

# Bantrafik 2008



## Rail traffic 2008



# Bantrafik 2008

Rail traffic 2008

*SIKA Statistik* är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

- 2009:1 Sjötrafik 2008, kvartal 3
- 2009:2 Person- och godstransporter på järnväg, 3 kv 2008
- 2009:3 Lastbilstrafik 2008, kvartal 3
- 2009:4 Person- och godstrafik på järnväg, 4 kv 2008
- 2009:5 Sjötrafik 2008, kvartal 4
- 2009:6 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2007
- 2009:7 Sjötrafik 2008, helår
- 2009:8 Lastbilstrafik 2008, kvartal 4
- 2009:9 Luftfart 2008
- 2009:10 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2008
- 2009:11 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2009
- 2009:12 Lastbilstrafik 2008, helår
- 2009:13 Lätta och tunga lastbilar 2008
- 2009:14 Postverksamhet 2008
- 2009:15 Bantrafikskador 2007
- 2009:16 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2008
- 2009:17 Sjötrafik 2009, kvartal 1
- 2009:18 Lokal och regional kollektivtrafik 2008
- 2009:19 Lastbilstrafik 2009, kvartal 1
- 2009:20 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2009
- 2009:21 Sjötrafik 2009, kvartal 2

Ansvarig utgivare: Saman Rashid

ISSN 1404-854X

ISSN 1652-4373

*För information kontakta:*

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs

Kontaktperson: Jan Östlund

Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10

E-post: sika@sika-institute.se

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

Producent: Banverket

Utgivningsdatum: 2009-10-21, tabell A1 korrigerades februari 2010

## Förord

De senaste åren har utvecklingstakten inom järnvägstrafiken varit förhållandevis hög. Resande- och godstågens sammanlagda körda kilometer uppgick 2008 till 141 miljoner tågkilometer. Den tidigare högsta noteringen var från 1956 med 140 miljoner tågkilometer, denna statistiska toppnotering från tiden före bilsamhället passerades med andra ord för första gången 2008. Dessutom blir utvecklingen ännu mer spännande att följa under de kommande åren, då både avregleringar och nya bansträckningar med all sannolikhet kommer att präglade järnvägstrafiken.

Den officiella statistiken om bantrafik – järnväg, spårväg och tunnelbana – är till för att ge såväl branschens egna aktörer som utredare, forskare och allmänheten objektiv och allmänt tillgänglig information om utvecklingen inom hela sektorn.

Efter några år med förseningar är nu utgivningen av rapporten ikapp med SIKAs tidplan. Till denna utgåva har dock rapporten omarbetats något. Ett nytt inledande avsnitt har tillkommit, med kommentarer till den långsiktiga utvecklingen av järnvägen i Sverige. Avsnittet om olyckshändelser har utgått. Den statistiken publiceras sedan 2007 i en egen rapport från SIKAs med titeln *Bantrafikskador*.

Banverket biträder SIKAs med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifter från bland annat operatörer och infrastrukturförvaltare. SIKAs är statistikansvarig myndighet. Projektledare för *Bantrafik 2008* vid Banverket har varit Lars Sjöberg och vid SIKAs Jan Östlund.

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

Östersund och Borlänge i oktober 2009

SIKAs

Banverket

Saman Rashid  
Statistikchef

Susanne Fahlgren  
Chef Omvärld och marknad



# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>7</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>8</b>
<b>1 HISTORISK ÖVERSIKT 1856–2008</b> .....	<b>9</b>
1.1 Järnvägarnas banlängd.....	9
1.2 Järnvägarnas trafikarbete .....	10
1.3 Järnvägarnas transportarbete .....	11
1.4 Järnvägarnas personal .....	12
<b>2 INFRASTRUKTUR, ANSTÄLLDA OCH ENERGIANVÄNDNING</b> .....	<b>15</b>
2.1 Viktiga händelser under året.....	15
2.2 Järnväg.....	15
2.3 Spårväg och tunnelbana.....	17
<b>3 FORDON</b> .....	<b>19</b>
3.1 Järnväg.....	19
<b>4 TRAFIK, ANSTÄLLDA OCH ENERGIANVÄNDNING</b> .....	<b>21</b>
4.1 Järnväg.....	21
4.2 Spårväg och tunnelbana.....	22
<b>5 GODSTRANSPORTER</b> .....	<b>23</b>
5.1 Godsmängd .....	23
5.2 Transportarbete .....	23
<b>6 PERSONTRANSPORTER</b> .....	<b>25</b>
6.1 Järnväg.....	25
6.2 Spårväg och tunnelbana.....	25
<b>7 TABELLER / TABLES</b> .....	<b>27</b>
<b>8 METOD OCH KVALITET</b> .....	<b>47</b>
8.1 Statistikens innehåll .....	47
8.2 Statistikens tillförlitlighet .....	48
8.3 Statistikens aktualitet.....	49
8.4 Jämförbarhet och sammanvändbarhet .....	50
8.5 Tillgänglighet och förståelighet.....	50
8.6 Tidigare publicering av officiell statistik.....	50
<b>9 DEFINITIONER</b> .....	<b>51</b>





## Sammanfattning

Under 2008 uppgick trafikarbetet till 141 miljoner tågkilometer för resande- och godståg, vilket var den högsta nivån sedan 1956.

Antalet dragfordon i järnvägstrafik fortsatte att öka under 2008 och jämfört med 2007 ökade antalet med 6 procent till 1 861.

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer med 6 procent 2008, sedan 2003 var ökningen 14 procent. För tunnelbana och spårvagn räknas utbudet i stå- och sittplatser. I spårvagnstrafiken ökade utbudet 2008 med 4 procent. Sedan 2003 var ökningen 16 procent. Utbudet av platser inom tunnelbanan vände upp 2008 och ökade med 3 procent och kom nästan upp i nivå från 2006. Mellan 2003 och 2008 ökade utbudet med totalt 8 procent.

Den sammanlagda transporterade godsmängden minskade 2008 med 1,6 procent till 66,7 miljoner ton. En stor del av godsmängden utgörs av malm på malmbanan som minskade med 6 procent. Där ligger hela förklaringen till nedgången. Mellan 2003 och 2008 ökade godsmängden med 15 procent.

Transportarbetet med gods på järnväg minskade också 2008, med 0,6 procent till 23,1 miljarder tonkilometer. I termer av transportarbete visade kombigodset på en positiv utveckling med en uppgång på 9 procent. Både vagnslastgods och malm på malmbanan vek nedåt 2008. Mellan 2003 och 2008 ökade ändå godstransportarbetet med 15 procent. Kombitransporterna stod under 2008 för 22 procent av det sammanlagda godstransportarbetet. Transportarbetet med kombigods har mer än fördubblats sedan 2001. Transporterna till och från utlandet av kombigods fortsatte 2008 att öka mer i procent än de inrikes, med 16 procent utrikes mot 7 procent inrikes.

Under 2008 skedde en ökning av antalet tågresor med 6 procent, precis som året innan. De allra flesta resorna gjordes med länstrafikhuvudmannatåg och dessa ökade med 11 procent. Sedan 2003 har antalet resor ökat med sammanlagt 23 procent. Transportarbetet, som mäts i personkilometer, ökade med 7 procent under 2008 till en ny rekordnivå. Det mesta av transportarbetet gjordes med järnvägsföretagens egetrafiktåg och där var ökningen 6 procent. Under fem år sedan 2003 har persontransportarbetet ökat med 25 procent.

Under 2008 ökade antalet resor i tunnelbanan i Stockholm med 1 procent. De senaste fem åren har antalet resor skiftat upp och ned och sammantaget ökat med 10 procent. Transportarbetet i tunnelbanan ökade med 1 procent under 2008 och med 10 procent sedan 2003. De senaste fem åren har tunnelbaneresandet ökat hälften så snabbt som spårvägsresandet, mätt i procent av personkilometer.

## Summary

Traffic performance during was 141 million train-kilometers for passenger and freight traffic, which was the highest level since 1956.

The total tractive stock in railway traffic kept increasing during 2008, and was up 6 per cent to 1 861.

For public transport as a whole, the supply is measured in seat-kilometres. In 2008, railway traffic increased its supply by 6 per cent and the increase was 14 per cent over the five-year period. For the metro and trams, standing places are also included when calculating supply. In 2008, tram traffic increased its supply by 4 per cent and the increase was 16 per cent over the five-year period. For the metro, the supply of places turned up again by 3 per cent in 2008 and almost reached the level of 2006. Since 2003, metro supply has increased by a total of 8 per cent.

During 2008, the transported freight decreased by 1.6 per cent to 66.7 million tonnes. A large part of the freight is ore on the ore railway, which decreased by 6 per cent. For the five-year period, the amount of freight increased by 15 per cent.

Freight transport performance on the railway also decreased during 2008, by 0.6 per cent to a total of 23.1 billion tonne-kilometres. In terms of transport performance, intermodal consignments showed its strength with an increase by 9 per cent while both wagonloads and ore on the ore railway turned down during 2008. Nevertheless, between 2003 and 2008 goods transport performance increased by 15 per cent. Intermodal consignments were 22 per cent of the total transport performance in 2008. Intermodal consignments have more than doubled since 2001. International intermodal transport kept increasing in 2008 at a higher pace than domestic, by 16 per cent compared to 7 per cent for domestic.

During 2008, the number of journeys by train increased by 6 per cent, like the year before. The majority of such journeys were made by county transport principal trains and these increased by 11 per cent. During the five-year period, the number of journeys increased by 23 per cent. Transport performance, which is measured in passenger-kilometres, increased by 7 per cent during 2008 to a new record level. The majority of transport performance was made with railway companies' own-flag trains and the increase there was 6 per cent. For the five-year period, passenger transport performance increased by 25 per cent.

In the Stockholm metro, journeys increased 1 per cent in 2008. During the five-year period, journeys both increased and decreased year by year and since 2003, the overall increase has been 10 per cent. Metro transport performance increased by 1 per cent during 2007 and in the longer time perspective has increased 10 per cent since 2003. During the five-year period, transport by metro has increased half as rapidly as tram transport in Sweden, in per cent of passenger-kilometres.

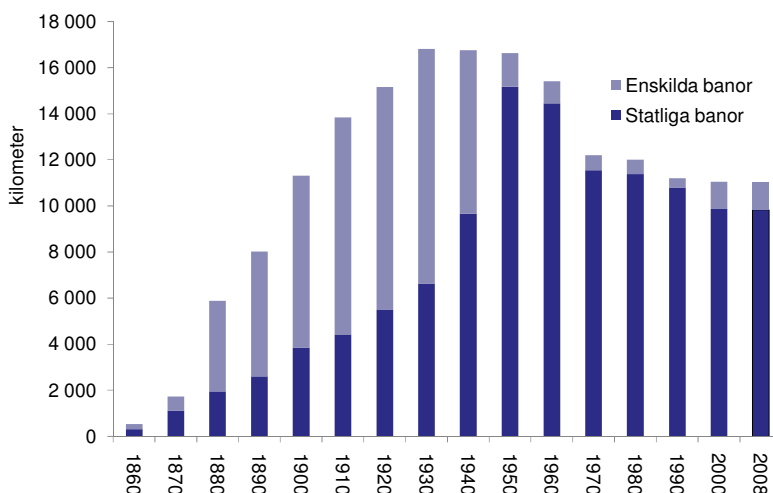
# 1 Historisk översikt 1856–2008

I detta avsnitt kommenteras uppgifter ur tabell A1 i tabellbilagan och en del äldre statistik.<sup>1</sup> Tonvikten ligger på perioden efter andra världskriget.

## 1.1 Järnvägarnas banlängd

Vid slutet av 1856 uppgick den trafikerade banlängden i Sverige till 66 kilometer. Arbetet med de statsägda banorna hade då påbörjats. Byggena startade i Göteborg och Malmö och innan 1856 var slut hade trafiken öppnat på sträckorna Göteborg–Jonsered och Malmö–Lund.

Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm öppnades för trafik 1862. Två år senare var de tre största städerna sammanlänkade tack vare de sista arbetena med Södra stambanan mellan Malmö och Falköping. År 1865 uppgick banlängden till 1 305 kilometer.



Figur 1.1: Banlängd 1860–2008

Under de följande decennierna byggdes järnvägsnätet upp i snabb takt, se Figur 1.1. Allra störst var bannätet 1938 då det uppmätte 16 886 kilometer statliga och enskilda banor.<sup>2</sup> Nedgången som följde därefter var som snabbast under 1960-talet. I takt med bilsamhällets uppbyggnad lades mindre trafikerade delar av nätet ned och passagerare och varuägare hänvisades till främst vägtransporter. Som

<sup>1</sup> De tidigaste uppgifterna i den officiella statistiken över järnvägstransporter dateras 1856, året då Kungl. Järnvägsstyrelsen bildades. Tidigare statistik finns beskriven under *Tidigare publicering av officiell statistik*, på sid 28.

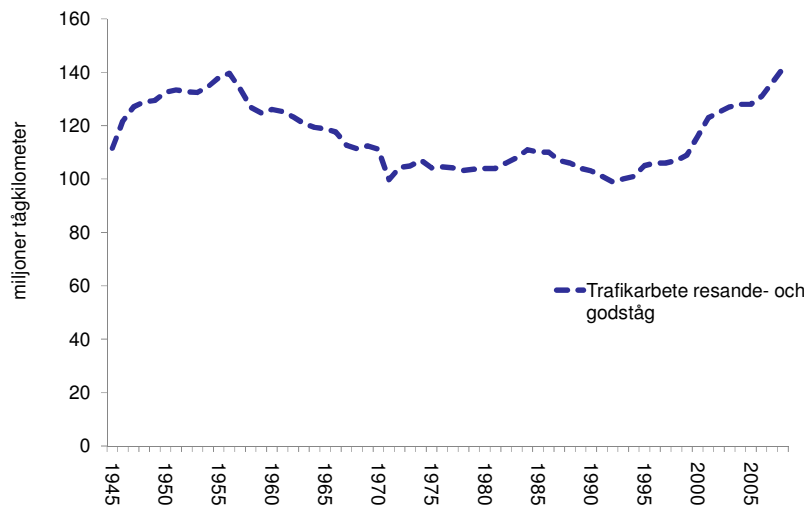
<sup>2</sup> Se Sveriges officiella statistik Transport- och kommunikationsväsen, *Sveriges järnvägar 1963 av Kungl. järnvägsstyrelsen*, sid 52.

minst var anläggningen 1994 med 10 803 kilometer. Jämfört med det hade banlängden år 2008 ökat med 219 kilometer och uppmätte då 11 022 kilometer. Andelen med mer än ett spår ökade från 1 206 kilometer 1989 till 1 826 kilometer 2008, vilket är en ökning med 51 procent. Se kapitel 2, Figur 2.1.

Utbyggnaden av banlängden efter 1994 motsvarar inte befolkningsökningen, som var 440 000 personer eller 5 procent under perioden.<sup>3</sup> År 2008 var banlängden per 100 000 invånare 119,1 kilometer, det lägsta sedan järnvägsnätet byggdes upp.

## 1.2 Järnvägarnas trafikarbete

Kurvan för trafiken visar en delvis liknande profil som banlängden, se Figur 1.2.

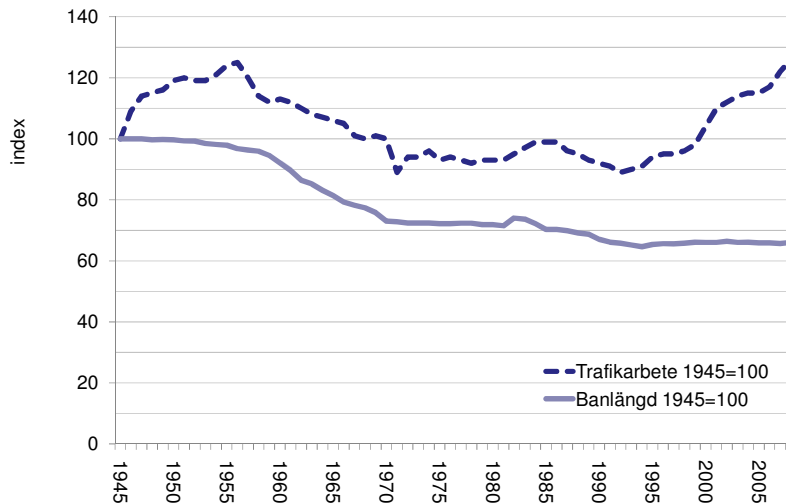


**Figur 1.2: Trafikarbete 1945–2008, miljoner tågkilometer**

Trafiken mäts i tågkilometer, som anger hur många kilometer tågen gått under en period. Trots att banlängden gick ned efter 1938 fortsatte den sammanlagda tågtrafiken att öka under nästan 20 år. Toppen kom 1956 med 140 miljoner tågkilometer för resande- och godståg. Sedan följde en lång nedgång, avbruten av vissa uppgångar, tills en vändning skedde igen 1991 vid nivån 99 miljoner tågkilometer. Den gamla toppnivån passerades inte förrän 2008, då 141 miljoner tågkilometer noterades.

