

Bantrafik 2007



Rail traffic 2007

Bantrafik 2007

Rail traffic 2007

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:

- 2008:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 3 kv. 2007
- 2008:2 Bantrafik 2006
- 2008:3 Person och godstransporter på järnväg, 3 kv 2007
- 2008:4 Fordon enligt vägtrafikregistret, 4 kv och år 2007
- 2008:5 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 3 kv 2007
- 2008:6 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 4 kv 2007
- 2008:7 Person och godstransporter på järnväg, 4 kv 2007
- 2008:8 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 4 kv 2007
- 2008:9 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2006
- 2008:10 Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2007
- 2008:11 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2007
- 2008:12 Luftfart 2007
- 2008:13 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, helår 2007
- 2008:14 Postverksamhet 2007
- 2008:15 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2007
- 2008:16 Sjöfartsföretag 2006
- 2008:17 Lokal och regional kollektivtrafik 2007
- 2008:18 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2008
- 2008:19 Sjötrafik 2008, kvartal 1
- 2008:20 Lastbilstrafik 2008, kvartal 1
- 2008:21 Långväga buss 2007
- 2008:22 Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004-2006
- 2008:23 Vägtrafikskadade i sjukvården – Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998–2006
- 2008:24 Sjötrafik 2008, kvartal 2
- 2008:25 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2008
- 2008:26 Bantrafikskador 2007
- 2008:27 Vägtrafikskador 2007
- 2008:28 Lastbilstrafik 2008, kvartal 2

Ansvarig utgivare: Maria Melkersson

ISBN 91-89586-82-4

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

Producent: Banverket

Utgivningsdatum:

Tryck: EO Grafiska, Stockholm 2008

Digital version: En pdf-version av rapporten går att hämta på www.sika-institute.se

Förord

De senaste åren har utvecklingstakten inom järnvägstrafiken varit hög och 2007 slogs åter nya rekord för både person- och godstransporter. Behovet av kapacitetsökningar blir alltmer påtagligt. Det pågår arbeten med att bygga ut infrastrukturen och modernisera reglerna kring järnvägstrafiken även inom övriga EU.

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

Till denna utgåva av rapporten har dispositionen förändrats. De kommenterande texterna återfinns nu i en följd tillsammans med diagrammen. Tabellerna finns samlade i en tabellbilaga. Den engelska översättningen av texten har reducerats till en engelsk sammanfattning.

Banverket och Järnvägsstyrelsen biträder SIKA med att samla in, kvalitetsgranska och sammanställa uppgifter från bland annat operatörer och infrastrukturförvaltare. SIKA är statistikansvarig myndighet. Projektledare för Bantrafik 2007 vid Banverket har varit Lars Sjöberg, vid Järnvägsstyrelsen Eva-Lotta Högberg och vid SIKA Jan Östlund.

Rapporten har dragits med förseningar i flera år, men utgivningen närmar sig nu SIKA:s tidsplan, tack vare att flera åtgärder har vidtagits för att komma ikapp.

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

Östersund och Borlänge i november 2008

SIKA

Banverket

Maria Melkersson
Statistikchef

Katarina Norén
Chef Samhälle och marknad

Rapporten korrigerades i maj 2009

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
SUMMARY	6
1 INFRASTRUKTUR, ANSTÄLLDA OCH ENERGIANVÄNDNING	7
1.1 Stora händelser under året	7
1.2 Järnväg.....	7
1.3 Spårväg och tunnelbana.....	8
2 FORDON	9
2.1 Stora händelser under året	9
2.2 Järnväg.....	9
2.3 Spårväg och tunnelbana.....	11
3 TRAFIK, ANSTÄLLDA OCH ENERGIANVÄNDNING	13
3.1 Järnväg.....	13
3.1.1 Utbud.....	13
3.1.2 Anställda	13
3.1.3 Energiförbrukning.....	13
3.2 Spårväg och tunnelbana.....	14
3.2.1 Utbud.....	14
3.2.2 Anställda	14
4 GODSTANSPORTER	15
4.1 Godsmängd	15
4.2 Transportarbete	15
5 PERSONTRANSPORTER	19
5.1 Järnväg.....	19
5.2 Spårväg och tunnelbana.....	20
6 OLYCKOR	21
6.1 Järnväg.....	21
6.2 Spårväg	22
6.3 Tunnelbana	22
7 TABELLER / TABLES	23
8 METOD OCH KVALITET	47
9 DEFINITIONER	51

Sammanfattning

Banlängden med dubbelspår och flerspår ökade under 2007 med totalt 3 km till 1 807 km. Under fem år har utbyggnaden av dubbelspår uppgått till 67 km eller 4 procent. Banlängden med enkelspår minskade 2006 men gick upp igen 2007 med 96 km och noterades till 6 042 km.

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. För järnvägarna registreras endast sittplatskilometer. Järnvägstrafiken ökade sitt utbud med 6 procent 2007, på fem år var ökningen 10 procent. För tunnelbana och spårvagn räknas även ståplatser till utbudet. I spårvagnstrafiken ökade utbudet 2007 med 4 procent, under fem år var ökningen 10 procent. Utbudet av platser inom tunnelbanan minskade 2007 med 3 procent. De senaste fem åren ökade utbudet med totalt 1 procent.

Den sammanlagda transporterade godsmängden ökade 2007 med 4 procent till 67,8 miljoner ton, vilket är ett nytt rekord. På fem år har godsmängden ökat med 24 procent.

Transportarbetet med gods på järnväg fortsatte också upp under 2007 till en ny rekordnivå. Ökningen blev 4 procent till drygt 23 miljarder tonkilometer. På fem år har godstransportarbetet ökat med 21 procent. Transportarbetet med kombigods fortsatte öka starkt och stod under 2007 för 20 procent av det sammanlagda gods-transportarbetet.

Samtidigt som bantrafikens transportarbete aldrig varit större än 2007, har dess andel av det samlade godstransportarbetet inte ökat. Uppgången har nämligen varit likartad för vägtrafik och sjötrafik.

Under 2007 skedde en ökning av antalet tågresor med 6 procent. De allra flesta resorna gjordes med länstrafikhuvudmannatåg och dessa ökade med 8 procent. Under fem år har antalet resor ökat varje år, med sammanlagt 18 procent. Transportarbetet, som mäts i personkilometer, ökade med 7 procent under 2007 till en ny rekordnivå. Det mesta av transportarbetet gjordes med järnvägsföretagens egetrafiktåg och där var ökningen 5 procent. Under fem år har persontransportarbetet ökat med 16 procent. Av det totala persontransportarbetet var järnvägens andel 2007 8 procent. Det senaste decenniet har andelen ökat, för fem år sedan var andelen 7 procent och för tio år sedan 6 procent.

Resandet med spårvagn i Göteborg, Stockholm och Norrköping ökade 2007 med 7 procent. Under fem år har antalet resor ökat varje år och med 27 procent sedan 2002. Transportarbetet med spårvagn ökade med 7 procent under 2007 och med 24 procent sedan 2002.

Summary

For public transport as a whole, the supply is measured in seat- and standing place-kilometres. For the railways, only seat-kilometres are registered. In 2007, railway traffic increased its supply by 6 per cent and the increase was 10 per cent over the five-year period. For the metro and trams, standing places are also included when calculating the supply. In 2007, tram traffic increased its supply by 4 per cent and the increase was 10 per cent over the five-year period. For the metro, the supply of places decreased by 3 per cent in 2007. During the last five years, the supply increased by a total of 1 per cent.

During 2007, the total amount of transported freight increased by 4 per cent to 67.8 million tons, which is a new record. For the five-year period, the amount of freight increased by 24 per cent. Freight transport performance on the railway also continued upward during 2007 to a new record level. The increase was 4 per cent, to a total of slightly more than 23 billion tonne-kilometres. For the five-year period, freight transport performance increased by 21 per cent. During 2007, transport performance with intermodal consignments continued to increase significantly and represented 20 per cent of the total freight transport performance.

Although rail traffic's transport performance has never been greater than it was in 2007, its share of the total freight transport performance has not increased. This is because both road and sea traffic also have experienced similar increases. During 2007, the number of journeys by train increased by 6 per cent. The majority of such journeys were made by county transport principal trains and these increased by 8 per cent. During the five-year period, the number of journeys increased each year and the total increase for the entire period was 18 per cent. Transport performance, which is measured in passenger-kilometres, increased by 7 per cent during 2007 to a new record level. The majority of transport performance was made with railway companies' own-flag trains and the increase there was 5 per cent. For the five-year period, passenger transport performance increased by 16 per cent. Of the total passenger transport performance in 2007, railway's share was 8 per cent. This share has increased throughout the last decade. Five years ago, the share was 7 per cent and ten years ago it was 6 per cent.

In Gothenburg, Stockholm and Norrköping, journeys by tram increased by 7 per cent in 2007. During the five-year period, the number of journeys increased each year and since 2002, the total increase has been 27 per cent. Tram transport performance increased by 7 per cent during 2007 and it has increased 24 per cent since 2002

1 Infrastruktur, anställda och energi-användning

1.1 Stora händelser under året

Under 2007 pågick flera stora infrastrukturprojekt runt om i landet. De största projekten hade ännu några år kvar av byggtiden, men moderniseringen och elektrifieringen av Blekinge kustbana färdigställdes och banan öppnades åter för trafik i juni. Därmed utökades Öresundstågtrafiken med sträckan Kristianstad–Karlskrona.

1.2 Järnväg

Merparten av de projekt som avslutades 2007 gällde förbättringar av befintliga spår, stationer och bangårdar. Några få projekt utmärker sig.

- Elektrifieringen av Blekinge kustbana kan avläsas i statistiken som en ökning av den elektrifierade banlängden. Säkerhetsåtgärderna längs banan påverkar också antalet korsningar av olika slag.
- På sträckan Borlänge–Bastuträsk slutfördes arbeten med att höja axellastvikten till 25 ton, en kapacitetshöjning som förbättrade för godstrafiken.
- Sträckan Gävle–Östersund öppnade för X 2000 efter förbättringar av banan.

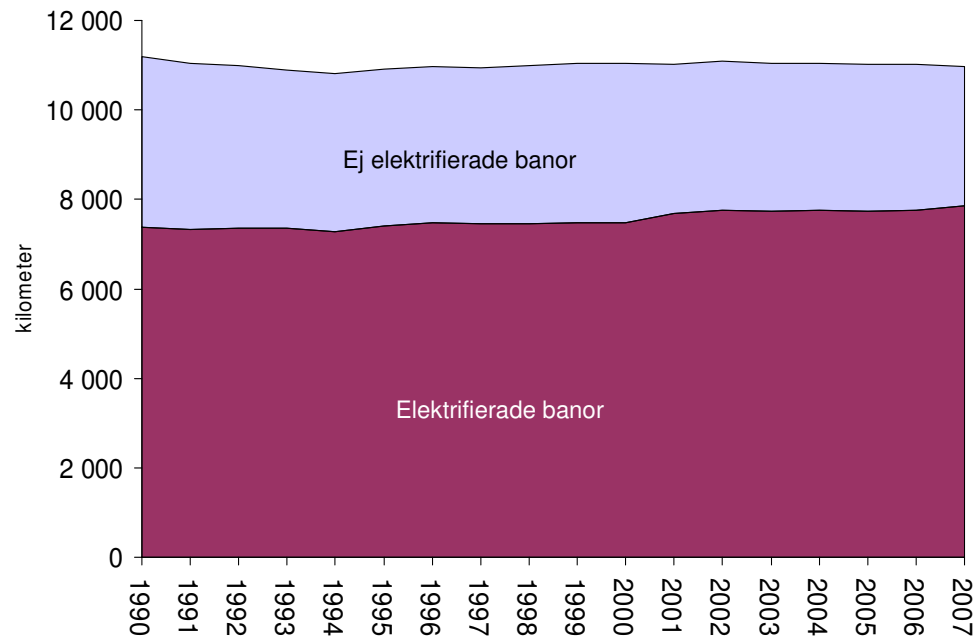
Banlängden med dubbelspår och flerspår ökade under 2007 med totalt 3 km till 1 807 km. Under fem år har utbyggnaden av dubbelspår uppgått till 67 km eller 4 procent.¹ Banlängden med enkelspår minskade 2006 men gick upp igen 2007 med 96 km och noterades till 6 042 km.

Uppgraderingen av banor med säkerhetshöjande system fortsatte. Under året ökade längden på banorna med linje- och fjärrblockering med 13 km. Samtidigt ökade banlängden med automatisk tågkontroll (ATC) med 119 km.

Arbetet med att höja säkerheten vid korsningar fortsatte. Antalet plankorsningar minskade kraftigt under 2007, bland annat till följd av att många plankorsningar stängdes för vägtrafik. Minskningen av plankorsningar uppgick till 1 430 och vid slutet av året fanns 8 151 plankorsningar kvar. Antalet planskilda korsningar uppgick vid slutet av 2007 till 3 032, efter en liten ökning med endast 6. På fem år har antalet plankorsningar ökat med 1,8 procent.

¹ Kommentarer till statistik avseende tiden före 2002 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av denna rapport.

Statistiken över anställda mäter i detta avsnitt personal sysselsatta med infrastrukturarbeten och trafikledning. Personalen för banarbeten ökade med 288 personer under 2007 efter tre års nedgång och omfattade 5 670 personer. Personalen för trafikledning minskade under 2007 till 1 117. Fem år tidigare var styrkan 1 152 personer.



Figur 1.1: Trafikerade banlängder fördelade efter elektrifiering

1.3 Spårväg och tunnelbana

Under 2007 upgraderades infrastrukturen på en sträcka av spårvägen i Stockholm med ATC, vilket medför säkrare trafik genom att systemet har kontroll över var andra tåg befinner sig och kan övervaka körningen. Den sammanlagda banlängden med ATC ökade under året från 9 till 21 kilometer.

Under 2007 noterades inga andra väsentliga förändringar avseende infrastruktur, personal eller energianvändning inom tunnelbana och spårvägar.

2 Fordon

2.1 Stora händelser under året

Under 2007 fortsatte utbytet av motorvagnar vid pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen, en investering på flera miljarder och med leveranser under 2005–2008. Av de 104 motorvagnarna med littera X1 som tillverkades åren 1967–1975 fanns endast 40 stycken kvar i slutet av 2007. De skrotade motorvagnarna ersattes, precis som under 2006, med nya X60-motorvagnar. De nya X60-tågen, som införskaffades från Tyskland, var bland annat bättre anpassade för rörelsehindrade och mer miljövänliga.²

Antalet elmotorvagnsätt i SJ:s bruk minskade med 20. Två dubbeldäckare levererades och därefter återstod endast leverans av ett av de totalt 43 tågsätten.³

På godssidan tecknades det under 2007 ett avtal om en modernisering av över 100 lok. Både el- och diesellok skulle totalrenoveras och få miljöanpassade motorer. Renoveringarna skulle också medföra förbättrad arbetsmiljö genom minskat buller.

För att förbättra godstrafiken till Danmark och Tyskland utrustades ett tjugotal tvåströmslok med nya signal- och säkerhetssystem. Detta innebär att man kunde köra godstågen mellan länderna utan att behöva byta lok vid gränserna.⁴

Spårvagn M32, som så smått började synas i Göteborg under 2004, fortsatte att övertas från den italienska leverantören under 2007. Hälften av de totalt 40 beställda vagnarna gick i trafik under året. Liksom Spårvagn M31 använder sig M32 av energisparande elåtermatning.⁵

2.2 Järnväg

Dragfordon

Antalet dragfordon i järnvägstrafik fortsatte att öka under 2007 och jämfört med 2006 har antalet ökat med 15 procent till 1 750 stycken. Sedan 2002 har de ökat med 40 procent. Det är inte de traditionella loken som ökar mest, utan dragfordon i motorvagnar i persontrafik. Antalet dragfordon i motorvagnar ökade med 28 procent till 1 057 stycken under 2007 och de ökade med 81 procent under den senaste femårsperioden. Den övervägande delen av dragfordonen för persontrafik

² AB Storstockholms Lokaltrafik, *Årsredovisning 2007*.

