

Bantrafik 2021



8 027

miljoner person-kilometer utfördes på järnväg.



164

miljoner resor gjordes på järnväg.



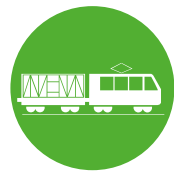
125

miljoner resor gjordes på spårväg.



219

miljoner resor gjordes i tunnelbanan.



23 449

miljoner tonkilometer utfördes på järnväg.



72

miljoner ton gods fraktades på järnväg.



51 %

av godset på järnväg fraktades inrikes.



15 543

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.

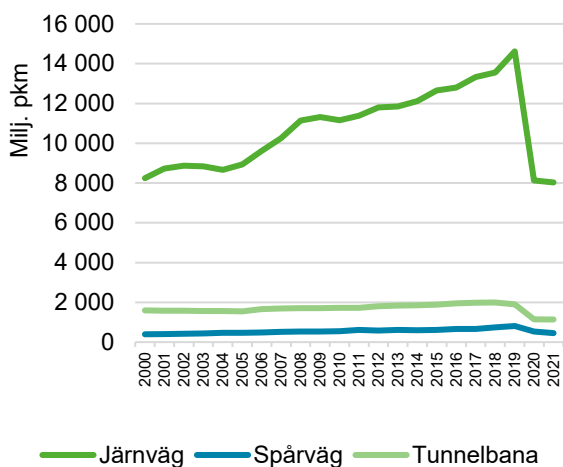
Detta är en sammanfattning av statistiken Bantrafik 2021 (statistik 2022:24).
Publiceringsdatum: 2022-06-23

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.

Fortsatt resandetapp

Restriktioner kopplade till coronapandemin påverkade resorna även under stora delar av 2021. Det syns tydligt i statistiken över resandet inom bantrafiken, det vill säga vid järnväg, spårväg och tunnelbana.

Under 2021 uppgick antal resor inom bantrafiken till 508 miljoner resor, vilket var i nivå med antal resor 2020. Jämfört med 2019 var det dock en nedgång med 37 procent. Transportarbetet, dvs. den samlade reslängden för alla resenärer, uppgick till drygt 9,6 miljarder personkilometer, en minskning med 2 procent jämfört med 2020 men en minskning med 44 procent jämfört med 2019 (Figur 1).



Figur 1. Persontransportarbete i miljoner personkilometer på järnväg, spårväg och i tunnelbanan. Åren 2000–2021.

Anmärkning: Tidsserien för spårväg innehåller ett tidsseriebrott 2011.

I genomsnitt reste varje invånare i Sverige 920 kilometer i bantrafiken under 2021, fördelat på i genomsnitt 49 resor per person. Den genomsnittliga reslängden var i nivå med 2020 men en minskning med 37 procent vad gäller genomsnittligt antal resor per person och med 44 procent vad gäller den genomsnittliga reslängden på person och år jämfört med 2019.

Resor med tunnelbana utgjorde 43 procent av det totala antalet resor i bantrafiken under 2021 och uppgick till 219 miljoner resor, vilket var en ökning med 3 procent jämfört med 2020, men en minskning med 37 procent jämfört med 2019.

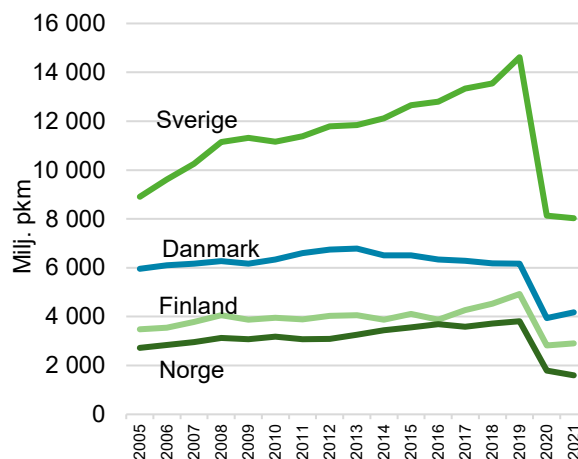
Vad gäller antal resor med järnväg och spårväg som utgjorde 32 procent respektive 25 procent av det totala antalet resor i bantrafiken år 2021, minskade resorna jämfört med år 2020. Resorna med järnväg som under 2021 uppgick till 164 miljoner, minskade med 3 procent jämfört med 2020 och med 38 procent jämfört med 2019. Vid spårväg uppgick antalet resor under 2021 till 125 miljoner, en minskning med 1 procent jämfört med 2020 och med 34 procent jämfört med 2019.