Kombinationen av minskande banlängd och mer eller mindre oförändrad trafik innebär naturligtvis att det bannät som finns används mer intensivt idag. I Figur 1.3 kan man se att det sedan andra världskriget varit två perioder då tågen packats allt tätare. I diagrammet har trafikarbetet och banlängden indexerats. Där framgår det att banlängden minskade successivt till 1994, men den lilla ökningen sedan dess är knappt skönjbar. Under efterkrigstiden fram till 1956 packades tågen allt tätare på spåren. Därefter följde en lång period då trafiken och banlängden hade en i stort sett parallell relativ utveckling. Under nästan 40 år mellan 1956 och 1994 minskade trafiken och banlängden i ungefär samma takt.

<sup>3</sup> Enligt befolkningsstatistiken från Statistiska centralbyrån.



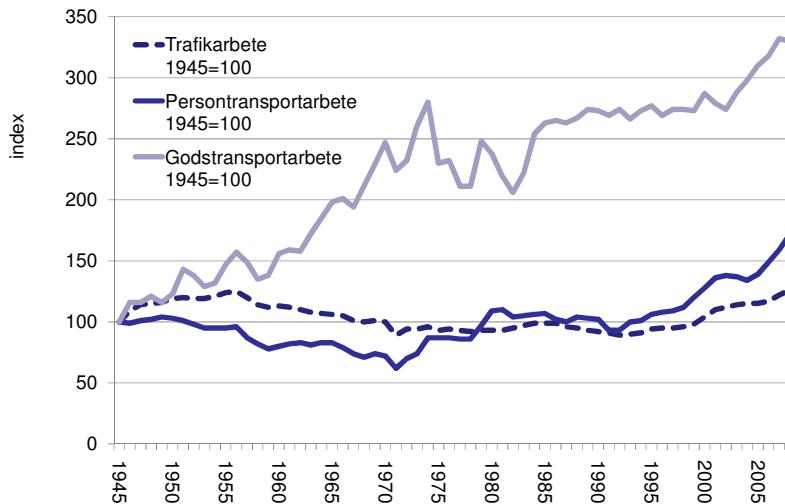
**Figur 1.3: Trafikarbete och banlängd 1945–2008**

Efter 1994 tycks trenden ha vänt uppåt för trafiken, med en betydande uppgång i trafikarbetet. En drivande faktor bakom ökningen av trafiken är andelen av banlängden med mer än ett spår. Utbyggnaden har bidragit till en trafikökning som inte haft sin motsvarighet sedan efterkrigsåren fram till 1956.

Ett annat sätt att mäta effektiviteten är att relatera tågkilometer till bankilometer. Kvoten tågkilometer/bankilometer har ökat kraftigt sedan 1945 då den låg på 6 700. Nivån 7 000 uppnåddes redan året efter, 8 000 uppnåddes 1951. Sedan dröjde det till 1970 innan tågkilometer/bankilometer översteg 9 000. Över 10 000 kom effektiviteten år 2000. Sedan gick det fort. Året efter passerades 11 000 och 2008 översteg tågkilometer/bankilometer 12 800, alltså knappt dubbelt så högt som 1945.

### 1.3 Järnvägarnas transportarbete

Trafik med fordonen är en sak, men minst lika viktigt är att mäta transporterna som tågen används till. Detta kallas transportarbete och mäts i personkilometer och tonkilometer. I Figur 1.4 framgår hur transportarbetet utvecklats sedan 1945. Som referens ligger kurvan för trafikarbete från tidigare figurer. Alla kurvorna är indexerade med 1945=100. Som framgår har godstransporterna haft en gynnsammare utveckling än persontransporterna under perioden som helhet. Särskilt under perioden 1956–1971 gick persontransporterna kräftgång medan godstransporterna utvecklades starkt. Gapet mellan kurvorna var som störst 1974. Sedan minskade gapet några år men ökade igen fram till 1992. Sedan dess har persontransporterna hämtat in en del förlorad mark.



Figur 1.4: Trafikarbete och transportarbete 1945–2008

## Järnvägarnas andel av allt transportarbete

Det sammanlagda transportarbetet över alla trafikslag har ökat länge. Det finns annan statistik över trafikslagets andelar av godstransportarbetet sedan 1950.<sup>4</sup>

Under 50-talet var järnvägens andel av persontransportarbetet fortfarande mycket hög jämfört med idag, men andelen föll snabbt. De första åren var marknadsandelen över en fjärdedel, men föll till 10 procent 1960. I takt med bilsamhällets utveckling mer än fördubblades persontransportarbetet under 1950-talet. Sedan 1960 har andelen järnvägstransporter aldrig varit över 10 procent. Två gånger, i början av 1970-talet och början av 1990-talet, var andelen nere på strax över 5 procent. År 2008 var andelen 8,4 procent, den högsta nivån sedan 1960-talet.

Under de 50 åren 1959–2008 märks ingen tydlig trend i järnvägens andel av godstransportarbetet – andelen har rört sig i spannet 21–26 procent och var 22 procent 2008. De senaste cirka tio åren har andelarna för sjöfart, järnväg och vägtrafik legat ganska stilla på den växande godsmarknaden.

## 1.4 Järnvägarnas personal

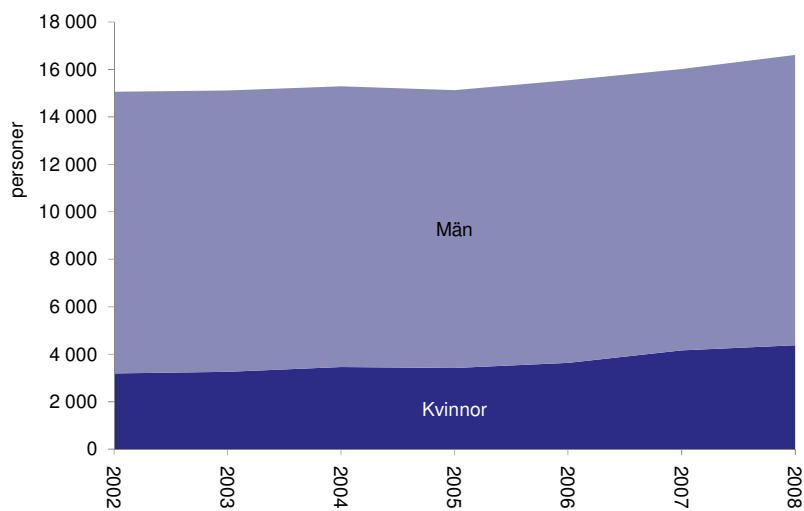
Personalen som producerat trafiken har minskat betydligt under årens lopp, beroende på att produktivitetsutvecklingen varit stor, i takt med att nytt kunnande och ny teknik tillkommit. Personalstyrkan var som störst 1948, då statistiken visar att 71 700 personer arbetade med drift och underhåll.<sup>5</sup> Trots att tågen går i stort sett lika långt idag som de gjorde då var motsvarande siffra för 2008 bara ungefär en fjärdedel så stor, 16 600 personer.

Statistik över personalens könsfördelning finns bara sedan 2002, se Figur 1.5. Könsfördelningen har varit ojämn hela perioden, men andelen kvinnor ökade från

<sup>4</sup> Se [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se), klicka på *Statistik* och *Transportarbete*. Denna statistik innehåller en del osäkerheter och bör tolkas med försiktighet.

<sup>5</sup> Se Sveriges officiella statistik Transport- och kommunikationsväsen, *Allmän järnvägsstatistik 1963* av Kungl. järnvägsstyrelsen, sid 45.

21 procent 2002 till 26 procent 2008. Det skedde tack vare att nettoökningen av personalen från 2002 till 2008 utgjordes till 76 procent av kvinnor.



Figur 1.5: Järnvägsanställda 2002–2008 fördelat på kvinnor och män





## 2 Infrastruktur, anställda och energi-användning

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

### 2.1 Viktiga händelser under året

Under 2008 fortsatte flera riktigt stora infrastrukturprojekt runt om i landet och förberedande byggarbeten startade för ytterligare ett storprojekt, Citybanan i Stockholm. Inget av de mycket stora projekten slutfördes, men i oktober 2008 öppnades den första delen av Botniabanan för trafik.

Stora resurser lades under året av infrastrukturförvaltarna på underhåll och reinvestering, vars resultat inte syns tydligt i statistiken. Till exempel gjordes en totalupprustning av en del av Stockholms tunnelbanas gröna linje.

### 2.2 Järnväg

#### Infrastruktur

Den första delen av Botniabanan började trafikeras under hösten 2008. Det gällde sträckan Örnköldsvik–Husum, 26 kilometer. Det var den första bansträckan i landet utrustad med det EU-beslutade signalsystemet ERTMS. Tack vare ett stickspår på 4 kilometer kunde godstrafik inledas under året.

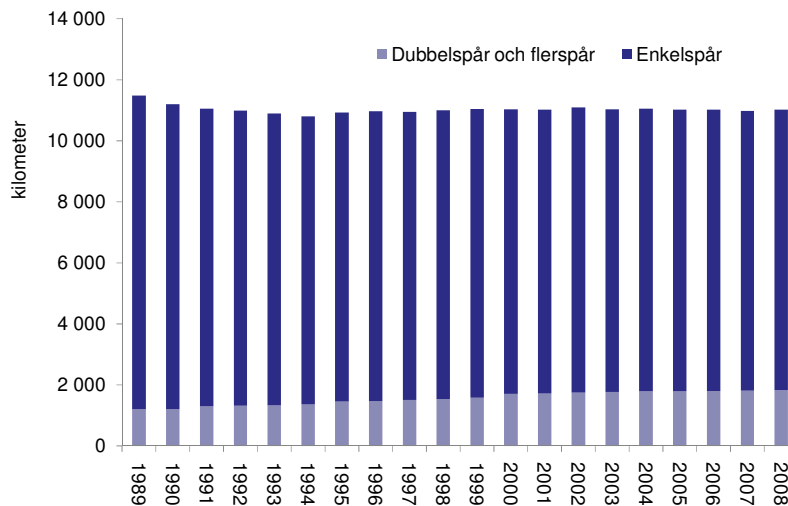
Den pågående upprustningen av Norge/Vänerbanan mellan Göteborg och Trollhättan gick vidare och hade trafikstart på delsträckorna Torbacken–Hede och Trollhättan–Veland, med sammanlagt 12,5 kilometer nytt dubbelspår.

På Västkustbanan öppnades ett nytt dubbelspår förbi Falkenberg, 13 kilometer mellan Torebo och Heberg. En helt ny station i utkanten av Falkenberg öppnades.

Som en del av Nynäsbanans upprustning öppnades en ny station, Gröndalsviken.

Banlängden med dubbelspår och flerspår ökade under 2008 med totalt 19 kilometer till 1 826 kilometer. Sedan 2003 har utbyggnaden av dubbelspår uppgått till 58 kilometer eller 3 procent.<sup>6</sup> Banlängden med enkelspår minskade 2007 men gick upp igen 2008 med 31 kilometer och noterades till 9 197 kilometer. Den sammanlagda banlängden av enkelspår, dubbelspår och flerspår har sedan 2003 minskat med 15 kilometer.

<sup>6</sup> Kommentarer till statistik avseende tiden före 2004 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.

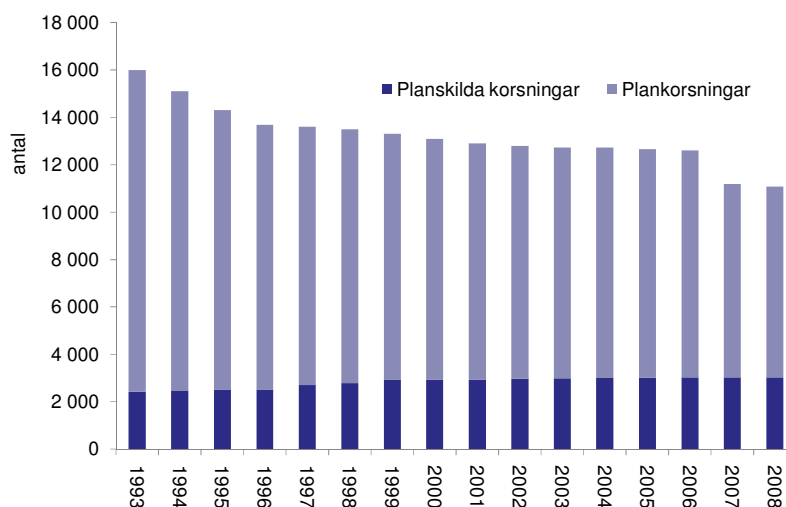


**Figur 2.1: Banlängd fördelad på antal spår 1989–2008**

Uppgraderingen av banor med säkerhetshöjande system fortsatte. Under året ökade banorna med linje- och fjärrblockering med 26 kilometer. Samtidigt minskade banorna med automatisk tågkontroll (ATC) med 7 kilometer. Den första delen av Botniabanan användes för provdrift av ERTMS, men ännu hade inte tekniken tagits i kommersiell trafik. Därför var sträckan med ERTMS noll år 2008.

Arbetet med att höja säkerheten vid korsningar fortsatte långsamt 2008, vilket framgår av Figur 2.2. Under 2008 tillkom 1 planskild korsning och vid slutet av året var antalet 3 033. Mellan 1998 och 2008 ökade antalet med 9 procent.

Antalet plankorsningar minskar år för år, under 2008 med 97. Vid slutet av året fanns 8 054 plankorsningar. Antalsmässigt är det främst korsningar helt utan skyddsanordningar som tagits bort, i många fall sådana som det inte längre funnits behov av. Korsningar med bommar har däremot ökat nästan varje år, men minskade 2008 med 18. Mellan 1998 och 2008 ökade antalet med 178 till 2 379 korsningar med bommar. Se tabell B.1 i tabellbilagan.



**Figur 2.2: Korsningar 1993–2008**

## Anställda

Statistiken över anställda mäter i detta avsnitt personal sysselsatta med infrastrukturarbeten och trafikledning. Personalen för infrastrukturarbeten ökade med 146 personer under 2008 och omfattade 5 816 personer, 4 691 män och 1 125 kvinnor. Personalen för trafikledning minskade under 2008 med 128 personer till 989, varav 647 män och 342 kvinnor. Andelen kvinnor totalt har på fem år ökat från 17 procent 2003 till 22 procent 2008.

## 2.3 Spårväg och tunnelbana

### Infrastruktur

Spårvägarna byggdes ut under 2008 med en kilometer enkelspår. De sammanlagda investeringarna var under året 97 miljoner. Det var högt jämfört med de närmast föregående åren, under de senaste fem åren uppgick investeringarna till 265 miljoner. Under samma period uppgick reinvesteringarna till 489 miljoner.

I tunnelbanan gjordes 2008 en totalupprustning av Farstagrenen på gröna linjen, mellan Skärmarbrink och Farsta strand. Det ändrade inte den sammanlagda banlängden, som förblev 276 kilometer.

Underhållskostnaderna för tunnelbanans infrastruktur uppgick under året till 1,6 miljarder kronor. På fem år har underhåll och reinvesteringar kostat 6,4 miljarder. Investeringarna i infrastrukturen har under fem år uppgått till 1,0 miljarder.

### Anställda

Spårvägarnas personal för infrastrukturarbeten har i antal varit ganska konstant under de senaste åren. Det var totalt 22 personer 2008, 4 kvinnor och 18 män. Personalen för trafikledning minskade 2008 med tre personer till 42, varav 10 kvinnor och 32 män. Sammanlagt var den tillgängliga personalen 64 personer 2008.

Inom tunnelbanan är utvecklingen långsam för där har personalen haft exakt samma sammansättning sedan 2003, 7 kvinnor och 68 män för banarbeten samt 12 kvinnor och 48 män för trafikledning, totalt 135 personer.



## 3 Fordon

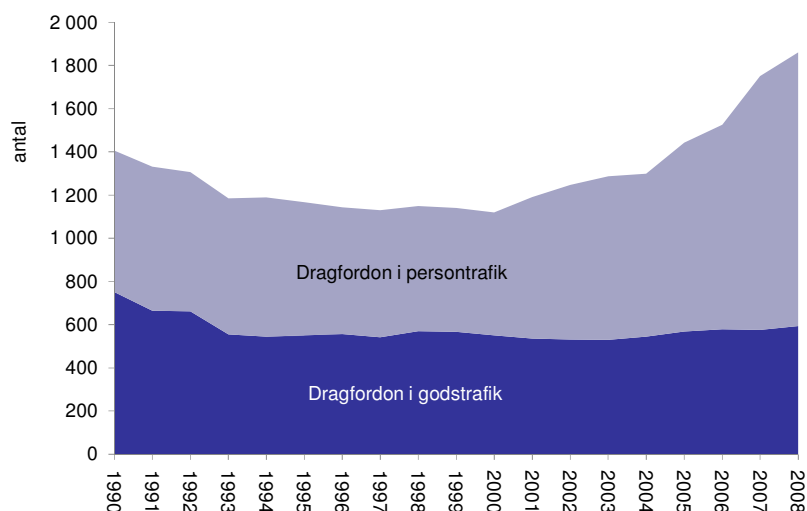
I det här avsnittet kommenteras statistiken över fordon som återfinns i tabell C1–C6 i tabellbilagan.