³ SJ AB, *Årsredovisning 2007*.

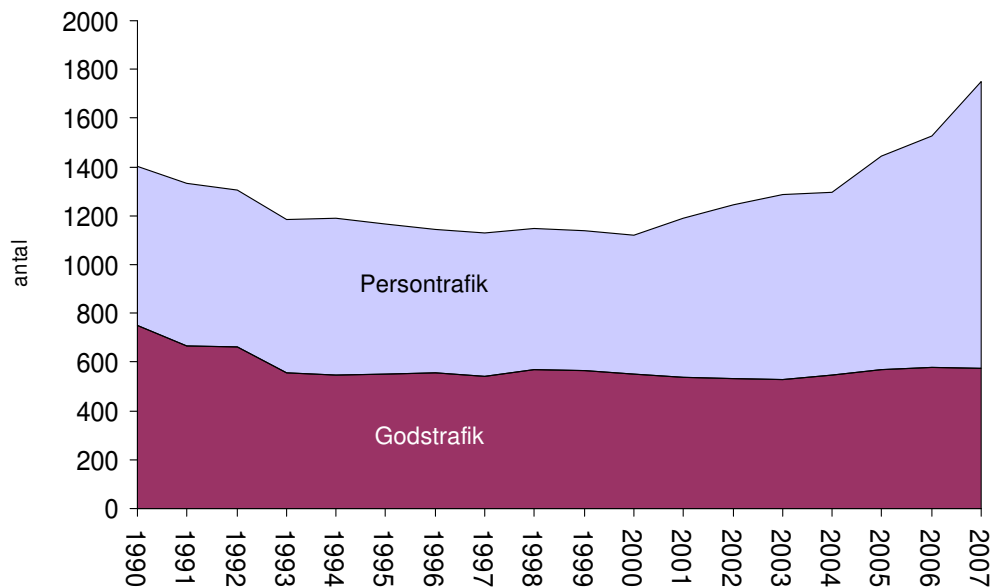
⁴ www.greencargo.se

⁵ www.sparvagen.goteborg.se *Årsredovisning 2006–07*.

utgjordes av motorvagnar under 2007, hela 90 procent. 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 24 procent till 1 174 stycken jämfört med 2006 eller med 64 procent under den senaste femårsperioden. För godstrafik minskade antalet dragfordon med 1 procent jämfört med 2006 men har ökat med 8 procent under femårsperioden.

De senaste årens trend med allt fler snabbtåg har stannat av. Antalet eldrivna dragfordon som går i snabbtåg minskade under året med 2 procent till 236 stycken. Under femårsperioden ökade de dock med 113 procent.



Figur 2.1: Dragfordon i person- och godstrafik

Transportfordon – godstrafik

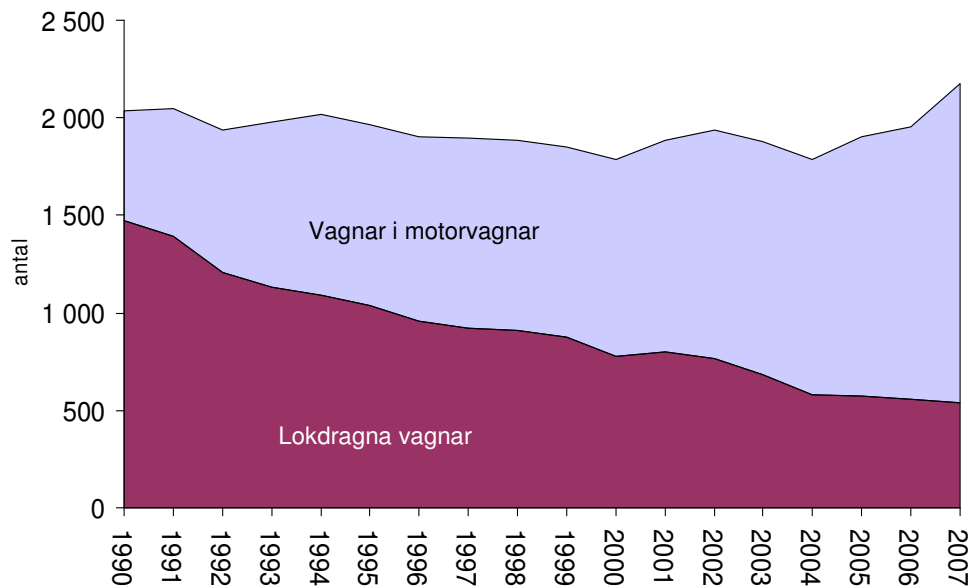
Antalet godsvagnar fortsatte att minska under 2007, jämfört med 2006 minskade de med 4 procent till 15 947 stycken och under fem år har de minskat med 10 procent. Den vagnstyp som stått för den största delen av dessa förändringar är de slutna vagnarna som minskade med 7 procent i antal till 4 165 stycken jämfört med 2006 och med 12 procent under fem år.

Sett över en femårsperiod har lastförmågan hos vagnar ägda av tågoperatörer ökat, men under de senaste två åren har de minskat. Minskningen det senaste året uppgick till 2 procent men under fem år har den ökat med 16 procent. De privatägda vagnarna har istället ökat sin lastförmåga under de senaste två åren, det senaste året var ökningen 6 procent men under fem år har ökningen endast varit 6 procent. Totalt sett ökade lastförmågan under 2007 jämfört med 2006. Den stora ökningen i lastförmåga sågs hos flakvagnarna. De vagnstyper som ökade mest i lastförmåga under 2007 jämfört med 2006 av de privatägda vagnarna var slutna vagnar och flakvagnar.

Transportfordon – persontrafik

Det har varit fortsatt stora ökningar för persontrafikens dragfordon. Antal fordon i form av motorvagnar och släpvagnar ökade med 17 procent till 1 635 stycken under 2007 och med 40 procent sedan 2002. De som gick som snabbtåg ökade under 2007 med 8 procent till 479 stycken, eller med 52 procent under femårsperioden.

Antalet lokdragna persontrafikvagnar fortsatte att minska. De minskade 2007 med 2 procent, medan minskningen sedan 2002 var 29 procent. Så gott som hela minskningen bestod av att antalet sittvagnar, som är den vanligaste vagnstypen, minskade med 35 procent under femårsperioden. Antalet ligg- och sovvnagnar har också minskat under perioden men det var en väldigt liten minskning, cirka 1 procent. Trots detta fortsatte det totala antalet sitt- och sovplatser att öka. Detta berodde på den stora ökningen av motorvagnar. Antalet sitt- och sovplatser ökade med 9 procent under femårsperioden.



Figur 2.2: Transportfordon i persontrafik

2.3 Spårväg och tunnelbana

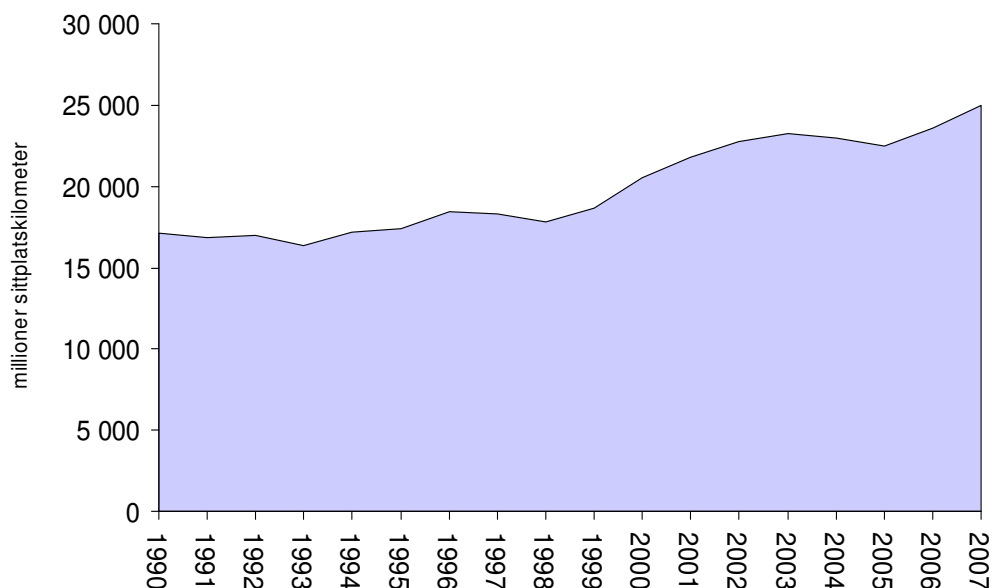
Antalet dragfordon på spårvägen fortsatte att öka under 2007, ökningen var på 8 procent jämfört med 2006. För femårsperioden var ökningen 24 procent. När det gäller antal fordon, inklusive släpvagnar, ökade de under året med 10 procent till 545 fordon jämfört med 2006. Ökningen under femårsperioden var 19 procent. För tunnelbanan har det inte skett någon som helst förändring vad gäller antal fordon under de senaste åren.

3 Trafik, anställda och energianvändning

3.1 Järnväg

3.1.1 Utbud

I hela kollektivtrafiken mäts utbudet med platskilometer. För järnvägarna registreras endast sittplatskilometer. Järnvägstrafiken ökade sitt utbud med 6 procent 2007, på fem år var ökningen 10 procent.



Figur 3.1: Järnvägens persontrafikutbud

3.1.2 Anställda

Statistiken över anställda avser i detta avsnitt personal inom trafik och transporter inklusive administrativ personal. Den största delen av personalen arbetar med persontrafiken och där låg sysselsättningen 2002–2006 stabilt kring 5 500 anställda, men ökade under 2007 till drygt 5 900 anställda.

3.1.3 Energiförbrukning

Förbrukningen av el för trafik ökade med 7 procent mellan 2002 och 2007 och dieselförbrukningen minskade med 5 procent under samma period.

Proportionerna inom järnvägen mellan energislagen el och diesel kan mätas i variabeln bruttotonkilometer, som mäter sträckan gånger vikten på vagnar och gods (ej vikten på lok eller passagerare). Det framgår att eldrift under 2007 användes till 96 procent. Utbyggnaden av eldriften pågår fortfarande, men för fem år sedan (2002) var andelen eldrift i stort sett lika hög som 2007.

3.2 Spårväg och tunnelbana

3.2.1 Utbud

För tunnelbana och spårvagn räknas även ståplatser till utbudet. I spårvagns-
trafiken ökade utbudet 2007 med 4 procent, under fem år var ökningen 10 procent.

Utbudet av platser inom tunnelbanan minskade 2007 med 3 procent. De senaste fem åren ökade utbudet med totalt 1 procent.

3.2.2 Anställda

Inom spårvägarna minskade personalen som arbetar med trafik och administration med 51 anställda till 1 112. På fem år har personalen ökat med 78 personer.

Tunnelbanans motsvarande personal minskade med 82 personer till 2 417 och har sedan 2002 minskat med 378 personer. Som nämnts ökade utbudet något under femårsperioden, vilket tillsammans visar att produktiviteten per anställd har gått upp.

4 Godstansporter

Den traditionella formen av godstransport är vagnslasten, där hela vagnar lastas med gods, 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, lastbilstrailer eller annan standardiserad lastbärare, som möjliggör överflyttning av lastbäraren mellan lastbil, tåg eller fartyg på sin väg till destinationen.

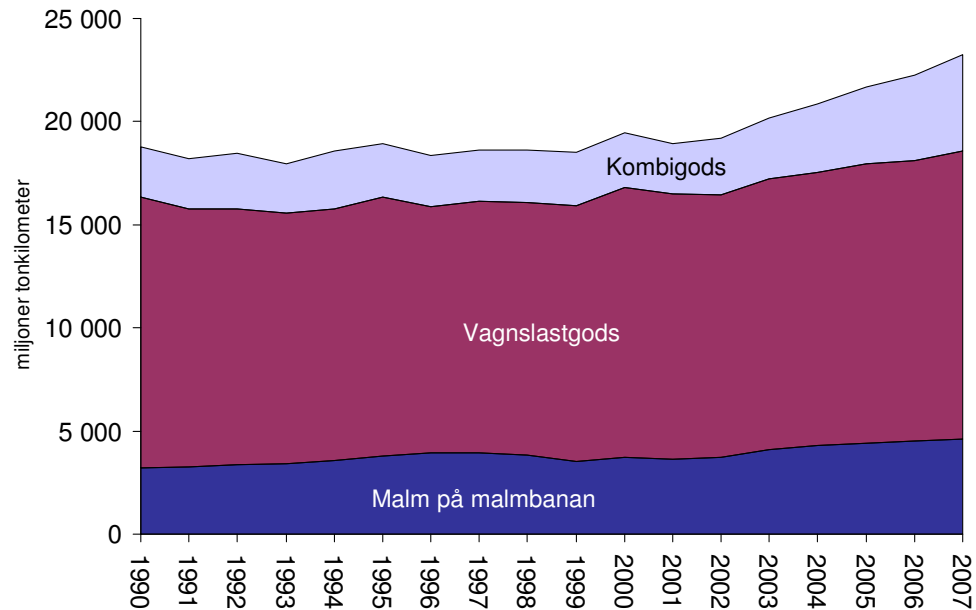
En växande del av godstransporterna utgörs av systemtåg, som regelmässigt går mellan bestämda platser och där hela tågets transportkapacitet utnyttjas av en och samma transportörare. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgods och kombigods.

4.1 Godsmängd

Den sammanlagda transporterade godsmängden ökade 2007 med 4 procent till 67,8 miljoner ton, vilket är ett nytt rekord. På fem år har godsmängden ökat med 24 procent. Järnmalm, järn- och stålskrot var den största varugruppen med 45 procent av godset. På ett år ökade den godsmängden med 5 procent. Varugruppen trä och kork ökade med 5 procent. Metallprodukter var den tredje största varugruppen. Där minskade godsmängden med 1 procent. Papper, papp och varor därav var i princip oförändrad. Mängden transporterade mineraloljeprodukter ökade kraftigt 2007, vilket hade samband med omlagda transporter av flygbränsle till Arlanda.

4.2 Transportarbete

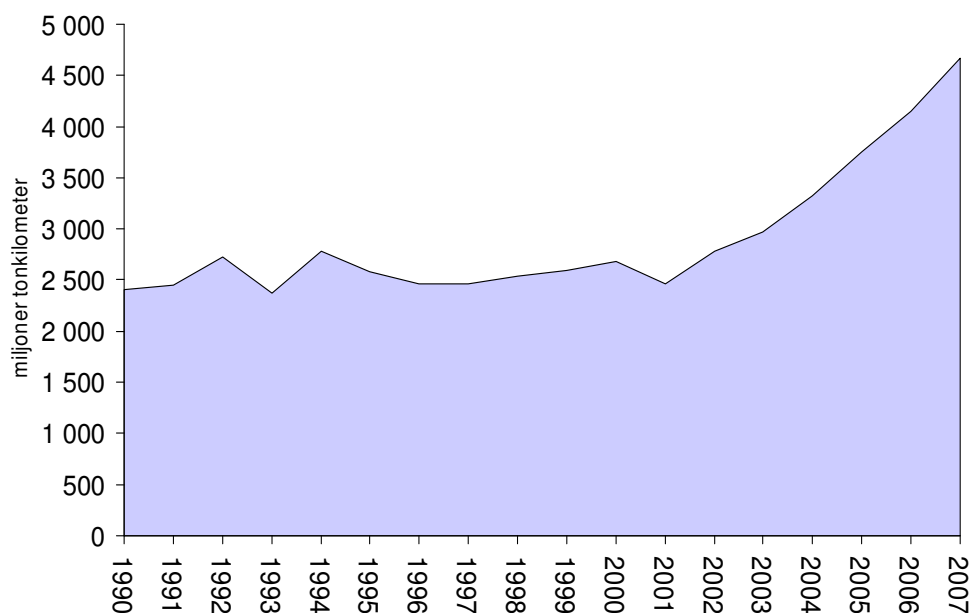
Transportarbetet med gods på järnväg fortsatte också upp under 2007 till en ny rekordnivå. Ökningen blev 4 procent till drygt 23 miljarder tonkilometer. På fem år har godstransportarbetet ökat med 21 procent.



