

## Bantrafik 2018

**13 547**miljoner personkilometer  
utfördes på järnväg.**246**miljoner resor gjordes på  
järnväg.**176**miljoner resor gjordes på  
spårväg.**355**miljoner resor gjordes i  
tunnelbanan.**23 863**miljoner tonkilometer  
utfördes på järnväg.**74**miljoner ton gods  
fraktades på järnväg.**55 %**av godset på järnväg  
fraktades inrikes.**15 571**kilometer järnvägsspår  
var trafikerade.

### 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 på enkäter som skickas ut till företag och myndigheter i järnvägssektorn.

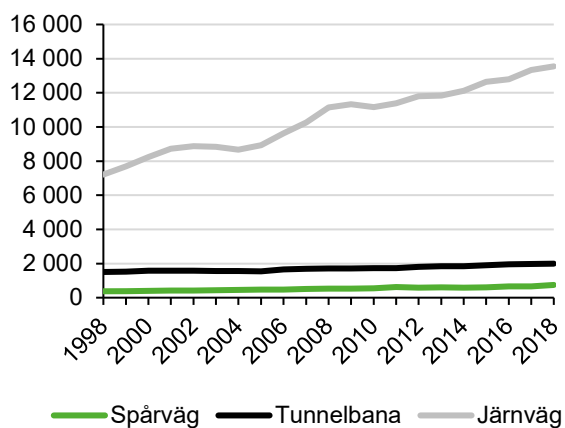
Detta är en bearbetad sammanfattning ur Bantrafik 2018, Statistik 2019:17.

Publiceringsdatum: 2019-09-13

## Resandet fortsätter att öka

Under 2018 gjordes totalt 246 miljoner resor på järnväg i Sverige, 176 miljoner resor på spårväg och 355 miljoner resor i tunnelbanan. För samtliga trafikslag är det fler resor än vad som tidigare uppmätts, åtminstone sedan 2000.<sup>1</sup> Även när antalet kilometer som alla resenärer färdas mäts, det så kallade transportarbetet, är det också mer än tidigare (Figur 1).

På järnvägen ökade antalet resor med 7 procent och transportarbetet med 2 procent mellan 2017 och 2018. Detta trots att tågen hade en sämre punktlighet under 2018 med stundtals stora störningar i trafiken.<sup>2</sup> På 20 år, sedan 1998, har resandet på svensk järnväg nästan fördubblats, från 7 210 miljoner personkilometer till 13 547 miljoner personkilometer.



Figur 1. Persontransportarbete i miljoner personkilometer på järnväg, spårväg och i tunnelbanan. Åren 1998–2018.

Med hänsyn tagen till folkmängden<sup>3</sup> reste varje invånare i genomsnitt 1 324 kilometer på järnväg 2018, fördelat på i genomsnitt 24 resor.<sup>4</sup> Det ger ett medeltransportavstånd på 55 kilometer. Sett över en längre tidsperiod, från år 2000, är trenden tydlig: svenskarna reser både oftare och längre på järnväg.

Det har inte bara blivit fler resenärer, det har även blivit ett större utbud av tåg att nyttja. Antalet utförda tågstämplingar på järnväg ökade med 4 procent och platskilometer med 3 procent från 2017 till 2018. Av de 129 miljoner tågstämplingarna var 96 procent med eldrift, resten dieseldrift.

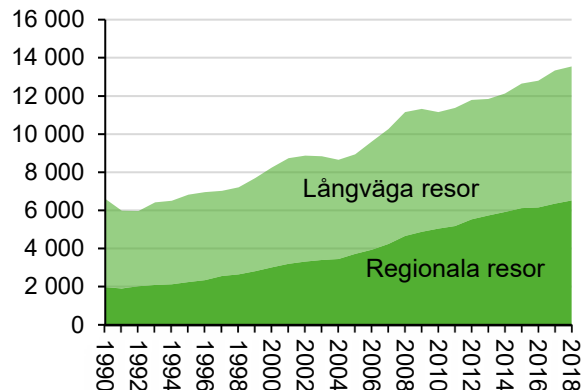
Sett till antal resor 2018 är det de regionala resorna som dominerar och står för 91 procent av alla

<sup>1</sup> Den officiella statistiken Bantrafik har tidsserier med startår 2000.

<sup>2</sup> Trafikanalys 2019, Punktlighet på järnväg 2018, Trafikanalys statistik 2019:8.

<sup>3</sup> SCB 2019. Befolkningsstatistik i sammandrag 1960–2018. Tillgänglig 2019-09-04 via: [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-)

resor. De långväga resorna genererar istället en större del av transportarbetet, 52 procent. Den andelen har varit stabil sedan 2013. I början av 90-talet stod de långväga resorna för 70 procent av transportarbetet vilket visar på det regionala resandets snabba ökning (Figur 2).