### 3.1 Järnväg

#### Dragfordon

Antalet dragfordon i järnvägstrafik fortsatte att öka under 2008 och jämfört med 2007 ökade antalet med 6 procent till 1 861. Sedan 2003 har de ökat med 45 procent. Antalet dragfordon i motorvagnar ökade med 9 procent till 1 150 och lok inklusive lokomotorer ökade med 3 procent till 711 under 2008 jämfört med 2007. Under den senaste femårsperioden ökade dragfordon i motorvagnar med 85 procent och lok inklusive lokomotorer ökade med 7 procent. Den övervägande delen av dragfordonen för persontrafik utgjordes av motorvagnar under 2008, hela 91 procent, vilket är en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2007. Som dragfordon i en motorvagn räknas varje vagnenhet med dragkraft, vilket medför att en motorvagn kan ha lika många dragfordon som vagnenheter.

Det totala antalet dragfordon för persontrafik ökade med 8 procent till 1 268 jämfört med 2007 eller med 68 procent under den senaste femårsperioden. För gods- trafik ökade antalet dragfordon med 3 procent jämfört med 2007 och med 12 procent under femårsperioden.



Figur 3.1: Dragfordon i person- och godstrafik 1990–2008

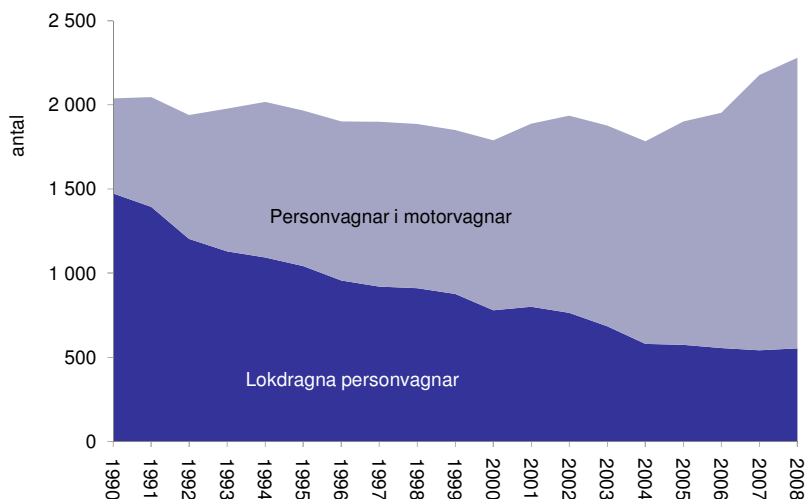
## Transportfordon – godstrafik

Antalet godsvagnar har minskat varje år sedan 1999 och de fortsatte att minska under 2008. Jämfört med 2007 minskade de med 2 procent till 15 623 och under fem år har de minskat med 8 procent. Den vagn typ som stått för den största delen av dessa förändringar är de slutna vagnarna som minskade med 18 procent i antal till 3 401 stycken jämfört med 2007 och med 25 procent under fem år.

Lastförmågan hos vagnar ägda av tågoperatörer ökade igen efter två år med minskningar. Under 2008 ökade den med 6 procent jämfört med 2007 och under fem år har den ökat med 26 procent. De privatägda vagnarna minskade istället sin lastförmåga under 2008 jämfört med 2007, det senaste året minskade lastförmågan med 4 procent men under fem år ökade den med 2 procent. De slutna vagnarna minskade sin lastförmåga med 22 procent jämfört med 2007. Den enda vagn typen som ökade i lastförmåga under 2008 jämfört med 2007 av de privatägda vagnarna var flakvagnar, de ökade lastförmågan med 3 procent.

## Transportfordon – persontrafik

Antal fordon i form av motorvagnar och släpvagnar ökade med 6 procent till 1 727 stycken under 2008 och med 45 procent sedan 2003. Antalet lokdragna persontrafikvagnar ökade för första gången sedan 2001 till 552. De ökade 2008 med 2 procent, men har minskat sedan 2003 med 19 procent. Största förändringen jämfört med 2007 stod liggvagnarna för. De ökade med 11 procent men har ökat endast 1 procent under femårsperioden. Det totala antalet sitt- och sovplatser fortsatte att öka, de ökade med 5 procent jämfört med 2007 och med 17 procent under femårsperioden.



Figur 3.2: Transportfordon i persontrafik 1990–2008

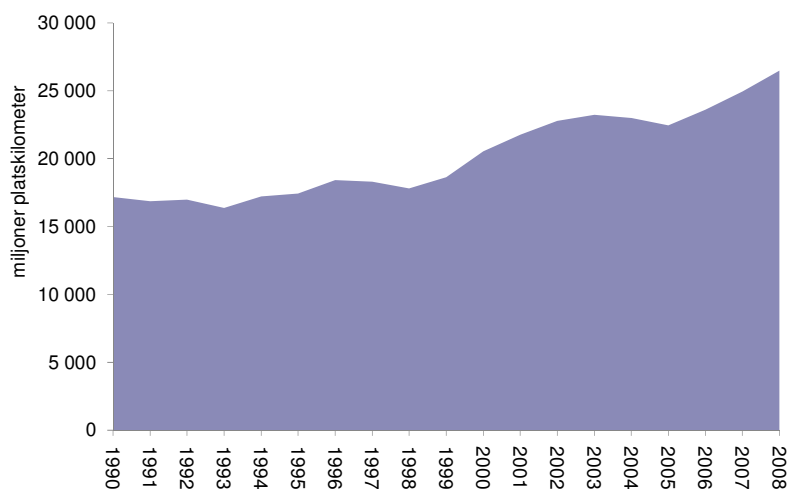
## 4 Trafik, anställda och energianvändning

Här finns uppgifter om trafiken eller utbudet, samt användningen av personal och energi för trafik och transporter (personal och energi för infrastruktur och trafikledning behandlas i avsnitt 2). Uppgifterna kommer från tabell D1 i tabellbilagan.

### 4.1 Järnväg

#### Utbud

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. För järnvägarna registreras sitt-, ligg- och sovplatser, men inte ståplatser. Järnvägstrafiken ökade utbudet av platskilometer med 6 procent 2008, sedan 2003 var ökningen 14 procent. Under perioden 1990–2008 ökade utbudet med 54 procent.



Figur 4.1: Järnvägens persontrafikutbud 1990–2008

#### Anställda

Med anställda avses här personalen ombord på tågen och även till exempel städare och administratörer. Den största delen arbetar med persontrafiken och där har personalen ökat de senaste åren. Under 2008 var styrkan 2 577 kvinnor och 4 149 män, tillsammans 6 726 personer, en ökning sedan året innan med 6 procent.

Inom godstransporter är könsfördelningen skevare. Där arbetade 330 kvinnor och 2 743 män, tillsammans 3 073 personer. Sammanlagt inom person- och godstrafik utgjorde personalen 9 799 personer år 2008.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Siffrorna över anställda har korrigerats flera år bakåt efter tidigare felrapportering.

## Energianvändning

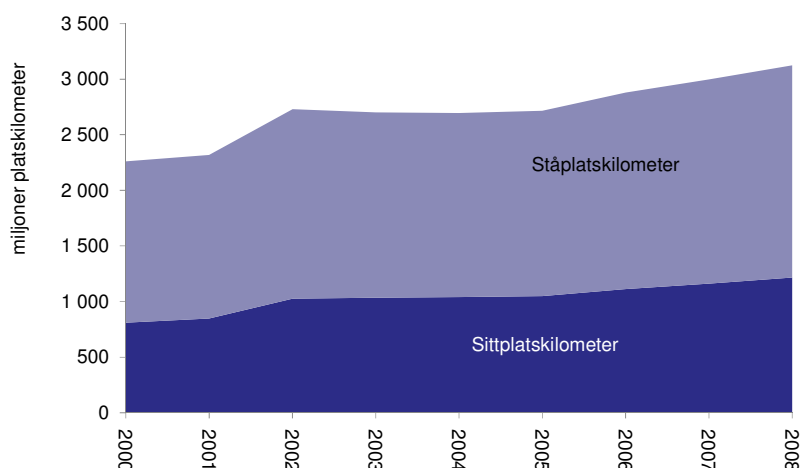
Användningen av el för trafik ökade med 5 procent från 2007 till 2008 och dieselanvändningen ökade med 2 procent. I persontrafiken minskar dieselanvändningen.

Proportionerna mellan el och diesel kan mätas i variabeln bruttotonkilometer, som mäter sträckan gånger vikten på vagnar och gods. Det framgår att eldrift under 2008 användes till 98 procent inom persontrafiken och till 95 procent inom gods-  
trafiken, vilket är i nivå med året innan.

## 4.2 Spårväg och tunnelbana

### Utbud

För tunnelbana och spårvagn räknas utbudet i stå- och sittplatser. I spårvagns-  
trafiken ökade utbudet 2008 med 4 procent. Sedan 2003 var ökningen 16 procent och sedan mätningen började år 2000 var ökningen 38 procent, se Figur 4.2.



Figur 4.2: Spårvägens persontrafikutbud 2000–2008, miljoner platskilometer

Utbudet av platser inom tunnelbanan vände upp 2008 och ökade med 3 procent och kom nästan upp i nivån från 2006. Mellan 2003 och 2008 ökade utbudet med totalt 8 procent.

### Anställda

Inom spårvägarna ökade personalen inom trafik och administration med 71 anställda till 1 183, fördelat på 289 kvinnor och 894 män. Från 2003 till 2008 ökade personalen med 8 procent, vilket var mindre än utbudet som ökade med 16 procent.

Tunnelbanans motsvarande personal minskade med 1 person till 2 416, varav 709 kvinnor och 1 707 män. Styrkan har sedan 2003 minskat med 16 procent. Som nämnts ökade utbudet något under femårsperioden, närmare bestämt med 8 procent, vilket sammantaget visar att produktiviteten per anställd har gått upp.



## 5 Godstransporter

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

Utvecklingen ligger i huvudsak inom kombigodstransporter. Kombitransporter, som är i transportpolitiskt fokus, innebär att godset lastas på en container, lastbils-trailer eller annan standardiserad lastbärare, som möjliggör överflyttning av lastbäraren mellan lastbil, tåg eller fartyg på sin väg till destinationen.

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

Statistikuppgifterna i detta avsnitt finns främst i D2–D3 i tabellbilagan.

### 5.1 Godsmängd

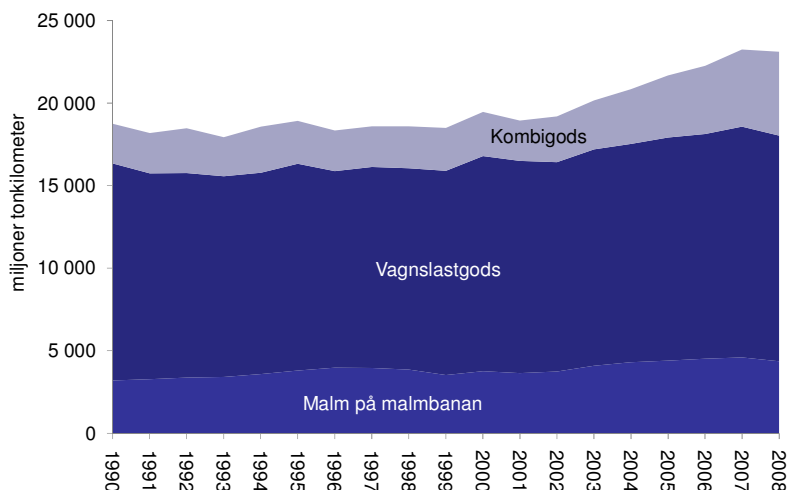
Den sammanlagda transporterade godsmängden minskade 2008 med 1,6 procent till 66,7 miljoner ton. En stor del av godsmängden utgörs av malm på malmbanan som minskade med 6 procent. Där ligger hela förklaringen till nedgången, både vagnslastgods och kombigods visade nämligen ökning 2008. Mellan 2003 och 2008 ökade godsmängden med 15 procent.

Malm och andra produkter från utvinning var den största varugruppen 2008 med 43 procent av godsvikten. Näst störst var varugruppen trä samt varor av trä och kork, massa, papper och pappersvaror, den utgjorde 11 procent av godsmängden. Metallvaror exklusive maskiner och utrustning var den tredje största varugruppen med 9 procent. Varugruppsindelningen i statistiken ändrades 2008 till den nya internationella standarden NST 2007, vilket innebar ett tidsseriebrott som omöjliggör jämförelser bakåt just detta år.

Av den transporterade godsmängden 2008 var ungefär 4 procent farligt gods.

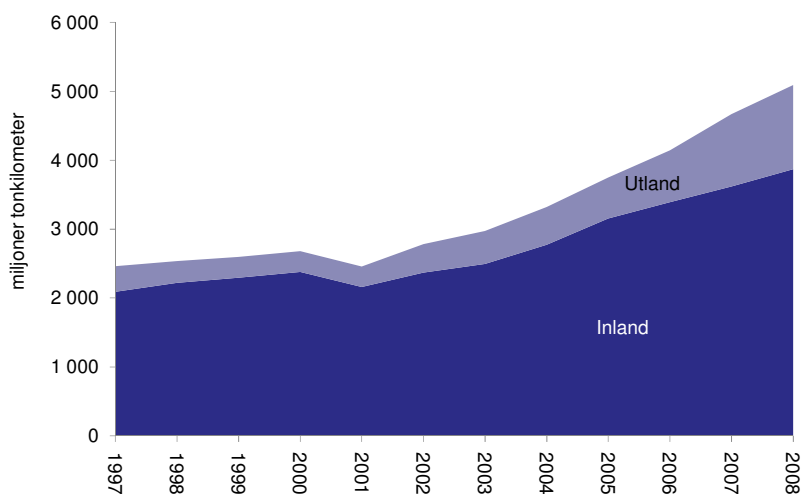
### 5.2 Transportarbete

Transportarbetet med gods på järnväg minskade också 2008, med 0,6 procent till 23,1 miljarder tonkilometer, se Figur 5.1. I termer av transportarbete visade kombigodset på en positiv utveckling med en uppgång på 9 procent. Både vagnslastgods och malm på malmbanan vek nedåt 2008. Mellan 2003 och 2008 ökade ändå godstransportarbetet med 15 procent.



**Figur 5.1: Godstransporter med järnväg 1990–2008, miljoner tonkilometer**

Kombitransporterna stod under 2008 för 22 procent av det sammanlagda gods-transportarbetet. Transportarbetet med kombigods har ökat varje år efter 2001 och har mer än fördubblats sedan dess, se Figur 5.2. Transporterna till och från utlandet av kombigods fortsatte 2008 att öka mer i procent än de inrikes, med 16 procent utrikes mot 7 procent inrikes. Hittills har utlandstransporterna ökat till en fjärdedel av de sammanlagda kombitransporterna, på bara några få år.



**Figur 5.2: Kombitransporter med järnväg 1997–2008, miljoner tonkilometer**

Det sammanlagda transportarbetet till och från utlandet minskade med 6 procent medan godstransportarbetet inom landet ökade med 2 procent.

Transportarbetet med systemtåg (exklusive malmbanans tåg) var 2008 i stort sett oförändrat jämfört med 2007. Från 2003 till 2008 ökade transportarbetet i systemtåg med 28 procent.

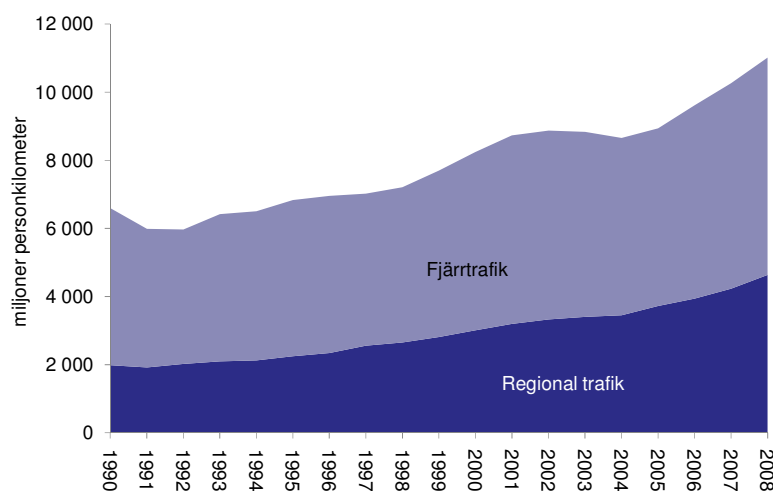
## 6 Persontransporter

Marknaden för persontransporter med bantrafik präglas av den stora mängden kortväga resor. De långväga resorna utgör ändå merparten av persontransportarbetet, mätt i personkilometer. I detta avsnitt kommenteras statistik i tabell D5 i tabellbilagan.