Figur 4.1: Transportarbete av godstransporter med järnväg

Transportarbetet till och från utlandet ökade med 3 procent medan de inrikes godstransporterna ökade med 5 procent. Transportarbetet med systemtåg minskade med 5 procent på ett år men ökade ändå med 29 procent under perioden 2002–2007.

Transportarbetet med kombigods fortsatte öka starkt och stod under 2007 för 20 procent av det sammanlagda godstransportarbetet. Det senaste året blev ökningen 13 procent på inland och utland tillsammans, varav den procentuellt största ökningen skedde inom de utrikes transporterna av kombigods, som steg med 39 procent.



Figur 4.2: Transportarbete av kombitransporter med järnväg

Samtidigt som bantrafikens transportarbete aldrig varit större än 2007, har dess andel av det samlade godstransportarbetet inte ökat. Uppgången har nämligen varit likartad för vägtrafik och sjötrafik. Det sammanlagda godstransportarbetet har trendmässigt ökat under en lång tid. Det finns annan statistik tillgänglig som visar trafikslagets andelar av godstransportarbetet.⁶ Sett över en längre period, från slutet av 1950-talet till våra dagar, märks ingen uppgång av bantrafikens marknadsandel – andelen har rört sig i spannet 21–26 procent och var 2007 samma som året före, 22 procent. Den största förändringen i det längre perspektivet är förstås vägtransporternas trendmässiga uppgång. De senaste tio åren har marknadsandelarnas utveckling avstannat, samtidigt som marknaden fortsatt att växa.

⁶ Se www.sika-institute.se, klicka på *Statistik och Transportarbete*

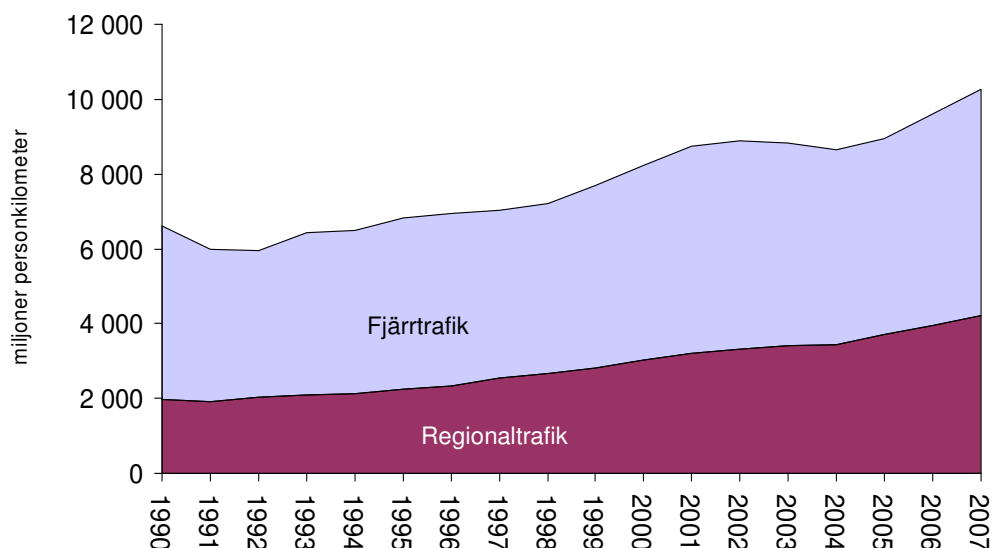
5 Persontransporter

Marknaden för persontransporter med bantrafik präglades av den stora mängden kortväga resor. En mindre del av resorna görs i järnvägsföretagens egetrafiktåg, men dessa resor är längre och utgör merparten av persontransportarbetet, mätt i personkilometer.

5.1 Järnväg

Under 2007 skedde en ökning av antalet tågresor med 6 procent. De allra flesta resorna gjordes med länstrafikhuvudmannatåg och dessa ökade med 8 procent. Under fem år har antalet resor ökat varje år, med sammanlagt 18 procent. Transportarbetet, som mäts i personkilometer, ökade med 7 procent under 2007 till en ny rekordnivå. Det mesta av transportarbetet gjordes med järnvägsföretagens egetrafiktåg och där var ökningen 5 procent. Under fem år har persontransportarbetet ökat med 16 procent.

Att antalet resor på fem år ökat mer än transportarbetet hänger ihop med att medelreslängden minskat. Resorna i regional trafik har ökat i betydelse under perioden. Under 2007 utgjorde regional trafik 41 procent av transportarbetet med tåg. Fem år tidigare var motsvarande andel 37 procent.



Figur 5.1: Transportarbete av resor med järnväg

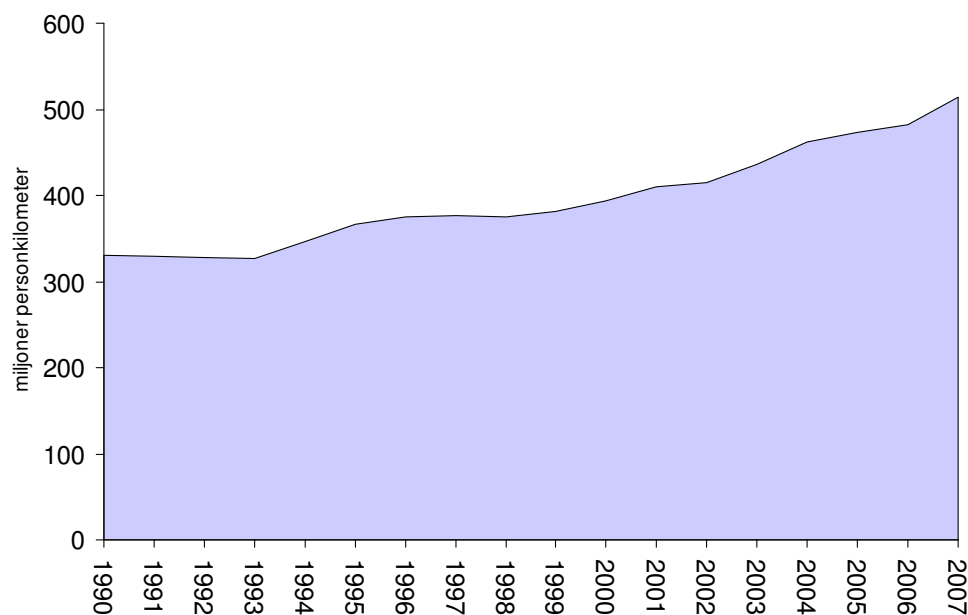
Det finns annan statistik över de olika trafikslagens andelar av det totala persontransportarbetet.⁷ Där framgår att järnvägens andel 2007 uppgick till 8 procent. Det senaste decenniet har andelen ökat, för fem år sedan var andelen 7 procent och för tio år sedan 6 procent. Sedan mitten av sextioalet har andelen rört sig inom intervallet

5–8 procent. Denna statistik innehåller en del osäkerheter och bör tolkas med försiktighet.

5.2 Spårväg och tunnelbana

Resandet med spårvagn i Göteborg, Stockholm och Norrköping ökade 2007 med 7 procent. Under fem år har antalet resor ökat varje år och med 27 procent sedan 2002. Transportarbetet med spårvagn ökade med 7 procent under 2007 och med 24 procent sedan 2002.

Under 2007 ökade antalet resor i tunnelbanan i Stockholm med 2 procent. De senaste fem åren har antalet resor skiftat upp och ner och sammantaget ökat med 7 procent. Transportarbetet i tunnelbanan ökade med 2 procent under 2006 och med 7 procent sedan 2002.



Figur 5.2: Transportarbete av resor med spårväg

⁷ Se www.sika-institute.se, klicka på *Statistik och Transportarbete*.

6 Olyckor

Rapporten behandlar allvarliga olyckor som inträffat i samband med att minst ett spårbundet fordon varit i rörelse. Självord och självmordsförsök betraktas inte som olyckor i strikt mening och kommenteras inte nedan, men redovisas av hävd i denna statistik.⁸

Av dem som avlider eller skadas allvarligt vid olyckor i samband med järnvägs- eller tunnelbanedrift är endast en liten del resande eller anställda. De flesta för-olyckas då de obehörigen befinner sig på spårområdet eller då de försöker passera vid plankorsningar. Spårvägsdrift är behäftad med högre risker, sett i förhållande till transportarbetet. Speciell uppmärksamhet bör riktas på att äldre spårvägsresenärer har särskilt stor risk att drabbas av fallolyckor inne i vagnarna.

Statistiken redovisar inte händelser som inträffar vid spåren om inget spårbundet fordon varit i rörelse. Två olyckstyper som alltså inte redovisas här gäller passagerare som skadas när de stiger på eller av stillastående vagnar och obehöriga som kommer i närheten av högspänningsledningar. För en djupare beskrivning av säkerhetsläget inom järnvägstrafiken hänvisas till Järnvägsstyrelsens årsrapport i enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet och Järnvägsstyrelsens övergripande riskanalys.⁹

Då olyckstalen är små kommenteras olyckorna under de två senaste femårsperioderna, alltså 2003–2007 jämfört med 1998–2002.¹⁰

6.1 Järnväg

I absoluta tal har både avlidna och allvarligt skadade ökat. Av de 111 avlidna under 2003–2007 var 4 resenärer, 2 järnvägsanställda och 105 övriga. Föregående femårsperiod när antalet avlidna var 99, fördelades dessa på 0 resande, 6 järnvägsanställda och 93 övriga. De allvarligt skadade var 96 under 2003–2007 och 85 under 1998–2002. Enligt dessa jämförelser har alltså de absoluta olyckstalen ökat avseende såväl dödade som allvarligt skadade.

För de två senaste åren är statistiken över allvarligt skadade och dödade uppdelad i fler kategorier än tidigare år. Det framgår att den största gruppen av avlidna var personer som obehörigen befann sig på spårområdet. Av de allvarligt skadade 2006–2007 var plankorsningstrafikanter den största gruppen.

⁸ För generell statistik över självmord hänvisas till Socialstyrelsens dödsorsaksstatistik.

⁹ Järnvägsstyrelsens rapport 2008:4 *Järnvägsstyrelsens årsrapport för 2007 enligt artikel 18 i direktiv 2004/49/EG* och rapport 2007:15 *Övergripande riskanalys 2007*.

¹⁰ Kommentarer till statistik avseende tiden före 2003 hämtar sitt underlag från tidigare utgåvor av SIKA: s årliga rapport *Bantrafik*.

Antalet allvarliga plankorsningsolyckor, med vägtrafikfordon eller fotgängare, var 83 de senaste fem åren, vilket ska jämföras med 69 under 1998–2002. Utvecklingen av plankorsningsolyckorna påverkas av en rad faktorer. Dels drivs olyckorna av den ökande trafiken både på väg och på järnväg. I andra riktningen påverkar arbetet som läggs ned av infrastrukturförvaltarna på att bygga planskilda korsningar och öka säkerheten vid plankorsningar.

6.2 Spårväg

I jämförelse med järnvägsdrift och tunnelbanedrift är spårvägsdrift behäftad med högre risker, baserat på alla avlidna och allvarligt skadade i relation till det transportarbete som utförs. Detta hänger samman med att spårvägarna delvis delar utrymme med vägtrafiken. Av de tre trafikslagen på bana är det också spårvägarna som har högst risker för resenärerna.¹¹

Under de senaste fem åren avled 11 personer i olyckshändelser och av dessa klassades 1 som resenär, 0 som spårvägsanställda och 10 som övriga. Av de 107 allvarligt skadade var 72 resenärer, 7 spårvägsanställda och 28 övriga.

Olycksstatistiken lades om under den föregående femårsperioden och är inte jämförbar med den senaste statistiken.

En olyckstyp som är särskilt utmärkande är fall i vagn, som drabbar speciellt äldre resenärer. Enligt en intern rapport vid Göteborgs spårvägar har problemet i det företaget ökat sedan vagnar byggts om med nya låggolvsdelar. Trappsteg upp till höggolvsdelarna i dessa vagnar har visat sig särskilt riskabla.¹²

Spårvägstrafiken är relativt liten i Sverige och det är därför svårt att tolka ut några utvecklingstrender i detta material om spårvägsdriftens olyckor.

6.3 Tunnelbana

I jämförelse med järnvägsdrift är tunnelbanetrafik behäftad med något lägre risker, baserat på alla avlidna och allvarligt skadade i relation till det transportarbete som utförs.

Under de senaste fem åren har 9 personer dödats och 10 skadats allvarligt vid olyckor i tunnelbanedrift. Samtliga avlidna var i kategorin övriga. Under perioden avled alltså ingen resande eller tunnelbaneanställd i tunnelbanan.

Föregående femårsperiod var de förolyckade fler, totalt 11 avlidna och 28 allvarligt skadade. Bland de allvarligt skadade har en stor minskning skett, med 28 allvarligt skadade 1998–2002 och 10 under 2003–2007.

¹¹ Villkoren för trafiksäkerheten vid spårvägsdrift har stora likheter med drift av lokal busstrafik, varför en sådan jämförelse skulle ge en fördelaktigare bild för spårvägsdriften.

¹² *Årsberättelse trafiksäkerhet 2007 Spårvagn*, Göteborgs Spårvägar AB, 2008.

7 Tabeller / Tables

På följande sidor redovisas ett antal tabeller.