Med beaktande av resornas sammanlagda längd, dvs. transportarbetet, var resandet vid spårväg det som minskade mest. Transportarbetet vid spårväg, som utgör 5 procent av det totala transportarbetet i bantrafiken uppgick till 455 miljoner personkilometer, en minskning med 15 procent jämfört med 2020 och med 44 procent jämfört med 2019.

På järnväg utgjorde transportarbetet 83 procent av det totala transportarbetet och uppgick under 2021 till drygt 8 miljarder personkilometer. Detta var en nedgång med 1 procent jämfört med 2020, men med 45 procent jämfört med 2019. Transportarbetet för resor med tunnelbanan, vilket utgjorde 12 procent av det totala transportarbetet uppgick till drygt 1,1 miljarder personkilometer, även detta en nedgång med 1 procent jämfört med 2020 och med 40 procent jämfört med 2019.

Även i våra nordiska grannländer var trenden densamma, det vill säga fortsatt kraftig resetapp under 2021 jämfört med 2019. Mätt i transportarbete uppvisade Norge under 2021 en nedgång med 11 procent jämfört med 2020 och 58 procent jämfört med 2019.

Däremot uppvisade Danmark och Finland en uppgång med 6 respektive 3 procent jämfört med 2020. Trots upphämtningen i Danmark och Finland visade transportarbetet under 2021 en minskning med 32 respektive 41 procent jämfört med 2019 (Figur 2).



Figur 2. Persontransportarbete på järnväg i nordisk jämförelse. Åren 2005–2021.

Källa: Eurostat, ec.europa.eu/eurostat/data/database.

Utbudet av trafik i nivå med 2019

Trots det fortsatta resenärstappet jämfört med 2019, har utbudet delvis börjat närma sig nivåerna före pandemin. Utbudet mätt i tågkilometer för järnväg ökade under 2021 med 6 procent jämfört med 2020, detta är dock en minskning med 7 procent jämfört med 2019. För spårväg var

motsvarande förändring, en ökning med 3 procent jämfört med 2020 och med 1 procent jämfört med 2019. I tunnelbanan uppgick utbudet mätt i tågkilometer till samma nivå som 2020, vilket var en ökning med 1 procent jämfört med 2019.

Godstransporterna på järnväg ökar

Till skillnad från persontransporterna är det svårt att koppla förändringar i statistiken om godstransporter till pandemin.

Under 2021 transporterades cirka 72,5 miljoner ton gods på järnväg, en ökning med 4 procent jämfört med 2020 och med 6 procent jämfört med 2019. Av godsmängden transporterades 52 procent inrikes och resten utrikes, där även transit inräknas. Fördelat efter varugrupper utgjorde *malm och andra produkter från utvinning* 43 procent av den totala godsmängden som transporterades under 2021. Näst störst, med 15 procent av godset som fraktades på järnväg under 2021, var *produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske*, där bland annat rundvirke ingår. Gods som inte går att identifiera, så kallat *oidentifierbart gods* som kan innehålla gods ur alla andra varugrupper, utgjorde 12 procent. De fem största varugrupperna stod tillsammans för 87 procent av den totala godsmängden.



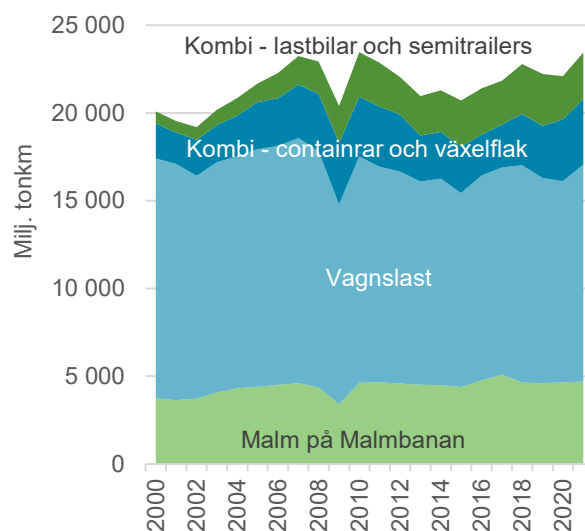
Figur 3. Transporterad godsmängd per varugrupp (de fem största) år 2021. Rutornas area är proportionell mot den fraktade godsmängden på 70 miljoner ton. Anmärkning: Varuindelning enligt NST 2007. Övrigt är en sammanslagning av resterade 15 varugrupper.

