

Bantrafik 2019



14 617

miljoner
personkilometer
utfördes på järnväg.



265

miljoner resor gjordes
på järnväg.



190

miljoner resor gjordes på
spårväg.



347

miljoner resor gjordes i
tunnelbanan.



22 717

miljoner tonkilometer
utfördes på järnväg.



73

miljoner ton gods
fraktades på järnväg.



55 %

av godset på järnväg
fraktades inrikes.



15 542

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 sammanfattning av statistiken ur Bantrafik 2019, Statistik 2020:19.

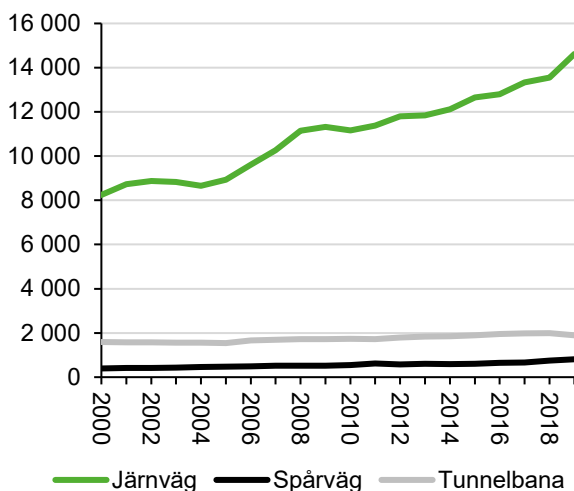
Publiceringsdatum: 2020-09-14

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) och Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Trafikanalys analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken.

Resandet fortsätter att öka

Under 2019 gjordes totalt 265 miljoner resor på järnväg i Sverige, 190 miljoner resor på spårväg och 347 miljoner resor i tunnelbanan. För järnväg och spårväg är det fler resor än vad som tidigare uppmätts, åtminstone sedan 2000.¹ Även när antalet kilometer som alla resenärer färdas mäts, det så kallade transportarbetet, är det mer än tidigare år (figur 1).

På järnvägen ökade antalet resor med 7 procent och transportarbetet med 8 procent mellan 2018 och 2019. Under det senare året har även tågens punktlighet varit högre än på flera år.² Sedan 2000 har resandet på svensk järnväg ökat fort, från 8 243 till 14 617 miljoner personkilometer.



Figur 1. Persontransportarbete i miljoner personkilometer på järnväg, spårväg och i tunnelbanan. Åren 2000–2019.

Med hänsyn tagen till folkmängden³ reste varje invånare i genomsnitt 1 415 kilometer på järnväg 2019, fördelat på i genomsnitt 26 resor.⁴ Det ger ett medeltransportavstånd på 55 kilometer per resa. 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 tågtrafik att nyttja. Antalet utförda tågkilometer på järnväg ökade med 3 procent mellan 2018 och 2019. Lika stor var ökningen av platskilometer.

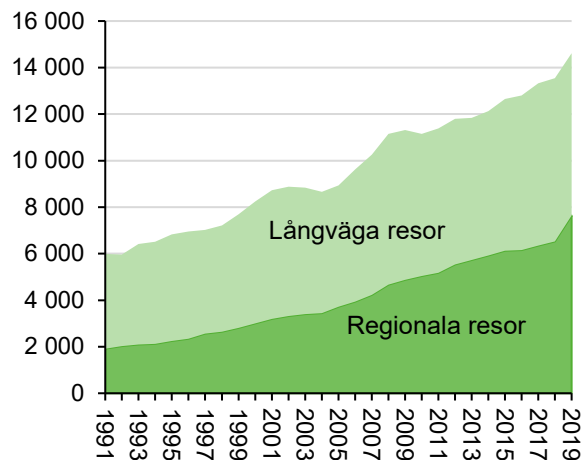
Sett till antal resor 2019 är det de regionala resorna som dominerar. De stod för 91 procent av alla resor. De långväga resorna utgjorde istället en

¹ Den officiella statistiken Bantrafik har tidsserier med startår 2000.

² Trafikanalys. 2020. Punktlighet på järnväg 2019 (Trafikanalys statistik 2020:4).