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

Symboler / Explanation of symbols

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

Huvudmän i svensk bantrafik 2007 Bodies in Swedish rail traffic 2007	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- våg 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	Infrastruktur Infrastructure			Persontrafik Passenger traffic		Inland Domestic	Utland Border crossing	Inland Domestic	Utland Border crossing	Person Passenger	
							Järnväg Railway	Spårväg Tram	Tunnelbana Metro	Järnväg Railway	Spårväg Tram					Tunnelbana Metro	Inrikes Domestic	Inrikes Domestic
Banverket	X			X			X										
Rikstrafiken	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						
BK Tåg Sverige AB			X		X						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				
Inlandsgods AB			X		X						X						
Malmtrafik i Kiruna AB			X		X						X	X					
MidCargo AB			X		X						X						
Merresor AB			X		X								X				
Ofofbanen AS			X		X						X	X					
Railion Denmark 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	X

Tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Trafikerad banlängd							Personal	
	Statliga banor			Enskilda banor		Totalt	Härav elektrifierad	För banarbeten	För trafik
	Normalspåriga	Smalspåriga	Härav övertagna enskilda banor	Normalspåriga	Smalspåriga				
	i kilometer							antal i medeltal	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1856	32	–	–	34	–	66	–	..	..
1860	303	–	–	176	48	527	–	..	..
1870	1 118	–	–	376	233	1 727	–	..	..
1880	1 956	–	96	2 686	1 234	5 876	–	..	..
1890	2 613	–	184	3 730	1 675	8 018	–	..	..
1900	3 850	–	796	4 832	2 621	11 303	11	..	..
1910	4 418	–	876	6 133	3 278	13 829	31	Ingår i kol 10	46 331
1920	5 506	–	1 310	6 081	3 573	15 160	380	Incl. in Col 10	62 493
1930	6 641	–	1 660	6 386	3 783	16 810	1 206	”	50 976
1940	9 226	436	4 371	3 997	3 097	16 756	4 444	”	52 205
1950	12 436	2 730	9 884	728	746	16 640	6 303	”	70 764
1960	12 203	2 255	9 173	665	276	15 399	7 369	”	59 307
1970	11 279	265	6 265	501	158	12 203	7 520	”	44 973
1980	11 195	182	6 082	440	189	12 006	7 582	”	36 762
1985	11 132 ¹	134 ¹	6 052 ¹	334	145	11 745	7 464	”	38 933 ²
1986	11 168	97	6 023	334	145	11 745	7 464	”	38 343
1987	11 157	37	5 952	334	145	11 673	7 464	”	37 465
1988	11 076	–	5 834	334	145	11 555	7 464	”	36 284 ³
1989 ⁴	11 022 ⁵	–	5 780	317	144	11 483	7 451	7 257	26 240 ⁶
1990	10 801 ⁵	–	5 639	317	75	11 193	7 382	7 724	21 472 ⁷
1991	10 961 ^{8,9}	–	5 820	24 ⁹	65	11 050	7 336	7 843	19 028
1992	10 899	–	5 757	24	65	10 988	7 352	7 633	17 923
1993	9 746 ¹⁰	–	5 712	1 077 ¹⁰	65	10 888	7 359	7 085	16 288
1994	9 661	–	5 640	1 077	65	10 803	7 266	7 341	15 024
1995	9 782	–	5 540	1 077	66	10 925	7 402	7 537	14 653
1996	9 821	–	..	1 077	66	10 964	7 470	7 343	14 271
1997	9 798	–	..	1 077	66	10 941	7 445	6 807	13 745
1998	9 855	–	..	1 077	65	10 997	7 444	6 133	12 765
1999	9 884	–	..	1 095	65	11 044	7 474	5 972	12 270
2000	9 877	–	..	1 095	65	11 037	7 487	5 731	8 768 ¹¹
2001	9 865	–	..	1 091	65	11 021	7 681	5 544	9 381
2002	9 940	–	..	1 090	65	11 095	7 758	5 369	9 686
2003	9 882	–	..	1 090	65	11 037	7 739	5 516	9 599
2004	9 895	–	..	1 090	65	11 050	7 745	5 444	9 712 k
2005	9 867	–	..	1 085	65	11 017	7 737	5 406	9 358 k
2006	9 869	–	..	1 086	65	11 020	7 749	5 382	9 556 k
2007	9 821	–	..	1 086	65	10 972	7 848	5 670	9 904
Year	Length of lines worked							Staff	
	State railways			Private railways		Total	Of which electrified	Assigned to permanent way	Assigned to train operations
	Standard gauge	Narrow gauge	Of which former private railways	Standard gauge	Narrow gauge				
	kilometres							mean number	

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

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

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

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

Forts: 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	%	
11	12	13	14	15	16	17	18	19	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 ⁴
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	122 918	17 674	6 489	734	125	..	22 779	39,0	2002
1 877	121 584	16 909	6 405	720	127	..	23 225	38,0	2003
1 784	116 032 k	16 832	6 271	799	128	..	22 998 k	37,6	2004
1 901	123 681 k	16 637	6 476	772	128	..	22 448	39,7	2005
1 952 k	125 735 k	16 678	6 486	812	131	..	23 604	40,7 k	2006
2 177	134 446	15 615	6 587	800	136	..	24 957	41,2	2007
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	%	

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

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

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

⁸ Av SJ och TGOJ trafikerad banlängd. *Length of lines worked by SJ and TGOJ.*

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

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

Forts. tabell A1: Historisk översikt / Historical overview

År	Transportarbete								Drivmedelsanvändning av järnvägstransporter		
	Resande- och godståg	Persontrafik			Godstrafik				El	Bränsle för ångdrift	Diesel
		Regional trafik	Fjärrtrafik	Totalt	Express- och styckegods	Kombigods	Vagnslast-gods	Totalt			
	miljoner bruttotonkm	miljoner personkm			miljoner tonkm				Gwh	1000 ton	m ³
1	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
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 ¹²	2 226	16 448	18 687	1 757	-	41 847
1989 ⁴	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 ¹³	2 682	17 401	20 088	1 918	-	29 536
2001	55 555	3 191	5 541	8 732	-	2 458	17 089	19 547	1 972	-	28 142
2002	56 104	3 324	5 551	8 874	-	2 781	16 416 ¹⁴	19 197 ¹⁴	1 974	-	27 101
2003	56 971	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 ^k	3 936 ^k	5 680	9 617 ^k	-	4 145	18 126	22 271	2 142	-	26 829
2007	65 140	4 233	6 037	10 270	-	4 670	18 580	23 250	2 115	-	25 755
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 ³

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

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

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

¹⁴ 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 - spårlängder, banlängder och investeringar / Railways - length of tracks, length of lines and investments

		2003	2004	2005	2006	2007	
	Arlandabanan						Arlanda line
	Inlandsbanan						Inland line
	Malmö Limhamns Järnvägs AB bana ¹						Malmö Limhamns Järnvägs AB line ¹
	Roslagsbanan						Roslagen line
	Saltsjöbanan						Saltsjöbaden line
	Statens spåranläggningar						State-owned rail infrastructure
	Trafikerade spår						
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	15 365	15 381	15 360	15 318	15 297	<i>Length of tracks (kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	9 269	9 258	9 233	9 217	9 166	<i>Length of lines (in kilometres)</i> Single track
3	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
4	Dubbelspår och flerspår	1 768	1 793	1 785	1 804	1 807	Double track or more
5	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
6	Summa	11 037	11 050	11 017	11 020	10 972	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 (kilometer)</i> Enkelspår	5 971	5 953	5 953	5 946	6 042	<i>Electrified lines (in kilometres)</i> Single track
10	- härav smalspår	52	52	52	52	52	- of which narrow gauge
11	Dubbelspår och flerspår	1 768	1 793	1 785	1 804	1 807	Double track or more
12	- härav smalspår	13	13	13	13	13	- of which narrow gauge
13	Summa	7 739	7 745	7 737	7 749	7 848	Total
14	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	6 541	6 589	6 690	6 735	6 748	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
15	<i>Automatisk tågkontroll (kilometer)</i> Banlängd med ATC	7 682	7 675	7 775	7 728	7 847	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
16	<i>Korsningar</i> Antal planskilda korsningar	2 988	3 007	3 017	3 026	3 032	<i>Crossings</i> Number of grade-separated crossings
17	Antal plankorsningar	9 740	9 722	9 643	9 581	8 151	Number of level crossings
18	Summa	12 728	12 729	12 660	12 607	11 183	Total
19	- härav med bommar	2 331	2 356	2 365	2 380	2 397	- of which with barriers
20	- härav med ljud- och/eller ljussignaler	857	866	863	867	876	- of which with light and/or acoustic signals
21	- härav med enkla skydd	1 398	1 536	1 568	1 563	1 571	- of which with St. Andrew's cross
22	- härav utan skyddsanordningar	5 154	4 964	4 848	4 771	3 307	- of which unprotected
23	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	4 155	4 205	4 395	4 466	4 581	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
24	Investeringskostnader	4 943	6 296	7 328	7 695 k	9 620	Investments
25	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	237	240	213	218	233	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2003	2004	2005	2006	2007	Tracks worked

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

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

Personal (medeltal)		2003	2004	2005	2006	2007	
	<i>Anställda personer</i>						<i>Staff employed</i>
1	Tillgänglig personal för banarbeten	5 516	5 444	5 406	5 382 #	5 670	Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	801	834	888	933	1 081	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	1 169	1 183 k	1 181 k	1 253 k	1 117	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	328	345	343	354	313	- of whom female
5	Totalt antal anställda	6 685	6 627 k	6 587 k	6 635 k	6 787	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	1 129	1 179	1 231	1 287	1 394	- of whom female
		2003	2004	2005	2006	2007	Staff strength (mean numbers)

Tabell B3: Spårvägar - spårlängder, banlängder och investeringar / Trams - length of tracks, length of lines and investments

Stockholms spårvägar	Stockholm tram system
- Djurgårdslinjen	- Djurgården line
- Lidingöbanan	- Lidingö line
- Nockebybanan	- Nockeby line
- Tvärbanan	- Tvärbanan line
Göteborgs spårvägar	Gothenburg tram system
Norrköpings spårvägar	Norrköping tram system

Trafikerade spår		2003	2004	2005	2006	2007	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	251	251	251	251	251	<i>Length of tracks (in kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	6	6	6	6	6	<i>Length of lines (in kilometres)</i> Single track
3	Dubbelspår och flerspår	120	120	120	120	120	Double track or more
4	Summa	126	126	126	126	126	Total
5	<i>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	21	21	21	21	21	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
6	<i>Automatisk tågkontroll (kilometer)</i> Banlängd med ATC	9	9	9	9	21	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	172	167	170	179	240	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	202	87	94	84	102	Investments
9	<i>Energianvändning</i> av infrastrukturen (Gwh)	2	2	2	3	2	<i>Energy consumption</i> by infrastructure (Gwh)
		2003	2004	2005	2006	2007	Tracks worked

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

Personal (medeltal)		2003	2004	2005	2006	2007	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	22	22	22	22	22	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	3	3	3	4	4	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	45	49	49	47	54	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	6	12	12	12	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	67	71	71	69	76	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	9	15	15	16	16	- of whom female
		2003	2004	2005	2006	2007	Staff strength (mean numbers)

Tabell B5: Tunnelbanan - spårlängder, banlängder och investeringar / Metro - length of tracks, length of lines and investments

Stockholms tunnelbana		Stockholm Metro					
Trafikerade spår		2003	2004	2005	2006	2007	
1	<i>Spårlängd (kilometer)</i> Spårlängd inklusive sidobanor	276	276	276	276	276	<i>Length of tracks (in kilometres)</i> Length of tracks including sidings
2	<i>Banlängd (kilometer)</i> Enkelspår	-	-	-	-	-	<i>Length of lines (in kilometres)</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>Linje- och fjärrblockering (kilometer)</i> Banlängd med linje- och fjärrblockering	109	109	109	109	109	<i>Operated with automatic block system (in kilometres)</i> Length of lines with automatic block system and centralised traffic control system
6	<i>Automatisk tågkontroll (kilometer)</i> Banlängd med ATC	109	109	109	109	109	<i>Automatic Train Control (in kilometres)</i> Length of lines with ATC
7	<i>Investeringar och underhåll (miljoner SEK)</i> Underhållskostnader	523	611	694	800	835	<i>Investments and maintenance (million SEK)</i> Maintenance costs
8	Investeringskostnader	1638	870	507	670	654	Investments
9	<i>Energianvändning av infrastrukturen (Gwh)</i>	21	22	21	22	20	<i>Energy consumption by infrastructure (Gwh)</i>
		2003	2004	2005	2006	2007	Tracks worked

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

Personal (medeltal)		2003	2004	2005	2006	2007	
1	<i>Anställda personer</i> Tillgänglig personal för banarbeten	75	75	75	75	75	<i>Staff employed</i> Available staff for infrastructure works
2	- härav kvinnor	7	7	7	7	7	- of whom female
3	Tillgänglig personal för trafikledning	60	60	60	60	60	Available staff for traffic control
4	- härav kvinnor	12	12	12	12	12	- of whom female
5	Totalt antal anställda	135	135	135	135	135	Total number of staff employed
6	- härav kvinnor	19	19	19	19	19	- of whom female
		2003	2004	2005	2006	2007	Staff strength (mean numbers)

Tabell C1: Dragfordon - Järnvägar / Tractive stock - Railways

Antal dragfordon		2003	2004	2005	2006	2007	
	Totalt						Total
1	Totalt dragfordon	1 287	1 298	1 443 k	1 526 k	1 750 #	Total tractive stock
2	- härav för persontrafik	757	753	875 k	947 k	1 174	- of which for passenger traffic
3	- härav för godstrafik	530	545	568	579	576	- of which for freight traffic
	Lok och lokomotorer						Locomotives and Light rail motor tractors
4	Ellok	406	415	414	425	424	Electric locomotives
5	Diesellok	188	196	207	214	213	Diesel locomotives
6	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric light rail motor tractors
7	Diesellokomotorer	70	67	66	64	56	Diesel light rail motor tractors
8	Summa	664	678	687	703	693	Total
	- härav för persontrafik						- of which for passenger traffic
9	Ellok	133	132	116	121	116	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	134	133	119	124	117	Total
	- härav för godstrafik						- of which for freight traffic
14	Ellok	273	283	298	304	308	Electric locomotives
15	Diesellok	188	196	205	212	213	Diesel locomotives
16	Ellokomotorer	-	-	-	-	-	Electric light rail motor tractors
17	Diesellokomotorer	69	66	65	63	55	Diesel light rail motor tractors
18	Summa	530	545	568	579	576	Total
	Motorvagnar						Railcars
	<i>Antal eldrivna motorvagnar</i>						<i>Electric powered railcars</i>
19	Motorvagnssätt	423	435	474	495 k	502	Railcar trainsets
20	- härav med snabbtågskapacitet	79	84	118	129	126	- of which with high-speed capacity
21	Motorvagnar	-	-	-	-	-	Railcars
	<i>Antal eldrivna dragfordon</i>						<i>Electric powered tractive units</i>
22	I motorvagnssätt	511	535	674	735 k	976	In railcar trainsets
23	- härav med snabbtågskapacitet	115	125	212	241	236	- of which with high-speed capacity
24	I motorvagnar	-	-	-	-	-	In railcars
	<i>Antal dieseldrivna motorvagnar</i>						<i>Diesel powered railcars</i>
25	Motorvagnssätt	18	17	20	25	23	Railcar trainsets
26	Motorvagnar	65	46	42	38	35	Railcars
	<i>Antal dieseldrivna dragfordon</i>						<i>Diesel powered tractive units</i>
27	I motorvagnssätt	47	39	40 k	50 k	46	In railcar trainsets
28	I motorvagnar	65	46	42	38	35	In railcars
29	Summa motorvagnar och motorvagnssätt	506	498	536	558 k	560	Total railcars and railcar trainsets
30	Summa dragfordon i motorvagnar och motorvagnssätt	623	620	756 k	823 k	1 057	Total tractive units in railcars and railcar trainsets
		2003	2004	2005	2006	2007	Number of tractive units and railcars

Tabell C2: Dragfordon - Spårvägar / Tractive stock - Trams

Antal dragfordon		2003	2004	2005	2006	2007	
1	Antal eldrivna dragfordon	363 k	361 k	367 k	418 k	450	Electric powered tractive units
		2003	2004	2005	2006	2007	Number of tractive units

Tabell C3: Dragfordon - Tunnelbana / Tractive stock - Metro

Antal dragfordon		2003	2004	2005	2006	2007	
1	Antal eldrivna dragfordon	584	535	535	535	535	Electric powered tractive units
		2003	2004	2005	2006	2007	Number of tractive units

