. Denna utgåva är den sista med nuvarande utformning. Under år 2000 skedde sådana förändringar inom järnvägsmarknaden att särredovisning av enskilda järnvägsföretag anses olämplig med hänsyn till konkurrenssituationen. Rapporten kommer därför att omarbetas så att den från och med år 2000 endast redovisar utvecklingen på nationell basis. Likaså kommer de i rapporten ingående uppgifterna att ses över så att de bättre beskriver utvecklingen inom järnvägssektorn. Järnvägar 2000 kommer att publiceras under år 2002.

Slutligen vill vi rikta ett tack till de uppgiftslämnare som bidragit till att denna rapport kunnat sammanställas. Vi tar också gärna emot era synpunkter och förslag till förbättringar.

Stockholm i September 2001

SIKA  
JAN R GUSTAFSSON

*Lennart Thörn*

Borlänge i September 2001

BANVERKET  
LENA ERICSSON

*Lars Sjöberg*

## Foreword

The Swedish Institute for Transport and Communication Analysis (Statens Institut för KommunikationsAnalys, SIKA) is the authority responsible for official statistics within the communication sector in Sweden. Up to and including the 1992 issue of "Sweden's Railways", Swedish State Railways (Statens Järnvägar, SJ) was responsible for the official railway statistics, but from and including the 1993 issue, responsibility was transferred to SIKA. The issues between 1993 and 1997, inclusive, have been prepared and published by SJ on behalf of SIKA. From and including "Railways 1998", the report has been produced in co-operation between SIKA and the Swedish National Rail Administration (Banverket).

In conjunction with the 1993 issue of "Sweden's Railways", the content was revised and the title changed to "Railways". The report became bilingual (Swedish and English) and all tables covered a period of five years, with the exception of the historical compilations which span over a longer period. A number of completely new sections were added, including international statistics as well as a description of methods and quality. In order to increase the degree of comparability between different types of traffic, the division of goods transport into different product groups has been supplemented by a presentation in accordance with NST/R, which is the international standard used in Europe.

The present statistics cover the period up to and including 1999. This issue is the last to follow the present layout and structure. During 2000, changes took place within the railway market which meant that a separate report on individual rail companies was considered to be unsuitable in view of the situation as regards competition. The report will therefore be restructured so that, from and including the year 2000, it will only present development on a national scale. Similarly, the information presented in the report will be reviewed so that it gives a clearer description of development within the railway sector. Railways 2000 will be published in 2002.

Finally, we would like to express our gratitude to everyone who has contributed towards the compilation of this report. Also, we will be pleased to receive your comments and suggested improvements.

Stockholm, September 2001

SIKA  
JAN R GUSTAFSSON

*Lennart Thörn*

Borlänge, September 2001

SWEDISH NATIONAL RAIL ADMINISTRATION  
LENA ERICSSON

*Lars Sjöberg*

**INNEHÅLL**

<b>Text</b>	<b>Text</b>	<b>Sida/Page</b>
Järnvägar i Sverige	Railways in Sweden	6/9
Statens spåranläggningar	State track network	6/9
Persontrafik	Passenger traffic	6/10
Godstrafik	Freight traffic	7/11
Tågfärjetrafik	Train ferry traffic	8/12
<b>Tabeller</b>	<b>Tables</b>	
<b>A. Sammandrag över järnvägstrafiken</b>	<b>A. Summary of railway traffic</b>	
A1: Historisk översikt	A1: Historical survey	14
A2: Olyckshändelser i järnvägsdrift	A2: Railway operating accidents	17
<b>B. Statens Järnvägar</b>	<b>B. Swedish State Railways</b>	
B1: Historisk översikt	B1: Historical survey	20
B2: Rullande materiel; sittplatser, lastförmåga	B2: Tractive and transport stock	23
B3: Persontrafik; resor, transportarbete, medelreslängd	B3: Passenger traffic; passengers, transport performance, mean passenger distance	25
B4: Godstrafik; godsmängd, transportarbete, varuslag	B4: Freight traffic; tonnes carried, transport performance, commodities	26
<b>C. Enskilda järnvägar och trafikutövare</b>	<b>C. Private railways and transport operators</b>	
C1: Trafikerade bandelar och trafikslag	C1: Worked lines and traffic categories	30
C2: Trafikerade banlängder, personal i trafiktjänst och drivmedelsförbrukning	C2: Lines worked, railway operations staff (excl. permanent way) and energy consumption	32
C3: Rullande materiel	C3: Tractive and transport stock	32
C4: Person- och godstrafik	C3: Passenger and freight traffic	33
<b>D. Statens spåranläggningar och enskilda banor</b>	<b>D. State track network and private railways</b>	
D1: Statens spåranläggningar, banlängder och investeringar	D1: State track network, length of lines and investments	36
D2: Statens spåranläggningar, personalstyrka	D2: State track network, staff strength	36
D3: Enskilda banor, banlängder och investeringar	D3: Private railways, length of lines and investments	37
D4: Enskilda banor, personalstyrka	D4: Private railways, staff strength	37

Karta över järnvägsnätet i Sverige	Map of Sweden's railway network	38
Karta över de statliga banorna, elektrifierade och fjärrblockerade banor	Map of the state railways, electrified lines and lines with centralised traffic control system	39
Karta över de statliga banorna, banor med Automatic Train Control (ATC)	Map of the state railways, lines with Automatic Train Control (ATC)	40
<b>E. Internationell statistik</b>	<b>E. International statistics</b>	
E1: Europa	E1: Europe	42
E2: Övriga	E2: Other	46
<b>Metod och kvalitet</b>	<b>Method and quality</b>	48
<b>Fotnoter</b>	<b>Footnotes</b>	52
<b>Definitioner</b>	<b>Explanatory notes</b>	56

## Symboler

Inget finns att redovisa	Magnitude nil	–
Mindre än 0,5 av enheten Mindre än 0,05 av enheten	Magnitude less than half of unit employed	0 0,0
Uppprepning	Repetition	“
Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att anges	Data not available	..
Reviderad uppgift	Revised data	r
Uppskattad uppgift	Estimated data	e
Ett avbrott i jämförbarheten i en tidserie 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.	<u>xxx</u>
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.	

## JÄRNVÄGAR I SVERIGE

1988 års trafikpolitiska beslut delade Statens Järnvägar i ett trafikföretag som behöll namnet Statens Järnvägar (SJ) och en myndighet för förvaltning av statens spåranläggningar som benämndes Banverket (BV). De statliga banorna delades i stom- och länsbanor. Delningen gjordes för att tydliggöra statens ansvar i den nationella trafikförsörjningen och regionernas ansvar i den lokala och regionala persontrafikförsörjningen. Sedan tidigare fanns en trafik huvudman i varje län med ansvar för lokal och regional kollektivtrafik på väg (THM). Dennes ansvar utvidgades till att även omfatta lokal och regional persontrafik på järnväg. Läns- trafik huvudmännen övertog detta ansvar 1 juli 1990.

BV är enligt sin instruktion (SFS 1998:1392) central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet. Banverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Vidare skall Banverket särskilt verka för att

- järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöanpassat,
- den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken samordnas,
- hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom järnvägstransportsystemet,
- samhällsmotiverad tillämpad forsknings- och utvecklingsverksamhet inom järnvägstransportsystemet planeras, initieras, genomförs, dokumenteras och utvärderas samt att resultatet av sådan forskning sprids.

Inordnade i BV är:

- Järnvägsinspektionen, som i sin myndighetsutövning självständigt har överinseende över säkerheten i all svensk spårtrafik.
- Delegationen för köp av viss kollektivtrafik som administrerar statens köp av persontrafik på järnväg t.o.m. 30/6 1999; 1/7 1999 övergick dessa uppgifter till den nybildade myndigheten Rikstrafiken .
- Tågtrafikledningen som ansvarar för och beslutar om banfördelning, trafikledning, tilldelning av tåglägen samt beslutar om trafikeringsrätter på länsbanor.

### Trafikeringsrätten

Förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar gällande från och med 1 juli 1996 anger att:

- alla trafikutövare med säte i Sverige har rätt att utöva godstrafik på statens spåranläggningar
- järnvägsföretag som har sitt säte i annan EES-stat har trafikeringsrätt för godstrafik på de svenska delarna av europeiska järnvägskorridorer avsedda för internationella godstransporter
- SJ har trafikeringsrätten till persontrafik på stombanorna och Malmbanan
- läns- trafik huvudmännen har trafikeringsrätten till persontrafik på länsbanorna och för lokal och regional persontrafik på stombanorna i eget län
- om SJ eller Läns- trafik huvudman avstår sin trafikeringsrätt får trafiken bedrivas av annan trafikutövare efter beslut av Tågtrafikledningen
- LKAB har sedan 1993 trafikeringsrätt för malmtransporter på Malmbanan Riksgränsen - Boden och på stombanan Boden - Luleå
- IBAB har trafikeringsrätt på stombanan Östersund - Brunflo för genomgående trafik på Inlandsbanan efter beslut av BV.

Inlandsbanan med vissa anslutande spår förvaltas av Inlandsbanan AB (IBAB) genom nyttjanderättsavtal med staten. IBAB, som ägs av kommunerna längs banan, beslutar om trafikeringsrätten på Inlandsbanan. SJ har dock fått behålla trafikeringsrätt för godstrafik på Inlandsbanans systemtågssträckor för transporter av rundvirke och torv.

### Statens spåranläggningar

Statens spåranläggningar utgör ett sammanhållet system som olika trafikutövare skall kunna trafikera på ett konkurrensneutralt sätt. I statens spåranläggningar ingår den infrastruktur som är av betydelse för systemets kapacitet och för en konkurrensneutral behandling av olika trafikföretag.

Tidigare har anläggningar som har ett direkt samband med trafikföretagens produktutformning och effektivitet, t.ex. sidospår för lastning och lossning, inte ingått i statens spåranläggningar. Från och med den 1 januari 1999 övertog dock Banverket ca 700 km av det så kallade kapillära bannätet från SJ. Dessutom övertogs kostnadsansvaret för drift och underhåll av planskilda plattformsförbindelser, anläggningar på plattformar och utrustning för trafikantinformation. Sammanlagt tio trafikutövare trafikerade statens spåranläggningar under 1998.

Arlandabanan norr om Stockholm färdigställdes under 1999 och öppnade för kommersiell trafik den 25 november. Bygandet av banan genomfördes som ett så kallat BTO-projekt (Build, Transfer, Operate, eller på svenska Bygga, Överlåta, Driva).

BV:s utgifter under år 1999 fördelades enligt följande:

- sektorsuppgifter 1 495 miljoner kronor
- drift och underhåll 2 022 miljoner kronor
- ny- och reinvesteringar 5 323 miljoner kronor
- investeringar i länstrafikanläggningar 265 miljoner kronor.

Större pågående investeringsarbeten under år 1999:

- på Västkustbanan fortsatte utbyggnaden av dubbelspår på flera banavsnitt,
- på Norge/Vänernbanan pågick bangårdsombyggnad i Trollhättan och utbyggnad av ett nytt resecentrum; norr om Trollhättan genomfördes arbeten för att öka hastigheten för snabbtågstrafik i den Nordiska Triangeln,
- på Godsstråket genom Bergslagen pågick dubbelspårsutbyggnad mellan Degerön och Stenstorp (norr om Motala) av det hårt utnyttjade enkelspåret mellan Hallsberg och Mjölby,
- på Mälarbanan togs drygt elva kilometer nytt dubbelspår i bruk; dessutom färdigställdes ombyggnaderna av stationerna i Arboga, Kolbäck, Enköping och Bålsta,
- på Malmbanan fortsatte upprustningen till 30 tons axellast,
- delar av den ombyggda rangerbangården i Hallsberg togs i bruk och utbyggnaden fortsatte.

### PERSONTRAFIK

Det totala transportarbetet med järnväg i Sverige uppgick 1999 till 7,6 miljarder personkilometer. Av dessa svarade SJ Resor för 7,4 miljarder personkilometer d v s ca 97%. Antalet järnvägsresor uppgick till 129 miljoner, varav SJ Resor svarade för 115 miljoner.

SJ Resors persontrafik på järnväg består dels av egen trafik, dels av entreprenadtrafik. Entreprenadtrafiken utgör en del av den länstrafik som utförs åt huvudmannen för lokal- och regional kollektivtrafik i respektive län och avser trafik där SJ Resor efter avtal med huvudmannen kör särskilda tåg i ett taxemässigt separat trafiksystem. Övrig länstrafik, dvs trafik där resor sker med trafikhuvudmännens biljetter på SJ Resors tåg ingår i SJ Resors egen trafik.

Enskilda järnvägars (EJ) persontrafik på järnväg består liksom SJ Resors dels av egen trafik, dels av entreprenadtrafik. EJs trafik avser dock huvudsakligen länstrafik och utfördes år 1999 av fem företag, BSM AB som bedrev turisttrafik på Inlandsbanan samt trafik på uppdrag från Jönköpings, Kalmar och Hallands län. Connex AB och Linjebuss AB som bedrev trafik på uppdrag av trafikhuvudmannen i Stockholms län. BK-Tåg AB som bedrev trafik på uppdrag från trafikhuvudmännen i Jönköpings, Malmöhus och Dalarnas län. Till detta kommer A-train som den 25 November invigde trafiken på Arlandabanan.

1990 genomfördes den s k länsbanereformen, vilken innebar att länstrafikhuvudmännen övertog ansvaret för persontrafiken på länsjärnvägarna. Före reformen bedrev dåvarande SJ huvudsakligen entreprenadtrafik i storstadslänen. Efter reformen har antalet län som bedriver entreprenadtrafik ökat successivt, vilket medfört en överflyttning av resor till entreprenadtrafiken.

Riksdagen beslutade i december 1995 att trafikhuvudmännen skulle ges trafikeringsrätt för lokal och regional persontrafik även på stombanorna inom eget län fr o m den 1 juli 1996. Efter särskild prövning och regeringens medgivande kan de få möjlighet att bedriva persontrafik på stombanorna i angränsande län, om syftet är att utveckla den lokala eller regionala persontrafiken i det egna länet.

Entreprenadtrafiken svarade för 2,0 miljarder personkilometer, vilket motsvarar drygt en fjärdedel av järnvägens totala transportarbete. Om man betraktar antalet resor blir dock förhållandet det omvända. Skillnaderna förklaras av de mycket korta medellängderna i entreprenadtrafiken.

Utvecklingen för transportsektorn år 1999 bör ses i perspektivet av utvecklingen åren 1996 och 1997 och framför allt år 1998. Konsumtionsökningen var under dessa år relativt hög. Detta gäller även år 1998 trots den globala oro som kännetecknade det året. De internationella kriserna i Asien, Sydamerika och Ryssland hade således ingen större inverkan på den svenska efterfrågan.

Tillståndsgivningen för den långväga busstrafiken upphörde i princip år 1997 och år 1998 avreglerades trafiken helt. En kraftig expansion av utbudet i kombination med sänkta priser skapade en hård konkurrenssituation framför allt för järnvägen. Utbudsökningen och prissänkningen påminner om inledningsfaserna vid avregleringen av flyg och taxi. Precis som för flyget medförde detta att transportarbetet för busstrafiken ökade mycket kraftigt.

Järnvägen blev år 1998 genom busskonkurrensen tvingad till prissänkningar, vilket i vissa fall ledde till trafikökningar genom en ökad konkurrenskraft mot bil och buss och ett ökat nyresande. Järnvägen ökade också trafikutbudet. Förutom fler tåg på det befintliga nätet började man år 1997 att trafikera den nybyggda Svealandsbanan, som redan första året hade sju gånger fler resande än den gamla banan hade år 1993.

Under åren 1999 fortsatte transportarbetet att öka. Ökningstakten var dock väsentligt högre än tidigare. Konjunkturen var mycket god. BNP ökade med 3,8 % och ökningen genererades framför allt av en inhemsk efterfrågan. Hushållens disponibla inkomster och förmögenheter ökade, beroende på börsens och fastighetsprisernas utveckling under den första delen av perioden. Detta ledde för hushållens del till ökade investeringar, men framför allt till en ökad konsumtion. En bidragande orsak till den ökade konsumtionen var att konsumentprisindex endast steg marginellt, trots oljeprishöjningar och en svag svensk krona.

Resekonsumtionens andel av den disponibla inkomsten var mycket hög, vilket dock förklaras av ökade nybilsinköp. Den kollektiva resekonsumtionen minskade något. Realpriset på bensin ökade beroende på internationella prishöjningar på oljeprodukter. Priset översteg därmed en tidigare toppnivå från år 1982.

Flygtrafiken stabiliserades efter den genomförda avregleringen. Beträffande utbudet kan konstateras att det är ungefär på den nivå som det var före avregleringen. På de två största relationerna har utbudet förbättrats, medan det på många mindre flygplatser har försämrats.

Avregleringen av busstrafiken kom in i en andra fas, vilken överensstämmer med utvecklingen för flyget. Således inträdde en viss stabilitet. Prisnivåerna och utbudet normaliserades samtidigt som vissa nya operatörer försvann från marknaden.

Sänkta banavgifter för järnvägen medförde att järnvägens konkurrenskraft mot såväl andra kollektiva färdmedel som bilen förbättrades genom en ökad andel lågpriser. Trafikeringen av Arlandabanan påbörjades. Detta skedde dock i slutet av året och gav därför endast ett marginellt tillskott till transportarbetet. Andelen resande med X2000 ökade och uppgick till 38% av järnvägens långväga transportarbete.

Det totala inrikes persontransportarbetet uppgick till 121,3 miljarder personkilometer. Beräkningsmetoden för personbilens transportarbete överensstämmer härvid med tidigare redovisningar i "Järnvägar" men avviker något från den metod som används officiellt. Bilen och motorcykeln svarade för 76% av transportarbetet, de kollektiva färdmedlen för 20% samt gång, cykel och moped för 4%. Järnvägen svarade för 6% av transportarbetet.

Av det långväga (> 10 mil) transportarbetet på 35,2 miljarder personkilometer svarade järnvägen för 4,8 miljarder personkilometer, vilket motsvarar 14%. Flygets andel av det långväga transportarbetet uppgick till 10%.

Av det kortväga (<= 10 mil) transportarbetet på 86,1 miljarder personkilometer svarade järnvägen för 2,8 miljarder personkilometer dvs drygt 3%.

## GODSTRAFIK

Det totala transportarbetet med järnväg i Sverige uppgick år 1999 till 19,1 miljarder tonkilometer och den transporterade godsmängden till 53,6 miljoner ton. Om man exkluderar malmtransporterna svarade inrikestrafiken för 10,3 miljarder tonkilometer, utrikestrafiken för 5,0 miljarder tonkilometer och transittrafiken för 0,3 miljarder tonkilometer. Malmtransporterna svarade för 3,5 miljarder tonkilometer.



Fyra femtedelar av godstransporterna på järnväg utgörs av SJ Cargo Groups (f.d. SJ Gods) transporter. Det finns även en del gemensamma transporter mellan SJ Cargo Group och en eller flera enskilda järnvägar (matarbanor). Dessa ingår dock i statistiken för SJ Cargo Groups trafik. Matarbanorna har även egna transporter. Dessa svarar dock endast för 1% av transportarbetet.

Riksdagen beslutade i december 1995 att rätten att bedriva gods- trafik på det statliga bannätet skall vara öppen för alla som uppfyller ställda säkerhetskrav och har erforderlig kompetens. Beslutet innebär vidare att den etablerade godstrafiken bör få företrädesrätt vid banfördelningen på huvudlinjerna. I en ny tidtabell skulle i första hand redan etablerade operatörer ges möjlighet att även fortsättningsvis bedriva denna trafik.

Utvecklingen för transportsektorn år 1999 bör ses i perspektivet av utvecklingen år 1998, då transportarbetet minskade. Den internationella handeln drabbades av ett flertal större kriser bl.a. i Asien, Sydamerika och Ryssland. Världens samtliga börser drabbades av kraftiga upp- och nedgångar. Effekterna av kriserna blev dock relativt små för Västeuropa, beroende på stabiliteten i EU-länderna efter anpassningarna till konvergenskraven inför införandet av en gemensam valuta år 1999. Genom att huvuddelen av Sveriges export och import är koncentrerad till Västeuropa blev effekterna av de internationella kriserna för Sveriges del relativt små. Den faktor som betydde mest för Sverige var att det efter kriserna blev ett överskott av råvaror i hela världen, vilket ledde till lägre internationella råvarupriser. Detta i kombination med att effekterna av deprecieringen av den svenska kronan i november 1992 nästan helt var borta, medförde att den sedan dess kraftiga ökningen av den exporterade godsmängden förbyttes i en svag minskning. Importen däremot fortsatte att öka.

Den dämpade utvecklingen av utrikeshandeln under år 1998 var framför allt negativ för järnvägen, eftersom marknaden för varor med lågförädlad gods missgynnades. Lastbilen gynnades av en ökad import av högförädlad gods i form av insatsvaror till industrin och konsumtionsvaror. Sjöfartens import ökade, trots ökningen av högförädlad gods, vilket kan förklaras av en ökad handel med andra kontinenter samt att matartransporterna från Rotterdam för vidaretransport till andra kontinenter ersattes av direkttransporter till Sverige.

Under åren 1999 ökade transportarbetet åter. De globala oroligheterna under år 1998 övergick under år 1999 till en stabil internationell högkonjunktur. En förväntad global recession som resultat av de internationella kriserna under år 1998 uteblev således. Det som kvarstod av 1998 års kriser var dock överskottet av råvaror och därmed de låga internationella råvarupriserna. Många råvaruproducenter försökte under det sista kvartalet 1998 att kompensera de låga råvarupriserna med en ökad produktion för att därigenom följa den planerade budgeten för år 1998. För Sveriges del fick det till följd att producenterna av stål och skog försökte avsätta sin överproduktionen som export, eftersom den svenska marknaden var för liten och till stor del redan mättad.

Överproduktionen ledde till att överskottet på råvaror under den första delen av år 1999 blev ännu större än tidigare, varvid priserna på råvaror blev ännu lägre. Denna situation kvarstod fram till sista kvartalet år 1999, då efterfrågan på råvaror ökade dramatiskt bland annat som en följd av en ökad produktion av mer förädlad gods, där råvaror ingick som insatsvaror i produktionen.

Den svenska ekonomins utveckling var mycket gynnsam. BNP

ökade med 3,8%, medan produktiviteten dock endast ökade marginellt. Det var således framför allt sysselsättningen som ökade. Produktionsökningen genererades huvudsakligen av en inhemsk ökad konsumtion. Exporten var således inte drivande, men ökade ändå relativt snabbt.

Den ökade utrikeshandeln var gynnsam för samtliga transportmedel men framför allt för lastbilen, vilket bl. a. förklaras av en ökad import av högförädlade konsumtionsvaror. Importökningen medförde att balansen mellan export och import förbättrades något för lastbilen. Ökningen av den inhemska konsumtionen gynnade även den lastbilen, eftersom en stor del av transporterna avsåg högförädlad gods.

Järnvägen missgynnades av de låga internationella råvarupriserna, som medförde en låg produktion under årets första tre kvartal i de branscher där järnvägen normalt har en relativt stor del av transporterna. Produktionsökningen under det fjärde kvartalet kompenserade dock nedgången tidigare under året. Även importen hade en ogynnsam utveckling. Balansen mellan export och import förblev därigenom relativt oförändrad.

Den internationella handelns ökning, efter att kriserna i bland annat Asien och Sydamerika upphört, gynnade sjöfartens interkontinentala transporter. Dessa ökade dock endast för importen, där såväl konsumtionsvaror som insatsvaror för industrin var bidragande.

Det totala inrikes godstransportarbetet, inklusive inrikesdelen av utrikes transporter till sjöss, uppgick till 86,5 miljarder tonkilometer. I siffrorna ingår transporter med utländska lastbilar och lastbilar med en maxlastvikt under 3,5 ton vilka inte redovisas i den officiella statistiken.

Det totala inrikes långväga (> 10 mil) godstransportarbetet uppgick till 79,0 miljarder tonkilometer. Järnvägen svarade för 24%, lastbilen för 38%, inrikes sjöfarten för 10% och utrikes sjöfarten för 28%.

Kombiverksamheten inom dåvarande SJ Gods blev 1992 till viss del överförd till ett fristående bolag, Rail Combi AB. Kombitrafiken ingår i SJ Cargo Groups trafik. Det totala transportarbetet för järnvägsdelen av kombitrafiken uppgick till 2,5 miljarder tonkilometer och den transporterade godsmängden till 4,8 miljoner ton.

Av järnvägens samlade transportarbete svarade malm för 20%, järn och stål för 25%, pappersmassa och papper för 17% samt träråvara och sågade trävaror för 10%.

## TÅGFÄRJETRAFIK

År 1999 fanns 5 större tågfarjeförbindelser mellan Sverige och utlandet: Helsingborg - Köpenhamn som drivs i samarbete mellan SJ Cargo Group och den danska järnvägen (DSB), Trelleborg - Sassnitz och Trelleborg - Rostock där samarbetspartnern för SJ Cargo Group är den tyska järnvägen (DB), Ystad - Swinoujście där SJ Cargo Group samarbetar med den polska järnvägen (PKP).

Den transporterade godsmängden kan för dessa färjeförbindelser skattas till drygt 7 miljoner ton. Genom att importen och exporten under år 1999 ökade ungefär lika mycket kvarstår en tidigare obalans mellan export och import, vilken framgår av att exporten svarade för drygt 60% av den transporterade godsmängden.

Obalansen mellan flödena är avsevärt större för järnvägen än för lastbilen och sjöfarten.

## RAILWAYS IN SWEDEN

The 1988 transport policy decision divided Statens Järnvägar (Swedish State Railways) into a transport company that retained the name Statens Järnvägar (SJ), and an authority for the administration of the country's track installations – Banverket (Swedish National Rail Administration). The state railway lines were divided into main and county lines. This division was made in order to clarify the government's responsibility in connection with the national provision of transport services and the responsibility of the regions for the supply of local and regional passenger services. From the previous organisation there was already a transport principal in each county with responsibility for local and regional public transport on the roads (THM). The responsibility of this body was extended to include local and regional passenger services on the railways. The county transport principals assumed this responsibility in July 1990.

According to its terms of reference (SFS 1998:1392), Banverket is the central administrative authority, with overall responsibility – sectoral responsibility – for the entire rail transport system. Banverket's efforts shall be directed towards achieving the transport policy goals. Furthermore, Banverket shall endeavour to ensure that:

- the rail transport system is available, safe, reliable, efficient and environmentally adapted,
- local, regional and inter-regional rail traffic is co-ordinated,
- consideration is given to the needs of the physically disabled within the rail transport system,
- socially-motivated applied research and development activities within the rail transport system are planned, initiated, implemented, documented and evaluated, and that the results of such research are distributed.

The following bodies are organised under Banverket:

- The Railway Inspectorate, which in the exercise of its authority has independent responsibility for supervising the safety of all Swedish rail traffic.
- The Delegation for the Procurement of Certain Public Transport, which administered the government's procurement of passenger transport on the railways up to and including 30 June 1999. On 1 July 1999, this responsibility was transferred to the newly established authority Rikstrafiken (National Public Transport Agency).
- Rail Traffic Management, which is responsible for and makes decisions on track allocation, traffic management, the allocation of train paths and decides on transport operation rights on county lines.

### Transport operation rights

The Regulations (1996:734) on State Track Installations, which came into force on 1 July 1996, stipulate that:

- all transport operators with their headquarters in Sweden are entitled to operate goods traffic on state track installations
- railway companies with their headquarters in some other EEA country have the right to operate goods traffic on the Swedish parts of European railway corridors that are intended for international goods transportation

- SJ has the transport operation rights for passenger services on the main lines and the Malmbanan Line
- the county transport principals have the transport operation rights for passenger services on the county lines and for local and regional passenger transport on the main lines in their own counties
- if SJ or the county transport principal relinquishes its transport operation rights, the services may be provided by another operator subject to a decision by Rail Traffic Management.
- LKAB has since 1993 had the operation rights for ore transportation on the Malmbanan Line between Riksgränsen and Boden and on the Boden – Luleå main line.
- IBAB has the transport operation rights on the Östersund – Brunflo main line for through traffic on the Inland Line according to a decision by Banverket.

