

Bantrafik 2017



229

miljoner resor gjordes
på järnväg under 2017



159

miljoner resor gjordes
på spårväg



353

miljoner resor gjordes i
tunnelbanan



15 568

km järnvägsspår finns i
Sverige



13 331

miljoner
personkilometer
utfördes i bantrafiken



69

miljoner ton gods
fraktades på
järnvägen



21 838

miljoner tonkilometer
gods utfördes vid
järnvägen

Statistikens omfattning

Den officiella statistiken om bantrafik omfattar järnväg, spårväg och tunnelbana. I innehållet återfinns uppgifter om infrastruktur, fordon, trafik och transporter per trafikslag.

Statistiken baseras på registerdata samt svar från enkäter som skickas ut till företag och myndigheter i järnvägssektorn.

Detta är ett bearbetat utdrag ur Bantrafik 2017, Statistik 2018:17.

Publiceringsdatum: 2018-09-13

Resandet fortsätter öka

Under 2017 gjordes totalt 229 miljoner resor på järnväg inom svensk bantrafik, 159 miljoner resor på spårväg och 353 miljoner resor i tunnelbanan.

När antalet kilometer som alla resenärer färdas mäts – transportarbetet – har både regionala och långväga resor ökat, med 3 respektive 5 procent 2017 jämfört med 2016. Persontrafiken på järnvägen ökade med 500 miljoner personkilometer 2017, jämfört med året före. På 20 år, sedan 1997, har personresorna på svensk järnväg nästan fördubblats, från 7 022 miljoner personkilometer till 13 331 miljoner personkilometer.

Mätt i antal resor domineras bantrafiken av tunnelbanan som står för 48 procent av alla resor. Mäter man däremot transportarbetet – hur många kilometer alla resenärer färdas – är det den långväga¹ tågtrafiken som står för 44 procent följt av den regionala tågtrafiken med 39 procent.

Den utnyttjade transportförmågan kan beräknas som kvoten mellan personkilometer och platskilometer. Under 2017 var nivån 36 procent att jämföra med 35 procent 2016.

Mer gods på järnväg

Under 2017 ökade den transporterade godsmängden mätt i ton med 3 procent, och jämfört

med 2012 med 5 procent. Den transporterade godsmängden uppgick till 69 miljoner ton 2017 (Figur 1).

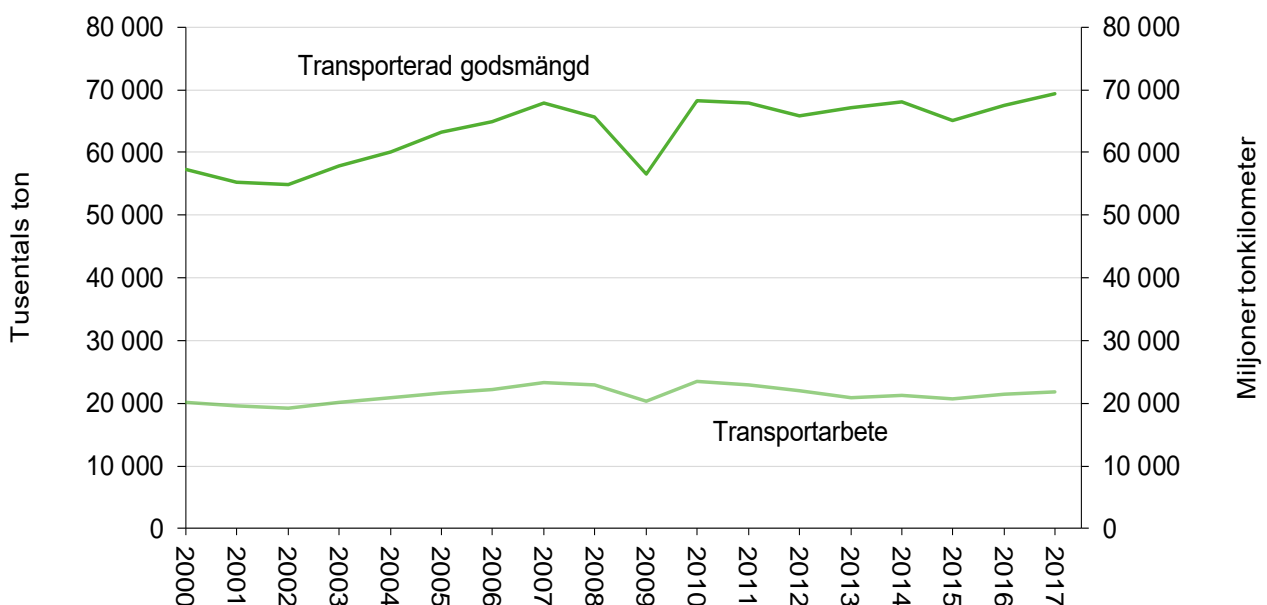
Transportarbetet för gods på järnväg ökade från 2016 till 2017 med 2 procent till 22 miljarder tonkilometer². Under de tio senaste åren har transportarbetet varierat mellan 20 och 24 miljarder tonkilometer.