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - godstrafik		2003	2004	2005	2006	2007	
	Totalt godsvagnar						Total wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
1	Slutna vagnar	4 558	4 154	4 468	4 469 k	4 165	Covered wagons
2	Lådvagnar	434	417	429	428	416	High-sided open wagons
3	Flakvagnar	9 870	10 363	9 659	9 390	9 341	Flat wagons
4	Postvagnar	113	109	108	108	108	Mail wagons
5	Övriga vagnar	1 934	1 789	1 973	2 204	1 917	Other wagons
6	Totalt	16 909	16 832	16 637	16 599	15 947	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
7	Slutna vagnar	175 966	164 666	193 993	190 986 k	192 590	Covered wagons
8	Lådvagnar	15 883	16 758	17 098	17 032	16 672	High-sided open wagons
9	Flakvagnar	407 584	504 327	439 655	465 628	478 459	Flat wagons
10	Postvagnar	2 825	1 990	2 056	2 056	2 056	Mail wagons
11	Övriga vagnar	117 577	111 375	119 393	133 290	129 247	Other wagons
12	Totalt	719 835	799 116	772 195	808 992	819 024	Total
	- härav vagnar ägda av tågoperatörer						- of which wagons owned by railway undertakings
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
13	Slutna vagnar	3 092	2 737	3 029	3 061 k	2 485	Covered wagons
14	Lådvagnar	418	381	378	378	381	High-sided open wagons
15	Flakvagnar	5 826	6 315	5 547	5 438	5 421	Flat wagons
16	Postvagnar	113	109	108	108	108	Mail wagons
17	Övriga vagnar	1 055	1 019	1 099	1 128	1 140	Other wagons
18	Totalt	10 504	10 561	10 161	10 113	9 535	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
19	Slutna vagnar	99 960	92 643	120 503	118 357 k	98 950	Covered wagons
20	Lådvagnar	15 048	14 879	14 440	14 440	14 879	High-sided open wagons
21	Flakvagnar	192 804	283 085	258 052	251 465	256 775	Flat wagons
22	Postvagnar	2 825	1 990	2 056	2 056	2 056	Mail wagons
23	Övriga vagnar	83 400	81 632	88 035	90 358	94 509	Other wagons
24	Totalt	394 037	474 229	483 086	476 676	467 169	Total
	- härav privatägda vagnar						- of which privately owned wagons
	<i>Antal vagnar</i>						<i>Number of wagons</i>
25	Slutna vagnar	1 466	1 417	1 439	1 408	1 680	Covered wagons
26	Lådvagnar	16	36	51	50	35	High-sided open wagons
27	Flakvagnar	4 044	4 048	4 112	3 952	3 920	Flat wagons
28	Övriga vagnar	879	770	874	1 076	777	Other wagons
29	Totalt	6 405	6 271	6 476	6 486	6 412	Total
	<i>Lastförmåga i ton</i>						<i>Load capacity in tonnes</i>
30	Slutna vagnar	76 006	72 023	73 490	72 629	93 640	Covered wagons
31	Lådvagnar	835	1 879	2 658	2 592	1 793	High-sided open wagons
32	Flakvagnar	214 780	221 242	181 603	214 163	221 684	Flat wagons
33	Övriga vagnar	34 177	29 743	31 358	42 932	34 738	Other wagons
34	Totalt	325 798	324 887	289 109	332 316	351 855	Total
		2003	2004	2005	2006	2007	Transport stock - freight traffic

Tabell C4: Transportfordon - Järnvägar / Transport stock - Railways

Transportfordon - persontrafik		2003	2004	2005	2006	2007	
	Antal fordon						Number of vehicles
	<i>Lokdragna vagnar</i>						<i>Hauled by locomotives</i>
35	Sittvagnar	451	374	362	339	336	Coaches
36	Liggvagnar	87	81	86	86	79	Couchette coaches
37	Sovvagnar	77	75	77	77	77	Sleeping cars
38	Restaurangvagnar	34	24	30	30	29	Dining cars
39	Resgodsvagnar	2	2	2	2	2	Vans for luggage
40	Postvagnar	-	-	-	-	-	Mail vans
41	Specialvagnar	34	24	17	20	19	Special coaches
42	Summa	685	580	574	554	542	Total
	<i>I motorvagnar och motorvagnssätt</i>						<i>In railcars and railcar trainsets</i>
43	Antal vagnar med sittplatser	1 192	1 204	1 327	1 398 k	1 635	Number of vehicles with seats
44	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	320	328	415	444	479	- of which in vehicles with high-speed capacity
45	Totalt antal fordon	1 877	1 784	1 901	1 952	2 177	Total of vehicles
	Antal sitt- och sovplatser						Number of seats and sleeping berths
	<i>Sittplatser</i>						<i>Seats</i>
46	Sittvagnar	27 985	22 908	22 200	21 082	21 016	Coaches
47	Motorvagnar och motorvagnssätt	87 064	86 965 k	94 994 k	98 166 k	107 267	Railcars and railcar trainsets
48	- härav i vagnar med snabbtågskapacitet	19 196 k	19 318 k	24 940 k	26 585 k	27 005	- of which in vehicles with high-speed capacity
49	Summa	115 049	109 873	117 194	119 248	128 283	Total
	<i>Sovplatser</i>						<i>Sleeping berths</i>
50	Sovvagnar	2 185	2 133	2 185	2 185	2 185	Sleeping cars
51	Liggvagnar	4 350	4 026	4 302	4 302	3 978	Couchette coaches
52	Summa	6 535	6 159	6 487	6 487	6 163	Total
53	Totalt antal sitt- och sovplatser	121 584	116 032 k	123 681 k	125 735 k	134 446	Total of seats and sleeping berths
		2003	2004	2005	2006	2007	Transport stock - passenger traffic

Tabell C5: Transportfordon - Spårvägar / Transport stock - Trams

Transportfordon - persontrafik		2003	2004	2005	2006	2007	
1	Antal fordon	458 k	458 k	468 k	496 k	545	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	15 927 k	15 927 k	16 729 k	16 750 k	17 565	Number of seats
3	Antal ståplatser	26 301 k	26 301 k	26 835 k	27 246 k	29 048	Number of standing places
		2003	2004	2005	2006	2007	Transport stock - passenger traffic

Tabell C6: Transportfordon - Tunnelbana / Transport stock - Metro

Transportfordon - persontrafik		2003	2004	2005	2006	2007	
1	Antal fordon	1 112	1 077	1 077	1 077	1 077	Number of vehicles
2	Antal sittplatser	48 624	46 814 k	46 814 k	46 814 k	46 814	Number of seats
3	Antal ståplatser	110 952	106 635 k	106 635 k	106 635 k	106 635	Number of standing places
		2003	2004	2005	2006	2007	Transport stock - passenger traffic

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

Trafik / Traffic

Järnvägar / Railways

Tågkilometer (tusental)		2003	2004	2005	2006	2007	
1	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
	Med eldrift	78 518 k	78 552	77 532	80 030	84 266	Electric powered
2	Med dieseldrift	9 362	7 254	6 286	5 966	6 169	Diesel powered
3	Summa	87 880	85 806	83 818	85 996	90 435	Total
	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
4	Med eldrift	36 285	38 501 k	40 130	41 825	41 928	Electric powered
5	Med dieseldrift	3 144	3 395	3 735	3 631	3 535	Diesel powered
6	Summa	39 429	41 896	43 865	45 456	45 463	Total
7	Summa eldrift	114 802	117 053	117 662	121 855	126 194	Total electric powered
8	Summa dieseldrift	12 506	10 649	10 021	9 596	9 704	Total diesel powered
9	Totalt	127 308	127 702	127 683	131 451	135 898	Grand total
		2003	2004	2005	2006	2007	Train kilometres (thousands)

Bruttotonkilometer av vagnar (miljoner)		2003	2004	2005	2006	2007	
10	<i>Persontrafik</i>						<i>Passenger traffic</i>
	Med eldrift	16 368 k	16 346	16 009	17 240	18 549	Electric powered
11	Med dieseldrift	695	609	513	476	472	Diesel powered
12	Summa	17 064	16 956	16 522	17 717	19 021	Total
	<i>Godstrafik</i>						<i>Freight traffic</i>
13	Med eldrift	38 009	39 726	40 875	42 697 k	44 013	Electric powered
14	Med dieseldrift	1 899	2 088	2 295	2 339	2 105	Diesel powered
15	Summa	39 908	41 814	43 170	45 036	46 119	Total
16	Summa eldrift	54 377	56 073	56 884	59 937 k	62 563	Total electric powered
17	Summa dieseldrift	2 594	2 697	2 808	2 815	2 577	Total diesel powered
18	Totalt	56 971	58 770	59 692	62 753	65 140	Grand total
		2003	2004	2005	2006	2007	Gross hauled tonne-kilometres (millions)

Sittplatskilometer (miljoner)		2003	2004	2005	2006	2007	
19	Med eldrift	22 215	22 115	21 751	22 976	24 303	Electric powered
20	Med dieseldrift	1 010	883	697	628	654	Diesel powered
21	Totalt	23 225	22 998	22 448	23 604	24 957	Total
		2003	2004	2005	2006	2007	Seat-kilometres (millions)

Spårvägar / Trams

(miljoner)		2003	2004	2005	2006	2007	
22	Tågkilometer (tusental)	12 913	13 296	13 397	14 004	14 453	Train-kilometres (thousands)
23	Bruttotonkilometer av vagnar	442	443	446	448	508	Gross hauled tonne-kilometres
24	Platskilometer	2 703	2 694	2 717	2 879	2 998	Seat- and standing place kilometres
25	- härav sittplatskilometer	1 034	1 040	1 048	1 112	1 162	- of which seat-kilometres
26	- härav ståplatskilometer	1 668	1 654	1 669	1 767	1 836	- of which standing place kilometres
		2003	2004	2005	2006	2007	(millions)

Tunnelbana / Metro

(miljoner)		2003	2004	2005	2006	2007	
27	Tågkilometer (tusental)	12 474	12 263	12 381	12 757	12 541	Train-kilometres (thousands)
28	Bruttotonkilometer av vagnar	2 164	2 167	2 210	2 305	2 316	Gross hauled tonne-kilometres
29	Platskilometer	13 094	13 199	13 462	14 119	13 658	Seat- and standing place kilometres
30	- härav sittplatskilometer	4 253	4 305	4 391	4 579	4 367	- of which seat-kilometres
31	- härav ståplatskilometer	8 841	8 894	9 072	9 540	9 291	- of which standing place kilometres
		2003	2004	2005	2006	2007	(millions)

Forts. tabell D1: Trafik, anställda och energianvändning / Traffic, staff and energy consumption

Antal anställda / Staff employed

Railways

Antal anställda (medeltal)		2003	2004	2005	2006	2007	
32	Persontrafik	5 532	5 671	5 364	5 515 k	5 927	Passenger traffic
33	- härav kvinnor	1 884	1 871	1 780	1 889 k	1 982	- of whom female
34	Godstrafik	2 898	2 858	2 813	2 788	2 860	Freight traffic
35	- härav kvinnor	239	268	197	204	215	- of whom female
36	Totalt	8 430	8 529	8 177	8 303	8 787	Total
37	- härav kvinnor	2 123	2 139	1 977	2 093	2 197	- of whom female
		2003	2004	2005	2006	2007	Staff employed (mean numbers)

Spårväg / Trams

Antal anställda (medeltal)		2003	2004	2005	2006	2007	
38	Persontrafik ¹	1 094	1 087	1 174	1 163	1 112	Passenger traffic ¹
39	- härav kvinnor	288	257	294	285	272	- of whom female
		2003	2004	2005	2006	2007	Staff employed (mean numbers)

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

Tunnelbana / Metro

Antal anställda (medeltal)		2003	2004	2005	2006	2007	
40	Persontrafik	2 885	2 502	2 502	2 502	2 417	Passenger traffic
41	- härav kvinnor	838	730	730	730	715	- of whom female
		2003	2004	2005	2006	2007	Staff employed (mean numbers)

Energianvändning / Energy consumption

Railways

Energianvändning		2003	2004	2005	2006	2007	
42	El för persontrafik i Gwh	1 086	1 087	1 072	1 116	1 087	Electricity for passenger traffic in Gwh
43	El för godstrafik i Gwh	933	917	967	1 026	1 028	Electricity for freight traffic in Gwh
44	Totalt för trafik	2 018	2 005	2 039	2 142	2 115	Total for traffic
45	Diesel för persontrafik i m ³	7 516	6 632	6 190	6 115	6 172	Diesel for passenger traffic in m ³
46	Diesel för godstrafik i m ³	19 157	19 738	19 128	20 714	19 583	Diesel for freight traffic in m ³
47	Totalt för trafik	26 673	26 370	25 319	26 829	25 755	Total for traffic
		2003	2004	2005	2006	2007	Energy consumption

Spårväg / Trams

Energianvändning		2003	2004	2005	2006	2007	
48	El för persontrafik i Gwh	54	55	57	60	60	Electricity for passenger traffic in Gwh
		2003	2004	2005	2006	2007	Energy consumption

Tunnelbana / Metro

Energianvändning		2003	2004	2005	2006	2007	
49	El för persontrafik i Gwh	213	205	191	201	198	Electricity for passenger traffic in Gwh
		2003	2004	2005	2006	2007	Energy consumption

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

Transporterad godsmängd (tusen ton)		2003	2004	2005	2006	2007	
1	<i>Inland</i> Vagnslastgods	19 472	19 526	20 918 ²	22 002	23 117	<i>Domestic consignments</i> Wagonloads
2	Malm på malmbanan	11 867	12 079	12 345	12 730	13 683	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	4 488	4 949	5 477	5 843	6 047	Intermodal consignments
4	Summa inland	35 827	36 553	38 740	40 575	42 847	Total
5	<i>Utland</i> Vagnslastgods	7 178	7 180	7 115	6 788	6 791	<i>Cross-border consignments</i> Wagonloads
6	Malm på malmbanan	13 731	15 163	15 949	15 925	16 241	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	1 139	1 261	1 395	1 657	1 930	Intermodal consignments
8	Summa utland	22 047	23 604	24 458	24 369	24 962	Total
9	<i>Inland och utland</i> Vagnslastgods	26 649	26 706	28 033	28 790	29 908	<i>All consignments</i> Wagonloads
10	Malm på malmbanan	25 598	27 241	28 293	28 655	29 924	Ore on the Ore Railway
11	Kombigods	5 627	6 210	6 871	7 500	7 976	Intermodal consignments
12	Totalt	57 874	60 157	63 198 ²	64 944	67 809	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	12 640	13 465	15 318 ²	17 702	16 414	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		2003	2004	2005	2006	2007	Tonnes carried (in thousands)

Transportarbete / Transport performance

Transportarbete (miljoner tonkilometer)		2003	2004	2005	2006	2007	
1	<i>Inland</i> Vagnslastgods	8 328	8 366	8 923 ²	9 339	9 824	<i>Domestic consignments</i> Wagonloads
2	Malm på malmbanan	2 031	2 050	2 048	2 164	2 238	Ore on the Ore Railway
3	Kombigods	2 497	2 774	3 153	3 391	3 619	Intermodal consignments
4	Summa inland	12 856	13 190	14 125	14 894	15 681	Total
5	<i>Utland</i> Vagnslastgods	4 782	4 860	4 604	4 269	4 154	<i>Cross-border consignments</i> Wagonloads
6	Malm på malmbanan	2 054	2 261	2 352	2 354	2 364	Ore on the Ore Railway
7	Kombigods	477 k	546	594	754	1 051	Intermodal consignments
8	Summa utland	7 314	7 666	7 550	7 377	7 569	Total
9	<i>Inland och utland</i> Vagnslastgods	13 110	13 226	13 527	13 608	13 978	<i>All consignments</i> Wagonloads
10	Malm på malmbanan	4 086	4 311	4 400	4 519	4 602	Ore on the Ore Railway
11	Kombigods	2 974	3 319	3 748	4 145	4 670	Intermodal consignments
12	Totalt	20 170	20 856	21 675 ²	22 271	23 250	Grand total
13	- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	5 681	6 064	6 927 ²	7 636	7 260	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)
		2003	2004	2005	2006	2007	Transport performance (million tonne-kilometres)

² Första kvartalet 2005 stormfälldes ansenliga 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.