Figur 2. Persontransportarbete i miljoner personkilometer på järnväg, fördelat på regionala och långväga resor. Åren 1990–2018.

En mindre del (5 procent) av alla resor på järnväg 2018 var internationella resor, med andra ord resan gick mellan Sverige och ett annat land. De internationella resorna minskade i antal mellan 2017 och 2018, från 12 till 11 miljoner. Sedan 2008 har dessa resor varierat mellan 11 och 13 miljoner.

Även i våra nordiska grannländer ökar tågresandet i ungefär samma takt som i Sverige, förutom i Danmark. På fem år, från 2013, har transportarbetet ökat med 14 procent i Sverige och Norge, och med 12 procent i Finland. I Danmark har transportarbetet istället minskat med 9 procent.<sup>5</sup>

Inom spårvägen uppgick antalet resor till 176 miljoner och transportarbetet till 746 miljoner personkilometer 2018. Det ger ett medeltransportavstånd på drygt 4 kilometer per resa. På ett år har antalet resor ökat med 10 procent och transportarbetet med 12 procent.

I tunnelbanan ökade resandet men i lägre takt jämfört med järnväg och spårväg. Både antalet resor och transportarbetet ökade med 1 procent mellan 2017 och 2018. Noterbart är att utbudet i form av tågstämplingar har varit nära oförändrat sedan 2015.

## Godstransporter på järnväg

På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken för

[sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--riket/befolkningsstatistik-i-sammandrag/](http://sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--riket/befolkningsstatistik-i-sammandrag/)

<sup>4</sup> Statistiken över antal järnvägsresor skiljer inte på om resenärerna är svenskar eller turister vilket gör att måttet resor per invånare inte exakt speglar verkligheten.

<sup>5</sup> Danmarks uppgift för 2018 är preliminär.

godstransporter för 2018 inte fullt jämförbar med tidigare år. De nya metoderna som tillämpas gör att transporterad godsmängd och transportarbetet skattas till högre nivåer. Det påverkar alla delar av statistiken utom malmtransporterna och farligt gods. Av den anledningen kommenteras utvecklingen över tid sparsamt i texten.

Under 2018 transporterades 74 miljoner ton gods på järnväg i Sverige. Av godsmängden transporterades 55 procent inrikes och resten utrikes, där även transit inräknas.

Godstransporterna inom järnvägen brukar delas upp i två typer av transporter: *vagnslastgods* och *kombigods*. Inom vagnslastgods brukar även *malm på malmbanan* särredovisas som en egen transporttyp eftersom den utgör en så betydande del av alla järnvägstransporter i Sverige.

När den totala godsmängden delas upp på typ av transport var malm på malmbanan, liksom föregående år, störst med 44 procent av totalvikten 2018. Därefter kommer vagnslastgods (42 procent) och kombigods (resterande 14 procent). Malm på malmbanan var klart störst inom utrikes-transporterna, medan vagnslastgods var störst inom inrikestransporterna.

När den transporterade godsmängden delas upp i varugrupper<sup>6</sup> var den största gruppen under 2018 *malm och andra produkter från utvinning*, med 44 procent av godsvikten (Figur 3). Ända sedan nuvarande varugrupsindelning började användas 2008 har *malm och andra produkter från utvinning* varit störst. 15 procent av godset som fraktats på järnväg går inte att identifiera, så kallat *oidentifierbart gods*, och kan innehålla gods ur alla andra varugrupper. Under 2018 ökade det oidentifierbara godset så mycket att det gick om *produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske*, som bland annat innehåller rundvirke, och blev näst största varugrupp. De fem största varugrupperna stod tillsammans för 87 procent av den totala godsmängden.

Under 2018 bestod 5 procent av den transporterade godsmängden av *farligt gods*, vilket motsvarar 3,8 miljoner ton. Det är en ökning med 5 procent jämfört med 2017 och med 18 procent på fem år. Sedan 2007 har den största varuslagsgruppen<sup>7</sup> inom farligt gods varit *brandfarliga vätskor* följt av *gaser*.

Godstransportarbetet på järnväg uppgick till 23 863 miljoner tonkilometer<sup>8</sup> 2018, 61 procent i inrikes-transporter och 39 procent utrikes. I snitt transporterades varje ton gods 321 kilometer i Sverige under 2018.



Figur 3. Transporterad godsmängd per varugrupp år 2018. Rutornas area är proportionell mot fraktad godsmängd.

Anm: Varuindelning enligt NST 2007. Övrigt är en sammanslagning av resterade 15 varugrupper.

När även hur långt godset fraktas vägs in var vagnslastgods största transporttypen med 54 procent av totala transportarbetet 2018, följt av kombigods med 24 procent. Malm på malmbanan är den största kategorin sett till transporterad godsmängd, men malmen transporteras förhållandevis korta sträckor på järnväg i Sverige vilket avspeglas i dess mindre andel av transportarbetet.