The Inland Line and certain spur lines are administered by Inlandsbanan AB (IBAB) on the basis of a right of use agreement with the government. IBAB, which is owned by the municipalities along the line, decides on the transport operation rights on the Inland Line. However, SJ has been allowed to retain the transport rights for goods traffic on the Inland Line's single-commodity train sections for the transportation of round timber and peat.

### State track installations

The state track installations constitute a cohesive system which different operators shall be able to use on a non-competitive basis. State track installations include the infrastructure that is important for the capacity of the system and for the non-competitive treatment of different transport companies.

In the past, those installations that have had a direct connection with the product design and efficiency of the transport companies, for example sidings for loading and unloading, have not been included in state track installations. However, from and including 1 January 1999 Banverket took over 700 km of the so-called capillary track network from SJ. In addition, responsibility was taken over for the costs of operating and maintaining grade-separated platform connections, installations on platforms and equipment for passenger information. A total of ten operators ran services on state track installations in 1998.

The Arlanda Line north of Stockholm was completed during 1999 and opened for commercial traffic on 25 November. Construction of the track was conducted as a Build, Transfer, Operate, BTO, project.

Banverket's expenditure during 1999 was apportioned as follows:

- sectoral tasks: SEK 1 495 million
- operation and maintenance: SEK 2 022 million
- new and re-investments: SEK 5 323 million
- investments in county traffic installations: SEK 265 million

Major ongoing investment projects during 1999:

- on the West Coast Line, continued conversion work on several stretches of track to double tracks,
- on the Norway/Vänern Line, work was carried out on a marshalling yard extension in Trollhättan and the construction of a new travel centre. North of Trollhättan, work was conducted aimed at increasing the speed of high-speed train services in the Nordic Triangle
- in the Goods Corridor through Bergslagen, work was carried

- out on conversion to double tracks between Degerön and Stenstorp (north of Motala) of the busy single track between Hallsberg and Mjölby,
- on the Mälaren Line, over 11 km of new double track became operational. In addition, conversion work on the stations in Arboga, Kolbäck, Enköping and Bålsta was completed,
- on the Malmbanan Line, work continued on upgrading tracks to a 30-ton axle load,
- parts of the converted shunting yard in Hallsberg became operational and construction work continued.

## PASSENGER TRANSPORT

The total transport mileage by rail in Sweden amounted in 1999 to 7.6 billion passenger kilometres. Of these, SJ Resor accounted for 7.4 billion passenger kilometres, or in other words approximately 97%. The number of railway journeys amounted to 129 million, of which SJ Resor accounted for 115 million.

SJ Resor's passenger services on the railways consist of both its own traffic as well as that operated by contractors. Contractor-operated services constitute part of the county traffic that is operated on behalf of the transport principal for local and regional public transport in the respective county, and comprises services for which SJ Resor, in accordance with an agreement with the principal, runs special trains in a separate fare system. Other county traffic, i.e. services in which journeys are made with the transport principal's tickets on SJ Resor's trains, is included in SJ Resor's own traffic.

As in the case of the services operated by SJ Resor, the passenger rail services run by private railways (EJ) consist of both their own traffic as well as that operated by contractors. However, EJ's services are primarily county traffic and were operated in 1999 by four companies: BSM AB, which ran tourist services on the Inland Line and services on behalf of the counties of Jönköping, Kalmar and Halland; Connex AB and Linjebuss AB, which ran services on behalf of the transport principal in the county of Stockholm; and BK-Tåg AB, which operated services on behalf of the transport principals in the counties of Jönköping, Malmöhus and Dalarna. Also included in this category is A-train, which on 25 November started running services on the Arlanda Line.

In 1990, the so-called county track reform was implemented, which meant that the county transport principals took over responsibility for passenger services on the county railways. Prior to the reform, SJ mainly ran contractor-operated services in those counties with large cities. After the reform, the number of counties running contractor-operated services has gradually increased, which has led to a transfer of rail journeys to contractor-operated services.

In December 1995, Parliament decided that the transport principals should also be given the right to operate local and regional passenger services on the national lines in adjoining counties, provided the purpose was to develop the local or regional passenger services in their own counties.

Contractor-operated services accounted for 2.0 billion passenger kilometres, which corresponds to just over a quarter of the railways' total transport mileage. If we look at the number of

journeys, however, the situation is the reverse. The differences are explained by the extremely short average journey lengths in contractor-operated services.

Developments in the transport sector in 1999 should be seen in the perspective of developments in 1996 and 1997, and above all in 1998. Consumption during these years was relatively high. This applies also to 1998, despite the wave of global unrest that characterised the year. The international crises in Asia, South America and Russia thus had no major impact on demand in Sweden.

The granting of permits for long-distance bus services basically stopped in 1997, and in 1998 the services were deregulated entirely. A heavy increase in supply combined with reduced prices created stiff competition, above all for the railways. The increase in the supply of bus transport and the price cuts are reminiscent of the initial phases of air and taxi service deregulation. As with air traffic, it meant that the transport mileage for bus services increased dramatically.

As a result of the competition with buses, the railways were in 1998 forced to introduce price cuts, which in certain cases led to more traffic as a result of greater competition with cars and buses and a new interest in travel. The railways also increased the range of services offered. In addition to the provision of more trains on the existing network, in 1997 services started on the new Svealand Line, which in its first year of operation had seven times as many passengers as the old line had in 1993.

During 1999, transport mileage continued to increase. However, the rate of increase was considerably higher than in the past. The economy was very strong. GNP increased by 3.8% and the increase was above all generated by domestic demand. The disposable income and private wealth among households increased as a result of the developments in share prices and property prices during the first part of the period. As far as households were concerned, this led to increased investments, but above all to greater consumption. A contributory cause of the increase in consumption was that the consumer price index only rose marginally, despite oil price increases and a weak Swedish krona.

The proportion of the disposable income represented by travel was very high, which, however, is explained by an increase in the purchase of new cars. There was somewhat of a decrease in travel by public transport. The real price of petrol rose as a consequence of international increases in the price of oil products. The price thus exceeded a previous all-time high in 1982.

Air transport became stable following the introduction of deregulation. As regards the supply of services offered, it can be concluded that it is approximately the same level as it was prior to deregulation. In the two largest ratios the supply has been improved, whereas at a number of smaller airports it has deteriorated.

The deregulation of bus traffic entered a second phase, which concurs with the developments experienced in connection with air traffic. Consequently, a certain level of stability was introduced. The price levels and services offered were normalised at the same time as a certain number of new operators disappeared from the market.

Reduced track charges for the railways meant that their com-

petitiveness with both other types of public transport as well as the car was improved as a result of a greater proportion of low price offers. Rail services on the Arlanda Line started. However, this happened at the end of the year and thus gave only a marginal input to the transport mileage. The proportion of travel on the X2000 increased and amounted to 38% of the railways' long-distance transport mileage.

The total domestic passenger transport mileage amounted to 121.3 billion passenger kilometres. The calculation method used to calculate the transport mileage by car concurs in this context with that used for earlier reports in "Railways" but deviates somewhat from the method used in official circles. Cars and motorcycles accounted for 76% of the transport mileage, public transport for 20% and pedestrians, cycles and mopeds for 4%. The railways accounted for 6% of the transport mileage.

Of the long-distance (> 100 km) domestic transport mileage of 35.2 billion passenger kilometres, the railways accounted for 4.8 billion passenger kilometres, which corresponds to 14%. The share of the long-distance transport mileage attributable to air transport amounted to 10%.

Of the short-haul (<= 100 km) domestic transport mileage of 86.1 billion passenger kilometres, the railways accounted for 2.8 billion passenger kilometres, i.e. just over 3%.

## GOODS TRANSPORT

The total transport mileage by rail in Sweden amounted in 1999 to 19.1 billion tonne kilometres and the transported volume of goods to 53.6 million tonne. If ore transport is excluded, domestic traffic accounted for 10.3 billion tonne kilometres, international traffic for 5.0 billion tonne kilometres and transit traffic for 0.3 billion tonne kilometres. The transportation of ore accounted for 3.5 billion tonne kilometres.

Four-fifths of the goods transported by rail consists of goods transported by SJ Cargo Group (formerly SJ Gods). There is also a certain amount of joint transportation between SJ Cargo Group and one or more private railways (feeder lines). These are not, however, included in the statistics for SJ Cargo Group's transport. The feeder lines also have their own transport, although this only accounts for 1% of the transport mileage.

In December 1995, Parliament decided that the right to operate goods traffic on the state track network should be opened to all operators that meet stipulated safety requirements and possess the necessary competence. The decision also meant that the established goods traffic should have precedence in track allocation on the main routes. In a new timetable, already established operators should in the first instance be given the chance to continue operating this traffic.

Developments in the transport sector during 1999 should be viewed in the perspective of developments in 1998, when transport mileage decreased. International trade suffered a number of major crises in Asia, South America, Russia and other parts of the world. Stock exchanges all over the world underwent powerful upswings and downturns. The effects of the crises were nevertheless fairly limited in the case of Western Europe owing to the stability in the EU countries following adaptation to the convergence demands prior to the introduction of a common

currency in 1999. Since most of Sweden's exports and imports are concentrated on Western Europe, the effects of the international crises were for Sweden's part relatively limited. The development that had the greatest impact for Sweden was the fact that after the crises there was a surplus of raw materials all over the world, which resulted in lower international raw material prices. This, in combination with the fact that the effects of the depreciation in the value of the Swedish krona were almost over, meant that the heavy increase in the volume of exported goods experienced since 1993 was transformed into a slight decrease. Imports, however, continued to grow.

The subdued development of international trade in 1998 was above all negative in the case of the railways since the market for products with low-processed goods did not benefit. Road transport was favoured by a greater import of highly processed goods in the form of inputs to industry and consumables. The share of imports transported by sea increased, despite the increase in highly processed goods. This can be explained by a growth in trade with other continents plus the fact that the feeder transport from Rotterdam for further transport to other continents was replaced by direct transportation to Sweden.

During 1999, transport mileage again increased. The global disturbances in 1998 changed during 1999 into a stable international economic boom. An expected global recession as a result of the international crises during 1998 thus failed to materialise. What remained of the 1998 crises was, however, a surplus of raw materials and thus the low international raw material prices. Many producers of raw materials tried during the last quarter of 1998 to compensate for the low raw material prices by an increased production and thereby meet their planned budgets for 1998. In Sweden's case, this resulted in the producers of steel and forest products trying to sell their surplus production as exports, since the Swedish market was too small and largely already saturated.

Overproduction led to the surplus of raw materials during the first part of 1999 becoming even higher than before, which meant that the prices of raw materials dropped still further. This situation remained until the last quarter of 1999, when the demand for raw materials rose dramatically as a result, among other things, of an increased production of more processed goods, where raw materials were included as inputs in the production.

Development of the Swedish economy was extremely favourable. GNP increased by 3.8% while productivity, however, only increased marginally. It was thus above all the level of employment that rose. The increase in production was mainly generated by greater domestic production. Exports were therefore not a driving factor, but nevertheless increased relatively rapidly.

The increase in foreign trade favoured all types of transport, but above all road transport. This can be explained, among other factors, by an increased import of highly processed consumer goods. The increase in imports meant that the balance between exports and imports improved somewhat for road transport. The increase in domestic consumption also favoured road transport since a considerable proportion of the transport concerned highly processed goods.

The railways did not benefit from the low international raw material prices, which resulted in low production levels in the first nine months of the year in those sectors where the railways normally enjoy a fairly high proportion of goods transport. The

increase in production during the last quarter compensated, however, for the downswing earlier in the year. Imports were also subject to unfavourable development. Consequently, the balance between exports and imports remained relatively unchanged.

The increase in international trade, at the end of the crises in Asia and South America, favoured intercontinental transport by sea. However, this type of transport only increased in the case of imports, where both consumables and inputs for industry were contributory factors.

The total domestic goods transport mileage, including the national proportion of foreign transport by sea, amounted to 86.5 billion tonne kilometres. These figures include transportation by foreign lorries and lorries with a maximum load of less than 3.5 tonnes, which are not reported in the official statistics.

The total domestic long-distance (> 100 km) goods transport mileage amounted to 79.0 billion tonne kilometres. The railways accounted for 24%, road transport for 38%, domestic shipping for 10% and international shipping for 28%.

Combined operations within what was at that time SJ Gods was in 1992 partially transferred to an independent company, Rail Combi AB. Combined traffic is included in SJ Green Cargo's traffic. The total transport mileage for the railway part of the combined traffic amounted to 2.5 billion tonne kilometres and the volume of goods to 4.8 million tonnes.

Of the railways' total transport mileage, ore accounted for 20%, iron and steel for 25%, pulp and paper for 17% and timber products and sawn timber for 10%.

## **TRAIN FERRY TRAFFIC**

In 1999, there were five major train ferry connections between Sweden and abroad: Helsingborg – Köpenhamn, which is operated in co-operation between SJ Cargo Group and Danish Railways (DSB); Trelleborg - Sassnitz and Trelleborg – Rostock, where the business partner for SJ Cargo Group is German Railways (DB); and Ystad – Swinoujście, where SJ Cargo Group co-operates with Polish Railways (PKP).

The volume of goods transported on these ferry connections is estimated to amount to just over 7 million tonnes. Since imports and exports during 1999 increased by approximately the same amount, a previous imbalance between exports and imports remains, which is borne out by the fact that exports accounted for just over 60% of the volume of goods transported. The imbalance in flows is considerably greater in the case of the railways than it is for road transport and shipping.

**A. Järnvägstrafiken i sammandrag**

**A. Summary of railway traffic**

Tabell A1: Historisk översikt / Historical survey

År	Trafikerad banlängd							Personal	
	Statliga banor			Enskilda banor		Totalt	Härav elektrifierad	För banarbeten	För trafik
	Normal-spåriga	Smal-spåriga	Härav Övertagna Enskilda banor	Normal-spåriga	Smal-spåriga				
	kilometer							antal i medeltal	
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	Ingår i kol 10	46 331
1920	5 506	-	1 310	6 081	3 573	15 160	380	..	62 493
1930	6 641	-	1 660	6 386	3 783	16 810	1 206	..	50 976
1940	9 226	436	4 371	3 997	3 097	16 756	4 444	..	52 205
1950	12 436	2 730	9 884	728	746	16 640	6 303	..	70 764
1960	12 203	2 255	9 173	665	276	15 399	7 369	..	59 307
1970	11 279	265	6 265	501	158	12 203	7 520	..	44 973
1975	11 179	182	6 082	511	194	12 065	7 484	..	40 161
1976	11 179	182	6 082	511	189	12 061	7 479	..	39 619
1977	11 195	182	6 082	511	189	12 077	7 479	..	38 352
1978	11 195	182	6 082	508	189	12 074	7 582	..	36 978
1979	11 195	182	6 082	440	189	12 006	7 582	..	36 966
1980	11 195	182	6 082	440	189	12 006	7 582	..	36 762
1981	11 153	182	6 040	440	176	11 951	7 601	..	37 218
1982	<sup>1</sup> 11 424	<sup>1</sup> 326	<sup>1</sup> 6 438	440	176	12 366	7 606	..	<sup>2</sup> 37 269
1983	11 380	326	6 404	433	176	12 316	7 588	..	39 982
1984	11 351	134	6 182	433	145	12 063	7 557	..	39 674
1985	11 132	134	6 052	334	145	11 745	7 464	..	38 933
1986	11 168	97	6 023	334	145	11 745	7 464	..	38 343
1987	11 157	37	5 952	334	145	11 673	7 464	..	37 465
1988	11 076	-	5 834	334	145	11 555	7 464	..	<sup>3</sup> 36 284
<sup>11</sup> 1989	<sup>6</sup> 11 022	-	5 780	317	144	11 483	7 451	7 257	<sup>5</sup> 26 240
1990	<sup>6</sup> 10 801	-	5 639	317	75	11 193	7 382	7 724	<sup>7</sup> 21 472
1991	<sup>8,9</sup> 10 961	-	5 820	<sup>9</sup> 24	65	11 050	7 336	7 843	19 042
1992	10 899	-	5 757	24	65	10 988	7 352	7 633	17 937
1993	<sup>10</sup> 9 746	-	5 712	<sup>10</sup> 1 077	65	10 888	7 359	7 079	16 302
1994	9 661	-	5 640	1 077	65	10 803	7 266	7 335	15 038
1995	9 782	-	5 540	1 077	66	10 925	7 402	7 531	14 667
1996	9 821	-	..	1 077	66	10 964	7 470	7 337	14 285
1997	9 798	-	..	1 077	66	10 941	7 445	6 801	13 754
1998	9 855	-	..	1 077	65	10 997	7 444	6 127	12 756
1999	9 884	-	..	1 095	65	11 044	7 474	5 974	12 236
Year	Length of lines worked							Staff	
	State railways			Private railways		Total	Of which electrified	Assigned to permanent way	Assigned to train operations
	Standard-gauge	Narrow-gauge	Of which former private railways	Standard-gauge	Narrow-gauge				
	kilometres							mean number	

Vagnpark					Trafikarbete				År
Person-, post-, resgodsoch motorvagnar		Godsvagnar			Resandeeoch godståg	Personoch godsvagnar	Personvagnar		
Vagnar	Sittplatser	Vagnar	Härav privatregistrerade	Lastförmåga			miljoner tågkilometer	miljoner vagnaxelkilometer	Transportförmåga
antal				1000 ton			miljoner platskilometer	%	
11	12	13	14	15	16	17	18	19	1
..	..	..	..	..	..	..	..	..	1856
..	..	..	..	..	..	..	..	..	1860
508	..	4 225	..	30	4,3	121	..	..	1870
1 462	..	15 122	..	128	12,5	357	..	..	1880
1 971	..	20 889	..	185	19,5	567	..	..	1890
2 594	..	33 413	..	356	36,8	1 134	..	..	1900
3 600	143 780	45 245	..	583	52,4	1 591	..	..	1910
4 151	186 737	57 242	..	832	54,4	1 674	6 850	35,0	1920
4 301	190 938	55 140	..	876	72,5	1 978	9 085	26,8	1930
5 278	205 377	49 057	..	893	91,9	2 847	12 676	35,9	1940
5 944	251 658	53 861	2 203	944	132,5	3 773	21 206	31,3	1950
5 044	214 420	58 377	4 353	1 249	126,1	4 063	18 564	27,7	1960
3 069	143 943	56 242	5 061	1 431	111,2	4 415	14 959	31,0	1970
2 559	119 820	54 000	4 078	1 461	104,2	4 183	15 611	36,0	1975
2 528	119 452	52 793	3 591	1 451	104,6	4 204	16 041	35,0	1976
2 478	116 053	51 071	3 248	1 432	104,2	4 006	16 034	34,7	1977
2 397	112 655	50 407	3 052	1 426	103,2	3 844	16 362	34,1	1978
2 392	113 611	49 118	2 764	1 402	103,7	4 178	16 588	37,5	1979
2 437	119 092	48 044	2 390	1 384	104,3	4 160	17 450	40,1	1980
2 452	121 501	47 744	2 240	1 380	104,2	4 003	18 556	38,1	1981
2 456	122 383	46 270	2 225	1 354	105,8	3 965	19 241	34,2	1982
2 455	122 897	43 685	2 056	1 277	108,4	4 070	19 574	34,1	1983
2 520	121 611	42 000	1 982	1 261	110,5	4 351	20 020	33,4	1984
2 479	124 051	40 199	2 013	1 206	109,6	4 441	19 794	34,4	1985
2 342	118 028	37 864	2 039	1 078	109,6	4 432	19 298	33,0	1986
2 290	119 230	36 176	2 075	1 095	107,0	4 311	18 549	33,5	1987
2 254	119 384	32 860	2 158	1 041	106,2	4 257	18 146	34,7	1988
2 134	118 602	30 446	2 532	991	103,6	4 123	17 096	37,2	<sup>11</sup> 1989
2 039	112 709	26 501	2 241	873	102,8	4 060	17 157	37,0	1990
2 053	112 966	25 126	3 608	837	100,8	4 208	16 871	34,1	1991
1 953	111 889	23 099	5 501	835	97,3	4 117	16 969	32,9	1992
1 999	113 890	21 817	5 115	798	97,5	4 079	16 372	36,6	1993
2 049	112 720	21 066	5 069	790	101,0	4 191	17 227	35,2	1994
2 001	111 686	20 865	5 330	782	104,6	4 146	17 426	36,4	1995
1 942	108 233	20 302	5 572	773	107,2	4 060	18 423	34,5	1996
1 942	109 219	19 635	5 967	751	106,3	4 067	18 300	<sup>12</sup> 38,0	1997
1 925	108 593	18 909	5 713	728	107,0	4 111	17 802	40,2	1998
1 888	106 879	19 697	6 809	775	109,8	4 131	18 642	41,0	1999
Passenger and freight transport stock					Train operations				Year
Coaches, Vans, railcars and trailers		Freight transport stock			Passengerand freight trains	Passengerand freight transport stock	Coaches, railcars and trailers		
Stock	Seats	Wagons	Of which privately-owned	Loading capacity			Carrying capacity	Of which used	
number				1000 tonnes	million trainkilometres	million axleskilometres	million seatkilometres	%	



Tabell A1: Historisk översikt / Historical survey

År	Trafikarbete		Transportarbete					Drivmedelsförbrukning		
	Godsvagnar		Resande- och godståg	Person- trafik	Godstrafik			El	Bränsle för ångdrift	Diesel
	Transport- förmåga	Härav utnyttjad			Express- och Styckegods	Vagnslast- gods	Totalt			
	miljoner bärighetstonkm	%	miljoner bruttotonkm	miljoner personkm	miljoner tonkm			Gwh	1000 ton	m <sup>3</sup>
1	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
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	7 455	46,7	14 314	2 409	..	..	3 299	..	948	..
1930	9 594	45,8	19 182	2 436	226	4 038	4 264	..	801	..
1940	16 167	45,3	30 023	4 495	406	6 810	7 216	671	675	..
1950	18 899	46,6	33 929	6 637	477	8 163	8 640	1 197	543	15 574
1960	28 056	38,9	38 356	5 150	459	10 469	10 928	1 351	80	45 292
1970	39 941	43,3	47 342	4 640	366	16 945	17 311	1 553	1	42 403
1975	38 397	41,8	45 668	5 615	463	15 594	16 057	1 484	0	40 549
1976	38 259	42,4	46 110	5 617	457	15 781	16 238	1 527	-	39 784
1977	36 616	40,9	43 805	5 563	410	14 372	14 782	1 485	-	37 272
1978	34 738	42,5	42 780	5 557	353	14 411	14 764	1 506	-	35 537
1979	39 077	44,1	46 658	6 224	316	17 031	17 347	1 605	-	35 986
1980	38 488	43,3	47 269	6 998	310	16 337	16 648	1 609	-	38 798
1981	35 396	43,2	45 547	7 062	261	15 029	15 290	1 617	-	38 470
1982	34 056	42,1	44 701	6 588	230	14 203	14 433	1 619	-	40 371
1983	35 049	44,3	46 042	6 669	314	15 214	15 528	1 654	-	39 699
1984	39 138	45,4	50 474	6 690	402	17 374	17 776	1 735	-	43 638
1985	40 390	45,6	52 156	6 803	470	17 949	18 419	1 751	-	44 728
1986	40 877	45,8	52 400	6 363	438	18 114	18 552	1 725	-	42 521
1987	39 972	46,0	51 590	6 215	183	18 224	18 406	1 715	-	43 056
1988	40 081	46,6	50 982	6 289	13	18 674	18 687	1 757	-	41 847
<sup>11</sup> 1989	39 137	48,9	49 791	6 352	<sup>47</sup>	19 130	19 137	1 693	-	37 008
1990	38 380	49,8	48 880	6 353	6	19 096	19 102	1 669	-	38 701
1991	40 684	46,3	51 736	5 745	6	18 810	18 816	1 652	-	34 283
1992	40 887	47,0	52 008	5 585	6	19 196	19 202	1 633	-	32 847
1993	40 304	46,1	50 227	5 991	7	18 571	18 578	1 647	-	31 560
1994	41 026	46,5	51 907	6 064	5	19 064	19 069	1 733	-	29 849
1995	42 657	45,5	51 605	6 345	6	19 385	19 391	1 736	-	29 007
1996	39 886	47,3	50 744	<u>6 347</u>	5	18 841	18 846	1 800	-	26 454
1997	39 709	48,3	51 216	<sup>12</sup> 6 958	6	19 175	19 181	1 722	-	25 695
1998	40 140	47,8	51 656	7 156	5	19 167	19 172	1 736	-	26 507
1999	39 329	48,6	51 821	7 636	5	19 097	19 102	1 746	-	27 791
Year	Train operations		Transport performance					Energy consumption		
	Wagons		Passenger- and freight- trains	Passenger traffic	Freight traffic			Electric	Steam (coal)	Diesel
	Carrying capacity	Of which used			Express parcels and small traffic	Full wagonloads	Total			
	million tonne- kilometres	%	million gross tonne- kilometres	million passenger- kilometres	million tonne-kilometres			Gwh	1000 tonnes	m <sup>3</sup>

Tabell A2: Olyckshändelser vid järnvägsdrift / Operating accidents by railways

Olyckshändelser i järnvägsdrift		1995	1996	1997	1998	1999	
	<b>Olyckshändelser</b>						<b>Accidents</b>
1	Urspårningar vid tågrörelse	16	16	18	11	12	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	2	8	2	3	3	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	60	37	37	15	20	Collisions at level crossings
4	Andra olyckshändelser	20	16	7	25	14	Other accidents
5	Summa	98	77	64	54	49	Sum
	- härtill självmordsolyckor	48	..	32	51	58	- moreover suicides and attempted suicides
	<b>Avlidna</b>						<b>Fatalities</b>
6	Resande	2	-	2	-	-	Passengers
7	Järnvägsanställda	-	-	8	1	1	Railway employees
8	Övriga	17	16	14	24	21	Other persons
9	Summa	19	16	24	25	22	Sum
10	- härtill självmord	46	..	28	45	58	- moreover suicides
	<b>Skadade</b>						<b>Casualties</b>
11	Resande	4	4	3	-	1	Passengers
12	Järnvägsanställda	2	6	11	8	1	Railway employees
13	Övriga	16	7	22	13	14	Other persons
14	Summa	22	17	36	21	16	Sum
15	- härtill självmordsförsök	2	..	4	6	0	- moreover attempts at suicide
	<b>Medeltal</b>						<b>Mean numbers</b>
	Dödade och skadade resande						Fatalities and casualties
16	- per 10 miljoner resande	0,55r	0,36	0,42	0,00	0,08	- per 10 million passengers
17	- per 1 miljard personkm	0,95r	0,63	0,72	0,00	0,13	- per 1 000 million passenger-kilometres
		1995	1996	1997	1998	1999	Operating accidents

## Specifikation av kollisioner vid vägkorsningar i plan / Specification of collisions at level crossings

Kollisioner vid vägkorsningar i plan		1995	1996	1997	1998	1999	
	<b>Kollisioner med:</b>						<b>Collisions with:</b>
18	- personbilar, lastbilar och bussar	46	28	..	4	17	- cars, trucks and buses
19	- övriga motorfordon	9	8	..	4	0	- other motor vehicles
20	- fordon utan motor och fotgängare	5	1	..	7	3	- non motor vehicles and persons crossing the line on foot
21	Summa	60	37	37	15	20	Sum
22	- härvid avlidna	8	14	10	9	15	- of which fatalities
23	- härvid skadade	6	4	18	5	10	- of which casualties
		1995	1996	1997	1998	1999	Collisions at level crossings