Tabell D3: Varugrupperfördelning av transporterat gods enligt NST/R / Goods transported according to NST/R freight category
Transporterad godsmängd / Tonnes carried

NST/R	Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (in thousands)	2003	2004	2005	2006	2007
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	28	30	46	24	22
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	123	118	93	58	51
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	–	–	–	–
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	6 458	6 093	8 626 ²	8 125	8 509
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	6	5	3	3	3
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	528	538	450	443	429
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	20	21	15	15	18
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	301	405	443	451	348
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineraloljeproducter / <i>Petroleum products</i>	958	969	954	969	1 524
11	Järnmalm, järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	25 932	27 498	28 845	28 927	30 516
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	328	288	327	284	271
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	8 326	8 462	7 233	7 721	7 613
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	221	230	240	305	382
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	819	916	935	1 009	916
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	89	100	95	120	129
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	11	11	9	10	9
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	878	887	884	811	815
19	Pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	1 963	2 008	1 935	1 898	1 867
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	899	1 023	1 005	939	1 027
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	52	50	64	87	85
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware and ceramic products</i>	28	26	24	15	31
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	4 948	5 281	5 594	6 439	6 283
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	4 958	5 200	5 377	6 293	6 959
	Totalt / Total	57 874	60 157	63 198	64 944	67 809
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	5 427	5 269	7 854 ²	7 468	7 716
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood¹</i>	566	419	378	321	394
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	459	399	387	337	373
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	153	154	161	176	188
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	4 415	4 837	4 992	5 616	5 601

¹ Inklusive slipers. Tidigare år har slipers exkluderats då dessa transporter till största delen utfördes som tjänstetransporter av SJ. Idag utgör slipers en icke oväsentlig andel av det kommersiella godset.

Including sleepers. Earlier, sleepers have been excluded since most transport was performed as works transport by SJ. Today, consignments of sleepers' represent a significant proportion of commercial goods.

² Första kvartalet 2005 stormfölldes ansevärliga 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.*

Forts. tabell D3: Varugruppsfördelning av transporterat gods enligt NST/R / Goods transported according to NST/R freight category

Transportarbete / Transport performance

NST/R	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)	2003	2004	2005	2006	2007
1	Spannmål / <i>Cereals</i>	10	11	14	8	10
2	Potatis, annan färsk eller frusen frukt, grönsaker <i>Potatoes, other fresh or frozen fruits and vegetables</i>	55	51	47	32	25
3	Levande djur, sockerbetor / <i>Live animals, sugar beet</i>	0	–	–	–	–
4	Trä och kork / <i>Wood and cork</i>	1 783	1 624	2 676 ^z	2 308	2 462
5	Textil, textilartiklar, konstfiber, andra råmaterial <i>Textiles, textile articles, man-made fibres, other raw materials</i>	8	7	4	4	5
6	Livsmedel och djurfoder / <i>Foodstuff and animal fodder</i>	335	328	250	236	250
7	Oljefrö, oljehaltiga frukter och fetter <i>Oil seeds and oleaginous fruits and fats</i>	19	21	14	13	17
8	Fasta mineraliska ämnen / <i>Solid mineral fuels</i>	105	140	278	274	185
9	Råolja / <i>Crude petroleum</i>	–	–	–	–	–
10	Mineraloljeprodukter / <i>Petroleum products</i>	303	304	308	310	410
11	Järnmalm, järn- och stålskrot och slagg från masugnar <i>Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust</i>	4 293	4 546	4 763	4 805	5 019
12	Metaller och metallavfall som inte innehåller järn <i>Non-ferrous ores and waste</i>	144	126	140	122	123
13	Produkter från metallindustrin / <i>Metal products</i>	5 135	5 317	4 686	4 972	4 932
14	Cement, kalk, byggnadsmaterial <i>Cement, lime, manufactured building materials</i>	109	111	110	145	183
15	Obearbetade eller bearbetade mineraliska ämnen <i>Crude and manufactured minerals</i>	342	401	377	360	291
16	Natur- och konstgödsel / <i>Natural and chemical fertilisers</i>	41	41	40	50	51
17	Kolbaserade kemikalier, tjära / <i>Coal chemicals, tar</i>	7	8	7	7	6
18	Andra kemikalier än kolbaserade kemikalier, tjära <i>Chemicals other than coal chemicals and tar</i>	520	513	508	482	482
19	Pappersmassa och returpapper <i>Paper pulp and waste paper</i>	1 089	1 111	1 044	904	964
20	Transportmedel, maskiner, apparater, motorer <i>Transport equipment, machinery, apparatus, engines</i>	438	482	503	450	549
21	Metallvaror / <i>Products of metal</i>	21	26	37	50	58
22	Glas, glasvaror och keramiska produkter <i>Glass, glassware and ceramic products</i>	15	13	12	8	20
23	Läder, textilier, kläder, andra bearbetade varor <i>Leather, textile, clothing, other manufactured articles</i>	2 727	2 872	2 879	2 956	3 037
24	Övriga varor / <i>Miscellaneous articles</i>	2 672	2 806	2 979	3 776	4 172
	Totalt / Total	20 170	20 856	21 675	22 271	23 250
	Särredovisning av vissa varuslag					
	Rundvirke / <i>Round timber</i>	1 224	1 169	2 290 ^z	2 038	2 104
	Sågade och hyvlade trävaror ¹ / <i>Manufactured products of wood¹</i>	461	373	306	201	261
	Flis, trä- och sågavfall / <i>Wood chips and waste wood</i>	94	78	76	69	83
	Jord, grus, sten och sand / <i>Soil, gravel, stone and sand</i>	37	38	41	44	47
	Papper, papp och varor därav / <i>Products of paper and pasteboard</i>	2 553	2 703	2 688	2 716	2 810

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

² Första kvartalet 2005 stormfällades ansevärliga 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.

Tabell D4: Farligt gods / Dangerous goods

RID	Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (thousand tonnes)	2003	2004	2005	2006	2007
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	1	1	1	1	1
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	863	955	887	822	874
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	482	522	552	681	1 118
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	18	11	29	18	15
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	80	132	104	66	53
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	167	146	145	150	133
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	313	336	326	356	365
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	16	18	21	17	19
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	49	50	48	41	45
6.2	Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–
7	Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	1	1	0	1	1
8	Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	241	252	269	277	287
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	10	11	6	4	14
	Totalt / Total	2 239	2 435	2 389	2 433	2 925
RID	Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)	2003	2004	2005	2006	2007
1	Sprängämnen <i>Explosives</i>	0	0	0	0	0
2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	298	328	321	320	361
3	Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	167	184	197	215	278
4.1	Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	12	9	15	10	10
4.2	Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	36	44	38	28	25
4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	104	101	95	95	78
5.1	Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	189	179	162	183	175
5.2	Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	17	19	22	15	21
6.1	Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	37	36	39	31	34
6.2	Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	–	–	–	–	–
7	Radioaktiva ämnen <i>Radioactive matter</i>	0	0	0	0	0
8	Frätande ämnen <i>Corrosives</i>	136	137	141	139	133
9	Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances</i>	13	15	8	5	13
	Totalt / Total	1 007	1 053	1 037	1 043	1 129

Tabell D5: Persontransporter / Passager transport

Järnvägar / Railways

Resor (miljoner)		2003	2004	2005	2006	2007	
1	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	37	38	38	41	42	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	9	10	10	10	10	- of which with tickets issued by county transport principals
4	I Länstrafikhuvudmannatåg	107	109	112	118	127	In county transport principal trains
5	- härav med statligt stöd	4	4	4	4	5	- of which with state aid
6	Totalt	145	147	150	159	169	Total
7	- härav med snabbtåg i fjärtrafik	7	7	7	7	8	- of which on long distance high-speed trains
8	- härav i internationell trafik	7	7	8	9	10	- of which in international traffic
9	- härav i regional trafik	126	128	132	139	148	- of which in regional traffic
		2003	2004	2005	2006	2007	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2003	2004	2005	2006	2007	
10	I järnvägsföretagens egetrafiktåg	6 455	6 203	6 299	6 799	7 158	In railway undertakings own-flag trains
11	- härav med statligt stöd	1 150	1 004	895	943	1 002	- of which with state aid
12	- härav med länstrafikhuvudmannabiljett	400	425	460	502	488	- of which with tickets issued by county transport principals
13	I Länstrafikhuvudmannatåg	2 379	2 455	2 637	2 818 k	3 111	In county transport principal trains
14	- härav med statligt stöd	260	294	361	337 k	374	- of which with state aid
15	Totalt	8 834	8 658	8 936	9 617 k	10 270	Total
16	- härav med snabbtåg i fjärtrafik	2 400	2 411	2 319	2 481	2 740	- of which on long distance high-speed trains
17	- härav i internationell trafik	857	645	598	580	502	- of which in international traffic
18	- härav i regional trafik	3 398	3 446	3 723	3 936 k	4 233	- of which in regional traffic
		2003	2004	2005	2006	2007	Transport performance (million passenger-kilometres)

Spärvägar / Trams

Resor (miljoner)		2003	2004	2005	2006	2007	
19	Med Länstrafikhuvudman	102	108	111	114	122	With county transport principals
		2003	2004	2005	2006	2007	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2003	2004	2005	2006	2007	
20	Med Länstrafikhuvudman	436	462	473	482 k	514	With county transport principals
		2003	2004	2005	2006	2007	Transport performance (million passenger-kilometres)

Tunnelbana / Metro

Resor (miljoner)		2003	2004	2005	2006	2007	
21	Med Länstrafikhuvudman	279	278	276	297	303	With county transport principals
		2003	2004	2005	2006	2007	Journeys (millions)

Transportarbete (miljoner personkilometer)		2003	2004	2005	2006	2007	
22	Med Länstrafikhuvudman	1 558	1 556	1 541	1 657	1 690	With county transport principals
		2003	2004	2005	2006	2007	Transport performance (million passenger-kilometres)

Tabell E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift / Accidents in railway operations

Olyckshändelser vid järnvägsdrift		2003	2004	2005	2006	2007	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	8	12	2	12	11	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	8	5	9	7	1	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägförskning i plan	10	19	21	18	15	Collisions at level crossings
4	Andra olyckshändelser	38	36	22	25	32	Other accidents
5	Summa	64	72	54	62	59	Total
6	- härtill självmord och självmordsförsök	62	58	46	69	79	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
7	Resande	1	3	-	-	-	Passengers
8	Järnvägsanställda	-	2	-	-	-	Railway employees
9	Plankorsningstrafikanter ¹	..	..	..	9	9	Level crossing users ¹
10	Obehöriga på spårområdet ¹	..	..	..	10	16	Unauthorised persons on railway premises ¹
11	Övriga ¹	19	21	21	-	-	Other persons ¹
12	Summa	20	26	21	19	25	Total
13	- härtill självmord	59	58	47	65	76	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
14	Resande	8	10	1	1	1	Passengers
15	Järnvägsanställda	2	4	4	1	3	Railway employees
16	Plankorsningstrafikanter ¹	..	..	..	8	9	Level crossing users ¹
17	Obehöriga på spårområdet ¹	..	..	..	4	2	Unauthorised persons on railway premises ¹
18	Övriga ¹	13	9	14	2	-	Other persons ¹
19	Summa	23	23	19	16	15	Total
20	- härtill självmordsförsök	3	-	2	4	3	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
21	Avlidna och allvarligt skadade resande						Fatalities and seriously injured passengers
	- per 10 miljoner resande	0,62	0,88	0,07	0,06	0,06	- per 10 million passengers
22	- per 1 miljard personkilometer	1,02	1,50	0,11	0,10	0,10	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2003	2004	2005	2006	2007	Accidents in railway operations

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

Kollisioner vid vägförskningar i plan		2003	2004	2005	2006	2007	
	Kollisioner med:						Collisions with:
23	- personbilar, lastbilar och bussar	7	14	14	7	7	- cars, trucks and buses
24	- övriga motorfordon	1	4	4	3	4	- other motor vehicles
25	- fordon utan motor och fotgängare	2	1	3	8	4	- non-motor vehicles and persons crossing the line on foot
26	Summa	10	19	21	18	15	Total
27	- härvid avlidna	3	13	7	9	9	- of which fatalities
28	- härvid allvarligt skadade	6	12	12	8	9	- of which seriously injured
		2003	2004	2005	2006	2007	Collisions at level crossings

1 Fram till 2005 ingick "plankorsningstrafikanter" och "obehöriga på spårområdet" i kategorin "övriga".
Up until 2005 "level crossing users" and "unauthorised persons on railway premises" were included in category "other persons".

Tabell E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift / Accidents in Tram operations

Olyckshändelser vid spårvägsdrift		2003	2004	2005	2006	2007	
Olyckshändelser							Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	–	1	1	–	–	Derailments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	4	–	–	2 k	–	Collisions of trains in motion
3	Kollisioner vid vägkorsning i plan	–	–	3	1 k	–	Collisions at level crossings
4	Vägtrafikolyckor	3	4	4	6 k	3	Road accidents
5	Andra olyckshändelser	10	9	19	25 k	27	Other accidents
6	Summa	17	14	27	34	30	Total
7	- härtill självmord och självmordsförsök	–	–	–	–	–	- moreover suicides and attempted suicides
Avlidna							Fatalities
8	Resande	–	–	1	–	–	Passengers
9	Spårvägsanställda	–	–	–	–	–	Tram employees
10	Plankorsningstrafikanter ¹	..	..	..	–	–	Level crossing users ¹
11	Obehöriga på spårområdet ¹	..	..	..	–	2	Unauthorised persons on tramway premises ¹
12	Övriga ¹	2	1	3	2	–	Other persons ¹
13	Summa	2	1	4	2	2	Total
14	- härtill självmord	–	–	–	–	–	- moreover suicides
Allvarligt skadade							Seriously injured
15	Resande	7	7	13	25 k	20	Passengers
16	Spårvägsanställda	3	1	1	2	–	Tram employees
17	Plankorsningstrafikanter ¹	..	..	..	–	–	Level crossing users ¹
18	Obehöriga på spårområdet ¹	..	..	..	–	–	Unauthorised persons on tramway premises ¹
19	Övriga ¹	8	2	3	7	8	Other persons ¹
20	Summa	18	10	17	34	28	Total
21	- härtill självmordsförsök	–	–	–	–	–	- moreover attempted suicides
Medeltal							Mean numbers
Avlidna och allvarligt skadade resande							Fatalities and seriously injured passengers
22	- per 10 miljoner resande	0,69	0,65	1,26	2,19 k	1,64	- per 10 million passengers
23	- per 1 miljard personkilometer	16,1	15,2	29,6	51,9 k	38,9	- per 1 000 million passenger-kilometres
		2003	2004	2005	2006	2007	Accidents in Tram operations

1 Fram till 2005 ingick "plankorsningstrafikanter" och "obehöriga på spårområdet" i kategorin "övriga".
Up until 2005 "level crossing users" and "unauthorised persons on tramway premises" were included in category "other persons".

Tabell E3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift / Accidents in Metro operations

Olyckshändelser vid tunnelbanedrift		2003	2004	2005	2006	2007	
	Olyckshändelser						Accidents
1	Urspårningar vid tågrörelse	–	–	2	1	–	Deraillments of trains in motion
2	Sammanstötningar vid tågrörelse	–	–	–	–	–	Collisions of trains in motion
3	Andra olyckshändelser	5	5	3	4	3	Other accidents
4	Summa	5	5	5	5	3	Total
5	- härtill självmord och självmordsförsök	6	16	7	9	9	- moreover suicides and attempted suicides
	Avlidna						Fatalities
6	Resande	–	–	–	–	–	Passengers
7	Tunnelbaneanställda	–	–	–	–	–	Metro employees
8	Obehöriga på spårområdet ¹	..	..	..	1	–	Unauthorised persons on metro premises ¹
9	Övriga ¹	5	2	1	–	–	Other persons ¹
10	Summa	5	2	1	1	–	Total
11	- härtill självmord	5	10	3	6	7	- moreover suicides
	Allvarligt skadade						Seriously injured
12	Resande	–	–	2	–	2	Passengers
13	Tunnelbaneanställda	–	–	–	–	–	Metro employees
14	Obehöriga på spårområdet ¹	..	..	..	2	1	Unauthorised persons on metro premises ¹
15	Övriga ¹	–	3	–	–	–	Other persons ¹
16	Summa	–	3	2	2	3	Total
17	- härtill självmordsförsök	1	6	4	3	2	- moreover attempted suicides
	Medeltal						Mean numbers
18	Avlidna och allvarligt skadade resande	–	–	0,07	–	0,07	Fatalities and seriously injured passengers
19	- per 10 miljoner resande	–	–	1,30	–	1,18	- per 10 million passengers
							- per 1 000 million passenger-kilometres
		2003	2004	2005	2006	2007	Accidents in Metro operations

1 Fram till 2005 ingick "obehöriga på spårområdet" i kategorin "övriga".

Up until 2005 "unauthorised persons on metro premises" were included in category "other persons".