Inom kombitransporterna används olika sorters lastenheter för att frakta godset i. På en tioårsstikt är det tydligt att förhållandena i transportarbete med *container och växelflak* samt *semi-trailers och andra vägfordon* förändrats. Tidigare var den förstnämnda kategorin klart störst, 2018 var kategorierna nästan lika stora.

Mätt i transportarbete var de fyra största varugrupperna 2018: *malm och andra produkter från utvinning* (22 procent), *oidentifierbart gods* (20 procent), *trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror* (14 procent) och *metallvaror exklusive maskiner och utrustning* (14 procent). Tillsammans stod dessa varugrupper för 70 procent av transportarbetet.

## Små förändringar i infrastrukturen

### Järnväg

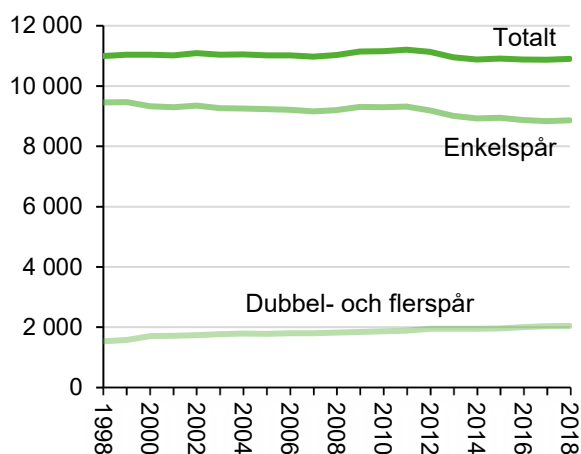
Järnvägens infrastruktur bestod av totalt 10 906 kilometer trafikerade banor 2018. Under året fortsatte utbyggnad av banor med dubbel- och flerspår i ungefär samma takt som tidigare under 2000-talet. Även den enkelspåriga banlängden

<sup>6</sup> Enligt varugrupsindelningen NST 2007.

<sup>7</sup> Enligt varuslagsindelningen RID.

<sup>8</sup> En tonkilometer motsvarar en förflyttning av ett ton gods i en kilometer.

ökade. Därmed ökade den totala banlängden (32 kilometer) jämfört med 2017 (Figur 4). På 20 år har däremot banlängden minskat med 1 procent. Trots det har antalet tågkilometer kunnat öka med 55 procent under samma period. Om längden på alla spår summeras uppgick de till 15 571 kilometer 2018.



Figur 4. Trafikerad banlängd i kilometer för järnvägar fördelad på antal spår 1998–2018.

Hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden på 2 046 kilometer var elektrifierad. Av den totala banlängden var 75 procent (8 217 kilometer) elektrifierad 2018. Det är 28 kilometer mer än året innan.

I Sverige håller det EU-gemensamma signal-systemet ERTMS på att införas. I slutet av 2018 var 540 kilometer av den trafikerade banlängden utrustad med ERTMS. Det är lika mycket som året innan och 33 kilometer mindre än 2013<sup>9</sup>. Hela den trafikerade banlängden ska enligt plan vara utrustad med ERTMS år 2035.<sup>10</sup>

Den svenska järnvägen brukar målas upp som en sliten anläggning. Av den anledningen har det tillskjutits mer pengar till järnvägen under senare år för att komma tillrätta med problemen som det skapar. Kostnaderna för järnvägsunderhåll uppgick till 7 321 miljoner kronor 2018. I löpande priser är det 13 procent mer än året innan och 33 procent mer än 2013.

## Spårväg och tunnelbana

Det är tre städer som har trafikerade spårvägar, Göteborg, Norrköping och Stockholm. Tre blir snart

fyra då det pågår ett spårvägsbygge i Lund med planerad trafikstart 2020.<sup>11</sup>

Banlängden på de trafikerade spårvägarna var 140 kilometer 2018, samma som året innan. Fem år tidigare, när Lidingöbanan var avstängd för upprustning och därmed inte trafikerad, var den 122 kilometer. Nästan hela banlängden utgjordes av dubbel- eller flerspår 2018. Endast 7 kilometer av banorna var enkelspåriga och återfanns nästan uteslutande på Lidingöbanan. Längden på alla spår ökade med 1 kilometer till 282 kilometer mellan 2017 och 2018.

För tunnelbanan i Stockholm har inga förändringar av längden på trafikerade banor skett sedan 2002. Tunnelbanan ska dock byggas ut med byggstart 2019 och en beräknad byggtid på 6 år.<sup>12</sup>

Den totala banlängden var 109 kilometer 2018 och hela tunnelbanan består av dubbel- och flerspår. Summeras längden på varje enskilt spår blir det 276 kilometer.