**B. Statens Järnvägar**  
**B. Swedish State Railways**

Tabell B1: Historisk översikt / Historical survey

År	Trafikerad banlängd		Vagnpark		Personal		Trafikarbete			
	Banlängd i medeltal	Elektrifierad banlängd vid årets slut	Person-, post-, resgods- och motorvagnar	Godsvagnar	För trafik	För investeringsarbeten	Resandetåg	Godståg	Totalt	Härv eldrift
	kilometer		antal		antal i medeltal		miljoner tågkilometer			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1856	32	-	..	..	..	..	..	..	..	-
1860	303	-	..	..	..	..	..	..	..	-
1870	1 118	-	347	2 404	1 793	Ingår i kol 6	..	..	2,8	-
1880	1 956	-	746	7 287	4 055	”	3,4	2,3	5,7	-
1890	2 613	-	1 096	9 110	10 456	”	5,2	3,3	8,5	-
1900	3 849	-	1 062	14 378	18 540	”	10,4	6,5	16,9	-
1910	4 418	-	1 528	21 550	22 612	”	15,0	7,4	22,4	-
1920	5 506	230	2 594	26 876	35 543	3 802	14,7	9,4	24,1	0,7
1930	6 641	919	2 458	24 131	27 472	2 778	23,1	10,0	33,1	7,9
1940	9 662	3 837	3 059	25 978	33 529	3 682	38,9	19,8	58,7	39,2
1950	15 166	5 965	4 971	45 593	68 882	3 396	88,6	33,8	122,4	73,0
1960	14 458	6 878	4 836	50 662	59 904	2 814	82,6	38,1	120,7	81,8
1970	11 698	7 042	3 004	48 243	43 651	1 665	63,2	44,2	107,5	86,7
1975	11 366	6 959	2 384	47 068	38 388	1 634	57,1	41,8	98,9	83,0
1976	11 366	6 959	2 351	46 329	37 885	1 652	58,3	41,1	99,5	83,8
1977	11 376	6 959	2 301	44 995	36 712	1 948	58,5	40,9	99,4	84,2
1978	11 382	7 063	2 221	44 547	35 435	1 955	59,1	39,2	98,3	84,0
1979	11 382	7 063	2 216	43 780	35 420	1 765	59,5	39,5	99,0	85,3
1980	11 382	7 063	2 261	43 081	35 258	2 286	60,0	39,4	99,5	85,6
1981	11 340	7 094	2 281	42 974	35 772	2 227	61,2	38,3	99,5	85,8
1982	11 760	7 099	2 284	41 561	<u>35 857</u>	<u>2 349</u>	62,9	38,2	101,1	86,9
1983	11 717	7 094	2 284	39 375	<sup>1</sup> 35 471	<sup>1</sup> 1 975	64,9	38,8	103,7	89,5
1984	11 637	7 088	2 353	37 748	35 338	1 841	65,2	40,6	105,8	92,0
1985	11 550	6 995	2 310	36 308	34 839	1 661	64,1	40,7	104,8	91,9
1986	11 265	6 995	2 173	34 259	34 140	1 686	62,6	41,1	103,7	92,2
1987	11 194	6 995	2 124	32 583	33 549	1 385	61,2	40,2	101,3r	89,8
1988	11 123	6 995	2 110	29 315	<sup>2</sup> 32 489	<sup>2</sup> 1 339	60,9	40,8	101,7	90,2
1989	11 064	6 995	1 979	26 890	<sup>3</sup> 25 638	-	59,2	40,6	99,8	87,7
1990	10 892	6 995	1 868	23 276	<sup>4</sup> 20 816	-	58,8	39,8	98,6	91,0
1991	<sup>6</sup> 10 961	<sup>6</sup> 7 252	1 882	20 741	18 518	-	57,5	38,4	95,9	87,2
1992	10 460	7 268	1 767	17 037	17 387	-	58,2	34,0	92,2	84,2
<sup>9</sup> 1993	<sup>7</sup> 10 104	7 186	1 799	16 228	15 776	-	57,0	34,7	91,7	83,9
1994	10 318	7 182	1 887	15 611	14 596	-	58,6	37,4	96,0	87,5
1995	10 197	7 284	1 842	14 855	14 217	-	61,3	39,5	100,8	90,3
1996	10 139	7 352	1 783	13 041	13 655	-	65,7	36,3	102,0	92,1
1997	10 193	7 327	1 783	11 977	12 072	-	65,8	33,6	99,4	89,8
1998	10 222	7 327	1 748	11 502	11 134	-	65,6	34,1	99,7	89,4
1999	10 219	7 339	1 681	11 168	10 641	-	67,1	34,5	101,6	91,7
Year	Lines worked		Rolling stock		Staff		Train operations			
	Mean length	Electrified lines at the end of year	Coaches, vans, railcars and trailers	Freight transport stock	Assigned to train operations	Assigned to investment works	Passenger-trains	Freight-trains	Total	Of which electric powered
	kilometres		number		mean number		million train-kilometres			

Trafikarbete				Transportarbete				Drivmedelsförbrukning			År
Resande-tåg	Gods-tåg	Totalt	Härav eldrift	Resande-tåg	Gods-tåg	Totalt	Härav eldrift	Elektrisk energi	Bränsle för ångdrift	Diesel	
miljoner vagnaxelkilometer				miljoner bruttotonkilometer				Gwh	1000 ton	m <sup>3</sup>	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
..	..	..	-	..	..	..	-	-	..	-	1856
..	..	..	-	..	..	..	-	-	..	-	1860
..	..	85	-	..	..	..	-	-	..	-	1870
..	..	205	-	..	..	..	-	-	..	-	1880
..	..	301	-	..	..	..	-	-	..	-	1890
252	374	626	-	2 014	2 286	4 300	-	-	..	-	1900
284	597	881	-	3 713	3 566	7 279	-	-	..	-	1910
305	596	911	38	3 522	5 191	8 713	285	..	513	..	1920
462	720	1 182	439	3 868	5 965	9 833	3 915	..	391	..	1930
810	1 269	2 079	1 640	7 201	11 897	19 098	15 174	638	323	..	1940
1 538	2 028	3 566	2 922	13 425	18 521	31 946	27 429	1 174	480	..	1950
1 406	2 471	3 878	3 432	12 185	23 550	35 734	33 044	..	..	..	1960
1 270	2 945	4 215	3 921	11 986	32 920	44 906	42 483	1 511	1	40 104	1970
1 235	2 764	3 999	3 730	11 958	31 414	43 372	41 043	1 435	0	39 681	1975
1 268	2 775	4 043	3 785	12 294	31 898	44 192	41 790	..	-	..	1976
1 257	2 598	3 855	3 610	12 219	29 952	42 171	39 885	..	-	..	1977
1 259	2 447	3 705	3 478	12 280	28 800	41 080	38 937	..	-	..	1978
1 264	2 760	4 024	3 807	12 359	32 982	45 341	43 117	1 559	-	35 359	1979
1 313	2 696	4 009	3 772	12 918	32 294	45 212	42 874	1 561	-	38 213	1980
1 368	2 483	3 851	3 624	13 634	29 914	43 548	41 199	1 570	-	37 941	1981
1 400	2 416	3 816	3 592	14 129	29 110	43 239	40 847	1 578	-	39 853	1982
1 408	2 508	3 916	3 688	14 184	30 347	44 531	42 079	1 605	-	39 150	1983
1 434	2 748	4 182	3 932	14 491	34 301	48 793	46 011	1 685	-	43 140	1984
1 423	2 838	4 261	4 005	14 421	35 630	50 051	47 162	1 696	-	44 396	1985
1 383	2 864	4 248	4 005	14 095	36 147	50 242	47 502	1 671	-	42 206	1986
1 342	2 789	4 131	3 891	13 729	35 535	49 264	46 722	1 660	-	42 758	1987
1 316	2 762	4 078	3 848	13 741	35 429	49 170	46 467	1 655	-	41 599	1988
1 269	2 707	3 976	3 762	13 384	34 933	48 317	45 802	1 643	-	36 704	1989
1 277	2 679	3 956	3 816	13 443	34 410	47 853	45 815	1 626	-	37 789	1990
1 270	2 831	4 101	4 069	13 361	37 328	50 689	48 422	1 607	-	32 794	1991
1 249	2 766	4 015	3 957	13 694	37 311	51 005	48 594	1 588	-	31 123	1992
1 206	2 761	3 967	3 907	13 191	35 942	49 133	46 874	1 607	-	29 540	1993
1 208	2 863	4 071	3 914	13 430	37 272	50 702	48 375	1 686	-	28 211	1994
1 209	2 834	4 043	3 910	13 631	36 920	50 551	48 464	1 688	-	27 665	1995
1 238	2 517	3 755	3 579	14 282	32 468	46 750	44 743	1 672	-	24 578	1996
1 210	2 329	3 539	3 392	14 095	29 357	43 452	41 679	1 586	-	23 290	1997
1 191	2 391	3 582	3 435	13 849	30 130	43 979	42 075	1 600	-	24 132	1998
1 254	2 375	3 629	3 463	14 567	29 851	44 418	42 397	1 613	-	25 197	1999
Train operations				Transport performance				Energy consumption			Year
Passenger trains	Freight trains	Total	of which electric powered	Passenger-trains	Freight-trains	Total	Of which on electrified lines	Electric	Steam (coal)	Diesel	
million axles-kilometres				million gross tonne-kilometres				Gwh	1000 tonnes	m <sup>3</sup>	

Tabell B1: Historisk översikt / Historical survey

År	Persontrafik				Godstrafik					
	Trafikarbete		Resor	Transport- arbete	Trafikarbete		Transporterad godsmängd	Härav av tomma privatvagnar	Transport- arbete	Härav av tomma privatvagnar
	Transport- förmåga	Härav utnyttjad			Transport- förmåga	Härav utnyttjade				
	miljoner platskm	%	miljoner	miljoner personkm	miljoner bärighetstonkm	%	miljoner ton	miljoner tonkilometer		
1	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
1856	..	..	0,0	..	..	..	0,0	..	..	..
1860	..	..	0,5	..	..	..	0,1	..	..	..
1870	370	21,1	1,6	80	215	38,2	0,6	..	82	..
1880	806	18,0	3,2	155	549	35,0	1,7	..	192	..
1890	1 170	17,7	4,7	207	802	35,3	2,9	..	283	..
1900	1 845	24,6	10,9	454	2 349	33,8	6,8	..	794	..
1910	2 876	29,4	20,5	846	4 360	36,4	11,8	..	1 447	..
1920	3 513	37,9	31,6	1 337	4 712	45,3	14,2	..	1 976	..
1930	5 048	30,4	31,4	1 534	6 410	44,1	18,4	..	2 828	..
1940	9 053	37,4	57,5	3 394	12 424	43,6	22,2	..	5 413	..
1950	21 206	31,3	131,0	6 302	17 794	45,3	38,2	..	8 051	..
1960	18 024	28,0	80,6	5 040	26 477	38,2	43,4	..	10 136	..
1970	14 686	31,3	57,1	4 598	37 957	42,5	62,5	..	16 157	..
1975	14 975	36,2	64,2	5 422	36 540	41,5	55,5	..	15 171	..
1976	15 417	35,2	64,7	5 433	36 722	42,2	56,9	..	15 492	..
1977	15 431	34,9	64,8	5 377	34 910	40,7	49,3	..	14 221	..
1978	15 742	34,1	65,5	5 369	33 468	42,2	47,8	..	14 134	..
1979	15 958	37,8	69,1	6 025	37 842	44,1	58,7	..	16 694	..
1980	16 802	40,4	77,1	6 787	37 058	42,9	53,6	..	15 914	..
1981	17 916	38,2	78,5	6 851	33 943	42,9	46,2	..	14 555	..
1982	18 602	34,3	75,4	6 380	32 684	42,1	40,2	..	13 764	..
1983	18 932	34,1	77,2	6 460	33 554	44,0	41,0	..	14 776	..
1984	19 367	33,5	77,7	6 483	37 449	<sup>5</sup> 45,2	47,3	..	16 944	..
1985	19 111	34,5	76,9	6 586	38 621	44,9	53,9	0,6	17 587	256
1986	18 609	33,1	73,0	6 152	39 004	44,8	53,3	0,6	17 754	283
1987	17 783	33,8	70,5	6 013	37 938	45,7	51,7	0,7	17 630	301
1988	17 149	35,5	74,3	6 081	38 668	46,0	53,0	0,7	18 094	320
1989	16 617	37,4	80,5	6 211	37 761	48,2	54,4	0,7	18 539	325
1990	16 599	37,5	82,8	6 225	37 588	49,1	53,7	0,7	18 756	315
1991	16 240	34,5	82,3	5 609	40 159	44,8	53,2	1,2	18 575	595
1992	16 309	33,4	89,2	5 444	40 884	45,3	51,5	1,3	<sup>8</sup> 19 202	684
1993	15 735	37,1	92,5	5 830	40 301	44,6	51,5	1,1	<sup>8</sup> 18 578	612
1994	16 541	35,7	94,1	5 906	41 023	45,3	55,1	1,0	<sup>8</sup> 19 066r	469
1995	16 801	36,7	98,4	6 219	41 753	44,4	55,7	1,1	18 979	437
1996	17 744	34,8	100,7	6 218	34 920	45,9	41,6	1,1	16 479	463
1997	17 589	38,7	<sup>10</sup> 106,8	<sup>10</sup> 6 814	30 557	46,4	29,0	1,1	14 720	538
1998	17 059	40,9	110,6	6 981	31 016	46,0	28,8	1,1	14 786	532
1999	17 877	41,6	114,9	7 434	30 719	46,9	28,9	1,1	14 948	549
Year	Passenger traffic				Freight traffic					
	Train operations		Passengers	Transport performance	Train operations		Load carried	Of which empty privately- owned wagons	Transport performance	Of which empty privately- owned wagons
	Carrying capacity	Of which used			Carrying capacity	Of which used				
	million seat- kilometres	%	million	million passenger- kilometres	million tonne- kilometres	%	million tonnes	million tonne-kilometres		

Tabell B2: Rullande materiel / Tractive and transport stock

Rullande materiel		1995	1996	1997	1998	1999	
	<b>Dragfordon</b>						<b>Tractive stock</b>
	<i>Lok</i>						<i>Locomotives</i>
1	Ellok	426	371	370	376	372	Electric locomotives
2	Diesellok	153	151	151	170	168	Diesel locomotives
	<i>Lokomotorer</i>						<i>Light rail motor tractors</i>
3	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric tractors
4	Diesellokomotorer	92	83	62	67	67	Diesel tractors
	<i>Eldrivna motorvagnar</i>						<i>Electric railcars</i>
5	Permanent kopplade tågsätt	281	277	281	281	270	Permanently coupled trainsets
6	- härav snabbtågsätt	36	40	43	43	43	- of which high speed train sets
7	Enstaka fordon	-	-	-	-	-	Single units
	<i>Dieseldrivna motorvagnar</i>						<i>Diesel railcars</i>
8	Permanent kopplade tågsätt	9	17	18	20	20	Permanently coupled trainsets
9	Enstaka fordon	62	59	60	40	32	Single units
10	Totalt	1 023	958	942	954	929	Total
	<b>Personvagnar</b>						<b>Passenger transport stock</b>
11	Sittvagnar	596	538	529	526	504	Coaches
12	Liggvagnar	95	99	95	85	85	Couchette coaches
13	Sovvagnar	93	93	93	88	83	Sleeping cars
14	Restaurangvagnar	47	40	39	22	23	Dining cars
15	Post- och resgodsvagnar	170	143	127	126	136	Vans
16	Specialvagnar	40	44	37	51	33	Special coaches
17	Totalt	1 040	957	920	898	864	Total
	<b>Motorvagnar</b>						<b>Railcars</b>
18	Totalt antal fordon	802	826	863	850	817	Total number of units
	<b>Godsvagnar</b>						<b>Freight transport stock</b>
19	Slutna vagnar	4 439	4 038	3 977	3 919	3 878	Covered wagons
20	- härav isolerade vagnar	87	73	73	61	52	- of which insulated
21	Lådvagnar	332	288	307	424	505	High-sided open wagons
22	Flakvagnar	8 999	8 596	7 637	7 047	6 730	Flat wagons
23	Övriga vagnar	1 085	119	56	112	55	Other wagons
24	Totalt	14 855	13 041	11 977	11 502	11 168	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Tractive and transport stock



**Tabell B2: Rullande materiel / Tractive and transport stock***Sitt och liggplatser i SJ personvagnar / Seats and sleeping accommodations in SJ's passenger transport stock*

Sitt och liggplatser		1995	1996	1997	1998	1999	
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
25	Sittvagnar	35 304	31 370	30 882	30 832	29 480	Coaches
26	Motorvagnar och släpvagnar	57 798	58 026	59 692	58 670	56 954	Railcars and trailers
27	Totalt	93 102	89 396	90 574	89 502	86 434	Total
	<i>Liggplatser</i>						<i>Sleeping accommodations</i>
28	Sovvagnar	2 650	2 650	2 650	2 550	2 450	Sleeping cars
29	Liggvagnar	4 746	4 938	4 746	4 266	4 266	Couchette coaches
30	Totalt	7 396	7 588	7 396	6 816	6 716	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Seats and sleeping accommodations

*SJ godsvagnars lastförmåga / Capacity in tonnes of SJ wagons*

Lastförmåga (ton)		1995	1996	1997	1998	1999	
31	Slutna vagnar	131 208	120 185	118 607	117 027	115 923	Covered wagons
32	Lådvagnar	16 396	15 065	16 181	16 266	20 507	High-sided open wagons
33	Flakvagnar	303 555	289 575	252 610	236 708	230 000	Flat wagons
34	Övriga vagnar	80 335	4 739	2 982	4 579	2 824	Other wagons
35	Totalt	531 494	429 564	390 380	374 580	369 254	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Capacity in tonnes

*Privatregistrerade godsvagnar / Privately-owned wagons*

Privatregistrerade vagnar		1995	1996	1997	1998	1999	
36	Slutna vagnar	1 569	1 652	1 574	1 576	1 570	Covered wagons
37	Lådvagnar	15	15	15	15	15	High-sided open wagons
38	Flakvagnar	2 459	2 645	3 096	2 927	3 984	Flat wagons
39	Tankvagnar	546	531	499	493	490	Tank wagons
40	Övriga vagnar	741	729	783	702	750	Other wagons
41	Totalt	5 330	5 572	5 967	5 713	6 809	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Privately-owned wagons

*Privatregistrerade godsvagnars lastförmåga / Capacity in tonnes of privately-owned wagons*

Lastförmåga (ton)		1995	1996	1997	1998	1999	
42	Slutna vagnar	59 078	65 024	61 921	62 031	61 914	Covered wagons
43	Lådvagnar	805	805	805	805	805	High-sided open wagons
44	Flakvagnar	119 252	122 228	143 253	138 522	187 066	Flat wagons
45	Tankvagnar	25 366	24 873	23 610	23 422	23 287	Tank wagons
46	Övriga vagnar	22 565	22 163	23 701	21 438	22 813	Other wagons
47	Totalt	227 066	235 093	253 290	246 218	295 885	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Capacity in tonnes

**Tabell B3: Persontrafik / Passenger traffic****Resor / Journeys**

Resor (tusental)		1995	1996	<sup>1</sup> 1997	1998	1999	
1	Egentrafik	24 783	24 702	26 507	27 869	29 588	Own-flag traffic
2	Entreprenadtrafik	73 588	75 986	80 276	82 683	85 329	Commissioned traffic
3	Totalt	98 371	100 688	106 783	110 552	114 917	Total
4	- härav i första klass	..	..	2 303	1 592	1 869	- of which first class
5	- härav i andra klass	..	..	104 480	108 960	113 048	- of which second class
6	- härav i internationell trafik	..	..	..	..	..	- of which in international traffic
7	- härav med reslängd ≤ 100 km	..	..	92 807	96 056	99 432	- of which journey distance ≤100 km
		1995	1996	1997	1998	1999	Journeys (thousands)

**Transportarbete / Transport performance**

Transportarbete (miljoner personkilometer)		1995	1996	<sup>1</sup> 1997	1998	1999	
8	Egentrafik	4 674	4 611	5 062	5 178	5 603	Own-flag traffic
9	Entreprenadtrafik	1 545	1 607	1 752	1 803	1 831	Commissioned traffic
10	Totalt	6 219	6 218	6 814	6 981	7 434	Total
11	- härav i första klass	..	..	523	573	673	- of which first class
12	- härav i andra klass	..	..	6 291	6 408	6 761	- of which second class
13	- härav i internationell trafik	..	..	..	..	..	- of which in international traffic
14	- härav med reslängd ≤100 km	2 115	2 187	2 429	2 521	2 599	- of which journey distance ≤100 km
		1995	1996	1997	1998	1999	Transport performance (million passenger-kilometres)

**Medelreslängd / Mean journey distance**

Medelreslängd (kilometer)		1995	1996	<sup>1</sup> 1997	1998	1999	
15	Egentrafik	188,6	186,7	191,0	185,8	189,4	Own-flag traffic
16	Entreprenadtrafik	21,0	21,2	21,8	21,8	21,5	Commissioned traffic
17	Totalt	63,2	61,8	63,8	63,1	64,7	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Mean journey distance (kilometres)

**Tabell B4: Godstrafik / Freight traffic****Transporterad godsmängd / Tonnes carried**

Transporterad godsmängd (tusen ton)		1995	<sup>1</sup> 1996	1997	1998	1999	
1	<i>Inland</i> Expressgods	13	13	13	13	13	<i>Domestic</i> Express parcels
2	Vagnslastgods	19 290	18 977	19 370	19 369	19 366	Wagonloads
3	Malm på malmbanan	10 451	6 028	–	–	–	Ore on the Ore Railway
4	Summa inland	29 754	25 018	19 383	19 382	19 379	Sum
5	<i>Utland</i> Expressgods	1	1	1	1	0	<i>Import and export</i> Express parcels
6	Vagnslastgods	9 788	8 502	8 490	8 410	8 432	Wagonloads
7	Malm på malmbanan	15 110	7 011	–	–	–	Ore on the Ore Railway
8	Summa utland	24 899	15 514	8 490	8 411	8 432	Sum
9	<i>Inland och utland</i> Expressgods	14	13	13	13	13	<i>Domestic, import and export</i> Express parcels
10	Vagnslastgods	29 078	27 479	27 859	27 779	27 798	Wagonloads
11	Malm på malmbanan	25 561	13 039	–	–	–	Ore on the Ore Railway
12	Totalt	54 653	40 531	27 872	27 792	27 811	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Tonnes carried (in thousands)

**Transportarbete / Transport performance**

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		1995	<sup>1</sup> 1996	1997	1998	1999	
13	<i>Inland</i> Expressgods	5	5	6	5	5	<i>Domestic</i> Express parcels
14	Vagnslastgods	8 822	8 891	9 079	9 218	9 265	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	1 610	960	–	–	–	Ore on the Ore Railway
16	Summa inland	10 437	9 856	9 085	9 223	9 270	Sum
17	<i>Utland</i> Expressgods	0	0	0	0	0	<i>Import and export</i> Express parcels
18	Vagnslastgods	5 914	5 134	5 097	5 031	5 129	Wagonloads
19	Malm på malmbanan	2 190	1 027	–	–	–	Ore on the Ore Railway
20	Summa utland	8 104	6 161	5 097	5 032	5 130	Sum
21	<i>Inland och utland</i> Expressgods	6	5	6	5	5	<i>Domestic, import and export</i> Express parcels
22	Vagnslastgods	14 736	14 025	14 176	14 249	14 394	Wagonloads
23	Malm på malmbanan	3 800	1 987	–	–	–	Ore on the Ore Railway
24	Totalt	18 542	16 017	14 182	14 254	14 400	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Transport performance (million tonne-kilometres)

## Varugruppfördelning av vagnslastgodset enl CTSE / Wagonloads by CTSE freight category

CTSE	Transporterad godsmängd / Tonnes carried	1995	<sup>2</sup> 1996	1997	1998	1999
1-4	Livsmedel och jordbruksprodukter <i>Foodstuffs- and agricultural products</i>	854	816	882	989	1 076
5	Trävaror och kork <i>Forestry products and cork</i>	6 280	5 716	5 844	5 721	5 742
	- härav rundvirke <i>- of which round timber</i>	4 622	4 380	4 785	4 742	4 935
	- härav sågade och hyvlade trävaror <i>- of which manufactured products</i>	1 305	1 224	992	896	747
6	Gödselmedel <i>Fertilisers</i>	77	83	112	131	92
7	Obearbetade mineraliska ämnen <i>Raw minerals</i>	459	456	434	434	405
8,9,11	Malmer, skrot, stenkol, träkol och koks <i>Ores, waste products, coal, charcoal, coke</i>	27 057	14 321	1 377	1 175	943
	- härav malm på malmbanan <i>- of which ore on the Ore Railway</i>	25 561	13 039	-	-	-
12, 13	Mineraloljor och produkter därav samt mineraltjära <i>Petroleum and petroleum products</i>	616	685	485	491	504
14	Produkter av kemiska och närstående industrier <i>Chemical products</i>	1 312	1 295	1 261	1 266	1 234
15	Kalk, cement och andra varor av mineraliska ämnen <i>Lime, cement and other mineral products</i>	679	456	387	396	322
16, 17	Metaller och arbeten därav <i>Metallurgical products</i>	6 138	6 049	6 521	6 621	6 601
18	Maskiner, apparater och transportmedel <i>Machines, vehicles</i>	530	461	498	501	551
10, 19	Övriga råvaror samt övriga färdiga varor <i>Other raw materials and other manufactured products</i>	6 077	5 962	5 947	6 071	6 360
	- härav pappersmassa och pappersavfall <i>- of which waste paper and paper pulp</i>	1 881	1 803	1 791	1 823	1 791
	- härav papper, papp och varor därav <i>- of which products of paper and pasteboard</i>	3 563	3 568	3 533	3 616	3 854
20	Övriga varor inkl tomembalage <i>Other commodities including empty packing</i>	4 560	4 218	4 112	3 982	3 968
	Totalt <i>Total</i>	54 639	40 518	27 859	27 779	27 798
CTSE	Transportarbete / Transport performance	1995	<sup>2</sup> 1996	1997	1998	1999
1-4	Livsmedel och jordbruksprodukter <i>Foodstuffs- and agricultural products</i>	483	496	546	615	667
5	Trävaror och kork <i>Forestry products and cork</i>	2 349	2 049	1 950	1 892	1 831
	- härav rundvirke <i>- of which round timber</i>	1 053	903	1 026	1 061	1 135
	- härav sågade och hyvlade trävaror <i>- of which manufactured products</i>	1 123	1 088	890	782	658
6	Gödselmedel <i>Fertilisers</i>	47	52	63	71	49
7	Obearbetade mineraliska ämnen <i>Raw minerals</i>	190	198	182	183	195
8,9,11	Malmer, skrot, stenkol, träkol och koks <i>Ores, waste products, coal, charcoal, coke</i>	4 369	2 472	526	437	357
	- härav malm på malmbanan <i>- of which ore on the Ore Railway</i>	3 800	1 987	-	-	-
12, 13	Mineraloljor och produkter därav samt mineraltjära <i>Petroleum and petroleum products</i>	136	158	134	139	148
14	Produkter av kemiska och närstående industrier <i>Chemical products</i>	638	658	642	634	638
15	Kalk, cement och andra varor av mineraliska ämnen <i>Lime, cement and other mineral products</i>	248	202r	190	165	147
16, 17	Metaller och arbeten därav <i>Metallurgical products</i>	3 916	3 971	4 165	4 345	4 374
18	Maskiner, apparater och transportmedel <i>Machines, vehicles</i>	264	243	280	318	323
10, 19	Övriga råvaror samt övriga färdiga varor <i>Other raw materials and other manufactured products</i>	3 426	3 277	3 287	3 315	3 578
	- härav pappersmassa och pappersavfall <i>- of which waste paper and paper pulp</i>	1 071	984	970	962	995
	- härav papper, papp och varor därav <i>- of which products of paper and pasteboard</i>	2 059	2 060	2 085	2 104	2 313
20	Övriga varor inkl tomembalage <i>Other commodities including empty packing</i>	2 470	2 234	2 211	2 134	2 087
	Totalt <i>Total</i>	18 536	16 012	14 176	14 249	14 394

*Varugruppsfördelning av vagnslastgodset enl NST/R / Wagonloads by NST/R freight category*