### 6.1 Järnväg

Under 2008 skedde en ökning av antalet tågresor med 6 procent, precis som året innan. De allra flesta resorna gjordes med länstrafikhuvudmannatåg och dessa ökade också med 6 procent. Sedan 2003 har antalet resor ökat varje år, med sammanlagt 23 procent. Transportarbetet, som mäts i personkilometer, ökade med 7 procent under 2008 till en ny rekordnivå. Det mesta av transportarbetet gjordes med järnvägsföretagens egetrafiktåg och där var ökningen 6 procent. Under fem år sedan 2003 har persontransportarbetet ökat med 25 procent.

Resorna i regional trafik har ökat i betydelse under femårsperioden. Under 2008 utgjorde regional trafik 42 procent av transportarbetet med tåg. Fem år tidigare var motsvarande andel 38 procent.

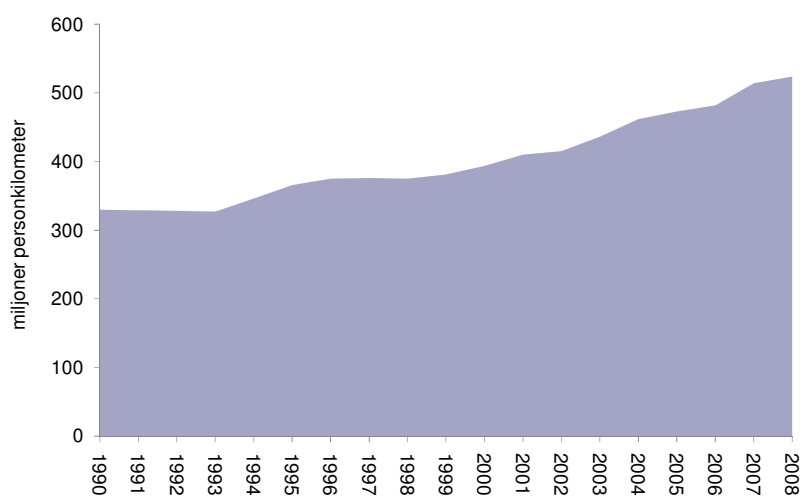


Figur 6.1: Resande med järnväg 1990–2008, miljoner personkilometer

### 6.2 Spårväg och tunnelbana

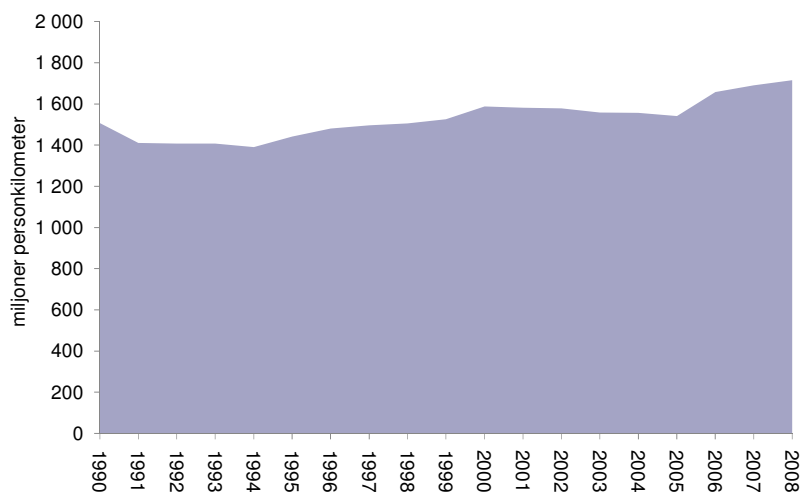
Resandet med spårvagn i Göteborg, Stockholm och Norrköping ökade 2008 med 1 procent. Under de senaste fem åren har antalet resor ökat varje år, med 21

procent sedan 2003. Transportarbetet med spårvagn ökade med 2 procent under 2008 och med 20 procent sedan 2003.



**Figur 6.2: Resande med spårväg 1990–2008, miljoner personkilometer**

Under 2008 ökade antalet resor i tunnelbanan i Stockholm med 1 procent. De senaste fem åren har antalet resor skiftat upp och ned och sammantaget ökat med 10 procent. Transportarbetet i tunnelbanan ökade med 1 procent under 2008 och med 10 procent sedan 2003.



**Figur 6.3: Resande med tunnelbana 1990–2008, miljoner personkilometer**

De senaste fem åren har alltså tillväxten i spårvägsresandet varit dubbelt så snabb som tillväxten i tunnelbaneresandet, mätt i procent av personkilometer.

## 7 Tabeller / Tables

På följande sidor redovisas ett antal tabeller.

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

### Symboler / Explanation of symbols

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

Huvudmän i svensk bantrafik 2008 Bodies in Swedish rail traffic 2008	Huvudman Body											Tågoperatör inom sektor Rail undertaking within sector									
	Samhälls- funktion Social function			Bantrafik- huvudman Rail traffic body			Finansierande huvudman Subsidiary body					Järnväg Railway		Spår- väg Tram	Tunnel- bana Metro						
	Statlig myndighet State authority	Regionalt organ Regional agency	Privat företag Private company	Infrastrukturförvaltare Infrastructure manager	Tågoperatör Railway, tram or metro undertaking	Integrerat företag Integrated company	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Gods Freight		Person Passenger						
													Inland Domestic	Utland Border crossing	Inland Domestic	Utland Border crossing	Inrikes Domestic	Inrikes Domestic			
Banverket	X			X																	
Rikstrafiken	X								X												
AB Storstockholms Lokaltrafik		X		X				X	X	X	X	X									
Dalatrafik AB		X							X												
Göteborgs stad		X		X					X												
Hallandstrafiken AB		X							X												
Jönköpings Länstrafik AB		X							X												
Kalmar Läns Trafik AB		X							X												
Länstrafiken Blekinge		X							X												
Länstrafiken i Jämtlands län		X							X												
Länstrafiken Kronoberg		X							X												
Länstrafiken Sörmland AB		X							X												
Länstrafiken Örebro AB		X							X												
Norrköpings kommun		X		X					X												
Skånetrafiken		X							X												
Tåg i Bergslagen AB		X							X												
Tåg i Mälardalen AB		X							X												
Upplands Lokaltrafik AB		X							X												
Värmlandstrafik AB		X							X												
Västernorrlands läns Trafik AB		X							X												
Västmanlands lokaltrafik AB		X							X												
Västtrafik AB		X							X	X											
X-Trafik AB		X							X												
Östgötatrafik AB		X							X	X											
A-Train AB			X		X											X					
AB Stockholms spårvägar			X		X														X		
Arriva Tåg AB			X		X										X						
Bantåg Nordic AB			X		X								X								
Cargo Net AB			X		X								X								
Cargo Net AS			X		X									X							
Green Cargo AB			X		X								X	X							
Göteborgs Spårvägar AB			X		X														X		
Hector Rail AB			X		X								X	X							
Inlandsbanan AB			X			X	X						X		X						
Malmtrafik i Kiruna AB			X		X								X	X							
MidCargo AB			X		X								X								
Merresor AB			X		X											X					
Nordic Haulage AB			X		X											X					
Ofofbanan AS			X		X								X	X							
Peterson Rail AB			X		X								X	X							
Railion Scandinavia A/S			X		X									X							
Roslagståg AB			X		X											X					
SJ AB			X		X											X	X				
Stena Recycling AB			X		X								X								
Stockholmståg AB			X		X											X					
Svenska Tågkompaniet AB			X		X											X	X				
TGOJ Trafik AB			X		X								X								
TX Logistik AB			X		X								X								
Tågfrakt AB			X		X								X								
Tågakeriet i Bergslagen AB			X		X								X	X							
Veolia Transport AB			X		X											X	X	X			X

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Trafikerad banlängd								
	Statliga banor			Enskilda banor		Totalt	Härav		
	Normalspåriga	Smalspåriga	Härav övertagna enskilda banor	Normalspåriga	Smalspåriga		Elektrifierade	Dubbel- och flerspår	Med automatisk tågkontroll
	i kilometer								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1856	32	–	–	34	–	66	–	–	–
1860	303	–	–	176	48	527	–	–	–
1870	1 118	–	–	376	233	1 727	–	–	–
1880	1 956	–	96	2 686	1 234	5 876	–	–	–
1890	2 613	–	184	3 730	1 675	8 018	–	–	–
1900	3 850	–	796	4 832	2 621	11 303	11	..	–
1910	4 418	–	876	6 133	3 278	13 829	31	..	–
1920	5 506	–	1 310	6 081	3 573	15 160	380	..	–
1930	6 641	–	1 660	6 386	3 783	16 810	1 206	..	–
1940	9 226	436	4 371	3 997	3 097	16 756	4 444	..	–
1950	12 436	2 730	9 884	728	746	16 640	6 303	..	–
1960	12 203	2 255	9 173	665	276	15 399	7 369	..	–
1970	11 279	265	6 265	501	158	12 203	7 520	..	–
1980	11 195	182	6 082	440	189	12 006	7 582	..	–
1985	11 132 <sup>1</sup>	134 <sup>1</sup>	6 052 <sup>1</sup>	334	145	11 745	7 464	..	..
1986	11 168	97	6 023	334	145	11 745	7 464	..	..
1987	11 157	37	5 952	334	145	11 673	7 464	..	..
1988	11 076	–	5 834	334	145	11 555	7 464	..	..
1989 <sup>4</sup>	11 022 <sup>5</sup>	–	5 780	317	144	11 483	7 451	1 206	..
1990	10 801 <sup>5</sup>	–	5 639	317	75	11 193	7 382	1 207	..
1991	10 961 <sup>8,9</sup>	–	5 820	24 <sup>9</sup>	65	11 050	7 336	1 296	6 576
1992	10 899	–	5 757	24	65	10 988	7 352	1 314	6 650
1993	9 746 <sup>10</sup>	–	5 712	1 077 <sup>10</sup>	65	10 888	7 359	1 321	6 650
1994	9 661	–	5 640	1 077	65	10 803	7 266	1 354	6 780
1995	9 782	–	5 540	1 077	66	10 925	7 402	1 449	6 927
1996	9 821	–	..	1 077	66	10 964	7 470	1 466	7 042
1997	9 798	–	..	1 077	66	10 941	7 445	1 510	7 256
1998	9 855	–	..	1 077	65	10 997	7 444	1 535	7 405
1999	9 884	–	..	1 095	65	11 044	7 474	1 575	7 468
2000	9 877	–	..	1 095	65	11 037	7 487	1 709	7 508
2001	9 865	–	..	1 091	65	11 021	7 681	1 719	7 548
2002	9 940	–	..	1 090	65	11 095	7 758	1 740	7 570
2003	9 882	–	..	1 090	65	11 037	7 739	1 768	7 682
2004	9 895	–	..	1 090	65	11 050	7 745	1 793	7 675
2005	9 867	–	..	1 085	65	11 017	7 737	1 785	7 775
2006	9 869	–	..	1 086	65	11 020	7 749	1 804	7 728
2007	9 821	–	..	1 086	65	10 972	7 848	1 807	7 847
2008	9 830	–	..	1 127	65	11 022	7 866	1 826	7 840
Year	Length of lines worked								
	State railways			Private railways		Total	Of which		
	Standard gauge	Narrow gauge	Of which former private railways	Standard gauge	Narrow gauge		Electrified	Double track or more	With automatic train control
	kilometres								

<sup>1</sup> 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.*

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

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

<sup>4</sup> Uppgifterna inkluderar Malmö Limhamns Järnvägs AB 1989–2005. *For the years 1989–2005, Malmö Limhamns Järnvägs AB is included in the statistics.*

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Trafikerade banor			Personal					
	Korsningar			För banarbeten			För trafik		
	Planskilda korsningar	Plan-korsningar	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
	antal			antal i medeltal					
1	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1870	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1880	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1890	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1900	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1910	..	..	..	..	..	Ingår i kol 19 Incl. in Col 19	..	..	46 331
1920	..	..	..	..	..	..	..	..	62 493
1930	..	..	..	..	..	..	..	..	50 976
1940	..	..	..	..	..	..	..	..	52 205
1950	..	..	..	..	..	..	..	..	70 764
1960	..	..	..	..	..	..	..	..	59 307
1970	..	..	..	..	..	..	..	..	44 973
1980	..	..	..	..	..	..	..	..	36 762
1985	..	..	..	..	..	..	..	..	38 933 <sup>2</sup>
1986	..	..	..	..	..	..	..	..	38 343
1987	..	..	..	..	..	..	..	..	37 465
1988	..	..	..	..	..	..	..	..	36 284 <sup>3</sup>
1989 <sup>4</sup>	..	..	..	..	..	7 257	..	..	26 240 <sup>6</sup>
1990	..	..	..	..	..	7 724	..	..	21 472 <sup>7</sup>
1991	2 326	13 235	15 561	..	..	7 843	..	..	19 028
1992	2 334	12 582	14 916	..	..	7 633	..	..	17 923
1993	2 391	12 143	14 534	..	..	7 085	..	..	16 288
1994	2 444	11 209	13 653	..	..	7 341	..	..	15 024
1995	2 515	11 795	14 310	..	..	7 537	..	..	14 653
1996	2 515	11 169	13 684	..	..	7 343	..	..	14 271
1997	2 715	10 889	13 604	..	..	6 807	..	..	13 745
1998	2 785	10 713	13 498	..	..	6 133	..	..	12 765
1999	2 932	10 371	13 303	..	..	5 972	..	..	12 270
2000	2 934	10 159	13 093	..	..	5 731	..	..	8 768 <sup>11</sup>
2001	2 939	9 957	12 896	..	..	5 544	..	..	9 381
2002	2 977	9 820	12 797	716	4 653	5 369	2 480	7 206	9 686
2003	2 988	9 740	12 728	801	4 715	5 516	2 451	7 148	9 599
2004	3 007	9 722	12 729	834	4 610	5 444	2 628	7 219	9 847 <sup>k</sup>
2005	3 017	9 643	12 660	888	4 518	5 406	2 528	7 190	9 718 <sup>k</sup>
2006	3 026	9 581	12 607	933	4 449	5 382	2 709	7 448	10 157 <sup>k</sup>
2007	3 032	8 151	11 183	1 081	4 589	5 670	3 076	7 267	10 343 <sup>k</sup>
2008	3 033	8 054	11 087	1 125	4 691	5 816	3 249	7 539	10 788
Year	Tracks worked			Staff					
	Crossings			Assigned to permanent way			Assigned to train operations		
	Grade-separated crossings	Level crossings	Total	Female	Male	Total	Female	Male	Total
	number			mean number					

<sup>5</sup> Enbart av SJ trafikerad banlängd. *Only length of lines worked by SJ.*

<sup>6</sup> Uppgifterna har 1970–1989 inkluderat SJ personal för busstrafik. *For the years 1970–1989, the figures included staff employed in bus and coach services.*

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

<sup>8</sup> Av SJ och TGOJ trafikerad banlängd. *Length of lines worked by SJ and TGOJ.*



Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

Vagnpark					Trafikarbete				År
Person-, post-, resgods- och motorvagnar		Godsvagnar			Resande- och godståg	Person- och godsvagnar	Personvagnar		
Vagnar	Sitt- sov- och liggplatser	Vagnar	Härav privat-registrerade	Last-förmåga			Transport-förmåga	Härav utnyttjad	
antal				1000 ton	miljoner tågkilometer	miljoner vagnaxel-kilometer	miljoner platskilometer	%	
20	21	22	23	24	25	26	27	28	1
..	..	..	..	..	..	..	..	..	1856
..	..	..	..	..	..	..	..	..	1860
508	..	4 225	..	30	4	121	..	..	1870
1 462	..	15 122	..	128	13	357	..	..	1880
1 971	..	20 889	..	185	20	567	..	..	1890
2 594	..	33 413	..	356	37	1 134	..	..	1900
3 600	143 780	45 245	..	583	52	1 591	..	..	1910
4 151	186 737	57 242	..	832	54	1 674	6 850	35,0	1920
4 301	190 938	55 140	..	876	73	1 978	9 085	26,8	1930
5 278	205 377	49 057	..	893	92	2 847	12 676	35,9	1940
5 944	251 658	53 861	2 203	944	133	3 773	21 206	31,3	1950
5 044	214 420	58 377	4 353	1 249	126	4 063	18 564	27,7	1960
3 069	143 943	56 242	5 061	1 431	111	4 415	14 959	31,0	1970
2 437	119 092	48 044	2 390	1 384	104	4 160	17 450	40,1	1980
2 479	124 051	40 199	2 013	1 206	110	4 441	19 794	34,9	1985
2 342	118 028	37 864	2 039	1 078	110	4 432	19 298	34,1	1986
2 290	119 230	36 176	2 075	1 095	107	4 311	18 549	34,7	1987
2 254	119 384	32 860	2 158	1 041	106	4 257	18 146	36,8	1988
2 134	118 602	30 626	2 532	991	104	4 123	17 096	38,9	1989 <sup>4</sup>
2 038	112 709	26 501	2 241	923	103	4 060	17 157	38,5	1990
2 046	112 966	25 126	3 608	837	101	4 208	16 871	35,5	1991
1 939	111 889	23 099	5 501	835	99	4 117	16 969	35,1	1992
1 978	113 890	21 817	5 115	798	100	4 079	16 372	39,2	1993
2 018	112 720	21 066	5 069	780	101	4 191	17 227	37,8	1994
1 966	111 495	20 865	5 330	782	105	4 146	17 426	39,2	1995
1 902	108 313	20 302	5 572	773	106	4 060	18 423	37,7	1996
1 899	109 301	19 635	5 967	751	106	4 067	18 300	38,4	1997
1 887	108 817	18 943	5 713	729	107	4 111	17 802	40,5	1998
1 850	107 131	19 757	6 809	777	109	4 131	18 642	41,3	1999
1 789	111 124	18 406	6 405	741	116	..	20 541	40,1	2000
1 888	118 287	17 910	6 215	740	123	..	21 760	40,1	2001
1 935	122 932 <sup>k</sup>	17 674	6 489	734	125	..	22 779	39,0	2002
1 877	121 598 <sup>k</sup>	16 909	6 405	720	127	..	23 225	38,0	2003
1 784	116 047 <sup>k</sup>	16 832	6 271	799	128	..	22 999 <sup>k</sup>	37,6	2004
1 901	123 696 <sup>k</sup>	16 637	6 476	772	128	..	22 448	39,8 <sup>k</sup>	2005
1 952	125 750 <sup>k</sup>	16 407 <sup>k</sup>	6 294 <sup>k</sup>	798 <sup>k</sup>	131	..	23 604	40,7	2006
2 177	134 461 <sup>k</sup>	15 896 <sup>k</sup>	6 361 <sup>k</sup>	816 <sup>k</sup>	136	..	24 957	41,2	2007
2 279	141 696	15 623	6 141	829	141	..	26 476	41,7	2008
Passenger and freight transport stock					Train operations				Year
Coaches, vans, railcars and trailers		Freight transport stock			Passenger and freight trains	Passenger and freight transport stock	Coaches, railcars and trailers		
Stock	Seats and sleeping berths	Wagons	Of which privately-owned	Loading capacity			Carrying capacity	Of which used	
number				1000 tonnes	million train-kilometres	million axle-kilometres	million seat-kilometres	%	

<sup>9</sup> 1991 övergick TGOJ banor (316 km) till statens spårnät. In 1991, the TGOJ lines (316 km) were transferred to the State network.

<sup>11</sup> Från och med 2000, endast personal verksam med trafik och transporter inklusive administrativ personal. As from 2000, only staff involved in operations including administrative staff.

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

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Transportarbete								Drivmedelsanvändning av järnvägstransporter		
	Resande- och godståg	Persontrafik			Godstrafik				El	Bränsle för ångdrift	Diesel
		Regional trafik	Fjärtrafik	Totalt	Express- och styckegods	Kombigods	Vagnslast-gods	Totalt			
miljoner bruttotonkm	miljoner personkm			miljoner tonkm				Gwh	1000 ton	m <sup>3</sup>	
1	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
1856	..	..	..	..	..	..	..	..	-	..	-
1860	..	..	..	..	..	..	..	..	-	..	-
1870	14 314	..	..	101	..	..	..	117	-	..	-
1880	19 182	..	..	250	..	..	..	341	-	..	-
1890	30 023	..	..	383	..	..	..	591	-	..	-
1900	..	..	..	823	..	..	..	1 459	-	..	-
1910	..	..	..	1 576	..	..	..	2 492	-	..	-
1920	14 314	..	..	2 409	..	..	..	3 299	..	948	..
1930	19 182	..	..	2 436	226	..	4 038	4 264	..	801	..
1940	30 023	..	..	4 495	406	..	6 810	7 216	671	675	..
1950	33 929	..	..	6 637	477	..	8 163	8 640	1 197	543	15 574
1960	38 356	..	..	5 150	459	..	10 469	10 928	1 351	80	45 292
1970	47 342	..	..	4 640	366	..	16 945	17 311	1 553	1	42 403
1980	47 269	1 787	5 211	6 998	310	1 480	14 857	16 648	1 609	-	38 798
1985	52 156	1 952	4 959	6 911	470	1 508	16 441	18 419	1 751	-	44 728
1986	52 400	1 871	4 700	6 571	438	1 595	16 519	18 552	1 725	-	42 521
1987	51 590	1 796	4 637	6 433	183	1 854	16 370	18 406	1 715	-	43 056
1988	50 982	1 893	4 776	6 669	13 <sup>12</sup>	2 226	16 448	18 687	1 757	-	41 847
1989 <sup>4</sup>	49 791	1 984	4 663	6 647	7	2 320	16 810	19 137	1 693	-	37 008
1990	48 880	1 978	4 622	6 600	6	2 402	16 694	19 102	1 669	-	38 701
1991	51 106	1 914	4 071	5 985	6	2 446	16 364	18 816	1 652	-	34 283
1992	51 439	2 021	3 942	5 963	6	2 724	16 472	19 202	1 633	-	32 799
1993	50 307	2 098	4 324	6 422	7	2 374	16 197	18 578	1 647	-	31 531
1994	52 211	2 127	4 380	6 507	5	2 779	16 285	19 069	1 733	-	29 820
1995	51 822	2 241	4 591	6 833	6	2 585	16 800	19 391	1 736	-	29 046
1996	50 844	2 339	4 614	6 953	5	2 463	16 378	18 846	1 800	-	26 570
1997	51 313	2 558	4 464	7 022	6	2 466	16 709	19 181	1 722	-	25 767
1998	51 062	2 651	4 560	7 210	5	2 538	16 620	19 163	1 736	-	27 256
1999	51 362	2 812	4 889	7 701	5	2 597	16 488	19 090	1 746	-	29 232
2000	54 940	3 009	5 234	8 243	5 <sup>13</sup>	2 682	17 401	20 088	1 918	-	29 536
2001	55 555	3 191	5 541	8 732	-	2 458	17 089	19 547	1 972	-	28 142
2002	56 104	3 324	5 551	8 874	-	2 781	16 416 <sup>14</sup>	19 197 <sup>14</sup>	1 974	-	27 101
2003	56 970 <sup>k</sup>	3 398	5 436	8 834	-	2 974	17 196	20 170	2 018	-	26 673
2004	58 770	3 446	5 212	8 658	-	3 319	17 537	20 856	2 005	-	26 370
2005	59 692	3 723	5 213	8 936	-	3 748	17 927	21 675	2 039	-	25 319
2006	62 753	3 936	5 680	9 617	-	4 145	18 126	22 271	2 142	-	26 829
2007	65 140	4 233	6 027 <sup>k</sup>	10 261	-	4 670	18 668	23 250 <sup>k</sup>	2 115	-	25 755
2008	66 000	4 631 <sup>k</sup>	6 386 <sup>k</sup>	11 017 <sup>k</sup>	-	5 089	18 027	23 116	2 229	-	26 167
Year	Transport performance								Energy consumption by rail transports		
	Passenger and freight trains	Passenger traffic			Freight traffic				Electric	Steam (coal)	Diesel
		Regional traffic	Long distance traffic	Total	Express parcels and small traffic	Intermodal consignments	Full wagonloads	Total			
million gross tonne-kilometres	million passenger-kilometres			million tonne-kilometres				Gwh	1000 tonnes	m <sup>3</sup>	

<sup>12</sup> 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.*

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

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

**Tabell B1: Järnvägar - infrastruktur, investeringar och energianvändning**  
**Railways - infrastructure, investments and energy consumption**

Arlandabanan	Arlanda line
Inlandsbanan	Inland line
Malmö Limhamns Järnvägs AB bana <sup>1</sup>	Malmö Limhamns Järnvägs AB line <sup>1</sup>
Roslagsbanan	Roslagen line
Saltsjöbanan	Saltsjöbaden line
Statens spåranläggningar	State-owned rail infrastructure

Trafikerade spår (kilometer)		2004	2005	2006	2007	2008	Tracks worked (kilometres)
1	<i>Spårlängd</i> Spårlängd inklusive sidobanor	15 381	15 360	15 318	15 297	15 351	<i>Length of tracks</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd</i> Enkelspår	9 258	9 233	9 217	9 166	9 197	<i>Length of lines</i> Single track
3	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
4	Dubbelspår och flerspår	1 793	1 785	1 804	1 807	1 826	Double track or more
5	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
6	Summa	11 050	11 017	11 020	10 972	11 022	Total
7	- härav enbart med persontrafik	..	..	..	..	..	- of which exclusively passenger traffic
8	- härav enbart med godstrafik	..	..	..	..	..	- of which exclusively freight traffic
9	<i>Elektrifierad banlängd</i> Enkelspår	5 953	5 953	5 946	6 042	6 041	<i>Electrified lines</i> Single track
10	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
11	Dubbelspår och flerspår	1 793	1 785	1 804	1 807	1 826	Double track or more
12	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
13	Summa	7 745	7 737	7 749	7 848	7 866	Total
14	<i>Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem</i> Linje- och fjärrblockering	6 589	6 690	6 735	6 748	6 774	<i>Lines with protection and managementsystem</i> Automatic block system and centralised traffic control system
15	Automatisk tågkontroll (ATC)	7 675	7 775	7 728	7 847	7 840	Automatic Train Control (ATC)
16	ERTMS	-	-	-	-	-	European Rail Traffic Management System
17	<i>Korsningar</i> Antal planskilda korsningar	3 007	3 017	3 026	3 032	3 033	<i>Crossings</i> Number of grade-separated crossings
18	Antal plankorsningar	9 722	9 643	9 581	8 151	8 054	Number of level crossings
19	Summa	12 729	12 660	12 607	11 183	11 087	Total
20	- härav med bommar	2 356	2 365	2 380	2 397	2 379	- of which with barriers
21	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	866	863	867	876	873	- of which with light and/or acoustic signals
22	- härav med enkla skydd	1 536	1 568	1 563	1 571	1 554	- of which with St. Andrew's cross
23	- härav utan skyddsanordningar	4 964	4 848	4 771	3 307	3 248	- of which unprotected

<sup>1</sup> Malmö Limhamns Järnvägs AB bana stängdes under 2005. In 2005, the Malmö Limhamns Järnvägs AB line was closed down.

Investeringar och energianvändning		2004	2005	2006	2007	2008	Investments and energy consumption
24	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringar	8 527 k	10 247 k	9 551 k	11 197 k	12 179	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
25	Reinvesteringar	1 381	1 642	1 760	1 790	2 033	Reinvestments
26	Underhållskostnader	2 885 k	2 912 k	2 962 k	3 213 k	3 666	Maintenance costs
27	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	240	213	218	233	218	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)

**Tabell B2: Järnvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning**  
**Railways - staff strength for infrastructure works and traffic control**

Anställda personer i medeltal		2004	2005	2006	2007	2008	Staff strength (mean numbers)
1	<i>Tillgänglig personal för banarbeten</i> Kvinnor	834	888	933	1 081	1 125	<i>Available staff for infrastructure works</i> Female
2	Män	4 610	4 518	4 449	4 589	4 691	Male
3	Summa	5 444	5 406	5 382	5 670	5 816	Total
4	<i>Tillgänglig personal för trafikledning</i> Kvinnor	345	343	354	313	342	<i>Available staff for traffic control</i> Female
5	Män	838	838	899	804	647	Male
6	Summa	1 183	1 181	1 253	1 117	989	Total
7	<i>Totalt antal anställda</i> Kvinnor	1 179	1 231	1 287	1 394	1 467	<i>Total number of staff employed</i> Female
8	Män	5 448	5 356	5 348	5 393	5 338	Male
9	Totalt	6 627	6 587	6 635	6 787	6 805	Grand total

**Tabell B3: Spårvägar - infrastruktur, investeringar och energianvändning**  
**Trams - infrastructure, investments and energy consumption**

Stockholms spårvägar  
 - Djurgårdslinjen  
 - Lidingöbanan  
 - Nockebybanan  
 - Tvärbanan  
 Göteborgs spårvägar  
 Norrköpings spårvägar

Stockholm tram system  
 - Djurgården line  
 - Lidingö line  
 - Nockeby line  
 - Tvärbanan line  
 Gothenburg tram system  
 Norrköping tram system

Trafikerade spår (kilometer)		2004	2005	2006	2007	2008	Tracks worked (kilometres)
1	<i>Spårlängd</i> Spårlängd inklusive sidobanor	251	251	251	251	252	<i>Length of tracks</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd</i> Enkelspår	6	6	6	6	7	<i>Length of lines</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	120	120	120	120	120	Double track or more
4	Summa	126	126	126	126	127	Total
5	<i>Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem</i> Linje- och fjärrblockering	21	21	21	21	21	<i>Lines with protection and managementsystem</i> Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	9	9	9	21	21	Automatic Train Control (ATC)

Investeringar och energianvändning		2004	2005	2006	2007	2008	Investments and energy consumption
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringar	32 k	32 k	69 k	35 k	97	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
8	Reinvesteringar	96	100	66	87	140	Reinvestments
9	Underhållskostnader	126 k	174 k	173 k	220 k	242	Maintenance costs
10	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	2	2	3	2	2	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)

**Tabell B4: Spårvägar - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning**  
**Trams - staff strength for infrastructure works and traffic control**

Anställda personer i medeltal		2004	2005	2006	2007	2008	Staff strength (mean numbers)
1	<i>Tillgänglig personal för banarbeten</i> Kvinnor	3	3	4	4	4	<i>Available staff for infrastructure works</i> Female
2	Män	19	19	18	18	18	Male
3	Summa	22	22	22	22	22	Total
4	<i>Tillgänglig personal för trafikledning</i> Kvinnor	12	12	12	12	10	<i>Available staff for traffic control</i> Female
5	Män	37	37	35	33	32	Male
6	Summa	49	49	47	45 k	42	Total
7	<i>Totalt antal anställda</i> Kvinnor	15	15	16	16	14	<i>Total number of staff employed</i> Female
8	Män	56	56	53	51	50	Male
9	Totalt	71	71	69	67	64	Grand total

**Tabell B5: Tunnelbanan - infrastruktur, investeringar och energianvändning**  
**Metro - infrastructure, investments and energy consumption**

Stockholms tunnelbana

Stockholm Metro

Trafikerade spår (kilometer)		2004	2005	2006	2007	2008	Tracks worked (kilometres)
1	<i>Spårlängd</i> Spårlängd inklusive sidobanor	276	276	276	276	276	<i>Length of tracks</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd</i> Enkelspår	–	–	–	–	–	<i>Length of lines</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	109	109	109	109	109	Double track or more
4	Summa	109	109	109	109	109	Total
5	<i>Banlängd med säkerhets- och trafikstyrningssystem</i> Linje- och fjärrblockering	109	109	109	109	109	<i>Lines with protection and managementsystem</i> Automatic block system and centralised traffic control system
6	Automatisk tågkontroll (ATC)	109	109	109	109	109	Automatic Train Control (ATC)

Investeringar och energianvändning		2004	2005	2006	2007	2008	Investments and energy consumption
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Investeringar	270 k	157 k	208 k	157 k	168	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Investments
8	Reinvesteringar	600	350	462	497	716	Reinvestments
9	Underhållskostnader	611 k	694 k	800 k	835 k	843	Maintenance costs
10	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	22	21	22	20	20	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)

**Tabell B6: Tunnelbana - personal för infrastrukturarbeten och trafikledning**  
**Metro - staff strength for infrastructure works and traffic control**

Anställda personer i medeltal		2004	2005	2006	2007	2008	Staff strength (mean numbers)
1	<i>Tillgänglig personal för banarbeten</i> Kvinnor	7	7	7	7	7	<i>Available staff for infrastructure works</i> Female
2	Män	68	68	68	68	68	Male
3	Summa	75	75	75	75	75	Total
4	<i>Tillgänglig personal för trafikledning</i> Kvinnor	12	12	12	12	12	<i>Available staff for traffic control</i> Female
5	Män	48	48	48	48	48	Male
6	Summa	60	60	60	60	60	Total
7	<i>Totalt antal anställda</i> Kvinnor	19	19	19	19	19	<i>Total number of staff employed</i> Female
8	Män	116	116	116	116	116	Male
9	Totalt	135	135	135	135	135	Grand total