Lägsta noteringen uppmättes 2009 vilket var ett år som präglades av minskad efterfrågan på godstransporter på grund av konjunkurläget. Året därpå uppmättes den högsta noteringen under perioden. I genomsnitt transporterades ett ton gods 315 kilometer under 2017.

Av den totala godsmängden på 69 miljoner ton var 46 procent malm på Malmbanan, 40 procent annat vagnslastgods och resterande 14 procent kombigods. Jämfört med 2016 har malm på Malmbanan ökat med 7 procent och varit den drivande faktorn i den totala ökningen.

Fraktat övrigt vagnslastgods har i stort sett varit oförändrat medan kombigodset minskade med 3 procent 2017, jämfört med 2016.

Av godstransporterna gick 54 procent i inrikes och 46 procent i utrikes trafik. Godsmängden inrikes 2017 var 38 miljoner ton, en ökning med 4 procent jämfört med 2016. Utrikes godsmängd var 32 miljoner ton, 2 procent mer än året innan.



Figur 1. Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 2000–2017.

Anm: Före 2009 ingår inte transit från Norge till Norge i statistiken. Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar.

¹ Med regionala resor avses här tågtrafik som anordnas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Med långväga resor avses järnvägsföretagens egentrafiktåg.

² En tonkilometer motsvarar en förflyttning av ett ton gods i en kilometer.

När den transporterade godsmängden delas upp i varugrupper³ var den största gruppen under 2017 återigen *malm och andra produkter från utvinning*, med 46 procent av godsvikten (Figur 2).



Figur 2. Transporterad godsmängd per varugrupp 2017. Rutornas area är proportionell mot fraktad godsmängd i respektive varugrupp.

Anm: *Övrigt* är en sammanslagning av resterade 15 varugrupper.

Näst störst, med 13 procent av godsvikten, var produkter från *jordbruk, skogsbruk och fiske* som innehåller bland annat rundvirke. 12 procent av godset som fraktats på järnväg går inte att identifiera, så kallat *oidentifierbart gods*, och kan innehålla gods ur alla andra varugrupper.

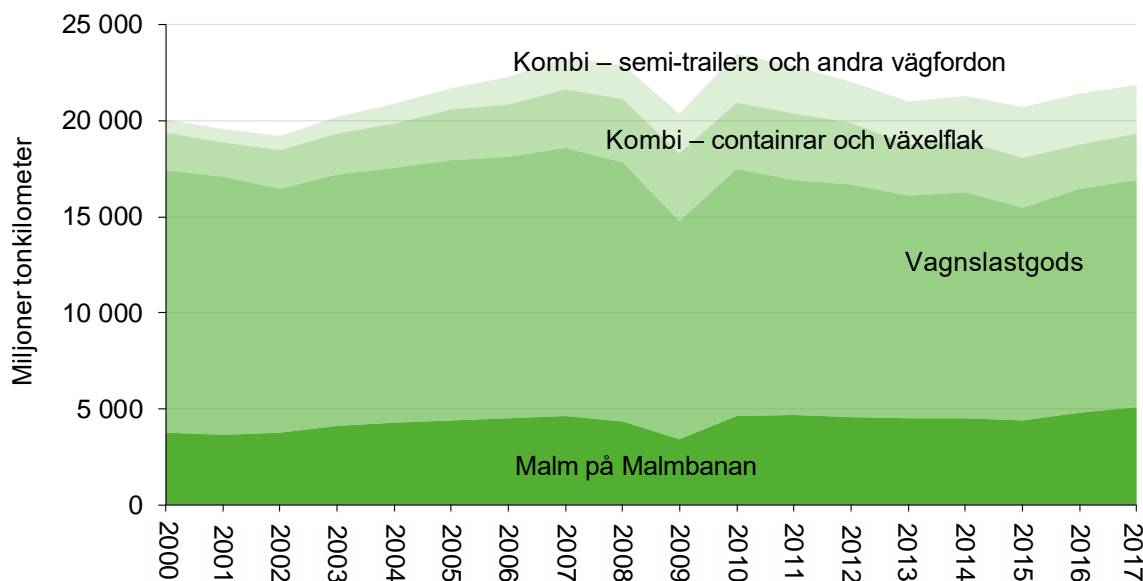
De fem största varugrupperna utgjorde tillsammans 88 procent av godsmängden.