NST/R	Transporterad godsmängd / Tonnes carried	1995	<sup>2</sup> 1996	1997	1998	1999
1	<i>Spannmål / Cereals</i>	30	24	21	26	32
2	<i>Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	160	125	166	174	186
3	<i>Levande djur, sockerbetor / Live animals, sugar beet</i>	0	0	0	0	0
4	<i>Trä och kork / Wood and Cork</i>	6 324	5 995	6 184	6 042	6 124
5	<i>Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial Textiles, textile articles, man-maid fibres, other raw materials</i>	5	6	6	7	6
6	<i>Livsmedel och djurfoder / Foodstuff and animal fodder</i>	610	650	675	771	838
7	<i>Oljefrö och oljehaltiga frukter och fetter Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	28	30	35	45	37
8	<i>Fasta mineraliska ämnen / Solid mineral fuels</i>	346	348	374	232	126
9	<i>Råolja / Crude petroleum</i>	0	0	0	0	0
10	<i>Mineraloljeprodukter / Petroleum products</i>	916	980	705	735	729
11	<i>Järnmalm. Järn- och stålskrot och slagg från masugnar Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	26 075	13 483	412	284	437
12	<i>Metaller och metallavfall som inte innehåller järn Non-ferrous ores and waste</i>	376	317	353	309	188
13	<i>Produkter från metallindustrin / Metal products</i>	5 850	5 890	6 396	6 486	6 465
14	<i>Cement, kalk, byggnadsmaterial Cement, lime, manufactured building materials</i>	613	375	283	297	237
15	<i>Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen Crude and manufactured minerals</i>	720	631	676	783	594
16	<i>Natur- och konstgödsel / Natural and chemical fertilisers</i>	80	84	113	132	93
17	<i>Kolbaserade kemikalier, tjära / Coal chemicals, tar</i>	4	3	3	4	5
18	<i>Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	948	974	1 013	982	975
19	<i>Papper, pappersmassa och returpapper Paper pulp and waste paper</i>	1 926	1 803	1 791	1 823	1 791
20	<i>Transportmedel, maskiner, apparater, motorer Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	489	458	491	493	536
21	<i>Metallvaror / Manufactures of metal</i>	173	142	107	124	126
22	<i>Glas, glasvaror och keramiska produkter Glass, glassware, ceramic products</i>	76	104	128	123	109
23	<i>Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	3 896	3 876	3 811	3 920	4 184
24	<i>Övriga varor / Miscellaneous articles</i>	4 994	4 219	4 116	3 989	3 982
	<i>Totalt / Total</i>	54 639	40 518	27 859	27 779	27 798
NST/R	Transportarbete / Transport performance	1995	<sup>2</sup> 1996	1997	1998	1999
1	<i>Spannmål / Cereals</i>	15	12	13	15	19
2	<i>Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	81	69	84	88	90
3	<i>Levande djur, sockerbetor / Live animals, sugar beet</i>	0	0	0	0	0
4	<i>Trä och kork / Wood and Cork</i>	2 304	2 097	2 012	1 953	1 902
5	<i>Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial Textiles, textile articles, man-maid fibres, other raw materials</i>	4	4	6	7	5
6	<i>Livsmedel och djurfoder / Foodstuff and animal fodder</i>	357	393	427	489	531
7	<i>Oljefrö och oljehaltiga frukter och fetter Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	25	33	35	41	37
8	<i>Fasta mineraliska ämnen / Solid mineral fuels</i>	032	131	136	77	39
9	<i>Råolja / Crude petroleum</i>	0	0	0	0	0
10	<i>Mineraloljeprodukter / Petroleum products</i>	239	263	209	220	225
11	<i>Järnmalm. Järn- och stålskrot och slagg från masugnar Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	4 021	2 164	186	163	197
12	<i>Metaller och metallavfall som inte innehåller järn Non-ferrous ores and waste</i>	191	169	185	164	104
13	<i>Produkter från metallindustrin / Metal products</i>	3 703	3 853	4 077	4 262	4 290
14	<i>Cement, kalk, byggnadsmaterial Cement, lime, manufactured building materials</i>	204	149	129	123	110
15	<i>Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen Crude and manufactured minerals</i>	219	213	208	223	214
16	<i>Natur- och konstgödsel / Natural and chemical fertilisers</i>	48	53	64	71	50
17	<i>Kolbaserade kemikalier, tjära / Coal chemicals, tar</i>	2	2	2	3	4
18	<i>Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	504	536	548	529	544
19	<i>Papper, pappersmassa och returpapper Paper pulp and waste paper</i>	1 095	984	970	962	995
20	<i>Transportmedel, maskiner, apparater, motorer Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	249	240	274	312	310
21	<i>Metallvaror / Manufactures of metal</i>	132	102	72	73	76
22	<i>Glas, glasvaror och keramiska produkter Glass, glassware, ceramic products</i>	53	70	77	57	53
23	<i>Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	2 250	2 240	2 247	2 279	2 502
24	<i>Övriga varor / Miscellaneous articles</i>	2 709	2 236	2 216	2 138	2 098
	<i>Totalt / Total</i>	18 536	16 012	14 176	14 249	14 394

**C. Enskilda järnvägar och trafikutövare**  
**C. Private railways and transport operators**

Tabell C1: Trafikerade bandelar och trafikslag / Worked lines and traffic categories

Egentrafik	Entreprenad- trafik	
<b>Persontrafik 1995 - 1999</b>		
✓	-	A-Train AB kör flygtågen på sträckan Stockholm – Arlanda från och med 25 november 1999.
-	✓	BK-Tåg AB kör länstågen på sträckorna Nässjö - Tranås från och med 10 juni 1996 samt Nässjö - Sävsjö från och med 5 augusti 1996 åt trafik huvudmannen i Jönköpings län.
-	✓	BK-Tåg AB kör SiTy tågen på sträckan Simrishamn - Ystad åt trafik huvudmännen i Kristianstad- och Malmöhus län från och med 16 maj 1997.
-	✓	BK-Tåg AB kör länstågen på sträckan Malung - Borlänge C åt trafik huvudmannen i Dalarnas län från och med 9 juni 1997.
-	✓	BK-Tåg Nord AB körde turisttrafiken på Inlandsbanan åt Inlandståget AB från och med sommaren 1993 till och med sommaren 1997 då trafiken övergick till BSM AB.
-	✓	BSM AB kör länstågen på sträckorna Nässjö - Hultsfred - Oskarshamn, Nässjö - Åseda, Nässjö - Halmstad, Torup - Hyltebruk och Jönköping - Värnamo åt trafik huvudmännen i Jönköpings, Kalmar och Hallands län från och med 17 augusti 1998.
-	✓	BSM AB kör turisttrafik på Inlandsbanan åt Inlandståget AB från och med sommaren 1998.
-	✓	Connex AB kör tågen på Saltsjöbanan åt trafik huvudmannen i Stockholms län från och med 7 januari 1998.
-	✓	Linjebuss AB kör tågen på Roslagsbanan åt trafik huvudmannen i Stockholms län från och med 7 januari 1998.
-	✓	SL Tåg AB körde tågen på Roslagsbanan och Saltsjöbanan åt trafik huvudmannen i Stockholms län till och med 6 januari 1998 då trafiken övergick till Linjebuss AB och Connex AB.
-	✓	Sydtåg AB körde SiTy tåg på sträckan Simrishamn - Ystad åt trafik huvudmännen i Kristianstad- och Malmöhus län från och med 12 juni 1995 till och med 15 maj 1997 då trafiken övergick till BK-Tåg AB.
Own-flag traffic	Commissioned traffic	
<b>Passenger traffic 1995 - 1999</b>		

Egentrafik	Matartrafik	<b>Godstrafik 1995 – 1999</b>
✓	-	BK-Tåg AB kör på banan Oskarshamn - Silverdalen från och med 8 december 1997 samt på banan Karlstad - Skandiahammen från och med 2 mars 1998 samt på banan Skandiahammen - Åhus från och med 1 juni 1999.
✓	✓	BK-Tåg Nord AB kör på banan Mora - Orsa (- Furudal) - Östersund från och med augusti 1996. Under perioden 15 november 1998 till 30 juni 1999 kördes trafiken av Orsatåg AB på entreprenad. 1 juli 1999 övergick trafiken till Orsatåg AB, efter detta datum kör BK-Tåg Nord AB endast sporadiska transporter.
✓	-	BSM Järnvägs AB kör på banan Tunadal - Sundsvall - Borlänge från och med 1 januari 1997 samt på banan Gällivare - Skelleftehamn från och med 1 september 1999.
-	✓	BSX Tåg AB körde på banan Linköping - Västervik från och med augusti 1994 till och med maj 1997 då trafiken övergick till SJ.
✓	✓	Dalatåg AB körde på banan Orsa - Furudal från och med november 1991 samt banan Mora - Östersund från och med juni 1994. Trafiken övergick i augusti 1996 till BK Tåg Nord AB.
✓	-	Inlandsgods AB kör på banorna Hoting - Härnösand och Sundsvall - Krokom från och med våren 1997 samt på banan Sveg - Uppsala från och med 1 mars 1998.
✓	-	Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB) kör malmtrafik åt LKAB på banorna Kiruna - Narvik, Kiruna - Svappavaara och Kiruna - Luleå från och med juli 1996 då trafiken övertogs från SJ och NSB.
✓	✓	Malmö Limhamns Järnvägs AB kör på banan Limhamn - Malmö västra. From 1998 endast sporadiska transporter.
✓	-	Orsatåg AB kör på banorna Mora - Insjön, Mora - Märback, Mora - Östersund - Dorotea från och med september 1998 samt på banan Östersund - Krokom - Brunflo - Gällö från och med mars 1999 samt på banan Orsa - Bollnäs - Vallvik från och med april 1999.
-	✓	Shortline Väst AB kör på banan Herrljunga - Lidköping från och med februari 1994 samt banan Herrljunga - Borås från och med januari 1995 samt banan Borås - Limmared från och med 5 januari 1998.
✓	✓	Skövde-Karlsborgs järnvägs AB kör på banan Skövde - Karlsborg från och med 14 augusti 1995.
..	✓	Sydtåg AB körde på banorna Kristianstad - Hanaskog från och med juni 1992, Ystad - Simrishamn från och med februari 1995, Malmö - Staffanstorp från och med mars 1995 samt Ronneby - Karlskrona från och med augusti 1995. Trafiken övertogs av SJ 1 maj 1997.
✓	✓	TGOJ AB kör på banan Grängesberg - Eskilstuna - Oxelösund.
-	✓	Tågåkeriet i Bergslagen AB kör på banorna Hällefors/Filipstad - Kristinehamn, Bofors - Strömtorp (- Degerfors) från och med februari 1994 samt banan Persberg - Filipstad från och med november 1995.
✓	✓	Wasatrafik AB / Woxna express AB kör på banorna Bollnäs - Kilafors, Bollnäs - Edsbyn från och med februari 1993, Kilafors - Söderhamn från och med september 1994, Sveg - Orsa - Bollnäs från och med augusti 1996 samt Älvdalen - Mora - Orsa från och med mars 1997.
Own-flag traffic	Feeder services	<b>Freight traffic 1995 – 1999</b>



**Tabell C2: Trafikerade banlängder, personal i trafik tjänst och drivmedelsförbrukning**  
**Lines worked, railway operations staff (excl. permanent way) and energy consumption**

*Trafikerade banlängder / Lines worked*

Trafikerade banlängder (kilometer)		1995	1996	1997	1998	1999	
1	På statliga banor	1 349	1 950	3 412	6 303	6 692	State lines worked
2	På privata banor	1 143	1 143	1 143	1 143	1 161	Private lines worked
3	Trafikerad banlängd totalt	2 492	3 093	4 555	7 446	7 852	Total of lines worked
		1995	1996	1997	1998	1999	Length of lines worked (kilometres)

*Personal i trafik tjänst / Railway operations staff (excl. permanent way)*

Personal i trafik tjänst (medeltal) <sup>1</sup>		1995	1996	1997	1998	1999	
	<i>Antal personer</i>						<i>Number of persons</i>
4	Totalt antal anställda	452e	452e	607e	602e	600e	Railway operations staff
5	- härav tillgänglig personal	450e	451e	607e	596e	587e	- of which available
		1995	1996	1997	1998	1999	Railway operations staff (excl. permanent way) (mean numbers)

*Drivmedelsförbrukning / Energy consumption*

Drivmedelsförbrukning		1995	1996	1997	1998	1999	
6	Elektrisk energi (Gwh)	48e	128e	136e	136	133	Electric power (Gwh)
7	Diesel (m <sup>3</sup> )	1 342e	1 876e	2 405e	2 375e	2 594e	Diesel fuel (m <sup>3</sup> )
		1995	1996	1997	1998	1999	Energy consumption

**Tabell C3: Rullande materiel / Tractive and transport stock**

Rullande materiel		1995	1996	1997	1998	1999	
<i>Lok och lokomotorer</i>							<i>Locomotives and light rail motor tractors</i>
1	Ellok	20	44	45	41	42	Electric
2	Diesellok och lokomotorer	49e	59e	62e	68e	66e	Diesel
<i>Elmotorvagnar</i>							<i>Electric railcars</i>
3	Permanent kopplade tågsätt	54	53	53	51	58	Permanently coupled trainsets
4	Enstaka fordon	2	2	2	2	2	Single units
<i>Dieselmotorvagnar</i>							<i>Diesel railcars</i>
5	Permanent kopplade tågsätt	-	-	-	-	-	Permanently coupled trainsets
6	Enstaka fordon	17	19	19	31	33	Single units
7	Totalt antal dragfordon	142e	177e	181e	193e	201e	Total tractive stock
<i>Personvagnar</i>							<i>Passenger transport stock</i>
8	Totalt antal person-, post-, resgod- och motorvagnar	159	159	159	177	207	Total number of coaches, railcars and trailers, vans
9	Totalt antal sittplatser	11 188	11 249	11 249	12 221	13 675	Total number of seats
<i>Godsvagnar</i>							<i>Freight transport stock</i>
10	Totalt antal	700	1 738	1 810e	1 940	2 043	Total number
11	- härav registrerade som privata vagnar	20	49	119e	246	323	- of which privately-owned wagons
12	Total lastförmåga i ton	24 000	110 680	112 140e	117 480	124 080	Total capacity in tonnes
13	- härav av vagnar registrerade som privata vagnar	500	2 000	5 260e	10 460	13 936	- of which privately-owned wagons
		1995	1996	1997	1998	1999	Tractive and transport stock

Tabell C4: Person- och godstrafik / Passenger and freight traffic

Tågrörelser, antal resor och transporterad godsmängd		1995	1996	1997	1998	1999	
<i>Tågrörelser</i>							<i>Train movements</i>
1	Tusental tågkilometer av resandetåg	3 938e	4 231e	4 793e	5 153e	6 082e	Thousand train-kilometres, passenger trains
2	Tusental tågkilometer av godståg	891e	1 950e	3 054e	3 177e	3 089e	Thousand train-kilometres, freight trains
3	Totalt	4 829e	6 181e	7 846e	8 330e	9 171e	Total
4	- härav med eldrift	4 307e	5 303e	6 516e	6 611	6 425	- of which electric powered
<sup>1</sup> Persontrafik							<sup>1</sup> Passenger traffic
5	Antalet resor i tusental	10 908e	11 574e	11 659e	13 519e	14 222e	Number of passengers in thousands
<sup>2</sup> Godstrafik inland							<sup>2</sup> Freight traffic domestic
6	Vagnslastgods i tusental ton	2 616e	2 415e	2 343e	2 628e	2 927e	Wagonloads in thousand tonnes
7	Malm på malmbanan i tusental ton	-	6 038	10 536	10 930	10 604	Ore on the Ore Railway in thousand tonnes
8	Summa inland	2 616e	8 453e	12 879e	13 558e	13 531e	Sum
<i>Godstrafik utland</i>							<i>Freight traffic import and export</i>
9	Vagnslastgods i tusental ton	18	19	27	15	9	Wagonloads in thousand tonnes
10	Malm på malmbanan i tusental ton	-	6 270	15 430	14 233	11 716	Ore on the Ore Railway in thousand tonnes
11	Summa utland	18	6 289	15 457	14 248	11 725	Sum
<sup>2</sup> Godstrafik inland och utland							<sup>2</sup> Domestic, import and export
12	Vagnslastgods i tusental ton	2 634e	2 434e	2 370e	2 643e	2 936e	Wagonloads in thousand tonnes
13	Malm på malmbanan i tusental ton	-	12 308	25 966	25 163	22 320	Ore on the Ore Railway in thousand tonnes
14	Totalt	2 634e	14 742e	28 336e	27 806e	25 256e	Total
		1995	1996	1997	1998	1999	Train movements, number of journeys and tonnes carried

Trafik- och transportarbete		1995	1996	1997	1998	1999	
<sup>1</sup> Persontrafik							<sup>1</sup> Passenger traffic
15	Miljoner personkilometer	126e	129e	144e	175e	202e	Million passenger-kilometres
<sup>2</sup> Godstrafik inland							<sup>2</sup> Freight traffic domestic
16	Vagnslastgods i miljoner tonkm	439e	409e	516e	556e	647e	Wagonloads in million tonne-km
17	Malm på malmbanan i miljoner tonkm	-	1 055	1 734	1 780	1 771	Ore on the Ore Railway in million tonne-km
18	Summa inland	439e	1 464e	2 250e	2 336e	2 418e	Sum
<i>Godstrafik utland</i>							<i>Freight traffic import and export</i>
19	Vagnslastgods i miljoner tonkilometer	9	9	13	7	4	Wagonloads in million tonne-km
20	Malm på malmbanan i miljoner tonkm	-	922	2 217	2 074	1 759	Ore on the Ore Railway in million tonne-km
21	Summa utland	9	931	2 230	2 081	1 763	Sum
<sup>2</sup> Godstrafik inland och utland							<sup>2</sup> Freight traffic domestic, import and export
22	Vagnslastgods i miljoner tonkm	448e	418e	529e	563e	651e	Wagonloads in million tonne-km
23	Malm på malmbanan i miljoner tonkm	-	1 977	3 951	3 854	3 530	Ore on the Ore Railway in million tonne-km
24	Totalt	448e	2 395e	4 480e	4 417e	4 181e	Total
<i>Person- och godstrafik</i>							<i>Passenger and freight traffic</i>
25	Miljoner bruttotonkilometer	1 054e	3 994e	7 764e	7 677e	7 403e	Million gross tonne-kilometres
26	Miljoner vagnaxelkilometer	103e	305e	528e	529e	502e	Million axle-kilometres
		1995	1996	1997	1998	1999	Train operations and transport performance



**D. Statens spåranläggningar och enskilda banor**  
**D. State track network and private railways**

**Tabell D1: Statens spåranläggningar - banlängder och investeringar**  
**State track network - length of lines and investments**

Trafikerade banor		1995	1996	1997	1998	1999	
<i>Banlängd (kilometer)</i>							<i>Length of lines (in kilometres)</i>
1	Enkelspår	8 349	8 371	8 304	8 336	8 343	Single track
2	Dubbelspår och flerspår	1 433	1 450	1 494	1 519	1 541	Double track or more
3	Summa	9 782	9 821	9 798	9 855	9 884	Sum
4	- härav enbart med persontrafik	422	384	289	347	320	- of which exclusively passenger traffic
5	- härav enbart med godstrafik	1 755	1 730	1 665	1 527	1 440	- of which exclusively freight traffic
<i>Elektrifierad banlängd (kilometer)</i>							<i>Electrified lines (in kilometres)</i>
6	Enkelspår	5 884	5 935	5 866	5 841	5 831	Single track
7	Dubbelspår och flerspår	1 433	1 450	1 494	1 519	1 541	Double track or more
8	Summa	7 317	7 385	7 360	7 360	7 372	Sum
<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i>							<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i>
9	Banlängd med linjeblockering	5 658	5 767	5 719	5 910	6 026	Length of lines with automatic block system
10	- härav med fjärrblockering	5 480	5 758	5 710	5 919	6 035	- of which with centralised traffic control system
<i>Automatic Train Control (kilometer)</i>							<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i>
11	Banlängd med ATC	6 927	7 042	7 256	7 405	7 450	Length of lines with ATC
<i>Korsningar</i>							<i>Crossings</i>
12	Antal planskilda korsningar	2 450	2 450	2 650	2 720	2 863	Number of fly-overs
13	Antal plankorsningar	10 230	9 604	9 324	9 149	8 808	Number of level crossings
14	- härav med bommar	2 066	2 033	2 074	2 106	2 130	- of which with barriers
15	- härav med ljud- och ljussignaler	791	728	718	683	653	- of which with light and acoustic signals
16	- härav med enkla skydd	1 104	1 053	1 121	1 128	1 099	- of which with St. Andrew's cross
17	- härav utan skyddsanordningar	6 269	5 790	5 411	5 232	4 926	- of which unprotected
<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i>							<i>Investments and maintenance (million SEK)</i>
18	Underhållskostnader	2 307	2 153	2 252	1 937	2 022	Maintenance costs
19	Investeringskostnader	10 465	8 717	5 992	6 734	5 588	Investment costs
		1995	1996	1997	1998	1999	Lines worked

**Tabell D2: Statens spåranläggningar - Banverkets personalstyrka / State track network - Banverkets staff strength**

Personal (medeltal)		1995	1996	1997	1998	1999	
<i>Anställda personer</i>							<i>Staff employed</i>
1	Totalt antal anställda	7 432	7 418	7 847	7 123	6 951	Total number of staff employed
2	- härav tillgänglig personal för banarbeten	7 432	7 239	6 772	6 097	5 943	- of whom total available staff for permanent way
3	- härav tillgänglig personal för investeringsarbeten	1 486	..	..	..	..	- of whom available staff for investment work
4	- härav tillgänglig personal för trafikledning	-	179	1 075	1 026	1 008	- of whom available staff for traffic control
		1995	1996	1997	1998	1999	Staff strength (mean numbers)

## Enskilda banor i Sverige / Private lines in Sweden

Arlandabanan. Trafiken startade 25 november 1999

Inlandsbanan

Malmö Limhamn Järnvägs AB bana

Roslagsbanan

Saltsjöbanan

**Tabell D3: Enskilda banor - banlängder och investeringar / Private railways - length of lines and investments**

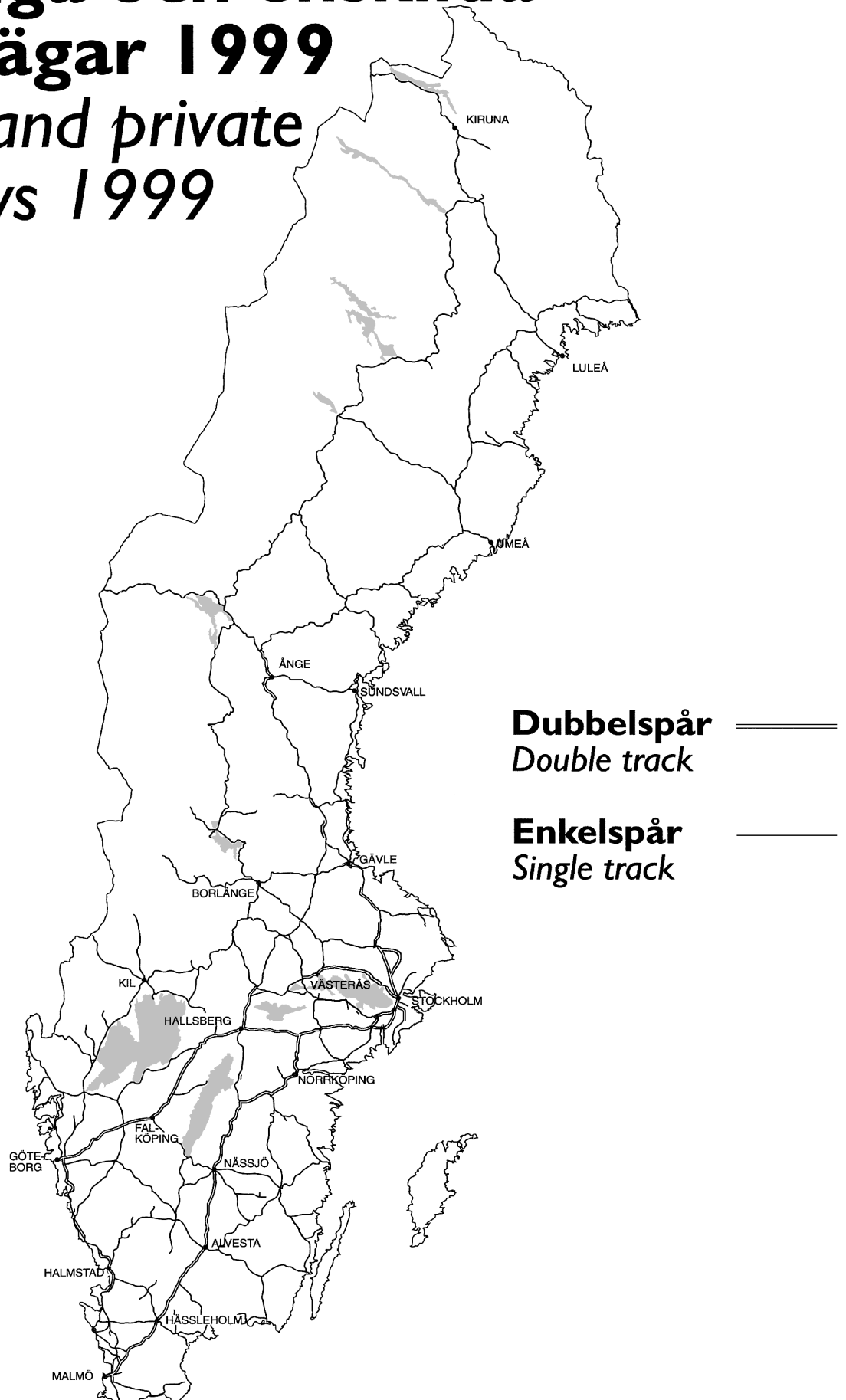
Trafikerade banor		1995	1996	1997	1998	1999	
	Banlängd (kilometer)						Length of lines (in kilometres)
1	Enkelspår	1 127	1 127	1 127	1 126	1 126	Single track
2	- härav smalspår	53	53	53	52	52	- of which narrow gauge
3	Dubbelspår och flerspår	16	16	16	16	34	Double track or more
4	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
5	Summa	1 143	1 143	1 143	1 142	1 160	Sum
6	- härav smalspår	66	66	66	65	65	- of which narrow gauge
7	- härav enbart med persontrafik	355	306	306	284	302	- of which exclusively passenger traffic
8	- härav enbart med godstrafik	5	5	5	5	5	- of which exclusively freight traffic
	Elektrifierad banlängd (kilometer)						Electrified lines (in kilometres)
9	Enkelspår	69	69	69	68	68	Single track
10	Dubbelspår och flerspår	16	16	16	16	34	Double track or more
11	Summa	85	85	85	84	102	Sum
	Linje- och fjärrblockering (kilometer)						Operated with automatic block system (in kilometres)
12	Banlängd med linjeblockering	65	65	65	68	85	Length of lines with automatic block system
13	- härav med fjärrblockering	50	65	65	63	80	- of which with centralised traffic control system
	Automatic train control (kilometer)						Automatic Train Control (in kilometres)
14	Banlängd med ATC	-	-	-	-	18	Length of lines with ATC
	Korsningar						Crossings
15	Antal planskilda korsningar	65	65	65	65	69	Number of fly-overs
16	Antal plankorsningar	1 565	1 565	1 565	1 564	1 563	Number of level crossings
	Investeringar och underhåll (miljoner SEK)						Investments and maintenance (million SEK)
17	Underhållskostnader	103	99	96	105	111	Maintenance costs
18	Investeringskostnader	187	213	76	69	172	Investment costs
		1995	1996	1997	1998	1999	Lines worked

**Tabell D4: Enskilda banor - personalstyrka / Private lines - staff strength**

Personal för banarbeten (medeltal)		1995	1996	1997	1998	1999	
	<i>Anställda personer</i>						<i>Staff employed</i>
1	Totalt antal anställda	100	100	32	30	31	Total number of staff employed
2	- härav tillgänglig personal	99	98	29	30	31	- of which available
		1995	1996	1997	1998	1999	Staff strength assigned to permanent way (mean numbers)