Tabell C1: Dragfordon - Järnvägar / Tractive stock - Railways

Antal dragfordon		2004	2005	2006	2007	2008	Number of tractive units and railcars
	<b>Totalt</b>						<b>Total</b>
1	Totalt dragfordon	1 298	1 443	1 526 k	1 750	1 861	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	753	875	947 k	1 174	1 268	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	545	568	579	576	593	- of which for freight traffic
	<b>Lok och lokomotorer</b>						<b>Locomotives and Light rail motor tractors</b>
4	Ellok	415	414	425	424	433	Electric locomotives
5	Diesellok	196	207	214	213	222	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric light rail motor tractors
7	Diesellokomotorer	67	66	64	56	56	Diesel light rail motor tractors
8	Summa	678	687	703	693	711	Total
	<b>- härav för persontrafik</b>						<b>- of which for passenger traffic</b>
9	Ellok	132	116	121	116	117	Electric locomotives
10	Diesellok	-	2	2	-	-	Diesel locomotives
11	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric light rail motor tractors
12	Diesellokomotorer	1	1	1	1	1	Diesel light rail motor tractors
13	Summa	133	119	124	117	118	Total
	<b>- härav för godstrafik</b>						<b>- of which for freight traffic</b>
14	Ellok	283	298	304	308	316	Electric locomotives
15	Diesellok	196	205	212	213	222	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric light rail motor tractors
17	Diesellokomotorer	66	65	63	55	55	Diesel light rail motor tractors
18	Summa	545	568	579	576	593	Total
	<b>Motorvagnar</b>						<b>Railcars</b>
	<i>Antal eldrivna motorvagnar</i>						<i>Electric powered railcars</i>
19	Motorvagnssätt	435	474	495 k	502	517	Railcar trainsets
20	- härav med snabbtågskapacitet	84	118	129	126	125	- of which with high-speed capacity
21	Motorvagnar	-	-	-	-	-	Railcars
	<i>Antal eldrivna dragfordon</i>						<i>Electric powered tractive units</i>
22	I motorvagnssätt	535	674	735 k	976	1 084	In railcar trainsets
23	- härav med snabbtågskapacitet	125	212	241	236	234	- of which with high-speed capacity
24	I motorvagnar	-	-	-	-	-	In railcars
	<i>Antal dieseldrivna motorvagnar</i>						<i>Diesel powered railcars</i>
25	Motorvagnssätt	17	20	25	23	18	Railcar trainsets
26	Motorvagnar	46	42	38	35	31	Railcars
	<i>Antal dieseldrivna dragfordon</i>						<i>Diesel powered tractive units</i>
27	I motorvagnssätt	39	40	50	46	35	In railcar trainsets
28	I motorvagnar	46	42	38	35	31	In railcars
29	Summa motorvagnar och motorvagnssätt	498	536	558 k	560	566	Total railcars and railcar trainsets
30	Summa dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt	620	756	823 k	1 057	1 150	Total tractive units in railcars and railcar trainsets

Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar / Tractive stock - Trams

Antal dragfordon		2004	2005	2006	2007	2008	Number of tractive units
1	Antal eldrivna dragfordon	361	367	407 k	439 k	472	Electric powered tractive units

Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana / Tractive stock - Metro

Antal dragfordon		2004	2005	2006	2007	2008	Number of tractive units
1	Antal eldrivna dragfordon	535	535	535	535	515	Electric powered tractive units

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - godstrafik		2004	2005	2006	2007	2008	Transport stock - freight traffic
<b>Totalt godsvagnar</b>							<b>Total wagons</b>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
1	Slutna vagnar	4 154	4 468	4 469 k	4 165 k	3 401	Covered wagons
2	Lådvagnar	417	429	428	416 k	408	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	10 363	9 659	9 390	9 378 k	9 915	Flat wagons
4	Postvagnar	109	108	108	108	134	Mail wagons
5	Övriga vagnar	1 789	1 973	2 012 k	1 829 k	1 765	Other wagons
6	Totalt	16 832	16 637	16 407	15 896	15 623	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
7	Slutna vagnar	164 666	193 993	190 986 k	192 590 k	150 428	Covered wagons
8	Lådvagnar	16 758	17 098	17 032	16 672 k	16 440	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	504 327	439 655	465 628	479 559 k	528 361	Flat wagons
10	Postvagnar	1 990	2 056	2 056	2 056	2 736	Mail wagons
11	Övriga vagnar	111 375	119 393	122 290 k	124 731 k	131 510	Other wagons
12	Totalt	799 116	772 195	797 992	815 608	829 475	Total
<b>- härav vagnar ägda av tågoperatörer</b>							<b>- of which wagons owned by railway undertakings</b>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
13	Slutna vagnar	2 737	3 029	3 061 k	2 485 k	2 072	Covered wagons
14	Lådvagnar	381	378	378	381 k	373	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	6 315	5 547	5 438	5 421 k	5 735	Flat wagons
16	Postvagnar	109	108	108	108	134	Mail wagons
17	Övriga vagnar	1 019	1 099	1 128	1 140	1 168	Other wagons
18	Totalt	10 561	10 161	10 113 k	9 535 k	9 482	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
19	Slutna vagnar	92 643	120 503	118 357 k	98 950 k	77 394	Covered wagons
20	Lådvagnar	14 879	14 440	14 440	14 879 k	14 647	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	283 085	258 052	251 465	256 775 k	298 009	Flat wagons
22	Postvagnar	1 990	2 056	2 056	2 056	2 736	Mail wagons
23	Övriga vagnar	81 632	88 035	90 358	94 509	103 337	Other wagons
24	Totalt	474 229	483 086	476 676	467 169	496 123	Total
<b>- härav privatägda vagnar</b>							<b>- of which privately owned wagons</b>
<i>Antal vagnar</i>							<i>Number of wagons</i>
25	Slutna vagnar	1 417	1 439	1 408	1 680 k	1 329	Covered wagons
26	Lådvagnar	36	51	50	35	35	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	4 048	4 112	3 952	3 957 k	4 180	Flat wagons
28	Övriga vagnar	770	874	884 k	689 k	597	Other wagons
29	Totalt	6 271	6 476	6 294	6 361	6 141	Total
<i>Lastförmåga i ton</i>							<i>Load capacity in tonnes</i>
30	Slutna vagnar	72 023	73 490	72 629	93 640 k	73 034	Covered wagons
31	Lådvagnar	1 879	2 658	2 592	1 793	1 793	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	221 242	181 603	214 163	222 784 k	230 352	Flat wagons
33	Övriga vagnar	29 743	31 358	31 932 k	30 222 k	28 173	Other wagons
34	Totalt	324 887	289 109	321 316	348 439	333 352	Total

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - persontrafik		2004	2005	2006	2007	2008	Transport stock - passenger traffic
	<b>Antal fordon</b>						<b>Number of vehicles</b>
	<i>Lokdragna vagnar</i>						<i>Hauled by locomotives</i>
35	Sittvagnar	374	362	339	336	335	Coaches
36	Liggvagnar	81	86	86	79	88	Couchette coaches
37	Sovvagnar	75	77	77	77	81	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	24	30	30	29	27	Dining cars
39	Resgodsvagnar	2	2	2	2	2	Vans for luggage
40	Postvagnar	-	-	-	-	-	Mail vans
41	Specialvagnar	24	17	20	19	19	Special coaches
42	Summa	580	574	554	542	552	Total
	<i>I motorvagnar och motorvagnssätt</i>						<i>In railcars and railcar trainsets</i>
43	Antal vagnar med sittplatser	1 204	1 327	1 398 k	1 635	1 727	Number of vehicles with seats
44	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	328	415	444	479	491	- of which in vehicles with high-speed capacity
45	Totalt antal fordon	1 784	1 901	1 952	2 177	2 279	Total of vehicles
	<b>Antal sitt- och sovplatser</b>						<b>Number of seats and sleeping berths</b>
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
46	Sittvagnar	22 908	22 200	21 082	21 016	20 834	Coaches
47	Motorvagnar och motorvagnssätt	86 980 k	95 009 k	98 181 k	107 282 k	114 111	Railcars and railcar trainsets
48	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	19 318	24 940	26 585	27 005	27 968	- of which in vehicles with high-speed capacity
49	Summa	109 888	117 209	119 263	128 298	134 945	Total
	<i>Sovplatser</i>						<i>Sleeping berths</i>
50	Sovvagnar	2 133	2 185	2 185	2 185	2 341	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 026	4 302	4 302	3 978	4 410	Couchette coaches
52	Summa	6 159	6 487	6 487	6 163	6 751	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	116 047	123 696	125 750	134 461	141 696	Total of seats and sleeping berths

Tabell C5: Transportfordon - Spårvägar / Transport stock - Trams

Transportfordon - persontrafik		2004	2005	2006	2007	2008	Transport stock - passenger traffic
1	Antal fordon	458	468	518 k	567 k	613	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	15 927	16 729	16 750	17 565	18 752	Number of seats
3	Antal ståplatser	26 301	26 835	27 246	29 048	30 962	Number of standing places

Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana / Transport stock - Metro

Transportfordon - persontrafik		2004	2005	2006	2007	2008	Transport stock - passenger traffic
1	Antal fordon	1 077	1 077	1 077	1 077	1 057	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	46 814	46 814	46 814	46 814	45 854	Number of seats
3	Antal ståplatser	106 635	106 635	106 635	106 635	104 435	Number of standing places



Tabell D1: Trafik, anställda och energianvändning / Traffic, staff and energy consumption

## Trafik / Traffic

## Järnvägar / Railways

Tågkilometer (tusental)		2004	2005	2006	2007	2008	Train kilometres (thousands)
1	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
1	Med eldrift	78 552	77 532	80 030	84 266	88 112	Electric powered
2	Med dieseldrift	7 254	6 286	5 966	6 175	5 694	Diesel powered
3	Summa	85 806	83 818	85 996	90 442	93 806	Total
4	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
4	Med eldrift	38 501	40 130	41 825	41 928	43 678	Electric powered
5	Med dieseldrift	3 395	3 735	3 631	3 535	3 940	Diesel powered
6	Summa	41 896	43 865	45 456	45 463	47 618	Total
7	Summa eldrift	117 053	117 662	121 855	126 194	131 791	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	10 649	10 021	9 596	9 710	9 633	Total diesel powered
9	Totalt	127 702	127 683	131 451	135 904	141 424	Grand total

Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)		2004	2005	2006	2007	2008	Gross hauled tonne-kilometres (millions)
10	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
10	Med eldrift	16 346	16 009	17 240	18 549	19 675	Electric powered
11	Med dieseldrift	609	513	476	472	431	Diesel powered
12	Summa	16 955	16 521	17 717	19 021	20 106	Total
13	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
13	Med eldrift	39 726	40 875	42 697	44 013	43 685	Electric powered
14	Med dieseldrift	2 088	2 295	2 339	2 105	2 209	Diesel powered
15	Summa	41 814	43 170	45 036	46 119	45 894	Total
16	Summa eldrift	56 073	56 884	59 937	62 563	63 361	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 697	2 808	2 815	2 577	2 639	Total diesel powered
18	Totalt	58 770	59 692	62 753	65 140	66 000	Grand total

Platskilometer (miljoner)		2004	2005	2006	2007	2008	Seat-kilometres (millions)
19	Med eldrift	22 115	21 751	22 976	24 303	25 882	Electric powered
20	Med dieseldrift	883	697	628	654	594	Diesel powered
21	Totalt	22 999	22 448	23 604	24 957	26 476	Total

## Spårvägar / Trams

(miljoner)		2004	2005	2006	2007	2008	(millions)
22	Tågkilometer (tusental)	13 296	13 397	14 004	14 453	15 139	Train-kilometres (thousands)
23	Bruttotonkilometer av vagnar	443	446	448	508	518	Gross hauled tonne-kilometres
24	Platskilometer	2 694	2 717	2 879	2 998	3 124	Seat- and standing place kilometres
25	- härav sittplatskilometer	1 040	1 048	1 112	1 162	1 215	- of which seat-kilometres
26	- härav ståplatskilometer	1 654	1 669	1 767	1 836	1 909	- of which standing place kilometres

## Tunnelbana / Metro

(miljoner)		2004	2005	2006	2007	2008	(millions)
27	Tågkilometer (tusental)	12 263	12 381	12 757	12 541	12 300	Train-kilometres (thousands)
28	Bruttotonkilometer av vagnar	2 167	2 210	2 305	2 316	2 593	Gross hauled tonne-kilometres
29	Platskilometer	13 199	13 462	14 119	13 658	14 100	Seat- and standing place kilometres
30	- härav sittplatskilometer	4 305	4 391	4 579	4 367	4 289	- of which seat-kilometres
31	- härav ståplatskilometer	8 894	9 072	9 540	9 291	9 811	- of which standing place kilometres

**Antal anställa / Staff employed****Järnvägar / Railways**

Anställda personer i medeltal		2004	2005	2006	2007	2008	Staff employed (mean numbers)
<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>							<i>Available staff for passenger traffic</i>
32	Kvinnor	2 015 k	1 988 k	2 151 k	2 548 k	2 577	Female
33	Män	3 791 k	3 736 k	3 965 k	3 818 k	4 149	Male
34	Summa	5 806	5 724	6 116	6 366	6 726	Total
<i>Tillgänglig personal för godstrafik</i>							<i>Available staff for freight traffic</i>
35	Kvinnor	268	197	204	215	330	Female
36	Män	2 590	2 616	2 584	2 645	2 743	Male
37	Summa	2 858	2 813	2 788	2 860	3 073	Total
<i>Totalt antal anställda</i>							<i>Total number of staff employed</i>
38	Kvinnor	2 283	2 185	2 355	2 763	2 907	Female
39	Män	6 381	6 352	6 549	6 463	6 892	Male
40	Totalt	8 664	8 537	8 904	9 226	9 799	Grand total

**Spårvägar / Trams**

Anställda personer i medeltal		2004	2005	2006	2007	2008	Staff employed (mean numbers)
<i>Tillgänglig personal för persontrafik<sup>1</sup></i>							<i>Available staff for passenger traffic</i>
41	Kvinnor	257	294	285	272	289	Female
42	Män	830	880	878	840	894	Male
43	Summa	1 087	1 174	1 163	1 112	1 183	Total

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

**Tunnelbana / Metro**

Anställda personer i medeltal		2004	2005	2006	2007	2008	Staff employed (mean numbers)
<i>Tillgänglig personal för persontrafik</i>							<i>Available staff for passenger traffic</i>
44	Kvinnor	730	730	730	715	709	Female
45	Män	1 772	1 772	1 772	1 702	1 707	Male
46	Summa	2 502	2 502	2 502	2 417	2 416	Total

**Energianvändning / Energy consumption****Järnvägar / Railways**

Energianvändning		2004	2005	2006	2007	2008	Energy consumption
47	El för persontrafik i Gwh	1 087	1 072	1 116	1 087	1 087	Electricity for passenger traffic in Gwh
48	El för godstrafik i Gwh	917	967	1 026	1 028	1 142	Electricity for freight traffic in Gwh
49	Totalt för trafik	2 005	2 039	2 142	2 115	2 229	Total for traffic
50	Diesel för persontrafik i m <sup>3</sup>	6 632	6 190	6 115	6 172 k	5 605	Diesel for passenger traffic in m <sup>3</sup>
51	Diesel för godstrafik i m <sup>3</sup>	19 738	19 128	20 714	19 583 k	20 562	Diesel for freight traffic in m <sup>3</sup>
52	Totalt för trafik	26 370	25 319	26 829	25 755	26 167	Total for traffic

**Spårvägar / Trams**

Energianvändning		2004	2005	2006	2007	2008	Energy consumption
53	El för persontrafik i Gwh	55	57	60	60	63	Electricity for passenger traffic in Gwh

**Tunnelbana / Metro**

Energianvändning		2004	2005	2006	2007	2008	Energy consumption
54	El för persontrafik i Gwh	205	191	201	198	199	Electricity for passenger traffic in Gwh