³ SCB. 2020. Befolkningsstatistik i sammandrag 1960–2019. Tillgänglig 2020-09-03 via: [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--rikt/befolkningsstatistik-i-sammandrag/)

större del av transportarbetet (48 procent). I början av 1990-talet stod de långväga resorna för 70 procent av transportarbetet vilket visar på det regionala resandets snabba utveckling (figur 2).



Figur 2. Persontransportarbete i miljoner personkilometer på järnväg, fördelat på regionala och långväga resor. Åren 1991–2019.

En mindre del (5 procent) av alla resor på järnväg 2019 var internationella resor, med andra ord gick mellan Sverige och ett annat land. Sedan 2008 har dessa resor varierat mellan 11 och 13 miljoner per år.

Även i våra nordiska grannländer ökar järnvägsresandet, förutom i Danmark. På fem år, från 2014, har transportarbetet ökat med 27 procent i Finland, 21 procent i Sverige och med 11 procent i Norge. I Danmark har transportarbetet istället minskat med 5 procent.⁵

Inom spårvägen uppgick antalet resor till 190 miljoner och transportarbetet till 809 miljoner personkilometer 2019. Det ger ett medeltransportavstånd på drygt 4 kilometer per resa.

På ett år har antal resor ökat med 8 procent och transportarbetet med 9 procent. Det är femte året i rad som resandet på spårväg ökar.

I tunnelbanan minskade resandet för första gången sedan 2011. Antal resor minskade med 2 procent och transportarbetet med 5 procent mellan 2018 och 2019. Noterbart är att utbudet i form av tågkilometer, som har varit nära oförändrat åren 2015–2018, minskade också 2019.

[diagram/helarsstatistik--rikt/befolkningsstatistik-i-sammandrag/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningsstatistik-i-sammandrag/)

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

⁵ Finland, Norge och Danmarks uppgift för 2019 är preliminär.

Mindre gods på järnväg⁶

Under 2019 transporterades 73 miljoner ton gods på järnväg i Sverige, en minskning med 2 procent från 2018. Av godsmängden transporterades 55 procent inrikes och resten utrikes, där även transit inräknas.

När den transporterade godsmängden delas upp i varugrupper⁷ var den största gruppen under 2019 *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.

16 procent av godset som fraktats på järnväg 2019 gick inte att identifiera, så kallat *oidentifierbart gods*, och kan innehålla gods ur alla andra varugrupper. Det oidentifierbara godset har ökat så mycket under de två senaste åren att det har gått om *produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske*, som bland annat innehåller rundvirke, och blivit näst största varugrupp. De fem största varugrupperna stod tillsammans för 88 procent av den totala godsmängden.

Under 2019 bestod 5 procent av den transporterade godsmängden av *farligt gods*, vilket motsvarar 3,6 miljoner ton. Det är en minskning av godsvikten med 4 procent jämfört med 2018 men en ökning med 10 procent på fem år. Sedan 2014 har transporterna av *gaser* ökat årligen och blivit den största varuslagsgruppen⁸ 2019.

Godstransportarbetet på järnväg uppgick till 22 717 miljoner tonkilometer⁹ 2019. Det är en minskning med 3 procent från 2018. I snitt transporterades varje ton gods 312 kilometer i Sverige under 2019.

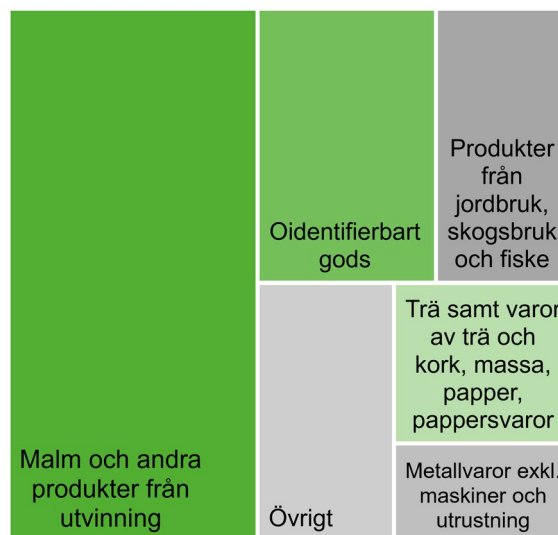
Godstransporterna inom järnvägen brukar delas upp i två typer av transporter: *vagnslastgods* och *kombigods*. Inom vagnslastgods brukar även *malm på malmbanan* särredovisas som en egen transporttyp eftersom den utgör en så betydande del av alla järnvägstransporter i Sverige.