# Statliga och enskilda järnvägar 1999

## State and private railways 1999

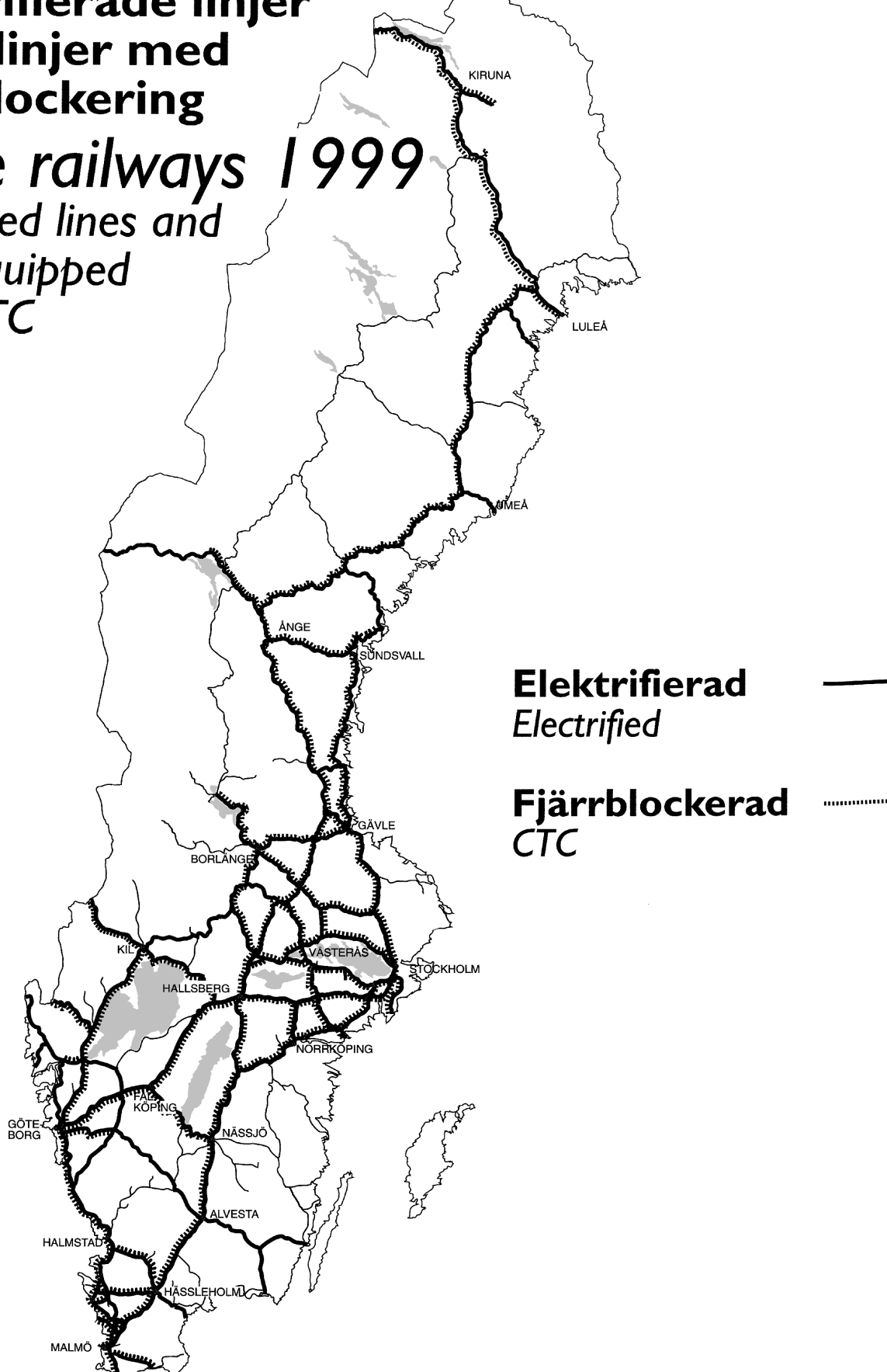


# Statens banor 1999

elektrifierade linjer  
samt linjer med  
fjärrblockering

## State railways 1999

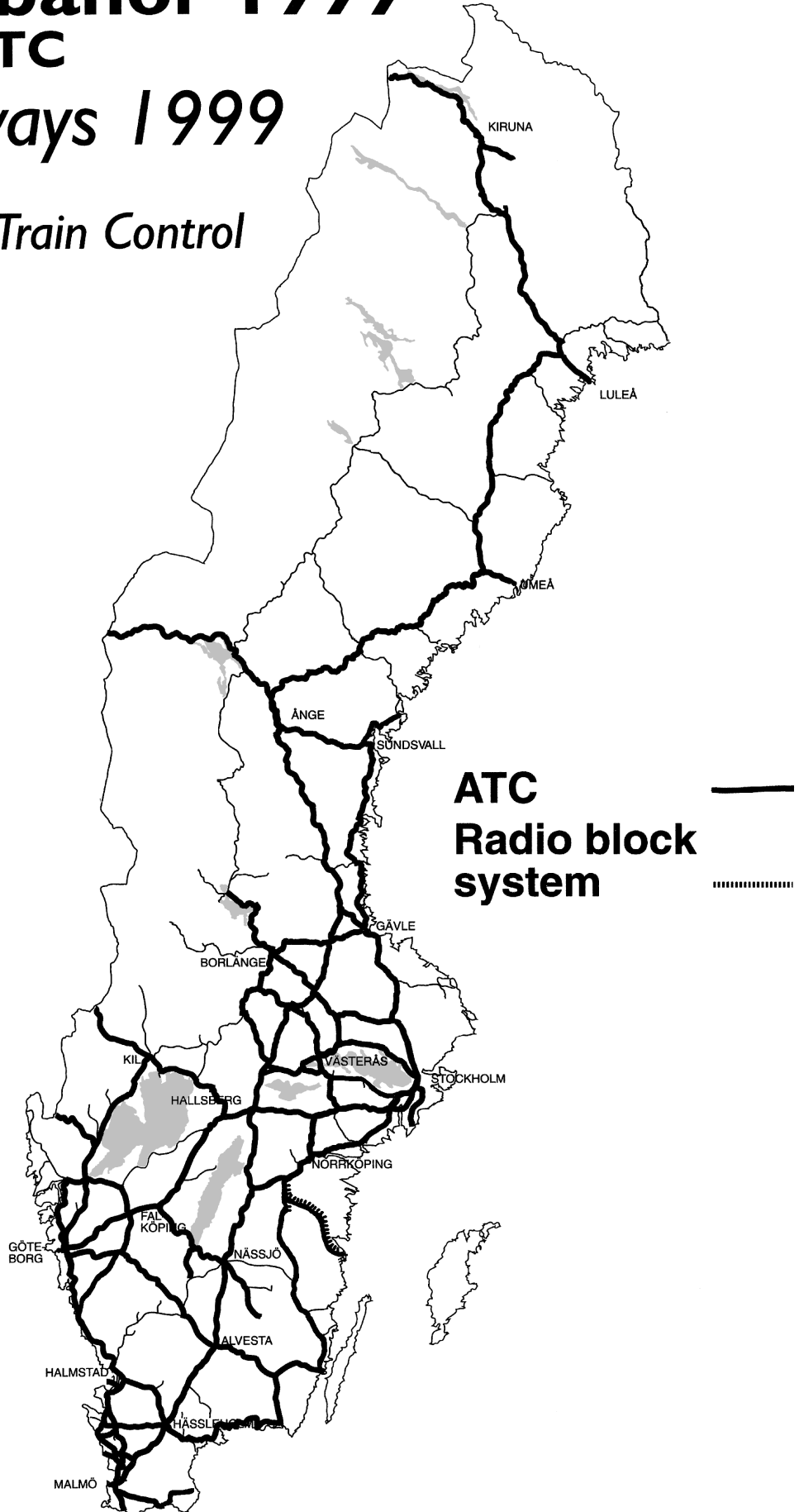
electrified lines and  
lines equipped  
with CTC





# Statens banor 1999 linjer med ATC

*State railways 1999  
lines equipped  
with Automatic Train Control*



**E: Internationell statistik**  
**E: International statistics**

## E1: Europa / Europe

Järnväg	År	Folk- mängd	Trafikerad banlängd	Trafik- arbete	Fordon			Persontrafik		Godstrafik	
					Lok och Loko- motorer	Person- och motor- vagnar	Godsvagnar	Resor	Transport- arbete	Gods- mängd	Transport- arbete
		miljoner	tusen kilometer	miljoner tågkm	Antal			miljoner	miljoner personkm	miljoner ton	miljoner tonkm
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
NSB	1994	4,31	4,02	37,2	269	955	4 190	37,9	2 398	20,0	2 678
NSB BA	1995	4,37	4,02	36,6	235	897	3 841	39,6	2 381	20,9	2 715
MTAS	1996	4,39	4,02	37,2	201	814	3 509	40,7	2 449	20,8	2 881
JBV	1997	4,42	4,02	37,0	199	802	3 314	44,7	2 561	22,0	3 017
(NO)	1998	4,43	4,01	37,4	197	801	2 735	47,0	2 590	21,7	2 976
DSB	1994	5,20	2,35	57,4	261	1 623	3 880	142,3	5 773	9,7	2 008
BS	1995	5,22	2,35	59,4	277	1 688	3 821	140,4	4 784	9,2	1 926
(DK)	1996	5,22	2,35	57,8	143	1 534	3 821	144,3	4 718	8,1	1 757
	1997	5,28	2,23	59,1	143	1 375	3 192	144,4	4 988	8,3	1 619
	1998	5,30	2,26	60,8	143	..	2 869	149,2	5 369	8,0	2 058
VR	1994	5,09	5,88	41,3	665	967	14 656	44,0	3 037	40,2	9 949
RHK	1995	5,12	5,88	41,0	656	957	14 618	44,4	3 184	40,2	9 559
(FI)	1996	5,13	5,86	40,6	648	947	14 344	47,0	3 254	37,7	8 806
	1997	5,15	5,87	43,6	645	959	13 315	50,0	3 376	40,3	9 856
	1998	5,15	5,87	44,5	641	968	12 737	51,4	3 377	40,7	9 885
DB / DR	1994	81,41	41,40	875,2	9 910	21 220	188 317	1 495,0	61 333	309,1	70 554
DB AG	1995	81,34	41,72	859,3	8 957	18 944	168 460	1 334,2	60 514	302,4	69 490
GVG	1996	81,82	40,83	851,0	8 807	18 163	163 778	1 318,1	59 309	289,3	67 880
(DE)	1997	82,01	38,45	838,0	8 613	18 548	147 360	1 347,2	59 628	295,5	72 614
	1998	82,02	38,13	872,5	7 897	18 188	136 663	1 332,0	59 185	288,3	73 613
SNCB	1994	10,13	3,40	90,9	963	3 209	16 099	142,6	6 638	63,6	8 100
NMBS	1995	10,16	3,37	88,8	977	3 139	16 053	144,0	6 757	59,9	7 304
(BE)	1996	10,17	3,38	90,8	967	3 271	14 530	141,7	6 788	57,1	7 244
	1997	10,18	3,42	91,0	950	3 430	12 932	143,6	6 984	58,8	7 465
	1998	10,19	3,41	94,2	942	3 389	12 947	145,9	7 097	60,7	7 600
RENFE	1994	39,14	12,65	154,1	1 128	4 201	25 192	351,5	14 853	21,3	8 582
FEVE	1995	39,21	12,28	161,1	1 081	4 273	21 548	365,5	15 313	24,6	10 011
FGC	1996	39,27	12,28	159,6	981	4 448	20 372	377,9	15 605	24,1	9 735
(ES)	1997	39,32	12,29	165,0	974	4 079	20 344	395,2	16 579	25,0	10 956
	1998	39,32	12,30	166,0	1 011	3 813	20 079	474,0	18 281	27,9	11 632
SNCF	1994	57,78	32,28	478,4	5 285	15 592	66 382	796,0	58 675	127,4	48 750
RFF	1995	58,02	31,94	455,0	5 295	15 799	63 694	730,8	55 319	123,4	48 137
(FR)	1996	58,36	31,85	498,5	5 246	15 764	59 136	776,7	59 519	126,4	49 512
	1997	58,59	31,82	507,1	5 157	15 746	56 962	797,3	61 573	134,9	53 855
	1998	58,85	31,74	507,2	5 125	15 830	51 344	812,2	64 186	136,7	53 959
CH	1994	10,43	2,47	17,1	234	861	11 117	11,2	1 399	1,3	310
(GR)	1995	10,46	2,47	18,2	234	869	11 118	11,5	1 477	1,3	292
	1996	10,47	2,47	19,2	234	869	11 118	12,8	1 751	2,2	337
	1997	10,47	2,50	18,5	330	787	8 634	13,3	1 884	2,1	317
	1998	10,50	2,30	16,7	356	..	2 669	11,7	1 552	2,1	326
CIE	1994	3,57	1,95	14,1	112	331	1 884	25,8	1 260	3,0	569
(IE)	1995	3,58	1,95	13,3	114	331	1 884	27,1	1 291	3,2	602
	1996	3,62	1,95	15,4	114	334	1 820	27,9	1 295	3,1	570
	1997	3,62	1,95	15,5	110	347	1 819	29,5	1 387	2,9	522
	1998	3,70	1,91	15,5	110	347	1 819	32,1	1 421	2,8	466
Railway	Year	Population	Lines worked	Train operations	Rolling stock			Passenger traffic		Freight traffic	
					Loco- motives and light rail motor- tractors	Coaches and railcars	Wagons	Journeys	Transport performance	Tonnes carried	Transport performance
		in millions	thousand kilometres	million train-km	number			in millions	million passenger-km	in millions	million tonne-km

Järnväg	År	Folk-mängd	Trafikerad banlängd	Trafik-arbete	Fordon			Persontrafik		Godstrafik	
					Lok och Loko-motorer	Person- och motor-vagnar	Godsvagnar	Resor	Transport-arbete	Gods-mängd	Transport-arbete
		miljoner	tusen kilometer	miljoner tågkm	antal			miljoner	miljoner personkm	miljoner ton	miljoner tonkm
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
FS FS SpA (IT)	1994	57,19	16,00	323,2	3 209	13 643	77 767	455,0	48 900	67,0	20 473
	1995	57,30	16,00	336,2	3 224	13 494	75 159	462,5	49 700	73,5	22 243
	1996	56,75	16,01	345,8	3 140	13 068	67 479	468,3	50 300	68,6	21 080
	1997	56,87	16,03	345,5	3 113	12 273	67 515	461,0	49 500	74,7	22 903
	1998	57,52	16,08	341,3	3 064	12 137	67 570	426,3	41 475	75,8	22 454
CFL (LU)	1994	0,40	0,28	7,2	76	146	2 386	11,3	289	17,9	645
	1995	0,41	0,28	7,2	76	146	2 277	11,2	286	15,4	529
	1996	0,42	0,27	7,3	76	146	2 180	11,1	284	15,1	530
	1997	0,42	0,27	7,1	74	146	2 142	11,5	295	16,1	566
	1998	0,42	0,26	7,3	79	146	2 201	11,7	300	16,6	574
NS NS N.V. NS B.V (NL)	1994	15,38	2,76	117,8	533	2 628	4 818	312,0	14 439	17,8	2 830
	1995	15,42	2,74	117,8	533	2 611	4 818	304,6	13 977	20,9	3 097
	1996	15,49	2,74	119,2	555	2 691	4 633	306,5	14 092	20,8	3 123
	1997	15,57	2,81	121,2	495	2 688	3 507	315,6	14 425	22,8	3 406
	1998	15,69	2,81	121,7	330	2 723	3 320	321,0	14 879	24,7	3 778
CP REFER (PT)	1994	10,58	2,70	38,7	312	1 346	3 593	197,5	5 110	7,1	1 635
	1995	9,92	2,85	42,3	315	1 380	3 711	184,3	4 809	8,4	2 019
	1996	9,92	2,85	44,1	312	1 394	3 981	177,1	4 502	7,9	1 857
	1997	9,96	2,86	48,7	296	1 367	4 012	178,1	4 563	9,3	2 247
	1998	9,94	2,79	48,7	287	1 406	4 049	178,0	4 602	9,0	2 048
BR , ATOC RfD, EW&S Railtrak (GB)	1994	58,19	16,56	404,9	1 877	10 665	13 964	702,2	28 656	97,3	12 992
	1995	58,39	16,56	411,7	600	8 314	1 353	718,7	29 216	94,0	12 537
	1996	58,39	16,67	368,2	..	..	..	776,8	31 949	..	..
	1997	58,80	16,66	..	..	..	..	845,7	34 200	105,4	16 900
	1998	59,01	16,66	..	..	..	..	892,0	35 200	105,2	17 668
ÖBB (AT)	1994	8,02	5,64	134,7	1 240	3 828	24 135	190,4	9 202	63,0	12 406
	1995	8,04	5,67	130,6	1 212	3 792	21 639	194,0	9 628	65,3	13 084
	1996	8,06	5,67	122,8	1 210	3 287	19 065	193,4	9 689	66,0	13 122
	1997	8,07	5,67	127,5	1 203	3 315	18 664	183,9	8 140	70,2	13 922
	1998	8,08	5,64	140,0	1 178	3 583	18 064	179,5	7 971	72,4	14 487
BLS CFF / SBB / FFS (CH)	1994	6,99	3,23	132,6	1 621	4 740	17 617	282,8	12 476	55,4	8 500
	1995	7,06	3,23	124,6	1 584	4 638	16 273	271,9	12 122	55,0	8 558
	1996	7,11	3,23	129,6	1 529	4 275	15 349	274,5	12 078	51,3	7 786
	1997	7,11	3,18	124,7	1 487	4 271	14 510	282,8	12 813	54,4	8 565
	1998	7,10	3,16	125,1	1 494	3 783	13 747	284,5	12 903	56,5	9 130
HsH (AL)	1994	3,36	0,67	1,0	70	117	2 128	4,0	215	0,5	53
	1995	3,41	0,67	1,1	70	113	2 065	3,7	197	0,6	53
	1996	3,44	0,45	1,0	70	113	2 065	3,4	168	0,5	42
	1997	3,44	0,45	0,7	70	78	2 065	1,8	95	0,3	23
	1998	3,79	0,45	0,7	70	78	2 065	1,8	90	0,2	19
BDZ (BG)	1994	8,47	4,29	47,4	878	2 071	31 658	65,7	5 059	29,7	7 750
	1995	8,40	4,29	47,6	876	2 190	29 911	58,9	4 693	32,9	8 595
	1996	8,34	4,29	45,1	811	2 177	28 341	66,1	5 065	30,1	7 517
	1997	8,28	4,29	45,5	767	2 176	26 959	82,7	5 886	29,2	7 405
	1998	8,25	4,29	41,1	715	2 128	26 324	64,3	4 740	24,5	6 115
Railway	Year	Population	Lines worked	Train operations	Rolling stock			Passenger traffic		Freight traffic	
					Loco-motives and light rail motor-tractors	Coaches and railcars	Wagons	Journeys	Transport performance	Tonnes carried	Transport performance
		in millions	thousand kilometres	million train-km	number			in millions	million passenger-km	in millions	million tonne-km

Järnväg	År	Folk- mängd	Trafikerad banlängd	Trafik- arbete	Fordon			Persontrafik		Godstrafik	
					Lok och Loko- motorer	Person- och motor- vagnar	Gods- vagnar	Resor	Transport- arbete	Gods- mängd	Transport- arbete
		miljoner	tusen kilometer	miljoner tågkm	antal			miljoner	miljoner personkm	miljoner ton	miljoner tonkm
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
GYSEV	1994	10,28	7,83	98,3	1 429	3 887	38 920	129,4	6 391	42,8	6 810
RÖEE	1995	10,22	7,83	102,2	1 353	3 754	34 570	124,8	6 224	45,1	7 519
MÁV	1996	10,22	7,83	95,5	1 362	3 672	30 999	126,4	6 411	44,7	6 802
(HU)	1997	10,14	7,83	104,0	1 219	3 051	24 702	125,9	6 514	46,0	7 368
	1998	10,11	7,99	109,7	1 191	3 067	23 938	126,6	6 794	47,3	7 394
PKP	1994	38,54	24,31	301,5	6 212	11 666	150 167	408,7	21 762	209,0	64 719
(PL)	1995	38,61	23,99	292,4	6 094	11 534	115 168	383,2	20 960	220,9	68 206
	1996	38,64	23,42	290,5	5 936	11 309	111 802	334,8	19 807	218,9	67 413
	1997	38,66	23,33	291,0	5 878	10 999	107 466	330,3	19 928	222,3	67 679
	1998	38,67	23,21	284,2	4 568	10 264	101 113	324,5	20 553	202,9	60 937
EVR	1994	1,50	1,02	8,2	147	574	7 443	11,6	537	22,6	3 326
(EE)	1995	1,48	1,02	8,1	144	512	6 645	8,8	421	23,7	3 573
	1996	1,46	1,02	7,6	135	492	6 305	6,7	309	24,9	3 894
	1997	1,45	0,97	8,0	116	342	5 470	5,6	262	29,3	4 806
	1998	1,46	0,97	8,5	113	328	5 114	6,7	236	31,9	5 786
LDZ	1994	2,55	2,41	21,3	372	1 145	9 885	55,7	1 794	27,8	9 520
(LV)	1995	2,50	2,41	19,5	352	1 069	10 140	44,5	1 373	28,8	9 757
	1996	2,48	2,41	20,5	325	917	9 755	35,1	1 182	35,3	12 413
	1997	2,46	2,41	21,6	313	814	8 626	33,0	1 147	41,0	13 970
	1998	2,45	2,41	20,0	292	769	8 332	30,1	1 059	37,9	12 995
LG	1994	3,72	2,00	18,6	338	704	13 426	18,3	1 574	29,5	7 996
(LT)	1995	3,71	2,00	17,0	329	696	14 066	15,2	1 130	26,0	7 220
	1996	3,71	2,00	16,9	313	626	14 045	13,2	889	29,1	8 103
	1997	3,71	2,00	16,3	298	595	10 473	11,2	766	30,5	8 622
	1998	3,70	2,00	15,6	298	589	10 384	10,6	715	30,9	8 265
CFR	1994	22,73	11,37	116,1	4 326	6 075	141 056	206,9	18 313	98,2	21 553
(RO)	1995	22,73	11,38	122,4	4 311	6 082	140 961	210,7	18 847	104,3	24 041
	1996	22,60	11,39	125,3	4 272	6 168	140 820	212,9	18 356	104,5	24 155
	1997	22,60	11,38	123,1	3 984	6 161	140 022	186,6	15 794	93,4	22 028
	1998	22,51	11,36	111,3	3 444	6 155	137 080	146,8	13 422	76,0	17 584
CD	1994	10,33	9,41	149,0	2 928	5 569	65 327	228,7	8 481	110,0	22 793
(CZ)	1995	10,32	9,43	159,0	2 886	5 996	63 649	227,1	8 023	108,8	22 634
	1996	10,32	9,44	153,9	2 836	5 776	61 008	219,2	8 111	107,2	22 329
	1997	10,30	9,43	144,0	2 838	5 894	59 694	202,9	7 710	103,3	20 732
	1998	10,29	9,43	136,7	2 776	5 756	58 373	182,0	7 001	93,5	18 286
ZSR	1994	5,35	3,67	63,9	1 393	2 694	32 994	99,1	4 548	59,0	12 334
(SK)	1995	5,36	3,67	64,5	1 350	2 505	31 945	89,5	4 202	60,8	13 763
	1996	5,38	3,67	60,3	1 296	2 600	31 282	76,0	3 759	57,5	11 880
	1997	5,37	3,67	62,2	1 290	2 533	29 723	71,5	3 095	59,4	12 368
	1998	5,39	3,67	59,2	1 258	2 524	28 022	70,0	3 116	56,6	11 756
JZ	1994	10,63	4,28	..	485	813	17 463	28,6	2 555	4,7	1 386
(YU)	1995	10,63	4,03	..	470	884	16 896	29,3	2 612	5,8	1 460
	1996	10,63	4,03	..	..	..	17 462	23,1	1 818	8,9	2 062
	1997	10,71	4,03	..	..	..	17 485	20,4	1 749	10,9	2 432
	1998	10,62	4,06	29,7	491	1 166	18 754	14,0	1 621	10,5	2 490
Railway	Year	Population	Lines worked	Train operations	Rolling stock			Passenger traffic		Freight traffic	
					Loco- motives and light rail motor- tractors	Coaches and railcars	Wagons	Journeys	Transport performance	Tonnes carried	Transport performance
		in millions	thousand kilometres	million train-km	number			in millions	million passenger-km	in millions	million tonne-km

Järnväg	År	Folk- mängd	Trafikerad banlängd	Trafik- arbete	Fordon			Persontrafik		Godstrafik				
					Lok och Loko- motorer	Person- och motor- vagnar	Gods- vagnar	Resor	Transport- arbete	Gods- mängd	Transport- arbete			
					miljoner	tusen kilometer	miljoner tågkm	antal			miljoner	miljoner personkm	miljoner ton	miljoner tonkm
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
HZ (HR)	1994	4,51	1,91	27,5	464	845	13 202	19,2	962	11,3	1 565			
	1995	4,78	2,30	24,9	440	798	11 543	17,5	943	13,3	1 975			
	1996	4,78	2,73	27,2	430	750	11 558	17,4	1 029	11,1	1 717			
	1997	4,57	2,73	27,4	430	764	11 557	17,0	981	11,0	1 715			
	1998	4,50	2,73	27,2	430	777	10 302	17,1	921	11,5	1 831			
SZ (SI)	1994	1,99	1,20	18,6	223	518	8 269	13,1	590	12,1	2 298			
	1995	1,98	1,20	18,5	223	518	8 269	13,3	595	13,8	2 881			
	1996	1,99	1,20	18,3	210	498	7 273	13,7	613	12,0	2 343			
	1997	1,99	1,20	18,3	210	480	7 037	13,6	616	13,0	2 623			
	1998	1,98	1,20	18,1	210	467	6 764	13,9	645	13,2	2 633			
CFARYM (MK)	1994	2,13	0,70	2,8	67	177	2 431	1,2	67	1,9	151			
	1995	2,14	0,70	2,9	67	177	2 431	1,1	65	1,9	169			
	1996	2,13	0,70	3,2	67	169	2 431	1,6	120	1,8	271			
	1997	2,16	0,70	2,8	81	169	2 431	1,7	141	2,1	280			
	1998	2,19	0,70	2,8	81	169	2 431	1,7	150	2,7	408			
BC (BY)	1994	10,35	5,54	64,0	1 096	3 376	39 432	172,1	16 063	83,6	27 963			
	1995	10,26	5,54	61,3	1 096	3 200	37 030	147,4	12 505	73,4	25 510			
	1996	10,24	5,55	60,5	..	..	37 030	134,1	11 657	75,9	26 018			
	1997	10,20	5,54	61,2	..	..	..	146,9	12 909	88,2	30 636			
	1998	10,19	5,53	59,6	..	..	..	151,0	13 268	87,9	30 370			
UZ (UA)	1994	52,18	22,56	303,1	6 846	16 255	248 609	736,3	70 882	473,5	200 423			
	1995	51,30	22,61	284,9	6 557	15 772	213 831	663,3	63 752	383,4	195 762			
	1996	51,30	22,60	251,3	6 157	11 466	224 059	610,9	59 079	342,6	163 384			
	1997	50,50	22,55	242,2	5 408	..	207 707	565,1	54 540	341,4	160 433			
	1998	50,50	22,51	236,9	5 107	9 283	185 914	553,7	49 938	335,1	158 693			
CFM(E) (MD)	1994	4,35	1,32	8,3	272	674	14 993	14,9	1 204	14,6	3 366			
	1995	4,35	1,33	7,8	249	654	14 097	11,7	1 019	13,1	3 004			
	1996	4,35	1,33	7,2	223	626	13 316	10,4	882	12,5	2 785			
	1997	4,31	1,32	5,8	199	606	12 838	10,3	789	12,8	2 818			
	1998	3,65	1,22	5,3	190	592	12 233	9,4	656	11,1	2 652			
Railway	Year	Population	Lines worked	Train operations	Rolling stock			Passenger traffic		Freight traffic				
					Loco- motives and light rail motor- tractors	Coaches and railcars	Wagons	Journeys	Transport performance	Tonnes carried	Transport performance			
					in millions	thousand kilometres	million train-km	number			in millions	million passenger-km	in millions	million tonne-km

## E2: Övriga / Others

Järnväg	År	Folk- mängd	Trafikerad banlängd	Trafik- arbete	Fordon			Persontrafik		Godstrafik	
					Lok och Loko- motorer	Person- och motor- vagnar	Gods- vagnar	Resor	Transport- arbete	Gods- mängd	Transport- arbete
		miljoner	tusen kilometer	miljoner tågkm	antal			miljoner	miljoner personkm	miljoner ton	miljoner tonkm
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
RZD (RU)	1994	148,30	87,50	1 419,6	..	..	396 024	2 062,0	227 102	1 058,2	1 195 437
	1995	147,98	87,34	1 369,6	..	..	368 155	1 833,0	192 217	1 028,0	1 213 711
	1996	147,98	86,03	1 202,2	..	48 490	661 241	976,0	128 956	870,7	982 165
	1997	147,98	86,66	1 122,5	..	44 869	589 624	886,6	116 241	850,7	963 855
	1998	146,54	86,15	1 037,7	..	43 032	592 102	751,8	97 429	802,7	901 381
JR (JP)	1994	124,96	20,26	773,2	1 680	25 957	15 076	8 812,8	244 375	53,5	24 122
	1995	125,57	20,13	781,2	1 560	25 973	12 688	8 911,4	248 993	52,1	24 747
	1996	125,57	20,15	776,4	1 512	26 150	10 996	9 086,0	251 723	49,7	24 635
	1997	125,76	20,18	780,3	1 479	25 109	10 824	8 952,5	247 652	47,8	24 339
	1998	126,41	20,17	777,8	1 418	25 709	10 324	8 844,0	242 807	41,0	22 681
CR (CN)	1994	1 155,80	53,99	1 121,7	14 694	31 018	415 918	1 080,1	363 281	1 571,6	1 242 602
	1995	1 208,80	54,62	1 147,6	15 146	32 404	432 731	1 020,8	354 261	1 593,5	1 283 601
	1996	1 208,80	56,68	1 156,0	15 403	33 778	443 893	935,5	332 202	1 616,8	1 292 185
	1997	1 221,59	57,57	1 188,7	15 335	34 346	437 686	919,2	354 353	1 618,8	1 304 641
	1998	1 221,59	57,58	1 190,0	15 062	34 246	439 326	929,9	369 097	1 532,1	1 226 152
IR (IN)	1994	883,91	62,46	634,2	7 260	34 717	300 932	3 708,0	296 245	358,7	252 411
	1995	918,57	62,66	641,9	6 908	34 314	280 175	3 914,9	319 365	365,0	249 564
	1996	918,57	62,92	656,0	6 909	34 188	269 783	4 017,5	341 999	390,7	270 489
	1997	952,00	62,73	667,1	6 967	34 648	261 482	4 153,2	357 013	409,0	277 567
	1998	970,93	62,50	675,8	7 206	35 573	253 571	4 406,6	379 897	429,4	284 249
VIA (Rail) (CA)	1994	29,25	13,49	10,5	84	189	-	3,6	1 341	-	-
	1995	29,25	13,49	10,5	84	189	-	3,6	1 341	-	-
	1996	29,25	..	..	..	..	-	..	..	-	-
	1997	30,28	14,10	..	..	..	-	..	1 414	-	-
	1998	30,30	14,10	..	77	328	-	3,6	1 369	-	-
AAR Classe 1 Amtrak (US)	1994	260,65	238,95	765,8	18 916	1 874	590 930	21,2	9 444	1 333,5	1 752 849
	1995	263,03	240,71	794,3	19 234	1 907	583 486	20,3	8 692	1 405,8	1 906 268
	1996	263,03	243,30	803,6	19 617	1 501	570 865	19,7	8 153	1 461,4	1 979 686
	1997	267,90	235,24	815,9	19 976	1 572	568 493	20,2	8 314	1 438,1	1 969 394
	1998	270,56	232,24	817,3	20 623	1 347	575 604	21,2	8 569	1 495,6	2 010 027
Railway	Year	Population	Lines worked	Train operations	Rolling stock			Passenger traffic		Freight traffic	
					Loco- motives and light rail motor- tractors	Coaches and railcars	Wagons	Journeys	Transport performance	Tonnes carried	Transport performance
		in millions	thousand kilometres	million train-km	number			in millions	million passenger-km	in millions	million tonne-km

**Metod och kvalitet**  
**Method and quality**



**Tidigare publicering**

Före 1953 redovisades uppgifter om enskilda järnvägar i Allmän Järnvägsstatistik. Denna publikation upphörde 1953 och ersattes av en översikt över statens och enskilda järnvägar med titeln Sveriges Järnvägar (årgångarna 1862 - 1910 utgavs som bidrag till Sveriges officiella statistik). 1993 omarbetades Sveriges Järnvägar och rapportens titel ändrades till Järnvägar.