**Tabell D2: Godstransporter på järnväg / Goods transport by railway**
**Transporterad godsmängd / Tonnes carried**

Transporterad godsmängd (tusen ton)		2004	2005	2006	2007	2008	Tonnes carried (in thousands)
<i>Inland</i>							<i>Domestic consignments</i>
1	Vagnslastgods	19 526	20 918 <sup>2</sup>	22 002	23 117 k	23 525	Wagonloads
2	Malm på malmbanan	12 079	12 345	12 730	13 683	13 946	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	4 949	5 477	5 843	6 047	5 998	Intermodal consignments
4	Summa inland	36 553	38 740	40 575	42 847	43 468	Total
<i>Utland</i>							<i>Cross-border consignments</i>
5	Vagnslastgods	7 180	7 115	6 788	6 791	6 681	Wagonloads
6	Malm på malmbanan	15 163	15 949	15 925	16 241	14 299	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	1 261	1 395	1 657	1 930	2 263	Intermodal consignments
8	Summa utland	23 604	24 458	24 369	24 962	23 244	Total
<i>Inland och utland</i>							<i>All consignments</i>
9	Vagnslastgods	26 706	28 033	28 790	29 908 k	30 207	Wagonloads
10	Malm på malmbanan	27 241	28 293	28 655	29 924	28 245	Ore on the Ore Railway
11	Kombigods	6 210	6 871	7 500	7 976	8 261	Intermodal consignments
12	Totalt	60 157	63 198 <sup>2</sup>	64 944	67 809	66 712	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	13 465	15 318 <sup>2</sup>	17 702	16 414 k	16 621	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

**Transportarbete / Transport performance**

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		2004	2005	2006	2007	2008	Transport performance (million tonne-kilometres)
<i>Inland</i>							<i>Domestic consignments</i>
14	Vagnslastgods	8 366	8 923 <sup>2</sup>	9 339	9 824 k	9 772	Wagonloads
15	Malm på malmbanan	2 050	2 048	2 164	2 238	2 332	Ore on the Ore Railway
16	Kombigods	2 774	3 153	3 391	3 619	3 871	Intermodal consignments
17	Summa inland	13 190	14 125	14 894	15 681	15 975	Total
<i>Utland</i>							<i>Cross-border consignments</i>
18	Vagnslastgods	4 860	4 604	4 269	4 154	3 892	Wagonloads
19	Malm på malmbanan	2 261	2 352	2 354	2 364	2 031	Ore on the Ore Railway
20	Kombigods	546	594	754	1 051	1 218	Intermodal consignments
21	Summa utland	7 666	7 550	7 377	7 569	7 141	Total
<i>Inland och utland</i>							<i>All consignments</i>
22	Vagnslastgods	13 226	13 527	13 608	13 978 k	13 663	Wagonloads
23	Malm på malmbanan	4 311	4 400	4 519	4 602	4 363	Ore on the Ore Railway
24	Kombigods	3 319	3 748	4 145	4 670	5 089	Intermodal consignments
25	Totalt	20 856	21 675 <sup>2</sup>	22 271	23 250	23 116	Grand total
26	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	6 064	6 927 <sup>2</sup>	7 636	7 260 k	7 280	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

<sup>2</sup>Första kvartalet 2005 stormfälldes ansemliga mängder skog i södra Sverige vilket märkbart ökade rundvirkestransporterna.

*In 2005 the first quarter, southern Sweden was hit by a gale that fell a considerable number of trees resulting in a noticeable increase in transport of round timber.*

**D3: Varugruppsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007 /  
Goods transported according to NST 2007 freight category**

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

Rad	Huvudgrupp Division	2004	2005	2006	2007	2008
1	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	..	..	..	..	7 711
2	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	..	..	..	..	245
3	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	..	..	..	..	28 504
4	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	..	..	..	..	401
5	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	..	..	..	..	1
6	Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	..	..	..	..	7 184
7	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	..	..	..	..	1 524
8	Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	..	..	..	..	816
9	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	..	..	..	..	568
10	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	..	..	..	..	5 944
11	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	..	..	..	..	90
12	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	..	..	..	..	771
13	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	..	..	..	..	103
14	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	..	..	..	..	2 772
15	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	..	..	..	248
16	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	..	..	..	..	1 059
17	Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	..	..	..	..	-
18	Styckegods och samlastat gods / <i>Grouped goods</i>	..	..	..	..	2
19	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	..	..	..	..	8 770
20	Varor som inte ingår i grupp 1-19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	..	..	..	..	-
21	Totalt / <i>Total</i>	..	..	..	..	66 712
	<b>Särredovisning av vissa varuslag</b>					
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	5 269	7 854 <sup>2</sup>	7 468	7 580 k	7 376
23	Sågade och hyvlade trävaror <sup>1</sup> / <i>Manufactured products of wood</i> <sup>1</sup>	419	378	321	394 k	359
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	399	387	337	373	300
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	154	161	176	188	206
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	4 837	4 992	5 616	5 601	5 218

<sup>1</sup> Inklusive slipers. Tidigare år har slipers exkluderats då dessa transporter till största delen utfördes som tjänstetransporter av SJ. Idag utgör slipers en icke oväsentlig andel av det kommersiella godset.  
*Including sleepers. Earlier, sleepers have been excluded since most transport was performed as works transport by SJ. Today, consignments of sleepers' represent a significant proportion of commercial goods.*

<sup>2</sup> Första kvartalet 2005 stormfällades ansenliga mängder skog i södra Sverige vilket märkbart ökade rundvirkestransporterna resten av året.  
*In 2005 the first quarter, southern Sweden was hit by a gale that fell a considerable number of trees resulting in a noticeable increase in transport of round timber the rest of the year.*

**D3: Varugruppsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007 /  
Goods transported according to NST 2007 freight category**

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

Rad	Huvudgrupp Division	2004	2005	2006	2007	2008
1	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske <i>Products of agriculture, forestry, and fishing products</i>	..	..	..	..	2 028
2	Kol, råolja och naturgas / <i>Coal, crude petroleum, and natural gas</i>	..	..	..	..	75
3	Malm och andra produkter från utvinning <i>Ore and other extracting products</i>	..	..	..	..	4 483
4	Livsmedel, drycker och tobak / <i>Food products, beverages, and tobacco</i>	..	..	..	..	249
5	Textil och beklädnadsvaror, läder och lädervaror <i>Textiles and textile products, leather and leather products</i>	..	..	..	..	1
6	Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror <i>Wood and products of wood and cork, pulp, paper, and paper products</i>	..	..	..	..	3 660
7	Stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter <i>Coke and refined petroleum products</i>	..	..	..	..	405
8	Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror <i>Chemicals, chemical products, man-made fibers, rubber, and plastic products</i>	..	..	..	..	415
9	Andra icke-metalliska mineraliska produkter <i>Other non-metallic mineral products</i>	..	..	..	..	238
10	Metallvaror exklusive maskiner och utrustning <i>Basic metals, fabricated metal products, except machinery and equipment</i>	..	..	..	..	4 016
11	Maskiner och utrustning / <i>Machinery and equipment</i>	..	..	..	..	50
12	Transportutrustning / <i>Transport equipment</i>	..	..	..	..	393
13	Möbler och andra tillverkade varor / <i>Furniture and other manufactured goods</i>	..	..	..	..	61
14	Returmaterial och återvinning / <i>Secondary materials and recycling</i>	..	..	..	..	1 091
15	Post och paket / <i>Mail, parcels</i>	..	..	..	..	124
16	Utrustning för transport av gods <i>Equipment utilized in the transport of goods</i>	..	..	..	..	499
17	Flyttgods, fordon för reparation / <i>Goods moved in the course of office or household removals, motor vehicles being moved for repair</i>	..	..	..	..	-
18	Styckegods och samlastat gods / <i>Grouped goods</i>	..	..	..	..	1
19	Oidentifierbart gods / <i>Unidentifiable goods</i>	..	..	..	..	5 327
20	Varor som inte ingår i grupp 1-19 / <i>Other goods not elsewhere classified</i>	..	..	..	..	-
21	Totalt / <i>Total</i>	..	..	..	..	23 116
	<b>Särredovisning av vissa varuslag</b>					
22	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 169	2 290 <sup>2</sup>	2 038	1 978 k	1 937
23	Sågade och hyvlade trävaror <sup>1</sup> / <i>Manufactured products of wood</i> <sup>1</sup>	373	306	201	261 k	205
24	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	78	76	69	83	74
25	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	38	41	44	47	49
26	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 703	2 688	2 716	2 810	2 810

<sup>1</sup> Inklusive slipers. Tidigare år har slipers exkluderats då dessa transporter till största delen utfördes som tjänstetransporter av SJ. Idag utgör slipers en icke oväsentlig andel av det kommersiella godset.  
*Including sleepers. Earlier, sleepers have been excluded since most transport was performed as works transport by SJ. Today, consignments of sleepers' represent a significant proportion of commercial goods.*

<sup>2</sup> Första kvartalet 2005 stormfällades ansenliga mängder skog i södra Sverige vilket märkbart ökade rundvirkestransporterna resten av året.  
*In 2005 the first quarter, southern Sweden was hit by a gale that fell a considerable number of trees resulting in a noticeable increase in transport of round timber the rest of the year.*

## D4: Farligt gods / Dangerous goods

Rad	Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (thousand tonnes)	2004	2005	2006	2007	2008
1	1. Sprängämnen <i>Explosives</i>	1	1	1	1	0
2	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	955	887	822	874	767
3	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	522	552	681	1 118 k	1 155
4	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	11	29	18	15	8
5	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	132	104	66	53	46
6	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	146	145	150	133	124
7	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	336	326	356	365	361
8	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	18	21	17	19	6
9	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	50	48	41	45	39
10	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-
11	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	1	0	1	1	0
12	8. Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	252	269	277	287	224
13	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	11	6	4	14	13
14	Totalt / Total	2 435	2 389	2 433	2 925	2 743
Rad	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)	2004	2005	2006	2007	2008
15	1. Sprängämnen <i>Explosives</i>	0	0	0	0	0
16	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	328	321	320	361	336
17	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	184	197	215	278 k	280
18	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	9	15	10	10	6
19	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	44	38	28	25	34
20	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	101	95	95	78	75
21	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	179	162	183	175	148
22	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	19	22	15	21	3
23	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	36	39	31	34	30
24	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-
25	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	0	0	0	0	0
26	8. Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	137	141	139	133	103
27	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	15	8	5	13	10
28	Totalt / Total	1 053	1 037	1 043	1 129	1 024

**Tabell D5: Persontransporter / Passenger transport**
**Järnvägar / Railways**

Resor (miljoner)		2004	2005	2006	2007	2008	Journeys (millions)
1	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	38	38	41	42	43	In railway undertakings own-flag trains
2	- härav med statligt stöd	6	6	6	6	6	- of which with state aid
3	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	10	10	10	10	8	- of which with tickets issued by county transport principals
4	I Länstrafikhuvudmannatåg	109	112	118	127	135	In county transport principal trains
5	- härav med statligt stöd	4	4	4	5	5	- of which with state aid
6	Totalt	147	150	159	169	179	Total
7	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	7	7	7	8	8	- of which on long distance high-speed trains
8	- härav i internationell trafik	7	8	9	10	11	- of which in international traffic
9	- härav i regional trafik	128	132	139	148	156	- of which in regional traffic

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2004	2005	2006	2007	2008	Transport performance (million passenger-kilometres)
10	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	6 203	6 299	6 799	7 149 k	7 584	In railway undertakings own-flag trains
11	- härav med statligt stöd	1 004	895	943	1 002	898	- of which with state aid
12	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	425	460	502	488	431	- of which with tickets issued by county transport principals
13	I Länstrafikhuvudmannatåg	2 455	2 637	2 818	3 111	3 433	In county transport principal trains
14	- härav med statligt stöd	294	361	337	374	485	- of which with state aid
15	Totalt	8 658	8 936	9 617	10 261	11 017	Total
16	- härav med snabbtåg i fjärrtrafik	2 411	2 319	2 481	2 740	2 967	- of which on long distance high-speed trains
17	- härav i internationell trafik	645	598	580	494 k	555	- of which in international traffic
18	- härav i regional trafik	3 446	3 723	3 936	4 233	4 631	- of which in regional traffic

**Spårvägar / Trams**

Resor (miljoner)		2004	2005	2006	2007	2008	Journeys (millions)
19	Med Länstrafikhuvudman	108	111	114	122	123	With county transport principals

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2004	2005	2006	2007	2008	Transport performance (million passenger-kilometres)
20	Med Länstrafikhuvudman	462	473	482	514	524	With county transport principals

**Tunnelbana / Metro**

Resor (miljoner)		2004	2005	2006	2007	2008	Journeys (millions)
21	Med Länstrafikhuvudman	278	276	297	303	306	With county transport principals

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2004	2005	2006	2007	2008	Transport performance (million passenger-kilometres)
22	Med Länstrafikhuvudman	1 556	1 541	1 657	1 690	1 715	With county transport principals





## 8 Metod och kvalitet

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

SIKA är statistikansvarig myndighet. Banverket biträder SIKA vid insamling, kvalitetsgranskning och sammanställning av uppgifter från bland annat alla operatörer och alla infrastrukturförvaltare. Datakvalitén i denna totalundersökning beror mycket på de cirka 40 uppgiftslämnarnas möjlighet att besvara enkätfrågorna.

### 8.1 Statistikens innehåll

#### Statistiska målstorheter

I denna rapport presenteras helårsvärden i femårsserier till och med 2008 samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856. Uppgifter om infrastruktur, fordon med mera avser förhållandena den 31 december. Uppgifter om trafik, transporter, energiförbrukning med mera avser årssummor. Uppgifter om personal avser medeltal under året.

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

#### Objekt och population

Den totala undersökningspopulationen utgörs av infrastrukturförvaltare, läns- trafikhuvudmän och operatörer (trafikutövare), verksamma inom järnväg, spårväg eller tunnelbana i Sverige. Även företag som bara till viss del utför verksamhet för sektorn, men där denna verksamhet utgör en märkbar andel av helheten, tillhör populationen.

#### Variabler

Infrastruktur

- banlängd
- banstandard
- korsningar
- energianvändning

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare

- anställda för trafik och transporter
- anställda för infrastrukturförvaltning och trafikledning

Rullande materiel

- fordon
- kapacitet
- ägandeförhållanden

Trafik och transporter

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

### **Redovisningsgrupper**

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper där det är tillämpligt: järnvägar, spårvägar och tunnelbana. Samtliga uppgifter redovisas så att enskilda företag och deras ekonomiska förhållanden inte kan identifieras. Det är anledningen till att statistiken är aggregerad, alltså inte uppdelad på till exempel län eller järnvägssträckor.

### **Referenstider**

Statistiken omfattar verksamheten under ett kalenderår samt bestånd vid årsskifte.

## **8.2 Statistikens tillförlitlighet**

### **Tillförlitlighet totalt**

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

### **Osäkerhetskällor**

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

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

## Urval

Totalundersökning som samlas in med svarsplikt enligt SIKAFS 2008:2. Risken för undertäckning är liten, då företagen bedriver tillståndspliktig verksamhet.

## Uppgiftsinsamling/mätning

Uppgiftsinsamling sker via elektroniska frågeformulär som sänds med e-post till namngivna kontaktpersoner hos samtliga identifierade objekt (främst infrastrukturförvaltare, länstrafikhuvudmän och operatörer). Stort arbete läggs ned på att stödja uppgiftslämnare som har frågor om insamlingen.

## Svarsbortfall

Påminnelser görs med e-post och senare per telefon. Till slut brukar de allra flesta uppgifter komma in. Bortfall förekommer endast vid insamlande av uppgifter från trafikutövarna. Bortfallet avser enskilda variabler och effekten för den samlade bilden av järnvägstrafiken är försumbar.

## Bearbetning

Insamlade uppgifter genomgår sedvanlig granskning och i vissa fall rättning. Material rörande trafik och transporter har genomgått omfattande bearbetningar för att brygga över luckor i grundmaterialet och skapa jämförbara tidsserier. Grunddata till detta arbete har hämtats från trafikutövarna.

## 8.3 Statistikens aktualitet

### Frekvens

Statistiken utkommer årligen och samlas huvudsak även in årligen. De viktigaste uppgifterna om person- och godstransporter med järnväg samlas in löpande per kvartal. Dessa publiceras i denna rapport summerat till årssiffror. Dessförinnan sammanställs de och publiceras av SIKKA i en egen serie av kvartalsrapporter med titeln *Person- och godstransporter på järnväg*.

### Framställningstid

I oktober 2009 publiceras "Bantrafik 2008" vilket motsvarar utgivningsplanen. Målsättningen är att successivt korta framställningstiden under kommande år.

### Punktlighet

Publicering enligt SIKKA:s publiceringsplan för statistik har tidigare inte kunnat följas, men punktligheten har de senaste åren blivit bättre.

## 8.4 Jämförbarhet och sammanvändbarhet

### Jämförbarhet över tiden

Vid användande av tabell A1 (historisk översikt) rekommenderas att definitionerna jämförs med motsvarande internationella. För att inte bryta tidsserier som sträcker sig från 1856 har inte alla definitioner kunnat anpassas i dessa tabeller.