När transportarbetet delas upp efter typ av transport var *vagnslastgods* största transporttypen med 51 procent av totala transportarbetet 2019, följt av *kombigods* med 26 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. Fördelningen mellan de olika transporttyperna har varit relativt oförändrad

under många år men sedan 1990-talet har kombitransporterna haft en stark utveckling.

Inom kombitransporterna används olika sorters lastenheter för att frakta godset i. På en tioårssikt 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, 2019 var kategorierna nästan lika stora.



Figur 3. Transporterad godsmängd per varugrupp (de fem största) år 2019. Rutornas area är proportionell mot den fraktade godsmängd på 73 miljoner ton. Anm: Varuindelning enligt NST 2007. Övrigt är en sammanslagning av resterade 15 varugrupper.

Små förändringar i infrastrukturen

Järnväg

Järnvägens infrastruktur bestod av totalt 10 899 kilometer trafikerade banor 2019. Under året fortsatte utbyggnad av banor med dubbel- och flerspår i ungefär samma takt som tidigare under 2010-talet (figur 4).

Däremot minskade den enkelspåriga banlängden vilket bidrog till att även den totala banlängden minskade (7 kilometer) jämfört med 2018.

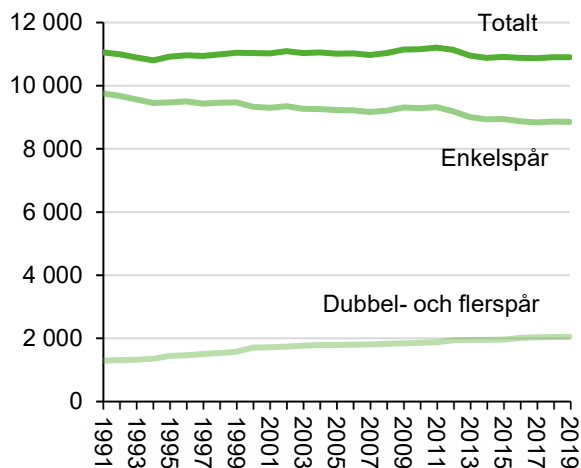
Järnvägsbanorna fanns utspridda över alla Sveriges län förutom på Gotland och om längden på alla spår summeras uppgick de till 15 542 kilometer 2019.

⁶ På grund av tidsseriebrott i statistiken mellan 2017 och 2018 kommenteras utvecklingen över längre tid sparsamt i texten.

⁷ Enligt varugrupsindelningen NST 2007.

⁸ Enligt varuslagsindelningen RID.

⁹ En tonkilometer motsvarar en förflyttning av ett ton gods i en kilometer.



Figur 4. Trafikerad banlängd i kilometer för järnvägar fördelad på antal spår. Åren 1991–2019.

Järnvägens infrastruktur förändras långsamt. Sedan början av 1990-talet har banlängden minskat med 1 procent. Trots det har antalet tågkilometer kunnat öka med 67 procent under samma period.

Hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden på 2 049 kilometer var elektrifierad 2019. Av den totala banlängden var 75 procent (8 185 kilometer) elektrifierad. Det är 32 kilometer mindre än 2018.

I Sverige håller det EU-gemensamma signal-systemet ERTMS på att införas. I slutet av 2019 var 573 kilometer av den trafikerade banlängden utrustad med ERTMS. Jämfört med året innan är det en ökning med 33 kilometer. Det är även första gången sedan 2014 som banlängden utrustad med ERTMS förändrats. Hela den trafikerade banlängden ska enligt plan vara utrustad med det nya signalsystemet år 2035.¹⁰

Den svenska järnvägen brukar målas upp som en sliten anläggning i behov av underhåll. 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 7 039 miljoner kronor 2019. I löpande priser är det 4 procent mindre än året innan och 13 procent mer än 2014.