**Statistiska storheter**

I denna rapport presenteras helårsvärden i femårsserier till och med 1999 samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856.

**Variabler***Banor*

- sträckning
- längd
- standard
- huvudmannaskap

*Trafikutövare*

- företag
- antal anställda för trafik respektive bana

*Rullande materiel*

- antal fordon
- kapacitet
- ägandeförhållanden

*Trafik*

- trafikarbete
- transportarbete
- godsmängd
- antal resor
- olyckor

**Redovisningsgrupper**

Uppgifter redovisas i följande två huvudgrupper, statliga företag samt övriga. Statens Järnvägar och Banverket redovisas var för sig. Övriga banägare och trafikutövares uppgifter redovisas i aggregerad form så att enskilda företag inte kan identifieras. Undergrupper till dessa huvudgrupper är bland annat trafikerade banlängder, persontrafik och godstrafik.

**Previous publication**

Before 1953, figures relating to private railways were published in the report "Allmän Järnvägsstatistik". The publication of this report ceased in 1953. It was replaced by a survey of state and private railways in a report called "Railways of Sweden" (the 1862-1910 volumes issued as contributions to Sweden's official statistics). In 1993 the report "Railways of Sweden" was revised and its title changed to "Railways"

**Statistical quantities**

This report presents annual figures in five-year series until 1999 and certain annual figures in historical surveys as from 1856.

**Variables***Lines*

- extension
- length
- standard
- concessionaire

*Transport operators*

- enterprise
- number of staff for traffic and infrastructure

*Rolling stock*

- number of vehicles
- capacity
- ownership

*Traffic*

- traffic performance
- transport performance
- freight volume
- number of journeys
- accidents

**Accounting groupage**

The data is presented in the following two main groups, State enterprises and others. SJ and BV are accounted for separately. Figures of other railway infrastructure managers and transport operators are presented in aggregate form so that individual enterprises can not be identified. Sub-groups under these main groups are, inter alia, route length worked, passenger- and freight service.

## Jämförbarhet med annan statistik

Statistik om järnvägstransporter publiceras månatligen i "Allmän månadsstatistik" som ges ut av Statistiska centralbyrån.

Definitioner av variabler har gjorts så att möjligheter till jämförelser med andra trafikslag finns. Med anledning av detta är redovisningen av varugrupper enligt CTSE från och med "Järnvägar 1994" kompletterad med en redovisning enligt NST/R vilken är den varugrupsindelning som används inom EU.

Möjlighet till internationella jämförelser är god. Definitioner av vad uppgifterna omfattar har i möjligaste mån harmoniserats med internationella definitioner. Vid användande av tabellerna A1 och B1 (historiska översikter) rekommenderas att definitionerna jämförs med motsvarande internationella. För att inte bryta tidserier som sträcker sig från 1856 har inte alla definitioner kunnat anpassats i dessa tabeller.

### Referensperiod

Statistiken omfattar verksamheten under ett kalenderår samt bestånd vid årsskifte.

### Framställningstid

Under 2001 kommer "Järnvägar" att omarbetas och anpassas till den förändrade situationen inom järnvägssektorn i Sverige. Bland annat kommer särredovisningen av enskilda operatörer att upphöra. Rapporten kommer även att harmoniseras med den kommande EU förordningen rörande järnvägsstatistik. Första rapport med den nya utformningen kommer att bli "Järnvägar 2000" vilken kommer att publiceras under första halvåret 2002. "Järnvägar 2001" kommer att publiceras under andra halvåret 2002. Därefter kommer rapporten att framställas under första hälften, och publiceras under andra hälften, av kalenderåret efter redovisningsåret.

### Punktlighet

Publicering enligt den redovisningsplan som presenteras av SCB har inte kunnat följas på grund av svårigheter att få in uppgifter.

### Frekvens

Grunddata framställs delvis löpande per månad, delvis under första hälften av kalenderåret efter redovisningsåret. Uppgifter som framställs löpande är de som lämnas till SCB:s allmänna månadsstatistik samt till Eurostat i enlighet med europeiska gemenskapernas råds direktiv (80/1177/EEG).

### Tillförlitlighet

Tillförlitligheten är god, vissa rapporteringsfel kan förekomma.

## Comparability with other statistics

Statistics on rail transport carried out are issued monthly in "Monthly digest of Swedish statistics" published by Statistics Sweden (SCB).

Variables have been defined in order to make it possible to compare with other modes of transport. This is the reason for completing the presentation according to the generic description of "Classification for Transport Statistics in Europe" (CTSE), as from "Railways 1994", by an account according to NST/R, the classification of goods used by the EU.

There are good possibilities to make international comparisons. Definitions of what the figures stand for have, as far as possible, been harmonised with the international definitions. In using tables A1 and B1 (historical surveys), it is recommended to compare the definitions with their international equivalents. In order to avoid interrupting time series starting in 1856, it has not been possible to adjust all definitions in these tables.

### Reference period

The statistics refer to the activities of a calendar year and to the end-of-year situation.

### Production period

In 2001, "Railways" will be rearranged and adapted to the changed situation within the railway sector in Sweden. Among other things, the report will no longer present detailed data on enterprise level. The report will also be harmonised with the forthcoming EU regulation on railway statistics. First report with the new design will be "Railways 2000" which will be publicised during the first half of 2002. "Railways 2001" will be published in the second half of 2002. After that the report will be produced during the first half and published during the second half of the calendar year following the accounting year.

### Punctuality

Publishing according to the accounting plan presented by Statistics Sweden (SCB) has not been followed due to problems with collecting data.

### Frequency

Basic data is produced part currently per month, part during the first half of the calendar year after the accounting year. The currently produced statistics are those furnished to Statistics Sweden (SCB) monthly digest and to Eurostat according to Directive 80/1177/EEC of the Council of the European Community

### Reliability

Barring exceptional errors emanating from the data received, the reliability is good.

## Osäkerhetskällor

Insamlat material rörande enskilda järnvägar och trafikutövare är inte komplett. Beräkningar och i vissa fall estimeringar har utförts för att brygga över luckor i historiskt material. Viss osäkerhet förekommer även i uppgifter rörande persontrafik, eftersom inga räkningar utföres av operatörerna i entreprenadtrafiktågen har uppgifterna hämtats från respektive trafikhuvudman. Framställandet av dessa uppgifter varierar allt från konkreta räkningar i tågen till beräkningar av antalet resor utifrån antalet sålda länsbiljetter.

## Urval

Totalundersökning.

## Uppgiftsinsamling/mätning

Uppgiftsinsamling/mätning har genomförts på två sätt. De statliga företagens (BV/SJ) uppgifter är sammanställda av respektive företag, utifrån företagets grunddata. De enskilda järnvägarna och trafikutövarnas uppgifter är insamlade av SIKÄ via ett frågeformulär och därefter aggregerade så att enskilda företag inte kan identifieras.

## Bortfall

Bortfall förekommer endast vid insamlandet av uppgifter från de enskilda järnvägarna och trafikutövarna. Bortfallet avser enskilda variabler och effekterna av dessa för den samlade bilden av järnvägstrafiken är marginella.

## Bearbetning

Insamlade uppgifter har genomgått sedvanlig granskning och i vissa fall rättning. Material rörande enskilda järnvägar och trafikutövare har genomgått omfattande bearbetningar för att brygga över luckor i grundmaterialet och skapa jämförbara tidsserier. Grunddata till detta arbete har hämtats från Statens Järnvägar och från enskilda operatörer.

## Imponderables

The information received concerning private railways and transport operators is not complete. Calculations and sometimes estimates have been made to fill gaps in historical material. Some uncertainty also prevails concerning the commissioned passenger traffic. Since the transport operators carry out no passenger counts in the commissioned traffic trains, the figures are furnished by the LTHM. The production of this information varies from concrete counts in the trains to calculations of the number of journeys, based on the number of county tickets sold.

## Sample

Total survey.

## Data collection/measuring

Data collection/measuring has been carried out in two ways. Data furnished by the public enterprises (BV/SJ) has been compiled by the respective enterprises and fetched from their databases. Information from the private railways and transport operators has been collected by SIKÄ with the help of a questionnaire and after that aggregated so that individual enterprises can not be identified.

## Falling off

Falling off only occurs in collecting data from the private railways and transport operators. The falling off concerns individual variables and their effects on the total picture of railway traffic are marginal.

## Processing

The data collected has been subject to normal testing and in some case corrections. Data concerning private railways and transport operators has been subject to extensive processing in order to fill gaps in the basic material and to create comparable time series. The basic data for this work has been fetched from SJ and individual operators.

**Fotnoter**  
**Footnotes**

Nr	Fotnot	Footnotes
	<b>Tabell A1: Historisk översikt</b>	<b>Table A1: Historical survey</b>
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 end-of-year-situation.
3	Uppgifterna har fram till och med 1988 inkluderat personal för banarbeten. 1989 bildades Banverket och all SJ banpersonal överfördes dit.	Up to 1988, the figures have included staff assigned to Permanent Way services but as from 1989, this staff was entirely transferred to the newly formed BV.
4	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.
5	Uppgifterna har till och med 1989 inkluderat SJ personal för busstrafik.	Up to 1989, the figures have included staff employed in bus and coach services.
6	Enbart av SJ trafikerad banlängd.	Only length of lines worked by SJ.
7	Uppgifterna har till och med 1990 inkluderat SJ personal för färjetrafik.	Up to 1990, data has included staff assigned to ferry services.
8	Av SJ och TGOJ trafikerad banlängd.	Length of lines worked by SJ and TGOJ.
9	1991 övergick TGOJ banor (316 km) till statens spår- anläggningar	In 1991, the TGOJ lines (316 km) were transferred to the State network.
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.
11	Uppgifterna inkluderar från och med 1989 Malmö Limhamns Järnvägs AB.	As from 1989, Malmö Limhamns Järnvägs AB is included in the statistics.
12	Från och med 1997 ingår hela barngruppen 0 - 15 år i SJ uppgifter. 1997 omfattade barngruppen 2,5 miljoner resor och 622 miljoner personkilometer.	As from 1997, the whole group of children 0-15 years of age is included in SJ figures. In 1997, this group represented 2.5 million journeys and 622 passenger-kilometres.
	<b>Tabell B1: Statens Järnvägar, historisk översikt</b>	<b>Table B1: State Railways, historical survey</b>
1	Antalet avser medeltalet under perioden juli-dec 1983. Det nya redovisningssystem som infördes vid SJ den 1 juli 1983 ändrade begreppen "Drift och underhåll" och "Investeringsarbeten". I det nya begreppet "rörelsen" ingår arbeten åt utomstående och i begreppet "Investeringsarbeten" ingår egen tillverkning.	The figures refer to the mean number during the period July-December 1983. The new accounting system introduced by SJ on 1 July 1983 substituted the definitions "Operations and Maintenance" and "Investments". The new definition also includes contract service. As from the same date "Investment works" also include own manufacture.
2	Uppgifterna har fram till och med 1988 inkluderat per- sonal för banarbeten. 1989 bildades Banverket och all SJ banpersonal överfördes dit.	Up to 1988, staff employed assigned to Permanent Way was included. In 1989, they were all transferred to the newly formed BV.
3	Uppgifterna har fram till och med 1989 inkluderat per- sonal för busstrafik.	Up to 1989, staff employed in bus and coach services were included.
4	Uppgifterna har fram till och med 1990 inkluderat per- sonal för färjetrafik.	Up to 1990, staff employed in ferry service was included.
5	Uppgifterna är t o m 1984 beräknad som procentsatsen av kolumn 31 och kolumn 27.	Up to 1984, the figures are calculated in per cent (Columns 31/27).

<b>Nr</b>	<b>Fotnot</b>	<b>Footnotes</b>
6	1991 övergick TGOJ banor (316 km) till statens spår- anläggningar	In 1991, the TGOJ lines (316 km) were transferred to the State network.
7	Uppgifterna i kolumnen har till och med 1992 endast omfattat trafikerad banlängd på statens spår- anläggningar. Från och med 1993 redovisas den totala trafikerade banlängden inklusive den av SJ trafikerade banlängden på inlandsbanan.	Up to 1992, the figures only include the length of lines worked on the State track network. As from 1993, the total length of lines worked includes the lines worked by SJ on the Inland Railway.
8	Inkluderar transportarbete av TGOJ.	Include transport performance of TGOJ.
9	Från och med 1993 redovisas trafik och transportarbete av posttåg som godstrafik.	As from 1993, traffic and transport performance carried out by mail trains are accounted for as freight traffic.
10	Från och med 1997 ingår hela barngruppen 0 - 15 år i uppgifterna. 1997 omfattade barngruppen 2,5 miljoner resor och 622 miljoner personkilometer.	As from 1997, the whole group of children 0-15 years of age is included in the figures. In 1997, this group repre- sented 2.5 million journeys and 622 passenger-kilometres.
<b>Tabell B3: Persontrafik</b>		<b>Table B3: Passenger traffic</b>
1	Från och med 1997 ingår hela barngruppen 0 - 15 år i uppgifterna. 1997 omfattade barngruppen 2,5 miljoner resor och 622 miljoner personkilometer.	As from 1997, the whole group of children 0-15 years of age is included in the figures. In 1997, this group repre- sented 2.5 million journeys and 622 passenger-kilometres.
<b>Tabell B4: Godstrafik</b>		<b>Table B4: Freight traffic</b>
1	Den 1 juli 1996 övergick SJ malmtransporter på malm- banan till Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB).	As from 1 July 1996 the SJ ore transport on the Ore Rail- way was taken over by Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB).
<b>Tabell C2: Trafikerade banlängder, personal i trafik- tjänst och drivmedelsförbrukning</b>		<b>Table C2: Lines worked, railway operations staff and energy consumption</b>
1	Vissa operatörer har redovisat antalet anställda vid årets slut.	The number of employees submitted by some transport op- erators applies to the end-of-year situation.
<b>Tabell C4: Person- och godstrafik</b>		<b>Table C4: Passenger and freight traffic</b>
1	Från juni 1989 ingår resor med TGOJ fordon i SJs uppgifter.	As from June 1989, journeys aboard TGOJ vehicles are in- cluded in SJ's figures.
2	Uppgifter för egentrafik och samtrafik för samtliga matar- banaor finns inte tillgängliga. I de fall uppgifterna saknas redovisas SJs uppgifter för samtrafik med matarbanor.	Figures pertaining to own-flag and inter-railway traffic for all feeder lines are not available. When missing, the SJ fig- ures on inter-railway traffic with feeder lines are accounted for.
<b>Tabell D1: Statens spår- anläggningar - banlängder och investeringar</b>		<b>Table D1: State track network - length of lines and investments</b>
1	Från och med 1997 ny redovisningsprincip avseende banor som trafikeras enbart med persontrafik eller gods- trafik. Som icke trafikerade räknas de bandelar som trafikerats med i genomsnitt mindre än ett tåg per ar- betsvecka (Exempel: Om fler än fyrtio godståg och min- dre än fyrtio persontåg passerar en bandelen under ett år rapporteras den som enbart trafikerad av godstrafik).	As of 1997, new accounting principle for lines worked exclusively by passenger or freight traffic. Sections passed by (in mean numbers) less than one train in a working week are classified as sections not worked. (Ex- ample: If less than forty passenger trains and more than forty freight trains pass a section in a year, this section is reported as worked exclusively by freight traffic).



**Definitioner: Tabeller, kolumner, rader**  
**Explanatory notes: Tables, columns, rows**



## A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige

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

### A1: Historisk översikt

*Kol 2 - 8:* Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om de är permanent ur bruk och därvid inte hålls i trafikerbart skick. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Kol 9:* Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal för banunderhåll och investeringsarbeten. Uppgiften omfattar all personal som är anställd och avlönas av banägarna. Privata entreprenörer och konsulter exkluderas ur uppgiften.

*Kol 10:* Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal som arbetar med järnvägstrafik. Uppgiften omfattar all tillgänglig personal som är anställd och avlönas av trafikutövarna inklusive trafikledningspersonal. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med C-ledighet, ledighet utan lön samt förening av tjänst. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

*Kol 11:* Anger det totala antalet lokdragna person-, ligg-, sov-, restaurang-, expressgods- och postvagnar samt motorvagnar inklusive släpvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av respektive trafikutövare och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till trafikutövarens förfogande. Likaså inkluderas de fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan trafikutövare.

Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan trafikutövare samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan trafikutövare. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

*Kol 12:* Anger det totala antalet sitt- och liggplatser i de personvagnar och motorvagnar som redovisas i kolumn 11, exklusive platser i restaurangvagnar och caféavdelningar. Sittplatser i konverteringsbara sov- och liggvagnar ingår inte i uppgiften.

*Kol 13:* Anger det totala antalet godsvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av respektive trafikutövare och avser de fordon som ägs eller hyrs av trafikutövaren. Fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan trafikutövare inkluderas.

Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan trafikutövare samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan trafikutövare. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

*Kol 14:* Anger antalet vagnar som privatregistrerats av Statens Järnvägar, exklusive tjänstevagnar.

## A. Summary of railway traffic in Sweden

The tables beginning with an A contain aggregate figures on railway traffic in Sweden irrespective of transport operator or ownership of the track. Unless otherwise stated the data relates to the end-of-year situation.

### A1: Historical survey

*Cols. 2-8:* Indicate length of lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused and thereby not kept in working order. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Col. 9:* Gives mean staff strength available for track maintenance and investment works. The figures include all staff employed and paid by by the track owners. Staffs supplied by private contractors or advisers are excluded.

*Col. 10:* Gives the mean strength of all railway operating staff available, bound by an employment contract and paid directly by the transport operators including staff for traffic control. The staff available is calculated on the number of employees minus staff with certain types of leave of absence and with combined appointment. Neither staff employed in bus and coach, ferry, permanent way services, private contractors nor advisers are included.

*Col. 11:* Gives the total number of locomotive-hauled day and couchette coaches, sleeping/dining cars, express parcels- and mail vans as well as railcars including trailing stock. The figures relate to vehicles being at the disposal of different transport operators and include vehicles being owned, leased or otherwise at the disposal of the transport operator. Equally included are vehicles being *temporarily* leased to another transport operator.

The figures exclude vehicles leased to another transport operator and vehicles that are *temporarily* leased from another transport operator. Equally excluded are vehicles reserved exclusively for works transport and those intended for sale or scrapping.

*Col. 12:* Gives the total number of seats and sleeping accommodations in the coaches and railcars indicated in column 11. Seats in dining and buffet cars and convertible seats in sleeping cars and couchette coaches are not included.

*Col. 13:* Gives the total number of freight wagons. The figures include vehicles at the disposal of the different transport operators and relate to vehicles owned or leased by the transport operator. Vehicles *temporarily* leased to another transport operator are included.

The figures exclude vehicles leased to another transport operator and vehicles *temporarily* leased from another transport operator. Equally excluded are vehicles reserved exclusively for works transport and those intended for sale or scrapping.

*Col. 14:* The number of privately-owned wagons registered by SJ excluding wagons allocated exclusively for works transport.

*Kol 15:* Anger den totala lastkapaciteten för samtliga godsvagnar i kolumn 13 och 14.

*Kol 16:* Anger totala antalet körda tågakilometer av trafikång i person- och godstrafik. Tågakilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Kol 17:* Anger totala antalet vagnaxelkilometer av trafikång i person- och godstrafik. Vagnaxelkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Kol 18:* Anger totala antalet platskilometer. Uppgiften är beräknad som antalet sittplatser i en personvagn eller motorvagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Sittplatser i restaurangvagnar, caféavdelningar samt i konverteringsbara sov- och liggvagnar ingår inte i uppgiften. Platskilometer på utländsk sträcka är exkluderade.

*Kol 19:* Anger beläggingsgraden i procent av antalet tillgängliga sittplatser. Uppgiften är beräknad som personkilometer (kol 23) dividerad med platskilometer (kol 19).

*Kol 20:* Anger bärighetstonkilometer. Uppgiften är beräknad som lastgränsen för en godsvagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Bärighetstonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Kol 21:* Anger nyttjandegraden av godsvagnar i procent. Uppgiften är beräknad som godstonkilometer (kol 26) dividerad med bärighetstonkilometer för godsvagnar (kol 20).

*Kol 22:* Anger antalet bruttotonkilometer utförda av trafikång för person- och godstrafik. Uppgiften är för godståg beräknad som taravikten på en vagn plus nettolasten multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Extra nettolast à 6 ton är lagd till tom privatregistrerad vagn då den dragits av Statens Järnvägar i trafikång. Uppgiften är för resandetåg beräknad som taravikten på en vagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Kol 23:* Anger personkilometer. Uppgiften är beräknad genom att multiplicera varje resa med längden på resan eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreselängden eller genom en kombination av dessa metoder. Personkilometer på utländsk sträcka är exkluderade.

*Kol 24 - 26:* Anger tonkilometer för fraktat express-, stycke- och vagnslastgods. Uppgiften beräknas genom att lasten multipliceras med den debiterade transportsträckan, inklusive debiterad godsmängd à 6 ton då tomma privatregistrerade vagnar dragits av Statens Järnvägar i trafikång. Tonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Kol 27:* Anger förbrukad elenergi i järnvägstrafik. Redovisad uppgift anger den totala förbrukningen av bana och tåg inkl för-luster i omformarstationer.

*Col.15:* Indicates the total loading capacity of all freight wagons in Cols.13 and 14.

*Col. 16:* Gives the total number of train-kilometres covered by passenger trains and freight trains, train-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Col.17:* Gives the total number of axle-kilometres in passenger and freight trains. Axle-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Col. 18:* Gives the total number of seat-kilometres. The number is calculated by multiplying the number of seats in a coach or railcar by the kilometric distance covered by the vehicle. Seats in dining, buffet cars (compartments) and convertible seats in sleeping cars and couchette coaches are not included. Seat-kilometres outside Sweden are excluded.

*Col. 19:* Gives the occupancy of the seats available. The figures are obtained by division of the passenger-kilometres (Col. 23) by the seat-kilometres (Col. 19).

*Col. 20:* Gives the carrying capacity-kilometres. The figures are obtained by multiplying the load limit of a freight wagon by the kilometric distance covered by the vehicle. Carrying capacity-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Col. 21:* Gives the degree of utilisation of freight wagons in per cent. The figures are calculated by division of the net tonne-kilometres (Col. 26) by the carrying capacity-kilometres of freight wagons (Col. 20).

*Col. 22:* Gives the number of gross tonne-kilometres worked by passenger and freight trains. The freight train figures are calculated by multiplying the tare of a freight wagon including the load weight by the kilometric distance covered by the vehicle. Another six tonnes load weight is added to an empty privately-owned wagon having been hauled in SJ trains. Passenger train figures are calculated by multiplying the tare of a coach etc. by the kilometric distance covered by the vehicle. Gross tonne-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Col. 23:* Gives the number of passenger-kilometres. The figures are calculated by multiplying a journey by its kilometric distance, by multiplying the sum of all passengers journeys by a mean kilometric distance or by a combination of these methods. Passenger-kilometres outside Sweden are excluded.

*Cols. 24-26:* Give tonne-kilometres of express parcels, small traffic and full wagonloads. The figures are calculated by multiplying the load weight (including the six tonnes for which freight is charged, when empty privately-owned wagons have been hauled in SJ trains) by the chargeable kilometric distance covered. Tonne-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Col. 27:* The figure indicates total energy consumed by fixed installations and trains including losses at converter stations.

*Col 28:* Anger förbrukat bränsle för ångdrift i järnvägstrafik, evalverat till utländska stenkol.

*Col 29:* Anger förbrukad mängd diesel i järnvägstrafik.

## **A2: Olyckshändelser i järnvägsdrift**

Denna tabell redovisar antalet olyckor vid järnvägsdrift i Sverige. För att olyckan skall redovisas i tabellen krävs att ett järnvägsfordon varit i rörelse och att personer dödade eller skadats allvarligt eller att skador till ett värde av mer än 10 000 ECU (ca 100 000 SEK) uppkommit. Som dödad vid olyckan räknas personer som avlider vid olyckstillfället eller inom 30 dagar som följd av olyckan. En skada bedöms som allvarlig om den lett till sjukskrivning i mer än 14 dagar.

*Rad 1 - 5:* Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses all rörelse med järnvägsfordon mellan två bevakade stationer. Varje olycka anges en gång. Om t ex en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

*Rad 6 och 11:* Anger avlidna respektive skadade resande. Med resande avses personer som reser med tåg eller som befinner sig på järnvägens område på väg till eller från tåg. Järnvägsanställda i tjänst ingår inte.