## Dieselloken blev fler

Inom bantrafiken delas fordonen upp i dragfordon och transportfordon. Vissa fordon har både dragkraft och utrymme för transport av passagerare eller gods. Dessa fordon räknas både som ett dragfordon och ett transportfordon i statistiken.

Totalt fanns det 2 804 dragfordon inom järnvägen i slutet av 2018, en ökning med 105 fordon från 2017. Anmärkningsvärt är att dieselloken blev 20 fler. Man får gå tillbaka till 2013 för att hitta samma antal diesellok som noterades 2018. Ur ett miljöhänseende är det positivt om ellok kan ersätta diesellok. Det är inom godstrafiken som diesellok används, sedan många år används de inte inom persontrafik.<sup>13</sup>

Även användningen av dieselfordonen ökade 2018. Sedan 2010 har trenden varit att utförda tågkilometer med dieseldrift minskat varje år, men 2018 bröts den och antal tågkilometer med dieselfordon ökade med 5 procent till 7 miljoner kilometer. Trots ökningen är nivån ändå 20 procent lägre än den som uppmättes 2013 då dieselloken var lika många som 2018. Mätt i tågkilometer står dieseldrift för 4 procent.

Motorvagnar och motorvagnssätt används inom persontrafiken och har dragkapacitet i sittvagnarna. Under många år har de ersatt de traditionella lok och lokdragna vagnarna (Figur 5).

<sup>9</sup> Minskningen beror på att sträckan mellan Rågsveden och Malung blev nedlagd under 2014.

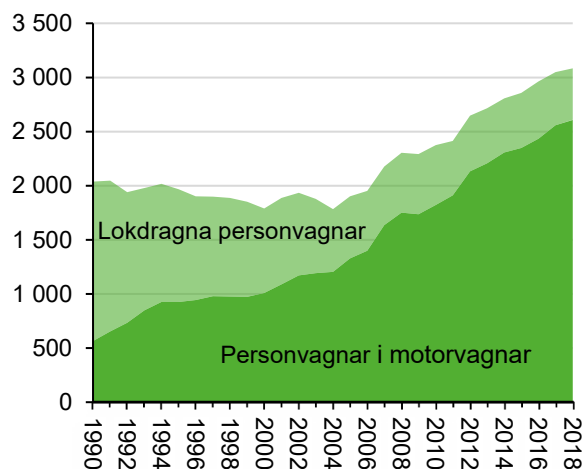
<sup>10</sup> Trafikverket 2019. Planering ERTMS. Tillgänglig 2019-08-27, via: [www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/Trafikstyrningssystemet-ERTMS/Planering-ERTMS/](http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportsystemet/Trafikstyrningssystemet-ERTMS/Planering-ERTMS/).

<sup>11</sup> Lunds kommun 2019. Bygginformation. Tillgänglig 2019-08-27, via: <https://sparvaglund.se/bygginformation/>.

<sup>12</sup> Region Stockholm 2019. Ny tunnelbana. Tillgänglig 2019-08-27, via: [www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/aktuella-projekt/Nya-tunnelbanan/](http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/aktuella-projekt/Nya-tunnelbanan/).

<sup>13</sup> I de fall fordon används i blandad tjänst (både för person- och godstrafik) räknas fordonet till det användningsområde där det har sin huvudsakliga tjänst. I slutet av 2018 användes en diesellokomotor för persontrafik och ett mindre antal dieseldrivna motorvagnar och motorvagnssätt.

Transportfordonen i persontrafik var till antalet 3 084 i slutet av 2018, varav 2 607 (86 procent) var motorvagnar eller motorvagnssätt.



Figur 5. Antal transportfordon i persontrafik på järnväg 1990–2018.

Inom spårvägarna har antalet fordon ökat tolv år i rad för att sedan minska något 2017 och 2018. Transportfordonen minskade med 3 till 795 och dragfordonen med 1 till 621, mellan 2017 och 2018.

Inom spårvägarna är alla dragfordonen samtidigt transportfordon och i genomsnitt hade ett fordon 29 sittplatser och 49 ståplatser 2018.

I tunnelbanan fanns samma antal drag- och transportfordon 2018 som åren 2014–2017: 497 respektive 1 039.

Även inom tunnelbanan är dragfordon samtidigt transportfordon och i genomsnitt hade ett fordon 43 sittplatser och 99 ståplatser 2018.

---

### Mer information

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

#### Kontakt:

Fredrik Lindberg

Telefon: 010-414 42 36

E-post: [fredrik.lindberg@trafa.se](mailto:fredrik.lindberg@trafa.se)

Henrik Petterson

Telefon: 010-414 42 18

E-post: [henrik.petterson@trafa.se](mailto:henrik.petterson@trafa.se)