Under 2017 bestod 5 procent av den transporterade godsmängden av *farligt gods*, vilket motsvarar 3,6 miljoner ton. Det är en ökning med 1 procent jämfört med 2016 och med 11 procent jämfört med 2012. Sedan 2007 har den största varuslagsgruppen⁴ inom farligt gods varit *brandfarliga vätskor* följt av *gaser*.

Godstransportarbete

Vagnslastgods var alltså den största transporttypen sett till transportarbetet 2017, följt av malm på malmbanan och kombigods (Figur 3). Malm på malmbanan är den största kategorin sett till transporterad godsmängd, men malmen transporteras förhållandevis korta sträckor på järnväg i Sverige vilket avspeglas i transportarbetet.

På en femårs sikt är det tydligt att transportarbetet med container och växelflak minskar (-25 procent) samtidigt som semi-trailers och andra vägfordon ökar (+17 procent). Under 2017 ökade transportarbetet för vagnslastgods med 1 procent och transportarbetet för malm på Malmbanan med 7 procent, till 11,8 respektive 5,1 miljarder tonkilometer. Transporter för kombigods minskade däremot 2017 jämfört med året före med 1 procent till 4,9 miljarder tonkilometer. Transporter med containrar och växelflak ökade med 5 procent till 2,4 miljarder tonkilometer, men transporter av semi-trailers och andra vägfordon minskade med 6 procent till 2,5 miljarder.

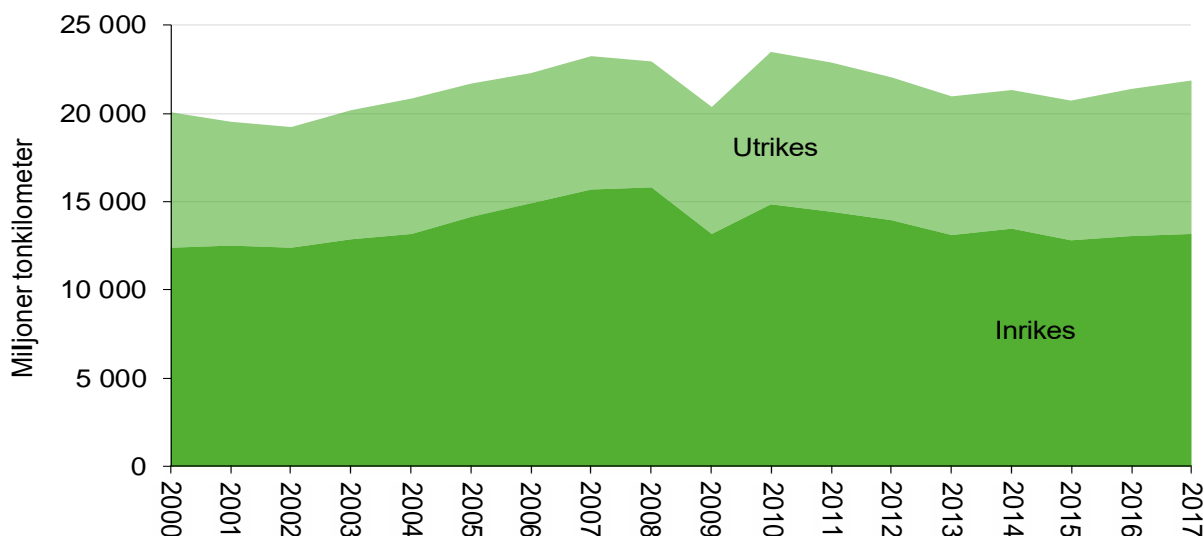


Figur 3. Godstransportarbete med järnväg, fördelat på transporttyp 2000–2017.