8 Metod och kvalitet

Tidigare publicering

Före 1953 redovisades uppgifter om enskilda järnvägar i *Allmän Järnvägsstatistik*. Denna publikation upphörde 1953 och ersattes av en översikt över statliga och enskilda järnvägar med titeln *Sveriges Järnvägar* (årgångarna 1862–1910 utgavs som bidrag till Sveriges officiella statistik). 1993 omarbetades *Sveriges Järnvägar* och rapportens titel ändrades till *Järnvägar*. Denna publikation upphörde år 1999.

År 2000 förändrades förutsättningarna för framställning av statistik över järnvägssektorn. De två viktigaste förändringarna var att det år 2000 tillkom nya större tågoperatörer samt att SJ upphörde som statligt affärsverk vid årsskiftet 2000–2001. Förändringarna medförde att det inte längre fanns förutsättningar att särredovisa enskilda järnvägsföretag enligt tidigare mönster. Dessutom beslutades att rapporten även skulle omfatta spårvägs- och tunnelbanetrafik. Järnvägar omarbetades utifrån dessa förutsättningar och titeln ändrades till Bantrafik. Första utgåvan var Bantrafik 2000–2001. Allt underlag till rapporten samlas in, bearbetas och sammanställs av Banverket och SIKA med undantag av avsnittet om olyckor, vilket samlas in och sammanställs av Järnvägsstyrelsen.

Statistiska målstorheter

I denna rapport presenteras helårsvärden i femårsserier till och med 2007 samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856.

Variabler

Banor

- sträckning
- längd
- standard

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare

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

Rullande materiel

- antal fordon
- kapacitet
- ägandeförhållanden

Trafik

- trafikarbete
- transportarbete
- godsmängd
- antal resor
- drivmedelsförbrukning
- olyckor

Redovisningsgrupper

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper: infrastruktur, persontrafik och godstrafik. Samtliga uppgifter redovisas i aggregerad form så att enskilda företag, eller deras verksamhet, inte kan identifieras. Undergrupper till dessa huvudgrupper är bland annat trafikerade banlängder, anställda, fordon, trafik och transporter.

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

Referensperiod

Statistiken omfattar verksamheten under ett kalenderår samt bestånd vid årsskifte.

Framställningstid

I november 2008 publiceras "Bantrafik 2007". Därefter kommer rapporten att framställas under första hälften, och publiceras under andra hälften, av kalenderåret efter redovisningsåret.

Punktlighet

Publicering enligt SIKAs publiceringsplan för statistik har inte kunnat följas på grund av svårigheter att få in uppgifter.

Frekvens

Grunddata framställs delvis löpande per kvartal, delvis under första hälften av kalenderåret efter redovisningsåret. Uppgifter som framställs löpande per kvartal är de som lämnas till Eurostat i enlighet med europeiska gemenskapens råds förordning EG 91/2003.

Tillförlitlighet

Tillförlitligheten är god, vissa rapporteringsfel kan dock 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 läns- och trafikresor. 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.

Uppgiftsinsamling/mätning

Uppgiftsinsamling sker via frågeformulär som sänds till samtliga trafikutövare, läns- och trafikmyndigheter och infrastrukturförvaltare verksamma i Sverige. Även företag vars huvudsakliga verksamhet inte är inom sektorn, men som till viss del utför verksamhet för sektorn och där denna verksamhet utgör en märkbar andel av helheten omfattas av uppgiftsinsamlingen.

Bortfall

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 har genomgått 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.

9 Definitioner

A. Sammandrag över järnvägstrafiken i Sverige

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

A1: Historisk översikt

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

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

Kol 10: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal som arbetar med järnvägstrafik. Uppgiften omfattar all personal anställda av företag verksamma med järnvägstrafik inklusive trafikledningspersonal. Personal för busstrafik, sjöfart, banarbeten samt privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften. Med tillgänglig personal för järnvägstrafik menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet.

Kol 11: Anger det totala antalet lokdragna person-, ligg-, sov-, restaurang-, expressgods- och postvagnar samt motorvagnar inklusive släpvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av respektive tågoperatör och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till tågoperatörens förfogande. Likaså inkluderas 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 exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

Kol 12: 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 13: Anger det totala antalet godsvagnar. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av respektive tågoperatör och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till tågoperatörens förfogande. Likaså inkluderas 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 exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning.

Kol 14: Anger antalet vagnar i kolumn 13 som inte ägs av en tågoperatör, exklusive tjänstevagnar.

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

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

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

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

Kol 19: Anger beläggingsgraden i procent av antalet tillgängliga sittplatser. Uppgiften är beräknad som personkilometer (kol. 23) dividerad med platskilometer (kol. 18).

Kol 20: Anger antalet bruttotonkilometer utförda av trafikång för person- och godstrafik. Uppgiften är för godståg beräknad som taravikten på en vagn plus nettolasten multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Uppgiften är för resandetåg beräknad som taravikten på en vagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Bruttotonkilometer på utländsk sträcka och av tjänstetåg är exkluderade.

Kol 21 – 23: 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 km, härtill inkluderas 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 24 – 27: 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 28: Anger använd elenergi av järnvägstrafik. Redovisad uppgift anger den totala förbrukningen av bana och tåg inklusive förluster i omformarstationer.

Kol 29: Anger förbrukat bränsle för ångdrift i järnvägstrafik, evalverat till utländska stenkol.

Kol 30: Anger förbrukat mängd diesel i järnvägstrafik.

B. Infrastruktur

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

B1: Järnvägar – spårlängder, banlängder och investeringar

Rad 1: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor (ej privata), som trafikeras. Spår- delar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Spår- delar inkluderades om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 2 – 6: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderades om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

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 elektrifierade banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderades om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 14: Anger längden på trafikerade banor utrustade med linje- och fjärrblockering. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderades om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 15: Anger längden på trafikerade banor utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC). Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderades om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 16: Anger antalet planskilda korsningar, exklusive plattformsförbindelser.

Rad 17: Anger antalet plankorsningar, exklusive plattformsförbindelser.

Rad 18: Anger det totala antalet korsningar i rad 16–17.

Rad 19 – 22: Särredovisning av de vägskyddsanordningar som förekommer vid de plankorsningar som redovisats i rad 17.

Rad 23: Anger underhållskostnader för järnvägsinfrastrukturen.

Rad 24: Anger investeringar i järnvägsinfrastrukturen.

Rad 25: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen.

B2: Järnvägar – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Alla uppgifter i denna tabell som rör personalantal är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 2: Anger den totala tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 3 – 4: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 5 – 6: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

B3: Spårvägar – spårlängder, banlängder och investeringar

Rad 1: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor, som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Spårdelar inkluderas om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 2 – 4: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 5: Anger längden på trafikerade banor utrustade med linje- och fjärrblockering. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 6: Anger längden på trafikerade banor utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC). Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 7: Anger underhållskostnader för spårvägsinfrastrukturen.

Rad 8: Anger investeringar i spårvägsinfrastrukturen.

Rad 9: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen.

B4: Spårvägar – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Alla uppgifter i denna tabell som rör personalantal är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 2: Anger den totala tillgängliga personalstyrkan som arbetar med banarbeten och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare. Med tillgänglig personal avses anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verk-

samhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 3 – 4: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer.

Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 5 – 6: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

B5: Tunnelbanan – spårlängder, banlängder och investeringar

Rad 1: Anger längden på de spår, inklusive sidobanor, som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Spårdelar inkluderas om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 2 – 4: Anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 5: Anger längden på trafikerade banor utrustade med linje- och fjärrblockering. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 6: Anger längden på trafikerade banor utrustade med Automatisk tågkontroll (förkortas ATC). Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten o.d.

Rad 7: Anger underhållskostnader för tunnelbaneinfrastrukturen.

Rad 8: Anger investeringar i tunnelbaneinfrastrukturen.

Rad 9: Anger hur mycket energi som används av infrastrukturen.

B6: Tunnelbana – personal för infrastrukturarbeten och trafikledning

I denna tabell redovisas den personal som är verksam med banunderhåll och trafikledning. Alla uppgifter i denna tabell som rör personalantal är medelvärden för aktuellt år.

Rad 1 – 2: Anger den totala tillgängliga personalstyrkan samt andelen kvinnor som arbetar med banarbeten och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare. Med tillgänglig personal menas anställd personal minus personal med olika typer av ledighet samt personal i annan verksamhet. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 3 – 4: Anger den tillgängliga personalstyrkan som arbetar med trafikledning och som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Rad 5 – 6: Anger den totala anställda personalstyrkan för infrastrukturarbeten och trafikledning som är anställd och avlönad av infrastrukturförvaltare eller tågoperatörer. Privata entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

C: Fordon

Tabeller som börjar med C innehåller uppgifter om antalet disponibla drag- och transportfordon. Uppgiften omfattar de fordon som disponeras av tågoperatören och avser de fordon som ägs, hyrs eller på annat sätt ställs till förfogande. Likaså inkluderas 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 exkluderas fordon som enbart används för tjänstetrafik samt de fordon som är avställda för försäljning eller skrotning. 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 vilka uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och som har en dragkraft på 110 kW eller högre i dragkroken. Som lokomotor räknas dragfordon vilka uteslutande används för att dra järnvägsvagnar och som har en dragkraft mindre än 110 kW i dragkroken.

Rad 19 – 21, 25 – 26: Anger antalet disponibla motorvagnsätt och motorvagnar. Med motorvagnsätt 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 motorvagnsätt kännetecknas av att endast en av ändvagnarna har förarhytt. Vissa motorvagnsätt kan framföras kopplade till varandra. Exempel på motorvagnsätt är X2, X14, Y2 och Y32.

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

Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen eller motorvagnsättet skall kunna framföras med 200 km/h eller fortare. Motorvagnen eller motorvagnsättet redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller ej under redovisat år.

Rad 22 – 24, 27 – 28: Anger antalet vagnar med dragkraft i motorvagnsätt och motorvagnar.

I motorvagnsätt 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.

Med snabbtågskapacitet avses att de dragande vagnarna skall kunna framföras med 200 km/h eller fortare. De dragande vagnarna redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller ej under redovisat år.

Rad 29: Anger summan av motorvagnar.

Rad 30: Anger summan dragfordon i motorvagnar.

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, H, I och T.

Rad 2, 14 och 26: Vagnar med littera E och F.

Rad 3, 15 och 27: Vagnar med littera K, L, O, R och S.

Rad 4 och 16: Vagnar med littera D.

Rad 5, 17 och 28: Vagnar med littera Z, U och Q.

Rad 7 – 12, 19 – 24 och 30 – 34: Anger den totala lastkapaciteten för disponibla godsvagnar (Summan av samtliga vagnars lastgräns).

Rad 7, 19 och 30: Vagnar med littera G, H, I och T.

Rad 8, 20 och 31: Vagnar med littera E och F.

Rad 9, 21 och 32: Vagnar med littera K, L, O, R och S.

Rad 10 och 22: Vagnar med littera D.

Rad 11, 23 och 33: Vagnar med littera Z, U och Q.

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.

Rad 41: Anger antalet lokdragna specialvagnar.

Rad 42: Anger summan av alla lokdragna vagnar.

Rad 43 – 44: Anger antalet vagnar med sittplatser i motorvagnar och motorvagnsätt samt hur många av dem som går i motorvagnsätt med snabbtågskapacitet. I motorvagnsätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn. Vagnenheter med snabbtågskapacitet redovisas oavsett om snabbtågskapaciteten utnyttjats eller ej under redovisat år. Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen skall kunna framföras med en största tillåtna hastighet på 200 km/h 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 motorvagnsätt samt hur många av dem som finns i motorvagnsätt med snabbtågskapacitet. Med snabbtågskapacitet avses att motorvagnen skall kunna framföras med en största tillåtna hastighet på 200 km/h eller fortare.

Rad 49: Anger det totala antalet sittplatser i person- motor- och motorvagnsätt (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 spårvagnsätt. I spårvagnsätt räknas varje ingående vagnenhet som en separat vagn.

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

C6: Transportfordon – Tunnelbana

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

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

D: Trafik och transporter

D1: Trafik, anställda och energianvändning

Trafik

Trafikavsnittet anger producerad trafik på Svenska banor. Trafik på utländska banor är exkluderade. Rörelser på sidospår, bangårdar, lastplatser etc. ingår inte i uppgifterna.

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

För persontrafik ingår de tåg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga tåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

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

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.

För persontrafik ingår de tåg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga tåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

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

Rad 19 – 21: Anger antalet sittplatskilometer i kommersiell trafik.

Sittplatskilometer beräknas som antalet sittplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts. Sittplatser i restaurangvagnar, caféavdelningar och specialvagnar ingår inte.

Uppgifterna omfattar sittplatser i de vagnar med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga sittplatser i vagnar som inte varit upplåtna för resande eller att transporten inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 22: Anger antalet tågkilometer av spårvägar. Uppgiften omfattar de spårvagnståg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga spårvagnståg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 23: Anger ”bruttotonkilometer av vagnar” i 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.

För spårvagnstrafik ingår de spårvagnståg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga spårvagnståg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 24 – 26: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i spårvägstrafik. Sittplatskilometer beräknas som antalet sittplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts. Ståplatskilometer beräknas som antalet ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts.

Uppgifterna omfattar sitt- och ståplatser i de vagnar med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga sitt- eller ståplatser i vagnar som inte varit upplåtna för resande eller att transporten inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 27: Anger antalet tågkilometer av tunnelbanetåg. Uppgiften omfattar de tunnelbanetåg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga tunnelbanetåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 28: Anger ”bruttotonkilometer av vagnar” i 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.

För tunnelbanetrafik ingår de tunnelbanetåg med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga tunnelbanetåg vars uppgift inte varit att transportera resenärer eller att resenärerna inte genererat intäkter ingår inte.

Rad 29 – 31: Anger antalet sitt- och ståplatskilometer i tunnelbanetrafik. Sittplatskilometer beräknas som antalet sittplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts. Ståplatskilometer beräknas som antalet ståplatser i en vagn gånger sträckan vagnen dragits eller körts.

Uppgifterna omfattar sitt- och ståplatser i de vagnar med vilka passagerare kunnat färdas och där dessa passagerare genererat intäkter. Övriga sitt- eller ståplatser i vagnar som inte varit upplåtna för resande eller att transporten inte genererat intäkter ingår inte.

Antal anställda

Rad 32 – 41: Anger den tillgängliga personalstyrkan i medeltal som är verksam med järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik.

Uppgiften omfattar den personal som är anställd av tågoperatörer inklusive personal anställda av andra företag vilkas verksamhet har direkt anknytning till tågtrafiken om personalantalet i dessa märkbart påverkar statistiken. Personal i verkstäder eller motsvarande ingår endast om de är anställda av en tågoperatör. Trafikledningspersonal, övriga entreprenörer och konsulter ingår inte i uppgiften.

Med trafikledningspersonal avses den personal som leder tågen på banan och som redo-

visas 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.

Energianvändning

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

Rad 42 – 44: Anger den totala elförbrukningen av järnvägstrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. Elförbrukning av infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B1.