*Rad 7 och 12:* Anger avlidna respektive skadade järnvägsanställda. Med järnvägsanställda avses järnvägsanställd personal som vid olyckstillfället varit i tjänst.

*Rad 8 och 13:* Anger övriga avlidna respektive skadade. Med övriga avses personer som inte räknas som resande eller järnvägsanställda. Största delen utgörs av avlidna/skadade vid olyckor i vägkorsningar. Som övriga räknas även tjänstgörande post-, polis-, och tullpersonal, personal för tågservering eller motsvarande samt personer som medföljer för tillsyn av gods eller djur.

*Rad 9 och 14:* Anger summan avlidna respektive skadade.

*Rad 10 och 15:* Anger antalet självmord respektive skadade vid självmordsförsök. För att händelsen skall redovisas krävs att ett järnvägsfordon i rörelse haft del i händelseförloppet.

*Rad 16:* Anger antalet dödade och skadade resande per tio miljoner passagerare.

*Rad 17:* Anger antalet dödade och skadade personer per en miljard personkilometer.

*Rad 18 - 23:* Anger kollisioner vid vägkorsningar i plan. Notera att detta är en särredovisning och att olyckorna redan tidigare redovisats i rad 3.

*Col. 28:* Railway steam traction consumption of fuel, converted to quantity of imported coal.

*Col. 29:* Quantity of fuel consumed by railway diesel traction.

## **A2: Railway operating accidents**

This table shows the number of railway operating accidents. For an accident to be included in the table it must be associated with railway stock movements and with persons being killed (immediately or within 30 days as a result of the accident) or seriously injured (involving incapacity to work for more than fourteen days) or with damages at more than 10,000 ECU (about SEK 100,000).

*Rows 1 - 5:* Indicate the number of accidents during train movements, i.e. all railway stock movements between two manned stations, each accident being counted once only. For instance, if a collision causes a derailment, only the collision is counted since this is the initial cause of the accident as a whole.

*Rows 6 and 11:* Indicate passengers dead and injured respectively. Passenger: any person on Railway premises about to make or having made a rail journey including railway employees not engaged in railway duty.

*Rows 7 and 12:* Indicate railway employees dead and injured respectively. Railway employee: any person belonging to Railway staff and on duty at the time of the accident.

*Rows 8 and 13:* Indicate other persons dead or injured. Other persons: Persons who are neither passenger nor railway employees but mostly person dead or injured as a result of level-crossing accidents. Also included are persons belonging to Post Office, Police and Customs staff on duty as well as staff belonging to other entities, such as train catering, working for the Railway, and equally conveyors of freight and livestock.

*Rows 9 and 14:* Indicate the sums of persons killed and injured respectively.

*Rows 10 and 15:* Indicate the number of suicides and injuries in attempts at suicide respectively. In order for the accident to be taken into account, a railway vehicle in motion must have contributed to the course of events.

*Row 16:* Indicates the number of persons killed and injured for every ten million passengers.

*Row 17:* Indicates the number of persons killed and injured for every billionth passenger-kilometre.

*Rows 18 - 23:* Indicate the collisions at level-crossings. N.B. This is a special account and the accidents may already have been accounted for in Row 3.

## B. Statens järnvägar

Tabeller som börjar på B innehåller uppgifter om Statens Järnvägar. Om inte annat anges gäller uppgiften situationen vid årets slut.

### B1: Historisk översikt

*Kol 2:* Anger längden på de banor som trafikeras under året i medeltal. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om de är permanent ur bruk och därvid inte hålls i trafikerbart skick. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Kol 3:* Anger längden på de elektrifierade banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om de är permanent ur bruk och därvid inte hålls i trafikerbart skick. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Kol 4:* Anger det totala antalet lokdragna person-, ligg-, sov-, restaurang-, expressgoods- och postvagnar samt motorvagnar inklusive släpvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av Statens Järnvägar och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande. Likaså inkluderas de fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan trafikutövare.

Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan trafikutövare samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan trafikutövare. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

*Kol 5:* Anger det totala antalet godsvagnar. Uppgiften avser de fordon som ägs eller hyrs av SJ. Fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan trafikutövare inkluderas.

Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan trafikutövare samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan trafikutövare. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

*Kol 6:* Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal för den personal som arbetar med järnvägstrafik. Uppgiften omfattar all den tillgängliga personal som är anställd och avlönas av Statens Järnvägar. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med C-ledighet, ledighet utan lön samt förening av tjänst. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

*Kol 7:* Anger den tillgängliga personalstyrkan för investeringsarbeten i medeltal. Uppgiften omfattar personal för nyinvesteringar och för upprustning av befintliga anläggningar. Personal som utför motsvarande arbete åt utomstående och där arbetet har järnvägsanknytning inkluderas.

*Kol 8:* Anger antalet tågkilometer som körts av resandetåg framförda av Statens Järnvägar. Tågkilometer körda på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

## B. Swedish State Railways

Tables beginning with a B include figures pertaining to the State Railways (SJ). Unless otherwise stated the data relates to the end-of-year situation.

### B1: Historical survey

*Col. 2:* Gives the mean length of lines worked. Lines not worked are excluded, if they are permanently disused and thereby not kept in working order. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Col. 3:* Gives the length of electrified lines worked. Lines not worked are excluded, if they are permanently disused and thereby not kept in working order. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Col. 4:* Gives the total number of locomotive-hauled passenger and couchette coaches, sleeping/dining cars, express-parcels and mail vans as well as railcars including trailing stock. The figures relate to vehicles being at SJ's disposal and include vehicles being owned, leased by SJ or otherwise at its disposal. Equally included are vehicles being *temporarily* leased to another transport operator.

The figures exclude vehicles leased to another transport operator and vehicles that are *temporarily* leased from another transport operator. Equally excluded are vehicles reserved exclusively for works transport and those intended for sale or scrapping.

*Col. 5:* Gives the total number of freight wagons. The figures include vehicles at SJ's disposal and relate to vehicles owned or leased by SJ. Vehicles *temporarily* leased to another transport operator are included. The figures exclude vehicles leased to another transport operator and vehicles *temporarily* leased from another transport operator. Equally excluded are vehicles reserved exclusively for works transport and those intended for sale or scrapping.

*Col. 6:* Gives the mean strength of all railway operating staff available, bound by an employment contract and paid directly by SJ. The staff available is calculated on the number of employees minus staff with certain types of leave of absence and with combined appointment. Neither staff employed in bus and coach, ferry, and permanent way services nor private contractors and advisers are included.

*Col. 7:* Gives mean staff strength available for investment works. The figures include all staff employed for investments in new installations and re-investments in existing installations. Staff carrying out, on behalf of other parties, corresponding work with relation to railway traffic are included.

*Col. 8:* Gives the number of train-kilometres covered by SJ's passenger trains. Train-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Kol 9:* Anger antalet tågkilometer som körts av godståg inklusive posttåg framförda av Statens Järnvägar. Tågkilometer körda på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Kol 10:* Anger totala antalet körda tågkilometer.  
Kol 10 = kol 8 + 9.

*Kol 11:* Anger antalet tågkilometer där dragfordonet är eldrivet. Tågkilometer körda på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Kol 12:* Anger antalet vagnaxelkilometer av resandetåg. Vagnaxelkilometer på utländsk sträcka, av tjänstetåg och av SJ tjänstevagnar i ordinarie tåg är exkluderade.

*Kol 13:* Anger antalet vagnaxelkilometer av godståg. Vagnaxelkilometer på utländsk sträcka, av tjänstetåg och av SJ tjänstevagnar i ordinarie tåg är exkluderade.

*Kol 14:* Anger totala antalet vagnaxelkilometer.  
Kol 14 = kol 12 + 13.

*Kol 15:* Anger antalet vagnaxelkilometer där dragfordonet är eldrivet. Vagnaxelkilometer på utländsk sträcka, av tjänstetåg och av SJ tjänstevagnar i ordinarie tåg är exkluderade.

*Kol 16:* Anger antalet bruttotonkilometer exklusive lok utförda av resandetåg. Uppgiften är beräknad som taravikten på en vagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka, av tjänstetåg eller av SJ tjänstevagnar i ordinarie tåg är exkluderade.

*Kol 17:* Anger antalet bruttotonkilometer exklusive lok utförda av godståg. Uppgiften är beräknad som taravikten på en vagn plus nettolasten multiplicerad med sträckan vagnen dragits, inklusive debiterad godsmängd à 6 ton då tom privatregistrerad vagn dragits av Statens Järnvägar i trafiktåg. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka, av tjänstetåg eller av SJ tjänstevagnar i ordinarie tåg är exkluderade.

*Kol 18:* Anger totala antalet bruttotonkilometer exklusive lok som utförts i trafiktåg. Kol 18 = kol 16 + 17.

*Kol 19:* Anger totala antalet bruttotonkilometer exklusive lok som utförts i trafiktåg och där dragfordonet varit eldrivet.

*Kol 20:* Anger förbrukad elenergi i järnvägstrafik. Redovisad uppgift anger den totala förbrukningen av bana och tåg inkl förluster i omformarstationer.

*Kol 21:* Anger förbrukat bränsle för ångdrift i järnvägstrafik evalverat till utländska stenkol.

*Kol 22:* Anger förbrukad mängd diesel i järnvägstrafik.

*Col. 9:* Gives the number of train-kilometres covered by SJ's freight trains including mail trains. Train-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Col. 10:* Gives the total number of train-kilometres covered.  
Col. 10 = Cols. 8 + 9.

*Col. 11:* Gives the number of train-kilometres performed by electric traction. Train-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Col. 12:* Gives the number of axle-kilometres in passenger trains. Axle-kilometres covered outside Sweden, by works trains and SJ's service vehicles in regular trains are excluded.

*Col. 13:* Gives the number of axle-kilometres in freight trains. Axle-kilometres covered outside Sweden, by works trains and SJ's service vehicles in regular trains are excluded.

*Col. 14:* Gives the total number of axle-kilometres.  
Col. 14 = Cols. 12 + 13.

*Col. 15:* Gives the number of axle-kilometres performed by electric traction. Axle-kilometres covered outside Sweden, by works trains and SJ's service wagons in regular trains are excluded.

*Col. 16:* Gives the number of gross tonne-kilometres excluding locomotives, hauled by passenger trains. The number is obtained by multiplying the gross tonnage hauled by the train by the number of kilometres covered. Gross tonne-kilometres covered outside Sweden, by works trains and SJ's service wagons in regular trains are excluded.

*Col. 17:* Gives the number of gross tonne-kilometres excluding locomotives, hauled by freight trains. The number is obtained by multiplying the gross tonnage hauled by the train by the number of kilometres covered. The tonnage includes the six tonnes for which freight is charged, when empty privately-owned wagons have been hauled in SJ trains. Gross tonne-kilometres covered outside Sweden, by works trains, and SJ's service wagons in regular trains are excluded.

*Col. 18:* Gives the total number of gross tonne-kilometres excluding locomotives, hauled by trains (excluding works trains).  
Col. 18 = Cols. 16 + 17.

*Col. 19:* Gives the total number of gross tonne-kilometres excluding locomotives, hauled by trains, the traction unit being driven by electric power.

*Col. 20:* The figure indicates total energy consumed by fixed installations and trains including losses at converter stations.

*Col. 21:* Railway steam traction consumption of fuel, converted to quantity of imported coal.

*Col. 22:* Quantity of fuel consumed by railway diesel traction.

*Kol 23:* Anger totala antalet platskilometer utförda av resandetåg. Uppgiften beräknas som antalet sittplatser i en personvagn eller motorvagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Sittplatser i restaurangvagnar, caféavdelningar samt i konverteringsbara sov- och liggvagnar är exkluderade. Platskilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Kol 24:* Anger beläggingsgraden i procent av antalet tillgängliga sittplatser. Uppgiften beräknas som personkilometer (kol 26) dividerad med platskilometer (kol 23).

*Kol 25:* Anger totala antalet resor.

*Kol 26:* Anger totala antalet personkilometer. Uppgiften är beräknad 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 är exkluderade.

*Kol 27:* Anger bärighetstonkilometer av godståg. Uppgiften beräknas som lastgränsen för en godsvagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Bärighetstonkilometer på utländsk sträcka och tjänstetrafik är exkluderade.

*Kol 28:* Anger nyttjandegraden av godsvagnar i procent. Uppgiften beräknas som tonkilometer av fraktat gods (kol 31 minus kol 32) dividerad med bärighetstonkilometer för godsvagnar (kol 27).

*Kol 29:* Anger den transporterade godsmängden vagnslastgods, styckegods och expressgods, inklusive debiterad godsmängd à 6 ton vid tomdragning av privatregistrerade vagnar.

*Kol 30:* Anger hur stor del av uppgiften i kol 29 som utgörs av debiterad godsmängd vid tomdragning av privatregistrerade vagnar.

*Kol 31:* Anger tonkilometer för vagnslastgods, styckegods och expressgods. Inklusive transportarbete på matarbanor i samtrafik men exklusive transportarbete på utländska sträckor. Tonkilometer av tjänstetåg är exkluderade. Uppgiften beräknas genom att lasten multipliceras med den debiterade transportsträckan, inklusive tonkilometer för debiterad godsmängd à 6 ton vid tomdragning av privatregistrerade vagnar.

*Kol 32:* Anger hur stor andel av uppgiften i kol 31 som utgörs av transportarbete av debiterad godsmängd vid tomdragning av privatregistrerade vagnar.

*Col. 23:* Gives the total number of seat-kilometres covered by passenger trains. The number is calculated by multiplying the number of seats in a coach or railcar by the kilometric distance covered by the vehicle. Seats in dining, buffet cars (compartments) and convertible seats in sleeping cars and couchette coaches are excluded. Seat-kilometres covered outside Sweden and by service trains are excluded.

*Col. 24:* Gives the occupancy of the seats available. The figures are obtained by division of the passenger-kilometres (Col. 26) by the seat-kilometres (Col. 23).

*Col. 25:* Gives the total number of journeys.

*Col 26:* Gives the number of passenger-kilometres. The figures are calculated by multiplying a journey by its kilometric distance, by multiplying the sum of all passengers journeys by a mean kilometric distance or by a combination of these methods. Passenger-kilometres outside Sweden are excluded.

*Col. 27:* Gives the carrying capacity-kilometres of freight trains. The figures are obtained by multiplying the load limit of a freight wagon by the kilometric distance covered by the vehicle. Carrying capacity-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Col. 28:* Gives the degree of utilisation of freight wagons in percent. The figures are calculated by division of the net tonne-kilometres (Col. 31 minus Col. 32) by the carrying capacity-kilometres of freight wagons (Col. 27).

*Col. 29:* Gives the quantity transported of express parcels, small traffic and full wagon loads, including the six tonnes for which freight is charged, when empty privately-owned wagons have been hauled.

*Col. 30:* Indicates the parts of the figures in Col. 29 pertaining to the six tonnes for which freight is charged, when empty privately-owned wagons have been hauled.

*Col. 31:* Gives tonne-kilometres of express parcels, small traffic and full wagonloads. Including transport performance of feeder service on co-operating short-line railways but excluding that of international traffic. Tonne-kilometres by works trains are excluded. The figures are calculated by multiplying the load weight (including the six tonnes for which freight is charged, when empty privately owned wagons have been hauled in SJ trains) by the chargeable kilometric distance covered.

*Col. 32:* Indicates the parts of the figures in Col. 31 pertaining to the six tonnes for which freight is charged, when empty privately-owned wagons have been hauled.

## B2. Rullande materiel

*Rad 1 - 24:* Anger antalet disponibla fordon för gods- och persontrafik. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av Statens Järnvägar och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande. Likaså inkluderas de fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan trafikutövare.

Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan trafikutövare samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan trafikutövare. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

*Rad 1:* Anger antalet ellok som disponeras.

*Rad 2:* Anger antalet diesellok som disponeras.

*Rad 3:* Anger antalet ellokomotorer som disponeras.

*Rad 4:* Anger antalet diesellokomotorer som disponeras.

*Rad 5 - 7:* Anger antalet tågsätt av elmotorvagnar som disponeras, dels permanent kopplade tågsätt, dels tågsätt som består av ett fordon.

*Rad 6:* Anger antalet snabbtågsätt. Som snabbtåg räknas tåg med största tillåtna hastighet 200 km/h eller mer.

*Rad 8 - 9:* Anger antalet tågsätt av dieselmotorvagnar som disponeras, dels permanent kopplade tågsätt, dels tågsätt som består av ett fordon.

*Rad 10:* Anger totala antalet dragfordon.

Rad 10 = rad 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9

*Rad 11 - 17:* Anger det totala antalet lokdragna person-, ligg-, sov-, restaurang-, expressgods-, post- och specialvagnar.

*Rad 18:* Anger det totala antalet motorvagnsfordon. Dragande fordon plus släpvagnar.

*Rad 19 - 24:* Anger det totala antalet godsvagnar exklusive tjänstevagnar som disponeras av SJ.

*Rad 19:* Vagnar med littera G, H, I och T.

*Rad 20:* Vagnar med littera I.

*Rad 21:* Vagnar med littera E och F.

*Rad 22:* Vagnar med littera K, L, O, R och S.

*Rad 23:* Vagnar med littera U och Z.

*Rad 25 - 30:* Anger det totala antalet sitt- och liggplatser i person-, ligg-, sov-, och motorvagnar exklusive platser i restaurangvagnar och caféavdelningar.

## B2. Tractive and transport stock

*Rows 1 - 24:* Give the total number of available passenger and freight transport stock. The figures relate to vehicles being at SJ's disposal and include vehicles being owned, leased by SJ or otherwise at its disposal. Equally included are vehicles being *temporarily* leased to another transport operator.

The figures exclude vehicles leased to another transport operator and vehicles that are *temporarily* leased from another transport operator. Likewise excluded are vehicles reserved exclusively for works transport and those intended for sale or scrapping.

*Row 1:* Gives number of electric locomotives available.

*Row 2:* Gives number of diesel locomotives available.

*Row 3:* Gives number of electric motor tractors.

*Row 4:* Gives number of diesel motor tractors.

*Rows 5 - 7:* Give number of electric railcars available either as permanently-coupled trainsets or as single-units.

*Row 6:* Gives number of high-speed trainsets. To be classified as high-speed trainset the highest permitted speed must be 200 km/h or more.

*Rows 8 - 9:* Give number of diesel railcars available either as permanently-coupled trainsets or as single-units

*Row 10:* Gives the total tractive stock.

Row 10 = Rows 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 7 + 8 + 9

*Rows 11 - 17:* Give the total number of locomotive-hauled day and couchette coaches, sleeping/dining cars, express parcels- and mail vans and special coaches.

*Row 18:* Gives the total number of railcars including trailing stock.

*Rows 19 - 24:* Give the total number of freight wagons at SJ's disposal excluding service vehicles.

*Row 19:* Wagons relating to the categories G, H, I and T.

*Row 20:* Wagons relating to the category I.

*Row 21:* Wagons relating to the categories E and F.

*Row 22:* Wagons relating to the categories K, L, O, R and S.

*Row 23:* Wagons relating to the categories U and Z.

*Rows 25 - 30:* Give the total number of seats and berths in day and couchette coaches, sleeping cars, as well as railcars excluding seats in dining and buffet cars (compartments).

*Rad 31 - 35:* Anger den totala lastkapaciteten för SJ godsvagnar. (Summan av samtliga vagnars lastgräns)

*Rad 31:* Vagnar med littera G, H, I och T.

*Rad 32:* Vagnar med littera E och F.

*Rad 33:* Vagnar med littera K, L, O, R och S.

*Rad 34:* Vagnar med littera U och Z.

*Rad 36 - 41:* Anger antalet privatregistrerade godsvagnar. Uppgiften avser endast de fordon som är privatregistrerade av Statens Järnvägar. Dessa fordon ägs eller hyrs av privata företag eller enskilda trafikutövare.

Uppgiften exkluderar de fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut av Staten Järnvägar samt de fordon som enbart används för tjänstetrafik och som är avställda för försäljning eller skrotning.

*Rad 36:* Vagnar med littera G, H, I och T.

*Rad 37:* Vagnar med littera E och F.

*Rad 38:* Vagnar med littera K, L, O, R och S.

*Rad 39:* Vagnar med littera Z.

*Rad 40:* Vagnar med littera U.

*Rad 42 - 47:* Anger den totala lastkapaciteten för privatregistrerade godsvagnar. (Summan av samtliga vagnars lastgräns)

### **B3. Persontrafik**

#### Trafikslag

##### *Egentrafik omfattar*

- trafik som bedrivs på kommersiella grunder och där inget avtal reglerar trafikutbud och ersättning
- fjärrtrafik som Statens Järnvägar kör enligt avtal med staten och där trafikutbud och ersättning för att täcka underskott regleras av avtalet
- länstrafik i SJ tåg, d v s trafik där resor sker med trafikhuvudmännens biljetter på SJ-tåg.

##### *Entreprenadtrafik omfattar*

- länstrafik som utförs åt huvudmannen för lokal- och regional kollektivtrafik och avser trafik där SJ efter avtal med huvudmannen kör särskilda tåg i ett taxemässigt separat trafiksystem.

*Rad 1 - 2:* Anger antalet resor i egentrafik och entreprenadtrafik. I de fall en resa sträcker sig över båda trafikslagen redovisas resan som egentrafik.

*Rows 31 - 35:* Give the total loading capacity of SJ's freight wagons. (The sum of the load limits of all wagons).

*Row 31:* Wagons relating to the categories G, H, I and T.

*Row 32:* Wagons relating to the categories E and F.

*Row 33:* Wagons relating to the categories K, L, O, R and S.

*Row 34:* Wagons relating to the categories U and Z.

*Rows 36 - 41:* Give the number of registered privately-owned freight wagons. The figures relate exclusively to vehicles registered by SJ. These vehicles are owned or leased by private enterprises or individual transport operators.

The figures exclude vehicles *temporarily* leased out by SJ and those used exclusively for works traffic or intended for sale or scrapping

*Row 36:* Wagons relating to the categories G, H, I and T.

*Row 37:* Wagons relating to the categories E and F.

*Row 38:* Wagons relating to the categories K, L, O, R and S.

*Row 39:* Wagons relating to the category Z.

*Row 40:* Wagons relating to the category U.

*Rows 42 - 47:* Give the total loading capacity of privately-owned wagons. (The sum of the load limits of all wagons).

### **B3. Passenger traffic**

#### Traffic categories

##### *Own-flag traffic include*

- traffic that is operated under market conditions and is not subjected to any contract regulating service offer and remuneration
- long-distance traffic operated by SJ according to Government contract and in which service offer and remuneration to cover losses are regulated by that contract
- County traffic in SJ trains, i.e. journeys for which the county-authority tickets are used is included in SJ's own-flag traffic.

##### *Commissioned traffic include*

- traffic carried out on behalf of the Authority for local and regional public transport involving traffic for which SJ according to contract operate specific trains within a tariffwise separate traffic system.

*Rows 1 - 2:* Give the number of journeys in own-flag and commissioned traffic. When a journey includes both categories it is accounted as own-flag traffic.



*Rad 3 - 7:* Särredovisar antalet resor i undergrupper. Varje grupp redovisar det totala antalet resor inom gruppen. Text redovisar gruppen andra klass samtliga andraklassresor i sittvagnar, liggvagnar och i internationell trafik.

*Rad 8 - 14:* Anger personkilometer för resor redovisade i rad 1 - 7. 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 är exkluderade.

*Rad 15 - 17:* Anger medelreselängden för egetrafik och entreprenadtrafik. Personkilometer (rad 8 och 9) dividerad med antalet resor (rad 1 och 2).

#### **B4. Godstrafik**

Denna tabell redovisar transporterad godsmängd i ton och transportarbete i tonkilometer för olika trafikslag och varugrupper enligt CTSE och NST/R. Den last som redovisas är den verkliga fraktdebiterade vikten av det gods som transporteras. Tjänstetrafik och debiterad godsmängd vid tomdragning av privatregistrerade vagnar är exkluderade.

*Rad 1 - 12:* Anger transporterad godsmängd i ton.

*Rad 13 - 24:* Anger tonkilometer. Uppgiften beräknas genom att multiplicera den fraktdebiterade vikten med den debiterade transportsträckan, inklusive transportarbete på matarbanor i samtrafik men exklusive transportarbete på utländska sträckor.

#### **C. Enskilda järnvägar och trafikutövare**

Tabeller som börjar på C innehåller aggregerade uppgifter om enskilda järnvägar och enskilda trafikutövare. Med enskilda järnvägar avses företag som både bedriver järnvägstrafik och som helt eller delvis äger den trafikerade banan. Med enskild trafikutövare avses ett företag som bedriver järnvägstrafik men som inte äger någon del av den trafikerade banan. Om inte annat anges gäller uppgiften situationen vid årets slut.

#### **C1: Trafikerade bandelar och trafikslag**

Tabell C1 redovisar vilka trafikutövare som trafikerar bandelar på de statliga och enskilda banorna i Sverige. Rätten att utdela trafikeringsrätter innehas för statens spår- anläggningar av Banverket (BV), för Inlandsbanan av Inlandsbanan AB (IBAB) samt för Saltsjöbanan och Roslagsbanan av trafikhusvärdmannen i Stockholms län.

*Rows 3 - 7:* Give separate accounts for journeys in sub-groups. Each group shows the total number of journeys within the group. The group "second class" shows, for instance, all second-class journeys in day and couchette coaches and international traffic.

*Rows 8 - 14:* Give passenger-kilometres of journeys shown in in Rows 1 - 7. The figures are calculated by multiplying each journey by its length or by multiplying the sum of all journeys by the mean journey distance or by a combination of these methods. Passenger-kilometres covered outside Sweden are excluded.

*Rows 15 - 17:* Give the mean journey distance of own-flag and and commissioned traffic. Division of passenger-kilometres (Rows 8 and 9) by the number of journeys (Rows 1 and 2).

#### **B4. Freight traffic**

This table gives the apportionment of tonnes and tonne-kilometres for rail freight traffic by traffic category and commodity according to the CTSE and NST/R classification. The load taken into account is the actual chargeable weight of the goods carried. Works traffic and chargeable weight for haulage of empty privately-owned wagons are excluded.

*Rows 1 - 12:* Give the weight in tonnes of freight carried.

*Rows 13 - 24:* Give tonne-kilometres. The figures are calculated by multiplying the chargeable weight by the chargeable distance carried, including transport performance of feeder service on cooperating short-line railways but excluding that of international traffic.

#### **C. Private railways and transport operators**

Tables beginning with a C contain aggregate information about private railways and transport operators. Private railways are defined as enterprises both operating railway service and totally or partially owning the lines worked. Private transport operators are defined as enterprises operating railway service without owning any part of the lines worked. Unless otherwise indicated the information refers to the end-of-year situation.

#### **C1: Worked lines and traffic categories**

Table C1 indicates which operators are working the lines of the state track network and private railways in Sweden. The decision to assign operating rights as to state track network is made by BV, as to the Inland Railway by Inlandsbanan AB and as to Saltsjöbanan and Roslagsbanan by LTHM in the county of Stockholm.

## **Persontrafik**

### *Egentrafik omfattar*

- trafik som bedrivs på kommersiella grunder och där inget avtal reglerar trafikutbud och ersättning
- fjärrtrafik som bedrivs enligt avtal med staten och där trafikutbud och ersättning för att täcka underskott regleras av avtalet
- länstrafik i egna tåg, d v s trafik där resor sker med trafikhuvudmännens biljetter i de tåg som körs av trafikutövaren.

### *Entreprenadtrafik omfattar*

- länstrafik som utförs åt huvudmannen för lokal- och regional kollektivtrafik och avser trafik där trafikutövaren efter avtal med huvudmannen kör särskilda tåg i ett taxemässigt separat trafiksystem.

## **Godstrafik**

### *Egentrafik omfattar*

- trafik som bedrivs på kommersiella grunder och där inget avtal med annan trafikutövare reglerar trafikutbud och ersättning
- trafik där trafikutövaren kör en eller flera delsträckor av en transport i samtrafik med annan trafikutövare och där samtrafikavtalet omfattar transporter där båda trafikutövarna är huvudmän. Med huvudman avses den trafikutövare som har avtalet med transportköparen.