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 i slutet av 2020.¹¹

Banlängden på de trafikerade spårvägarna var 140 kilometer 2019, samma som året innan. Fem år tidigare, när Lidingöbanan var avstängd för upprustning och därmed inte trafikerad, var den 128 kilometer. Nästan hela banlängden utgjordes av dubbel- eller flerspår 2019. Endast 7 kilometer av banorna var enkelspåriga och återfanns nästan uteslutande på Lidingöbanan. Längden på alla spår var 282 kilometer 2019.

För tunnelbanan i Stockholm har inga förändringar av längden på trafikerade banor (109 km) skett sedan 2002. Tunnelbanan håller dock på att byggas ut med byggstart 2019 och en beräknad byggtid på 8–10 år.¹²

Hela tunnelbanan består av dubbel- och flerspår och summeras längden på varje enskilt spår blir det 276 kilometer 2019.

Motorvagnar ersätter de traditionella fordonen

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 2 817 dragfordon inom järnvägen i slutet av 2019. Jämfört med året innan har det endast skett små förändringar av antalet dragfordon.

Ur ett miljöhänsen är eldrivna dragfordon att föredra framför dieseldrivna. Eftersom inte hela den svenska järnvägen är elektrifierad behövs båda sorterna av fordon.

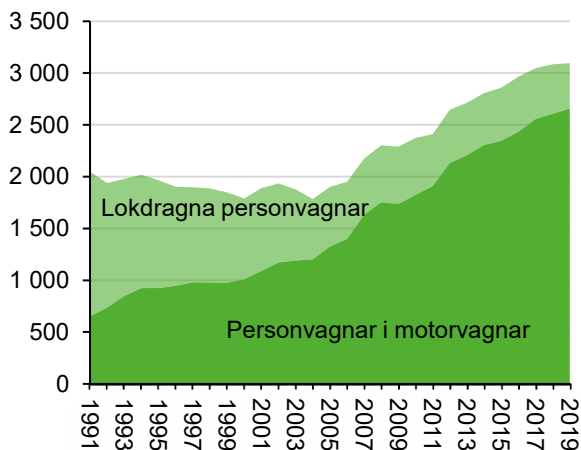
Inom persontrafiken drivs den största delen av fordonen med el (97 procent) 2019. Inom godstrafiken är fördelningen mer jämn (59 procent el). Över en längre tid, sedan 2000, är det tydligt att andelen eldrivna dragfordon har ökat.

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). Transportfordonen i persontrafik var till antalet 3 096 i slutet av 2019, varav 2 658 (86 procent) var motorvagnar eller motorvagnssätt.

¹⁰ Trafikverket. 2020. Utbyggnad och tidplaner för ERTMS. Tillgänglig 2020-08-26, via: www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ertms--nytt-signalsystem/utbyggnad-av-ertms/.

¹¹ Lunds kommun. 2020. Projektet i korthet. Tillgänglig 2020-08-26, via: <https://sparvaglund.se/om-projektet/projektet-i-korthet/>.

¹² Region Stockholm. 2020. Om oss. Tillgänglig 2020-08-26, via: <https://nyatunnelbanan.sll.se/sv/om-oss>.



Figur 5. Antal transportfordon i persontrafik på järnväg. Åren 1991–2019.

Inom spårvägarna ökade antalet fordon tolv år i rad för att sedan börja minska något varje år sedan 2017. I slutet av 2019 fanns det 785 transportfordon och 615 dragfordon. Inom spårvägarna är alla dragfordonen samtidigt transportfordon och i genomsnitt hade ett fordon 29 sittplatser och 50 ståplatser 2019.

I tunnelbanan fanns samma antal drag- och transportfordon åren 2014–2018. I slutet av 2019 hade båda antalen minskat med 2: till 495 respektive 1 037 fordon.

Även inom tunnelbanan är dragfordon samtidigt transportfordon och i genomsnitt hade ett fordon 43 sittplatser och 99 ståplatser 2019.

Mer information

Du hittar tabellerna med statistik samt tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här:

www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/. Det finns också möjlighet att göra egna statistikuttag om bantrafik i vår portal: www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/?cw=1.

Kontakt:

Fredrik Lindberg

Telefon: 010-414 42 36

E-post: fredrik.lindberg@trafa.se

Fredrik Söderbaum

010-414 42 23

fredrik.soderbaum@trafa.se