### Sammanvändbarhet med annan statistik

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

## 8.5 Tillgänglighet och förståelighet

### Spridningsformer

Sedan 1993 publiceras den officiella järnvägsstatistiken av SIKA. Under åren 1993–1999 med titeln *Järnvägar*, sedan 2000 i *Bantrafik* (denna serie) tillsammans med officiell statistik om spårväg och tunnelbana.

Statistiken har hittills tryckts på papper, även om tonvikten i användningen på senare år gått allt mer emot de elektroniska rapporterna i pdf-format. Samtliga tryckta rapporter torde finnas på de flesta forskningsbibliotek i Sverige. SCB:s bibliotek i Stockholm är specialbibliotek för svensk officiell statistik.

Från och med *Järnvägar 1998* finns rapporterna i elektronisk form på SIKA:s webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).

## 8.6 Tidigare publicering av officiell statistik

Den officiella statistiken om järnvägar har utkommit sedan 1862. Spårväg och tunnelbana infördes i den officiella statistiken först 2000.

Serien *Statens järnvägstrafik* omfattade åren 1862–1910. Trots namnet ingick under många år även enskilda järnvägar i de fylliga årsrapporterna. Åren 1878–1910 delades materialet upp så att enskilda järnvägar ingick i en separat del med undertiteln *Allmän svensk järnvägstrafik* med både statliga och enskilda järnvägar.

År 1911 separerades statistiken i två helt skilda serier med titlarna *Statens järnvägar* och *Allmän järnvägsstatistik*. Dessa utkom därefter till 1952.

År 1953 lades båda serierna samman i *Sveriges Järnvägar* som därefter utkom alla år till 1992 med statistik över statliga och enskilda järnvägar.

De allra äldsta rapporterna är tillgängliga på Internet, på Statistiska centralbyråns webbplats [www.scb.se](http://www.scb.se) under rubriken historisk statistik. Rapporterna från 1862–1910 finns kopierade i pdf-format, men är också maskintolkade så det går att söka i dem.

## 9 Definitioner

### A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige

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

#### A1: Historisk översikt

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

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

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

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

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

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

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

Kol 14 – 16: Anger den tillgängliga personalstyrkan för banunderhåll och investeringsarbeten. Uppgiften omfattar ett medeltal av all personal som varit anställd och avlönats av banägarna. Privata entreprenörer och konsulter exkluderas ur uppgiften.

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

Kol 17 – 19: Anger den tillgängliga personalstyrkan för järnvägstrafik. Uppgiften omfattar ett medeltal av all personal anställda av företag verksamma med järnvägstrafik inklusive trafikledningspersonal. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Kol 20: Anger det totala antalet lokdragna person-, ligg-, sov-, restaurang-, expressgods- och postvagnar samt motorvagnar inklusive släpvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av respektive tågoperatör och avser de fordon som ägts, hyrts eller på annat sätt ställts till tågoperatörens förfogande. Likaså ingår de fordon som tillfälligtvis hyrts ut till annan tåg-

operatör. Uppgiften utesluter de fordon som hyrts ut till annan tågoperatör samt de fordon som tillfälligtvis hyrts in från en annan tågoperatör. Likaså exkluderas fordon som enbart använts för tjänstetrafik samt de fordon som varit avställda för försäljning eller skrotning. Med tjänstetrafik avses infrastrukturförvaltares och tågoperatörers trafik som inte är kommersiell, alltså inte genererar intäkter vid transport av passagerare eller gods.

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

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

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

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

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

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

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

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

Kol 29: Anger antalet bruttotonkilometer utförda av trafikång för person- och godstrafik. Uppgiften är för godståg beräknad som tarvikten på en vagn plus nettolasten multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Uppgiften är för resandetåg beräknad som tara-vikten på en vagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

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

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

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

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

Kol 39: Anger förbrukad mängd diesel i järnvägstrafik.

## **B. Infrastruktur**

Tabeller som börjar på B innehåller uppgifter om banlängder, personal, energianvändning och kostnader för banor som trafikeras av järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanefordon. Om inte annat anges redovisar uppgiften situationen vid årets slut. Bandelar redovisas som järnvägsbanor, spårvägsbanor eller tunnelbanor utifrån den trafik som utförs på dem och inte efter den tekniska utformningen. Detta medför att Lidingöbanan redovisas som spårvägsbana i statistiken trots att banan har järnvägsstandard.

### **B1: Järnvägar – infrastruktur, investeringar och energianvändning**

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

Rad 2 – 6: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ned permanent. Bandelar ingår om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

Rad 7 – 8: Anger längden på de banor i rad 6 som enbart trafikeras med persontrafik eller godstrafik.

Rad 9 – 13: Anger längden på de banor i rad 2 – 6 som är elektrifierade.

Rad 14: Anger längden på de banor i rad 6 som är utrustade med linje- och fjärrblockering.

Rad 15: Anger längden på de banor i rad 6 som är utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC).

Rad 16: Anger längden på de banor i rad 6 som är utrustade med European Rail Traffic Management System (förkortas ERTMS).

Rad 17–19: Anger antalet planskilda korsningar och plankorsningar på banorna i rad 6, exklusive plattformsförbindelser.

Rad 20 – 23: Anger de vägskyddsanordningar som förekommer vid plankorsningarna i rad 18.

Rad 24: Anger investeringar i järnvägsinfrastrukturen. Avser till exempel nykonstruktion av banor eller utbyggnad av befintliga bandelar.

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

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

Rad 26: Anger underhåll i järnvägsinfrastrukturen. Avser åtgärder för att hålla infrastrukturen i fungerande skick.

Rad 27: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

## **B2: Järnvägar – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning**

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år.

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

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

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

## **B3: Spårvägar – infrastruktur, investeringar och energianvändning**

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

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

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

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

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

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

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

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



Rad 10: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

#### **B4: Spårvägar – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning**

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år.

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

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

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

#### **B5: Tunnelbanan – infrastruktur, investeringar och energianvändning**

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

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

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

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

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

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

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

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

Rad 10: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen, trafiken oräknad.

## **B6: Tunnelbana – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning**

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte. Alla uppgifter är medelvärden för aktuellt år.

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

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

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

## **C: Fordon**

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

Uppgifterna omfattar de fordon som disponeras av tågoperatörer och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande. Likaså ingår de fordon som tillfälligtvis hyrs ut till annan tågoperatör. Uppgiften exkluderar de fordon som hyrs ut till annan tågoperatör samt de fordon som tillfälligtvis hyrs in från en annan tågoperatör. Likaså utesluts fordon som enbart används för tjänstetrafik och de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning. Med tjänstetrafik avses infrastrukturförvaltares och tågoperatörers trafik som inte är kommersiell, alltså inte genererar intäkter vid transport av passagerare eller gods. Om inte annat anges redovisar uppgifterna situationen vid årets slut.

### **C1: Dragfordon – Järnvägar**

Rad 1 – 18: Anger antalet disponibla lok och lokomotorer fördelade efter drivmedelstyp och användningsområde (person- eller godstrafik). I de fall fordon används i blandad tjänst (både för person- och godstrafik) räknas fordonet till det användningsområde där det har sin huvudsakliga tjänst.

Som lok räknas dragfordon som uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och som har en dragkraft på 110 kW eller högre i dragkroken. Som lokomotor räknas motsvarande dragfordon med dragkraft mindre än 110 kW.

Rad 19 – 21, 25 – 26: Anger antalet disponibla motorvagnssätt och motorvagnar. Med motorvagnssätt avses två eller fler permanent sammankopplade vagnar varav minst en vagn har dragande axlar och där de ingående vagnarna inte kan framföras var för sig som en motorvagn. Ett motorvagnssätt kännetecknas av att endast ändvagnarna har förarhytt. Vissa motorvagnssätt kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagnssätt är X2, X14, Y2 och Y32.

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

Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen eller motorvagnssättet kan framföras med en största tillåtna hastighet på 200 kilometer/timme eller fortare. Motorvagnen eller motorvagnssättet redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller inte under redovisat år.

Rad 22 – 24, 27 – 28: Anger antalet vagnar med dragkraft i motorvagnssätt och motorvagnar. I motorvagnssätt räknas varje ingående vagn med minst en dragande axel som en vagn med dragkraft. Då två vagnar har gemensam boggie typ Jacobsboggie med dragande axlar räknas en axel till varje vagn. Motorvagnar räknas alltid som en dragande vagn.

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

Rad 30: Anger summan dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt (som andel av rad 1).

## **C2: Dragfordon – Spårvägar**

Rad 1: Anger antalet dragfordon.

## **C3: Dragfordon – Tunnelbana**

Rad 1: Anger antalet dragfordon.

## **C4: Transportfordon – Järnvägar**

Rad 1 – 6, 13 – 18 och 25 – 29: Anger det totala antalet disponibla godsvagnar (exklusive tjänstevagnar).

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

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

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

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

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

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

Rad 35: Anger antalet lokdragna sittvagnar.

Rad 36: Anger antalet lokdragna liggvagnar.

Rad 37: Anger antalet lokdragna sovvagnar.

Rad 38: Anger antalet lokdragna restaurangvagnar.

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

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

Rad 41: Anger antalet lokdragna specialvagnar.

Rad 42: Anger summan av alla lokdragna vagnar.

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

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

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

I motorvagnssätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn.

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

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

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

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

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

Rad 50: Anger antalet sovplatser i sovvagnar.

Rad 51: Anger antalet sovplatser i liggvagnar.

Rad 52: Anger det totala antalet sovplatser i sov- och liggvagnar (summan av rad 50 och 51).

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

## **C5: Transportfordon – Spårvägar**

Rad 1: Anger antalet ingående vagnar i spårvagnar och spårvagnssätt. I spårvagnssätt räknas

varje ingående vagnenhet som en separat vagn.

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

### **C6: Transportfordon – Tunnelbana**

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

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

### **D: Trafik och transporter**

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

### **D1: Trafik, anställda och energianvändning**

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

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

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

Rad 1 – 9: Anger antalet tågakilometer av tåg i kommersiell trafik. Tågakilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförts på banan.

Rad 10 – 18: Anger antalet bruttotonkilometer av vagnar i kommersiell trafik.

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

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

Rad 19 – 21: Anger antalet sittplatskilometer i kommersiell trafik. Sittplatskilometer beräknas som antalet sittplatser i en passagerarvagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Sittplatser i restaurangvagnar, caféavdelningar och specialvagnar ingår inte.

Rad 22: Anger antalet tågkilometer av spårvagnståg i kommersiell trafik. Tågkilometer beräknas som sträckan i kilometer som ett tåg framförts på banan.

Rad 23: Anger ”bruttotonkilometer av vagnar” i kommersiell spårvägstrafik. ”Bruttotonkilometer av vagn” beräknas som vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. För spårvagnar räknas både dragfordon och släpvagnar. Vikt av passagerare och bagage ingår inte.

Rad 24 – 26: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i spårvägstrafik. Beräknas som antalet sittplatser respektive ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Summan benämns platskilometer.

Rad 27: Anger antalet tågkilometer av tunnelbanetåg i kommersiell trafik.

Rad 28: Anger ”bruttotonkilometer av vagnar” i kommersiell tunnelbanetrafik. ”Bruttotonkilometer av vagn” beräknas som vagnens vikt i ton gånger sträckan vagnen dragits eller körts i kilometer. Som tunnelbanevagnar räknas både dragfordon och släpvagnar. Vikt av passagerare och bagage ingår inte.

Rad 29 – 31: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i kommersiell tunnelbanetrafik. Beräknas som antalet sittplatser respektive ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts. Summan benämns platskilometer.

Rad 32 – 46: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal, verksam i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik.

Uppgiften omfattar all den personal som är anställd av tågoperatörer, spårvägsoperatörer eller tunnelbaneoperatörer och vars arbete har så direkt anknytning till trafiken att de skulle bli utan sysselsättning om trafiken upphörde. Personal anställda av andra företag vars arbete har samma anknytning till trafiken ingår om dessa märkbart påverkar statistiken. Personal i verkstäder eller motsvarande ingår endast om de är anställda av en operatör.

Trafikledningspersonal, övriga entreprenörer och konsulter ingår inte. Med trafikledningspersonal avses den personal som leder tågen på banan och som redovisas i tabellerna B2, B4 och B6. Annan personal verksam med ledning av trafik och transporter ingår. Med tillgänglig personal för trafik menas den anställda personal som under året, till någon del av sin arbetstid, varit verksam med järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanetrafik.

Uppgifterna beräknas som antalet timmar i järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanetrafik under året dividerat med årets normalarbetstid för berörd personal.

Avsnittet energianvändning anger den totala energianvändningen av järnvägs-, spårvägs- respektive tunnelbanetrafik. Uppgifterna omfattar all energianvändning av trafiken och inkluderar trafik på sidospår, bangårdar och lastplatser.

Rad 47 – 49: Anger den totala elanvändningen av järnvägstrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B1.

Rad 50 – 52: Anger den totala dieselförbrukningen av järnvägstrafik.

Rad 53: Anger den totala elanvändningen av spårvägstrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B3.

Rad 54: Anger den totala elanvändningen av tunnelbanetrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. El för infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B5.

## **D2: Godstransporter på järnväg**

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

Med inland avses transporter med start- och målpunkt i Sverige.

Med utland avses dels transporter med antingen start- eller målpunkt utanför Sverige, dels transporter med både start- och målpunkt utanför Sverige (transit). Av utlandstransporter räknas bara den del av transporten som utförs i Sverige.

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

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

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

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

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

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

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

### **D3: Varugrupsfördelning av transporterat gods enligt NST 2007**

I tabell D3 redovisas transporterad godsmängd och godstransportarbete (tonkilometer) fördelat på varuslag och varugrupper enligt NST 2007. Fram till 2007 användes den äldre varuslagsindelningen NST/R. Bytet av standard innebär ett tidsseriebrott som medför att varugrupperna för 2008 inte är jämförbara över tid.

Rad 1 – 21: Varuslagen indelas efter huvudgrupperna i den internationella standarden för varugrupsindelning NST 2007 (Standard Goods Nomenclature for Transport Statistics). Se vidare: [www.unece.org](http://www.unece.org).

Rad 22 – 26: Vissa varuslag som är speciellt intressanta för svenska förhållanden särredovisas. Dessa ingår också i olika varugrupper på rad 1 – 20. Till skillnad från varugrupperna enligt standarden är dessa jämförbara över tid även 2008.

### **D4: Farligt gods**

I tabell D4 redovisas transporterad godsmängd och godstransportarbete (tonkilometer) avseende farligt gods fördelat på varuslag enligt RID.

Rad 1 – 14 och 15 – 28: Varuslagen indelas efter klasserna i det internationella regelverket RID (International Rule for Transport of Dangerous Substances) Se vidare: [www.otif.org](http://www.otif.org).

### **D5: Persontransporter**

I tabell D5 redovisas de persontransporter som utförs med järnväg, spårväg och tunnelbana. Järnvägens persontransporter delas upp i dem som körs i järnvägsföretagens egetrafiktåg och dem som körs i länstrafikhuvudmannatåg.

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

Med länstrafikhuvudmannatåg avses tågoperatörernas trafik enligt avtal med ett eller flera läns- trafikbolag, eventuellt även med staten, där trafikutbud och ersättning för att täcka underskott regleras av avtalet. Avtal kan också skrivas av bolag som särskilt bildats av länstrafikbolagen för detta ändamål. Trafiken kan också bedrivas av en tågoperatör som särskilt bildats av länstrafikbolagen för detta ändamål.

En delresa sträcker sig mellan platsen där den resande stiger på ett järnvägsfordon till platsen där resenären stiger av samma järnvägsfordon (i viss annan statistik kallas delresa för påstigande).

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

Rad 1 – 3: Anger antalet resor i järnvägsföretagens egetrafiktåg och hur många av dem som går med statligt stöd och hur många som går med länstrafikhuvudmannabiljett.



Rad 4 – 5: Anger antalet resor i länstrafikhuvudmannatåg och hur många av dem som har statligt stöd.

Rad 6 – 9: Anger det totala antalet resor (i rad 1 och 4) och hur många av dem som körs med snabbtåg i fjärrtrafik och hur många som körs i internationell respektive regional trafik.

Rad 10 – 18: Anger personkilometer för resor redovisade i rad 1 – 9. 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 19: Anger antalet resor med länstrafikhuvudman i spårvagn.

Rad 20: Anger personkilometer för resor med länstrafikhuvudman i spårvagn.

Rad 21: Anger antalet resor med länstrafikhuvudman i tunnelbana.

Rad 22: Anger personkilometer för resor med länstrafikhuvudman i tunnelbana.

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*, i tidskriften *SIKA Kommunikationer* samt i årsboken *Transporter och kommunikationer*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).



Statens institut för  
kommunikationsanalys  
Akademigatan 2, 831 40 Östersund  
Telefon 063-14 00 00  
Fax 063-14 00 10  
e-post [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)  
Internet: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)



**BANVERKET**



**Sveriges officiella statistik**