### *Matarbanstrafik omfattar*

- trafik där trafikutövaren kör en delsträcka av en transport och där delsträckan ligger i anslutning till godsets lastnings- eller lossningsplats. Trafiken bedrivs enligt avtal med annan trafikutövare som är huvudman för transporterna. Ersättningen för trafiken regleras i avtalet.

## **C2: Trafikerade banlängder och personal**

*Rad 1:* Anger längden på de statliga banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 2:* Anger längden på de trafikerade banor som ägs av enskilda järnvägar. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 3:* Anger den totala trafikerade banlängden.

## **Passenger traffic**

### *Own-flag traffic include*

- traffic that is operated under market conditions and is not subjected to any contract regulating service offer and remuneration
- long-distance traffic operated according to Government contract and in which service offer and remuneration to cover losses are regulated by that contract
- County traffic in own-flag trains, i.e. journeys for which the county-authority tickets are used is included in own-flag traffic.

### *Commissioned traffic include*

- traffic carried out on behalf of the Authority for local and regional public transport involving traffic for which operators according to contract operate specific trains within a tariffwise separate traffic system.

## **Freight traffic**

### *Own-flag traffic includes*

- traffic that is operated under market conditions and is not subjected to any contract with another transport operator regulating service offer and remuneration
- traffic in which the operator serves one or several parts of the transport distance in co-operation with another transport operator and in which the co-operation agreement concerns services for which both operators are contractors. By definition, the contractor is the operator who has signed the contract of carriage with the transport buyer.

### *Feeder services include*

- traffic in which the operator serves a part of the transport distance and in which this part is situated in connection with the freight loading or unloading area. The traffic is operated according to agreement with another transport operator who is the contractor of the contracts of carriage. The services are remunerated according to agreement.

## **C2: Lines worked; Railway operations staff (excl. permanent way)**

*Row 1:* Indicates length of state lines worked. Lines not worked are excluded, if service has been permanently discontinued. Lines are included, if service has been temporarily discontinued due to track work etc.

*Row 2:* Indicates length of private lines worked. Lines not worked are excluded, if service has been permanently discontinued. Lines are included, if service has been temporarily discontinued due to track work etc.

*Row 3:* Indicates total length of lines worked.

*Rad 4:* Anger personalstyrkan i medeltal som är anställd av trafikutövarna och arbetar med järnvägstrafik. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

*Rad 5:* Anger personalstyrkan i medeltal som är tillgänglig för järnvägstrafik. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med C-ledighet, ledighet utan lön samt förening av tjänst. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

*Rad 6:* Anger förbrukad elenergi i järnvägstrafik. Redovisad uppgift anger den totala förbrukningen av bana och tåg inkl förluster i omformarstationer.

*Rad 7:* Anger förbrukad mängd diesel i järnvägstrafik.

### **C3: Rullande materiel**

*Rad 1 - 13:* Anger antalet disponibla fordon för gods- och persontrafik. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av trafikutövaren och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande. Likaså inkluderas de fordon som *tillfälligtvis* hyrs ut till annan trafikutövare.

Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan trafikutövare samt de fordon som *tillfälligtvis* hyrs in från en annan trafikutövare. Likaså exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

*Rad 1:* Anger antalet ellok som disponeras.

*Rad 2:* Anger antalet diesellok och diesellokomotorer som disponeras.

*Rad 3 - 4:* Anger antalet tågsätt av elmotorvagnar som disponeras, dels permanent kopplade tågsätt, dels tågsätt som består av ett fordon.

*Rad 5 - 6:* Anger antalet tågsätt av dieselmotorvagnar som disponeras, dels permanent kopplade tågsätt, dels tågsätt som består av ett fordon.

*Rad 7:* Anger totala antalet dragfordon.

Rad 7 = rad 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6

*Rad 8:* Anger det totala antalet lokdragna person-, ligg-, sov-, restaurang-, expressgods- och postvagnar samt motorvagnar inklusive släpvagnar.

*Rad 9:* Anger det totala antalet sittplatser i personvagnar och motorvagnar exklusive platser i restaurangvagnar och café-avdelningar. Sittplatser i konverteringsbara sov- och liggvagnar ingår inte i uppgiften.

*Rad 10:* Anger det totala antalet godsvagnar, exklusive tjänstevagnar.

*Row 4:* Indicates mean staff strength employed by the transport operators and assigned to railway transport operations. Staff performing bus or ferry services, and track work, private contractors and advisers are not included in the figures.

*Row 5:* Indicates staff available, assigned to railway transport operations. The staff available are calculated on the number of employees minus staff with certain types of leave of absence (mostly unpaid), and with combined appointment. Neither staff assigned to bus or ferry service and track work, nor private contractors and advisers are included.

*Row 6:* The figure indicates total energy consumed by fixed installations and trains including losses at converter stations.

*Row 7:* Indicates the quantity of fuel consumed by railway diesel traction.

### **C3: Tractive and transport stock**

*Rows 1 - 13:* Give numbers of vehicles available for freight and passenger service. The figures relate to vehicles being at the operator's disposal and include vehicles being owned, leased or otherwise available. Equally included are vehicles being *temporarily* leased to another transport operator.

The figures exclude vehicles leased to another transport operator and vehicles that are *temporarily* leased from another transport operator. Likewise excluded are vehicles reserved exclusively for works transport and those intended for sale or scrapping.

*Row 1:* Gives number of electric locomotives available.

*Row 2:* Gives number of diesel locomotives and light rail diesel tractors available.

*Rows 3 - 4:* Give numbers of electric railcar trainsets permanently coupled and single-units.

*Rows 5 - 6:* Give number of diesel railcars available either as permanently-coupled trainsets or as single-units.

*Row 7:* Gives the total number of tractive units.

Row 7 = Rows 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6

*Row 8:* Gives the total number of locomotive-hauled day and couchette coaches, sleeping/dining cars, express parcels- and mail vans as well as railcars including trailing stock.

*Row 9:* Gives the total number of seats in coaches and railcars except seats in dining and buffet cars. Convertible seats in sleeping cars and couchette coaches are not included.

*Row 10:* Gives the total number of freight wagons, excluding service wagons.

*Rad 11:* Anger antalet vagnar exklusive tjänstevagnar som privatregistrerats av Statens Järnvägar.

*Rad 12:* Anger den totala lastkapaciteten för de godsvagnar som redovisats i rad 10. (Summan av samtliga vagnars lastgräns)

*Rad 13:* Anger den totala lastkapaciteten för de godsvagnar som redovisats i rad 11. (Summan av samtliga vagnars lastgräns)

#### **C4: Person och godstrafik**

*Rad 1:* Anger antalet tågkilometer som körts av resandetåg. Tågkilometer körda på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Rad 2:* Anger antalet tågkilometer som körts av godståg. Tågkilometer körda på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Rad 3:* Anger totala antalet körda tågkilometer.  
Rad 3 = rad 1 + 2

*Rad 4:* Anger totala antalet tågkilometer där dragfordonet är eldrivet. Tågkilometer körda på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

*Rad 5:* Anger antalet resor.

*Rad 6 - 14:* Anger den transporterade godsmängden, inklusive debiterad godsmängd vid tomdragning av privatregistrerade vagnar men exklusive tjänstegods.

*Rad 15:* Anger personkilometer. Uppgiften är beräknad 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 är exkluderade.

*Rad 16 - 24:* Anger tonkilometer. Uppgiften beräknas genom att lastvikten multipliceras med den debiterade transportsträckan, inklusive debiterad godsmängd vid tomdragning av privatregistrerade vagnar men exklusive tjänstegods och tonkilometer på utländsk sträcka.

*Rad 25:* Anger bruttotonkilometer för person- och godstrafik i trafiktåg. Uppgiften för godståg är beräknad som taravikten på en vagn plus nettolasten multiplicerad med sträckan vagnen dragits, inklusive debiterad godsmängd vid tomdragning av privatregistrerade vagnar men exklusive tjänstegods och tonkilometer på utländsk sträcka. Uppgiften för resandetåg är beräknad som taravikten på en vagn gånger sträckan vagnen dragits exklusive tonkilometer på utländsk sträcka.

*Rad 26:* Anger vagnaxelkilometer för person- och godstrafik i trafiktåg.

*Row 11:* Gives the number of privately-owned wagons registered.

*Row 12:* Gives the total capacity in tonnes of the freight wagons in Row 10. (Sum of the load limits of all wagons).

*Row 13:* Gives the total capacity in tonnes of the freight wagons in Row 11. (Sum of the load limits of all wagons).

#### **C4: Passenger and freight traffic**

*Row 1:* Indicates the number of train-kilometres covered by passenger trains. Train-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Row 2:* Indicates the number of train-kilometres covered by freight trains. Train-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Row 3:* Indicates the total number of train-kilometres covered.  
Row 3 = Rows 1 + 2.

*Row 4:* Indicates the number of train-kilometres covered under electric traction. Train-kilometres covered outside Sweden and by works trains are excluded.

*Row 5:* Indicates the number of journeys.

*Row 6 - 14:* Indicates the weight of the goods carried, including chargeable weight for haulage of empty privately-owned wagons but excluding works transport.

*Row 15:* Indicates passenger-kilometres. The figures are calculated by multiplying a journey by its kilometric distance, by multiplying the sum of all passengers journeys by a mean kilometric distance or by a combination of these methods. Passenger-kilometres covered outside Sweden are excluded.

*Row 16 - 24:* Indicates tonne-kilometres. The figures are obtained by multiplying the tonnage hauled by the chargeable distance covered, including chargeable weight for haulage of empty privately-owned wagons but excluding works transport and tonne-kilometres covered outside Sweden.

*Row 25:* Indicates the gross tonne-kilometres worked by passenger and freight trains. The freight train figures are calculated as the tare of a freight wagon plus the load weight multiplied by the kilometric distance covered by the vehicle, including freight charged for empty-running privately-owned wagons but excluding service transport and gross tonne-kilometres covered outside Sweden. Passenger train figures are calculated as the tare of a coach etc. multiplied by the kilometric distance covered by the vehicle, excluding gross tonne-kilometres covered outside Sweden.

*Row 26:* Indicates axle-kilometres of vehicles in passenger and freight trains.

## D. Statens spår­an­läg­g­ning­ar och enskilda banor

Tabeller som börjar på D innehåller uppgifter om statens- och enskilda banor. Endast trafikerade banor redovisas. Om inte annat anges gäller uppgiften situationen vid årets slut. Med enskild bana avses banor vars ägare är annan än staten. Enskild bana kan vara en bana som ägs av en enskild järnväg (se sektion C) eller en bana som ägs av annan än staten och där ägaren inte trafikerar banan.

### D1: Statens spår­an­läg­g­ning­ar - ban­läng­der och investeringar

*Rad 1 - 3:* Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 4:* Anger längden på de banor i rad 3 som enbart trafikeras med persontrafik.

*Rad 5:* Anger längden på de banor i rad 3 som enbart trafikeras med godstrafik.

*Rad 6 - 8:* Anger längden på de elektrifierade banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 9 - 10:* Anger längden på trafikerade banor utrustade med linje- och fjärrblockering. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 11:* Anger längden på trafikerade banor utrustade med Automatic Train Control (ATC). Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 12:* Anger antalet planskilda korsningar i statens spår­an­läg­g­ning­ar, exklusive plattformsförbindelser.

*Rad 13:* Anger antalet plankorsningar i statens spår­an­läg­g­ning­ar, exklusive plattformsförbindelser.

*Rad 14 - 17:* Särredovisning av de vägskyddsanordningar som förekommer vid de plankorsningar som redovisats i rad 13.

*Rad 18:* Anger underhållskostnader för statens spår­an­läg­g­ning­ar.

*Rad 19:* Anger investeringar i statens spår­an­läg­g­ning­ar.

## D. State track network and private railways

Tables beginning with a D include figures pertaining to the state track network and private railways. Only lines worked are indicated. Unless otherwise stated the data relates to the end-of-year situation. Private railways are not owned by the State. A line can be owned by a private railway (cf. Section C) or by another body than the State not working the line.

### D1: State track network - length of lines and investments

*Rows 1 - 3:* Indicate length of lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Row 4:* Indicates length of lines in Row 3 used for passenger traffic only.

*Row 5:* Indicates length of lines in Row 3 used for freight traffic only.

*Rows 6 - 8:* Indicate length of electrified lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Rows 9 - 10:* Indicate length of lines with automatic block or Centralised Traffic Control (CTC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Row 11:* Indicates length of lines with Automatic Train Control (ATC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Row 12:* Indicates the number of fly-overs on the state track network excluding platform gangways.

*Row 13:* Indicates the number of level-crossings on the state track network excluding platform gangways.

*Rows 14 - 17:* Indicate the different types of protections at level-crossings indicated in Row 13.

*Row 18:* Indicates the maintenance costs of the state track network.

*Row 19:* Indicates the investment costs of the state track network.

## D2: Statens spåranläggningar - Banverkets personalstyrka

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll, investeringsarbeten och trafikledning. Uppgifterna omfattar all personal som är anställd och avlönas av Banverket inklusive projektanställda. Privata entreprenörer och konsulter är exkluderade ur uppgifterna. Alla uppgifter i denna tabell som rör personalantal är medelvärden för aktuellt år.

*Rad 1:* Anger totala anställda personalstyrkan som är anställd och avlönad av Banverket.

*Rad 2:* Anger totala tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd och avlönad av Banverket. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med C-ledighet, ledighet utan lön samt förening av tjänst. Personal som utför motsvarande arbete åt utomstående och där arbetet har järnvägsanknytning inkluderas.

*Rad 3:* Anger tillgänglig personal för investeringsarbeten som är anställd och avlönad av Banverket. Uppgiften omfattar personal för nyinvesteringar och för upprustning av befintliga anläggningar. Personal som utför motsvarande arbete åt utomstående och där arbetet har järnvägsanknytning inkluderas.

*Rad 4:* Anger tillgängliga personalstyrkan för trafikledning som är anställd och avlönad av Banverket.

## D3: Enskilda banor - banlängder och investeringar

*Rad 1 - 6:* Anger längden på de banor som trafikeras, indelat i normalspår och smalspår. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 7:* Anger längden på de banor i rad 5 som enbart trafikeras med persontrafik.

*Rad 8:* Anger längden på de banor i rad 5 som enbart trafikeras med godstrafik.

*Rad 9 - 11:* Anger längden på de elektrifierade banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 12 - 13:* Anger längden på trafikerade banor utrustade med linje- och fjärrblockering. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

*Rad 14:* Anger längden på trafikerade banor utrustade med Automatic Train Control (ATC). Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o d.

## D2: State track network - Banverkets staff strength

This table shows the staff assigned to track maintenance, investment work and traffic control. The figures include all staff employed and paid by BV including project employees. Staff provided by private contractors and advisers are excluded from the figures. All figures in this table relate to the annual mean staff strength.

*Row 1:* Indicates the total staff strength being employed and paid by BV.

*Row 2:* Indicates the total staff available, assigned to track work and employed and paid by BV. The staff available is calculated on the number of employees minus staff within certain types of leave of absence (mostly unpaid) and with combined appointment. Staff carrying out, on behalf of other parties, corresponding work related to railway traffic is included.

*Row 3:* Indicates staff available assigned to investment work, employed and paid by BV. The figures relate to staff assigned to new investment and upgrading of existing installations. Staff carrying out, on behalf of other parties, corresponding work related to railway traffic is included.

*Row 4:* Indicates available staff strength for traffic control employed and paid by BV.

## D3: Private railways - lengths of lines and investments

*Rows 1 - 6:* Indicate length of normal and narrow gauge lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Row 7:* Indicates length of lines in Row 5 used for passenger traffic only.

*Row 8:* Indicates length of lines in Row 5 used for freight traffic only.

*Rows 9 - 11:* Indicate length of electrified lines worked. Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Rows 12- 13:* Indicate length of lines with automatic block or Centralised Traffic Control (CTC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Row 14:* Indicates length of lines with Automatic Train Control (ATC). Lines not worked are excluded if they are permanently disused. Lines being temporarily disused due to track work etc. are included.

*Rad 15:* Anger antalet planskilda korsningar i de enskilda banorna, exklusive plattformsförbindelser.

*Rad 16:* Anger antalet plankorsningar i de enskilda banorna, exklusive plattformsförbindelser.

*Rad 17:* Anger underhållskostnader för de enskilda banorna.

*Rad 18:* Anger investeringar i de enskilda banorna.

#### **D4: Enskilda banor - personalstyrka**

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och investeringsarbeten. Uppgifterna omfattar all personal som är anställd och avlönas av enskilda banor. Privata entreprenörer och konsulter är exkluderade ur uppgifterna. Alla värden i denna tabell som rör personalantal är medelvärden för aktuellt år.

*Rad 1:* Anger totala anställda personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd och avlönas av enskild bana.

*Rad 2:* Anger tillgänglig personal som är anställd och avlönad av enskild bana. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med C-ledighet, ledighet utan lön samt förening av tjänst. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

#### **Begreppsförklaringar till kartor**

Automatic Train Control - ATC.

Ett system som ser till att hastigheten inte överskrider och att stoppsignaler inte passeras.

Fjärrblockering - FJB.

Fjärrstyrning av stationer och signaler från en gemensam tågledningscentral. Fjärrblockeringssystemet, som är en del i Banverkets signalanläggningar omfattar fjärrstyrning från regionala trafikledningspunkter och linjeblockering mellan stationerna.

Linjeblockering - LINBL.

Säkerhetsförordningen föreskriver att bara ett tåg åt gången får finnas på en sträcka. Genom att dela in en lång sträcka i delsträckor, så kallade block, får fler tåg plats på spåret vid enkelriktad trafik. Vid infarten till varje blocksträcka finns en signal som visar om sträckan är fri eller ej. Så snart blocksträckan är fri är det klart för nästa tåg. Anläggande av fler blocksträckor är ett sätt att öka kapaciteten på en bana. Linjeblockering är en förutsättning för fjärrblockering.

*Row 15:* Indicates the number of fly-overs on the private railways excluding platform gangways.

*Row 16:* Indicates the number of level-crossings on the private railways excluding platform gangways.

*Row 17:* Indicates the maintenance costs of the private railways.

*Row 18:* Indicates the investment costs of the private railways.

#### **D4: Private railways - staff strength**

This table shows the staff assigned to track maintenance and investment work. The figures include all staff employed and paid by private railways. Staff supplied by private contractors or advisers are excluded. All figures in this table relate to the annual mean staff strength

*Row 1:* Indicates the total staff strength assigned to track work and being employed and paid by private railways.

*Row 2:* Indicates staff available, employed and paid by private railways. The staff available are calculated on the number of employees minus staff with certain types of leave of absence (mostly unpaid), and with combined appointment. Neither staff assigned to bus or ferry service and track work, nor private contractors and advisers are included.

#### **Terms of reference regarding maps**

Automatic Train Control - ATC

A system controlling speed allowed and intervening if a signal is overrun.

Centralised Traffic Control - CTC

Remote control of stations and signals from a common Control Office. The CTC -system is part of BV's signalling system including remote control from regional Control Offices and automatic block between stations.

Automatic block - AB

Safety regulations prescribe, that only one train at a time is allowed to run on a line between two stations. By subdividing this line into blocks sections more trains in sequence can be allowed. At the entrance of each block section there is a signal to show if the section is free or not. As soon as the preceding train has left the block section the next train may enter. Introducing more block sections is a way of increasing line capacity. Automatic block is a condition of Centralised Traffic Control.

## E. Internationell statistik

Tabell E1 innehåller en sammanfattning av årsstatistiken för de europeiska järnvägar som är medlemmar i UIC (Union Internationale des Chemins de fer). Om inte annat anges avser uppgifterna situationen vid årets slut.

Tabell E2 innehåller en sammanfattning av årsstatistiken för några icke europeiska järnvägar.

Notera att det är UIC medlemmarnas årsstatistik som redovisas och *inte* respektive lands samlade järnvägstransporter. Avsikten med detta avsnitt är att ge en enkel och överskådlig bild av järnvägstrafiken i europa, därför redovisas *inte* eventuella fotnoter och anmärkningar i källmaterialet.

Källa: UIC Railway Statistics synopsis och UIC International Railway Statistics.

*Kol 1:* Anger folkmängden i det land där järnvägen verkar.

*Kol 2:* Anger den trafikerade banlängden.

*Kol 3:* Anger antalet tågkilometer av resandetåg och godståg, inklusive tjänstetrafik.

*Kol 4:* Anger antalet dragfordon. Uppgiften omfattar både lok och lokomotorer

*Kol 5:* Anger antalet fordon för persontransporter. Uppgiften omfattar personvagnar och motorvagnar. För permanent kopplade motorvagnar räknas varje vagn.

*Kol 6:* Anger antalet godsvagnar som ägs av järnvägen. Privatägda vagnar ingår inte i uppgiften.

*Kol 7:* Anger totala antalet passagerare.

*Kol 8:* Anger personkilometer på inländsk sträcka.

*Kol 9:* Anger transporterade ton exklusive tjänstegods och debiterad last vid tomdragning av privata vagnar. I de fall redovisad järnväg inte angett debiterad last vid tomdragning av privata vagnar och/eller tjänstegods anges transporterade ton inklusive ton av privata vagnar och/eller tjänstegods.

*Kol 10:* Anger tonkilometer på inländsk sträcka exklusive tjänstetrafik och debiterad last vid tomdragning av privata vagnar. I de fall redovisad järnväg inte angett debiterad last vid tomdragning av privata vagnar och/eller tjänstegods anges transporterade tonkilometer inklusive tonkilometer av privata vagnar och/eller tjänstegods.

## E. International statistics

Table E1 contains a summary of the annual data concerning the European railways, members of the International Union of Railways (UIC). Unless otherwise indicated the figures relate to the end-of-year situation

Table E2 contains a summary of the annual data of some non-European railways.

Please notice that these annual statistics of the UIC members are not identical with the total transport performance of each individual country. The object of this Section is to give a simple and easy to grasp view of European railway traffic. Consequently, no footnotes or remarks which might appear in the source documents are included.

Source: UIC Railway Statistics synopsis and UIC International Railway Statistics.

*Col. 1:* Indicates population of the country, in which the railway operates.

*Col. 2:* Indicates length of lines worked.

*Col. 3:* Indicates train-kilometres worked by passenger and freight trains, including works traffic.

*Col. 4:* Indicates number of tractive stock. The figures include both locomotives and light rail motor tractors.

*Col. 5:* Indicates the number of passenger vehicles. The figures include both passenger coaches etc. and railcars. In permanently coupled trainsets each unit is counted separately.

*Col 6:* Number of freight wagons owned by the railway. Privately-owned wagons are not included.

*Col. 7:* Indicates total number of journeys.

*Col. 8:* Indicates number of passenger-kilometres on domestic lines.

*Col. 9:* Indicates tonnes carried excluding works transport and charged weight of empty privately-owned wagons hauled. If the railway accounted for has not indicated charged weight of empty privately-owned wagons hauled and/or of works freight, tonnes hauled including tonnes of privately-owned wagons and/or works freight are indicated.

*Col. 10:* Indicates tonne-kilometres on domestic lines excluding works transport and charged weight of empty privately owned wagons hauled. If the railway accounted for has not indicated charged weight of empty privately-owned wagons hauled and/or of works freight, tonnes-kilometres hauled including tonne-kilometres of privately-owned wagons and/or works freight are indicated.



<b>Järnväg</b>	<b>ISO</b>	<b>Land</b>	<b>Järnväg</b>	<b>ISO</b>	<b>Country</b>
AAR	US	USA	AAR	US	U.S.A.
ATOC	GB	Storbritannien	ATOC	GB	Great Britain
BC	BY	Vitryssland	BC	BY	Belarus
BDZ	BG	Bulgarien	BDZ	BG	Bulgaria
BLS/CFE	CH	Schweiz	BLS/CFE	CH	Switzerland
BR	GB	Storbritannien	BR	GB	Great Britain
BS	DK	Danmark	BS	DK	Denmark
CD	CZ	Tjeckien	CD	CZ	Czech Republic
CFARYM	MK	Makedonien	CFARYM	MK	Macedonia
CFL	LU	Luxenburg	CFL	LU	Luxembourg
CFM(E)	MD	Moldavien	CFM(E)	MD	Moldavia
CFR	RO	Rumänien	CFR	RO	Romania
CH	GR	Grekland	CH	GR	Greece
CIE	IE	Irland	CIE	IE	Ireland
CP	PT	Portugal	CP	PT	Portugal
CR	CN	Kina	CR	CN	China
DB/DR	DE	Tyskland	DB/DR	DE	Germany
DB AG	DE	Tyskland	DB AG	DE	Germany
DSB	DK	Danmark	DSB	DK	Denmark
EVR	EE	Estland	EVR	EE	Estonia
EW&S	GB	Storbritannien	EW&S	GB	Great Britain
FEVE	ES	Spanien	FEVE	ES	Spain
FGC	ES	Spanien	FGC	ES	Spain
FS	IT	Italien	FS	IT	Italy
FS SpA	IT	Italien	FS SpA	IT	Italy
GVG	DE	Tyskland	GVG	DE	Germany
GYSEV/RÖEE/MÁV	HU	Ungern	GYSEV/RÖEE/MÁV	HU	Hungary
HsH	AL	Albanien	HsH	AL	Albania
HZ	HR	Kroatien	HZ	HR	Croatia
IR	IN	Indien	IR	IN	India
JBV	NO	Norge	JBV	NO	Norway
JR	JP	Japan	JR	JP	Japan
JZ	YU	Jugoslavien	JZ	YU	Yugoslavia
LDZ	LV	Lettland	LDZ	LV	Latvia
LG	LT	Litauen	LG	LT	Lithuania
MTAS	NO	Norge	MTAS	NO	Norway
NS	NL	Nederländerna	NS	NL	Netherlands
NS B.V.	NL	Nederländerna	NS B.V.	NL	Netherlands
NS N.V	NL	Nederländerna	NS N.V	NL	Netherlands
NSB	NO	Norge	NSB	NO	Norway
NSB BA	NO	Norge	NSB BA	NO	Norway
PKP	PL	Polen	PKP	PL	Poland
RDZ	RU	Ryssland	RDZ	RU	Russia
REFER	PT	Portugal	REFER	PT	Portugal
RENFE	ES	Spanien	RENFE	ES	Spain
RfD	GB	Storbritannien	RfD	GB	Great Britain
RFF	FR	Frankrike	RFF	FR	France
RHK	FI	Finland	RHK	FI	Finland
SNCB/NMBS	BE	Belgien	SNCB/NMBS	BE	Belgium
SNCF	FR	Frankrike	SNCF	FR	France
SZ	SI	Slovenien	SZ	SI	Slovenia
UZ	UA	Ukraina	UZ	UA	Ukraine
VIA	CA	Canada	VIA	CA	Canada
VR	FI	Finland	VR	FI	Finland
ZSR	SK	Slovakien	ZSR	SK	Slovakia
ÖBB	AT	Österrike	ÖBB	AT	Austria

# SIKA Statistik 2001:9

## Statens institut för kommunikationsanalys

SIKA är en myndighet under Näringsdepartementet och ansvarar bland annat för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet.

Vad gäller statistik ger SIKA ut tidskriften SIKA Kommunikationer samt nyhetsbladen SIKA Observationer och RES-Nytt. SIKA publicerar även årsboken Transporter och kommunikationer med uppgifter om gods- och persontransporter för samtliga transportslag, post- och televerksamhet etc. I serien SIKA Statistik publiceras årsstatistik för järnvägar, luftfart, postverksamhet, televerksamhet, färdtjänst & riksfärdtjänst, vägtrafikskador, och den nationella reseundersökningen.

I serien SIKA Statistik har detta år hittills publicerats:

2001:1 Luftfart 2000

2001:2 RES 2000. Den nationella reseundersökningen

2001:3 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2000

2001:4 Televerksamhet 2000

2001:8 Järnvägar 1998

2001:9 Järnvägar 1999

Beställning sker via e-post, webbplatsen eller fax. Flertalet av SIKAs publikationer och rapporter finns tillgängliga på webbplatsen. Där finns också SIKAs databas med statistik om transporter och kommunikationer.

Statens institut för kommunikationsanalys

Box 17 213, 104 62 STOCKHOLM

Besöksadress: Maria Skolgata 83

Telefon: 08-506 206 00

Fax: 08-506 206 10

e-post: [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)

Webbplats: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)



ISBN 91-89586-09-3

ISSN 1404-854X