Anm: Före 2009 ingår inte transit från Norge till Norge i statistiken. Tonkilometer för *tomma* privatvagnar ingår endast t.o.m. år 2001.

³ Enligt varugrupsfördelningen NST 2007.

⁴ Enligt varuslagsfördelningen RID.



Figur 4. Godstransportarbete i miljoner tonkilometer på järnväg i Sverige, fördelat på inrikes och utrikes, 2000–2017. Anm: Före 2009 ingår inte transit från Norge till Norge i statistiken. Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar.

Transportarbetet med inrikes gods ökade med 1 procent, och transportererna av utrikes gods med 3 procent, mellan 2016 och 2017. Majoriteten av godstransportarbetet har varit inrikes sedan åtminstone år 2000. 2017 var 60 procent av det totala godstransportarbetet inrikes dvs. transporter med både start- och målpunkt inom Sverige (Figur 4).

Mätt i transportarbete var de fyra största varugrupperna 2017 i fallande storleksordning: *malm och andra produkter från utvinning* (23 procent), *oidentifierbart gods* (20 procent), *metallvaror exklusive maskiner och utrustning* (15 procent) och *trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror* (13 procent). Tillsammans utgjorde dessa varugrupper 71 procent av transportarbetet.

Fordon

Antalet dragfordon inom järnvägen ökade med 141 stycken 2017, jämfört med 2016. Ökningen bestod framför allt av eldrivna motorvagnar och eldrivna dragfordon. Dieselfordonen minskade med tre diesellok. Totalt fanns vid 2017 års slut 2 699 dragfordon inom järnvägen (641 lok eller lokomotorer och 2 058 motorvagnar).

Vidare fanns 491 lokdragna fordon, en minskning med 40 vagnar sedan förra året, och 2 557 vagnar i motorvagnar och motorvagnssätt – en ökning med 124 fordon sedan 2016.

Inom spårvägarna ökade antalet fordon tolv år i rad för att sedan minska något under 2017. Transportfordonen minskade med 4 till 798 och dragfordonen med 1 till 622, jämfört med 2016. Inom spårvägarna är alla dragfordonen samtidigt transportfordon och i

genomsnitt hade ett fordon 29 sittplatser och 49 ståplatser 2017.

I tunnelbanan fanns 2017 samma antal transportfordon som under åren 2014–2016: 497 stycken. Även inom tunnelbanan är dragfordon samtidigt transportfordon och i genomsnitt hade ett fordon 43 sittplatser och 99 ståplatser år 2017.

Små förändringar i infrastrukturen

Under de senaste 20 åren har den trafikerade banlängden varit i stort sett oförändrad.

Järnväg

Järnvägens infrastruktur bestod av totalt 10 874 kilometer trafikerade banor 2017. Under året fortsatte utbyggnad av banor med dubbel- och flerspår i ungefär samma takt som tidigare under 2000-talet. Samtidigt minskade längden på banor bestående av enkelspår, och därmed minskade total banlängd med 8 kilometer 2017, jämfört med 2016.

Hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden är elektrifierad. Av den totala banlängden var 75 procent, vilket motsvarar 8 189 kilometer, elektrifierad 2017. Det är 5 kilometer mer än året före.

Spårväg och tunnelbana

Det är tre städer som har trafikerade spårvägar: Göteborg, Norrköping och Stockholm. Banlängden på de trafikerade spårvägarna var 2017 för tredje året i rad oförändrad på 140 kilometer. Fem år tidigare var den 130 kilometer.

Nästan hela banlängden utgjordes 2017 av dubbelspår eller flerspår. Endast 7 kilometer av banorna är enkelspåriga och det är Lidingöbanan.

Längden på alla spår ökade med 1 kilometer till totalt 281 kilometer mellan 2016 och 2017.

För tunnelbanan i Stockholm har inga förändringar av längden på trafikerade banor skett sedan 2002.

Den totala längden är 109 kilometer. Hela tunnelbanan består av dubbelspår och flerspår. Summeras längden på varje enskilt spår blir det 276 kilometer.

Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här: www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/

Kontakt:

Anna Norin

Telefon: 010-414 42 38

E-post: anna.norin@trafa.se

Henrik Petterson

Telefon: 010-414 42 18

E-post: henrik.petterson@trafa.se