Rad 45 – 47: Anger den totala dieselförbrukningen av järnvägstrafik.

Rad 48: Anger den totala elförbrukningen av spårvägstrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. Elförbrukning av infrastrukturen ingår inte utan redovisas i tabell B3.

Rad 49: Anger den totala elförbrukningen av tunnelbanetrafik inklusive förluster i nät och omformarstationer. Elförbrukning av 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 och varugrupper enligt NST/R och RID. Den last som redovisas är den verkliga fraktdebiterade vikten av det gods som transporteras. Tjänstetrafik ingår inte. Som godsmängd i ton räknas godsvikten inklusive vikten av eventuell inpackning och lastpallar samt taravikten av containers, växelflak och semitrailers.

Rad 1 – 13: Anger transporterad godsmängd i ton.

Rad 1, 5 och 9: Anger den totala godsmängden transporterad som vagnslastgods på järnväg och hur den fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 2, 6 och 10: Anger den totala godsmängden malm transporterad med Malmbanan och hur den fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 3, 7 och 11: Anger den totala godsmängden transporterad som kombigods på järnväg och hur den fördelar sig mellan in- och utland.

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 totalen (i rad 12), exklusive malm på Malmbanan, som transporteras i systemtåg.

Rad 1 – 13: Anger transportarbete i tonkilometer. Uppgiften beräknas genom att multiplicera den fraktdebiterade vikten med den debiterade transportsträckan, inklusive trans-

portarbete på matarbanor i samtrafik men exklusive transportarbete på utländska sträckor.

Rad 1, 5 och 9: Anger det totala antalet tonkilometer transporterat av vagnslastgods på järnväg och hur de fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 2, 6 och 10: Anger det totala antalet tonkilometer av malm på Malmbanan och hur de fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 3, 7 och 11: Anger det totala antalet tonkilometer av kombitransporter på järnväg och hur de fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 4, 8 och 12: Anger det totala antalet tonkilometer och hur de fördelar sig mellan in- och utland.

Rad 13: Anger hur mycket av totalen (i rad 12), exklusive malm på Malmbanan, som körs i systemtåg.

D3: Varugruppsfördelning av transporterat gods enligt NST/R

I tabell D3 redovisas transporterad godsmängd och transportarbete gruppvis efter NST/R:s indelning av varor. Vissa varuslag särredovisas.

D4: Farligt gods

I tabell D4 redovisas transporterad godsmängd och transportarbete gruppvis efter RID:s indelning av farligt gods.

D5: Persontransporter

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

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

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 egen- trafikång 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 sum-

man 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.

E: Olyckor

Denna rapport redovisar antalet allvarliga olyckor, självmord och självmordsförsök vid järnvägsdrift, tunnelbanedrift och spårvägsdrift i Sverige.

Med *olycka* avses en oönskad eller ouppsåtlig händelse, eller en viss följd av händelser, som får skadliga följder. Som olycka räknas följaktligen inte händelser orsakade av sabotage, självmord eller försök till självmord. Tekniska fel som inte leder till något vidare olycksförlopp räknas inte heller som olyckor.

Om inte annat anges, krävs att ett banfordon varit *i rörelse* vid olyckan. Därmed utesluts till exempel de flesta olyckor som beror på kontakt med högspänningsledningar.

Vidare omfattar statistiken endast *allvarliga* olyckor, baserat på graden av person- och egendomsskador och – sedan 2007 – graden av trafikstörning.

Alla olyckor med dödlig utgång räknas givetvis som allvarliga. Som dödad vid olyckan räknas personer som avlider antingen vid olyckstillfället eller inom 30 dagar som följd av olyckan.

Gränserna för allvarlig skada ändrades från och med 2007. Förändringarna gjordes för att förenkla uppgiftslämnningen och för att anpassa statistiken till EU:s Järnvägssäkerhetsdirektiv. Ett nytt kriterium infördes som säger att en olycka som leder till omfattande trafikstörning räknas som allvarlig oavsett graden av person- och egendomsskador. Som omfattande räknas en trafikstörning om den leder till totalt stopp i spårtrafiken i sex timmar eller mer.

Allvarlig personskada fram till 2006

Personskada till följd av olyckan, vilken medförde mer än två veckors sjukskrivning.

Allvarlig personskada från 2007

Personskada till följd av olyckan, vilken medförde minst 24 timmars sjukhusvård.

Allvarlig egendomsskada fram till 2006

Skada på egendom värderad till mer än 10 000 € eller 100 000 SEK.

Allvarlig egendomsskada från 2007

Skada på egendom värderad till mer än 150 000 € eller 1 400 000 SEK.

E1: Olyckshändelser vid järnvägsdrift

Rad 1 – 5: Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med järnvägsfordon mellan två bevakade stationer (olyckor vid växling och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan ett tåg och ett järnvägsfordon (tågekollision), dels påkörning där ett tåg kör på ett föremål (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning) (tågpåkörning).

Kollision vid vägkorsning i plan: Avser en olycka på en plankorsning, med inblandning av minst ett vägtrafikfordon, inklusive cykel eller minst en gående eller ett föremål som tappats av en vägtrafikanter.

Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse, sammanstötning vid tågrörelse eller kollision vid vägkorsning i plan.

Rad 6: Anger antalet tillfällen när Polisen bedömt att en händelse orsakats av självmord eller försök till självmord. Summan av antalet skadade och avlidna i raderna 13 och 20 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse.

Rad 7 – 20: Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer på järnvägens område där järnvägsfordon varit i rörelse.

Rad 7 och 14: Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med tåg och som inte ingår i tågets personal. Till resande räknas även den som stiger av eller på ett tåg. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

Rad 8 och 15: Anger avlidna respektive allvarligt skadade järnvägsanställda. Med järnvägsanställda avses här personer som har en anställning knuten till järnvägen och som tjänstgjorde då olyckan inträffade.

Rad 9 och 16: Anger avlidna respektive allvarligt skadade plankorsningstrafikanter. Här avses vägtrafikanter, enligt vägtrafiklagstiftningens definitioner, vilka förolyckats när de försökt ta sig över järnvägen vid en iordningställd plankorsning. Plattformsövergång som enbart förbinder plattformar räknas inte som plankorsning. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin ”övriga”.

Rad 10 och 17: Anger avlidna respektive allvarligt skadade som förolyckats när de obehörigen befann sig på spårområdet. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin ”övriga”.

Rad 11 och 18: Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas till någon av de andra kategorierna. Till övriga räknas även tjänstgörande post-, polis-, och tullpersonal, personal för tågservering eller motsvarande samt personer som medföljer för tillsyn av gods eller djur. Fram till 2006 ingick även ”plankorsningstrafikanter” och ”obehöriga på spårområdet”.

Rad 13 och 20: Utöver dem som förolyckats vid olyckshändelser och som anges i raderna 7-11 respektive 14-18, anges här antalet personer som enligt Polisens bedömning avlidit eller skadats allvarligt till följd av självmord respektive självmordsförsök.

Rad 21 – 22: Anger antalet dödade och allvarligt skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

Rad 23 – 28: Anger kollisioner vid plankorsningar. Notera att detta är en särredovisning och att olyckorna redan tidigare redovisats i rad 3.

E2: Olyckshändelser vid spårvägsdrift

Rad 1 – 6: Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med spårvägsfordon mellan två hållplatser (olyckor vid växlingar och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på en spårvagn lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan en spårvagn och en annan spårvagn

(tågkollision), dels påkörning där en spårvagn kör på ett föremål (förutom föremål som tappats av en vägtrafikanter på en plankorsning) (tågpåkörning).

Kollision vid vägkorsning i plan: Avser en olycka på en plankorsning, med inblandning av minst ett vägtrafikfordon, inklusive cykel eller minst en gående eller ett föremål som tappats av en vägtrafikanter.

Vägtrafikolycka: Avser en sammanstötning vid spårvägstrafik i gatumiljö mellan spårfordon och vägtrafikfordon, inklusive cykel.

Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse, sammanstötning vid tågrörelse, kollision vid vägkorsning i plan eller vägtrafikolycka.

Rad 7: Anger antalet tillfällen när Polisen bedömt att en händelse orsakats av självmord eller försök till självmord. Summan av antalet skadade och avlidna i raderna 14 och 21 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse.

Rad 8 – 21: Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer vid spårvägsdrift där spårvägsfordon varit i rörelse.

Rad 8 och 15: Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med spårvagn och som inte ingår i spårvagnens personal. Till resande räknas även den som stiger av eller på en spårvagn. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

Rad 9 och 16: Anger avlidna respektive allvarligt skadade spårvägsanställda. Med spårvägsanställda avses personer som har en anställning knuten till spårvägen och som tjänstgjorde då olyckan inträffade.

Rad 10 och 17: Anger avlidna respektive allvarligt skadade plankorsningstrafikanter. Här avses vägtrafikanter, enligt vägtrafiklagstiftningens definitioner, vilka förolyckats när de försökt ta sig över spårvägen vid en iordningställd plankorsning. Plattformövergång som enbart förbinder plattformar räknas inte som plankorsning. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin ”övriga”.

Rad 11 och 18: Anger avlidna respektive allvarligt skadade som förolyckats när de obehörigen befann sig på spårområdet. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin ”övriga”.

Rad 12 och 19: Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas till någon av de andra kategorierna. Fram till 2006 ingick även ”plankorsningstrafikanter” och ”obehöriga på spårområdet”.

Rad 14 och 21: Utöver dem som förolyckats vid olyckshändelser och som anges i rad 8–12 respektive 15–19, anges här antalet personer som enligt Polisens bedömning avlidit eller skadats allvarligt till följd av självmord respektive självmordsförsök.

Rad 22 – 23: Anger antalet dödade och skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

E3: Olyckshändelser vid tunnelbanedrift

Rad 1 – 4: Anger antalet olyckshändelser vid tågrörelse. Med tågrörelse avses rörelse med tunnelbanefordon mellan tunnelbanestationer (olyckor vid växlingar och liknande ingår inte). Varje olycka anges en gång. Om till exempel en sammanstötning lett till en urspårning anges enbart sammanstötningen. Den första händelsen i ett förlopp av flera är således den som noteras i tabellen.

Urspårning vid tågrörelse: En olycka där minst ett hjul på ett tåg lämnar rälsen.

Sammanstötning: Avser dels kollision mellan ett tåg och järnvägsfordon (tågekollision), dels påkörning där ett tåg kör på ett föremål (tågpåkörning).

Andra olyckshändelser: Olyckor som inte kategoriseras som urspårning vid tågrörelse eller sammanstötning vid tågrörelse.

Rad 5: Anger antalet tillfällen när Polisen bedömt att en händelse orsakats av självmord eller försök till självmord. Summan av antalet skadade och avlidna i raderna 11 och 17 kan överstiga denna siffra. Med självmord avses en avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden. Uppgiften omfattar endast antalet tillfällen som sker vid tågrörelse.

Rad 6 – 17: Anger antalet avlidna och allvarligt skadade personer vid tunnelbanedrift där tunnelbanefordon varit i rörelse.

Rad 6 och 12: Anger avlidna respektive allvarligt skadade resande. Med resande avses personer som reser med tunnelbana och som inte ingår i tågets personal. Till resande räknas även den som stiger av eller på ett tunnelbanefordon. Olyckor vid på- eller avstigning redovisas dock endast om fordonet varit i rörelse vid olyckan.

Rad 7 och 13: Anger avlidna respektive allvarligt skadade tunnelbaneanställda. Med tunnelbaneanställda avses personer som har en anställning knuten till tunnelbanan och som tjänstgjorde då olyckan inträffade.

Rad 8 och 14: Anger avlidna respektive allvarligt skadade som förolyckats när de obehörigen befann sig på spårområdet. Fram till 2006 ingick dessa i kategorin ”övriga”.

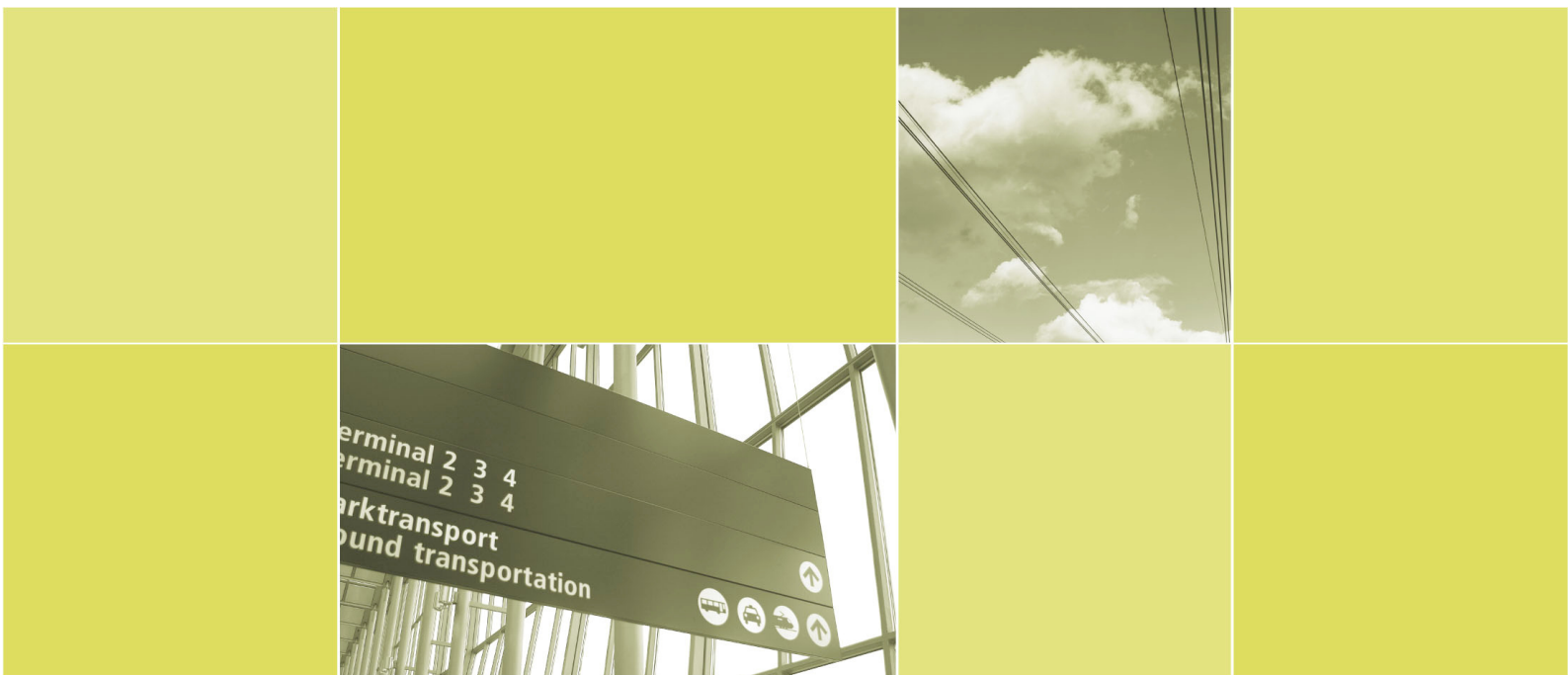
Rad 9 och 15: Anger övriga avlidna respektive allvarligt skadade. Med övriga avses personer som inte räknas till någon av de andra kategorierna. Fram till 2006 ingick även ”obehöriga på spårområdet”.

Rad 11 och 17: Utöver dem som förolyckats vid olyckshändelser och som anges i rad 6–10 respektive 12–16, anges här antalet personer som enligt Polisens bedömning avlidit eller skadats allvarligt till följd av självmord respektive självmordsförsök.

Rad 18 – 19: Anger antalet dödade och skadade personer per tio miljoner resande respektive per en miljard personkilometer.

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.



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
Internet: www.sika-institute.se