Farligt gods utgjorde cirka 5 procent av den transporterade godsmängden under 2021 och uppgick till drygt 3,5 miljoner ton. En ökning med 17 procent jämfört med 2020 men en minskning med 2 procent jämfört med 2019.

Godstransportarbetet på järnväg dvs. den sammanlagda transportsträckan för varje transporterad ton gods, uppgick under 2021 till cirka 23,5 miljarder tonkilometer. Det är en ökning med 6 procent jämfört med 2020 och 2019. I snitt

transporterades varje ton gods 323 kilometer under 2021, vilket var en ökning med 6 kilometer jämfört med den genomsnittliga transportsträckan per ton under 2020.

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. Fördelat efter typ av transport var vagnslastgods största transporttypen med 53 procent av totala transportarbetet under 2021, följt av kombigods med 27 procent. Malm på malmbanan är den näst största kategorin sett till transporterad godsmängd, men malmen transporteras förhållandevis korta sträckor på järnväg, vilket avspeglas i dess mindre andel av transportarbetet (Figur 4).

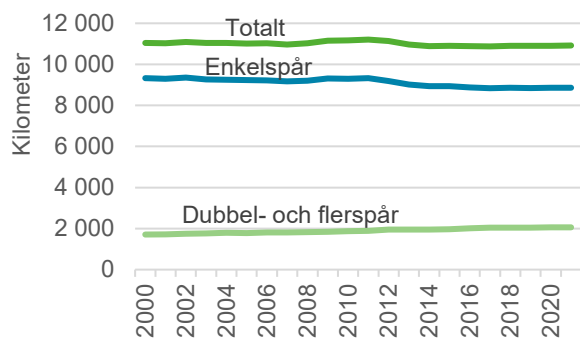


Figur 4. Godstransportarbete (miljoner tonkilometer) med järnväg, fördelat på transporttyp. Åren 2000–2021. Anmärkning: tidsserien innehåller tre tidsseriebrott: 2002, 2009 och 2018.

Liten del av järnvägens infrastruktur har ERTMS

Järnvägens infrastruktur bestod av totalt 10 912 kilometer trafikerade banor 2021, en ökning med 3 kilometer jämfört med 2020. Längden för banor med dubbel- och flerspår ökade med 2 kilometer jämfört med 2020 medan den enkelspåriga banlängden ökade med 1 kilometer (Figur 5). Järnvägsbanorna finns utspridda över alla Sveriges län förutom på Gotland och om längden på alla spår summeras uppgick de till 15 543 kilometer år 2021.

Hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden på 2 058 kilometer var elektrifierad 2021. 75 procent av den totala banlängden var (8 186 kilometer) elektrifierad, samma nivå som 2020.



Figur 5. Trafikerad banlängd i kilometer för järnvägar fördelad på antal spår. Åren 2000–2021.

I slutet av 2021 var 572 kilometer av den trafikerade banlängden utrustad med det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS, vilket är en minskning med 1 kilometer jämfört med 2020. Detta trots att hela den trafikerade banlängden enligt plan ska vara utrustad med det nya signalsystemet år 2035. Malmbanan, som sträcker sig mellan Riksgränsen och Boden, står på tur med en planerad driftsättning 2023.

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 till rätta med problemen. Under 2021 uppgick underhållskostnaderna till 7,8 miljarder kronor, vilket var en ökning med 11 procent jämfört med 2020.

Den totala banlängden för spårvägen i slutet på 2021 uppgick till 146 kilometer, detsamma som 2020. Nästan hela banlängden vid spårvägarna utgjordes av dubbel- eller flerspår 2020. Endast 7 kilometer av banorna var enkelspåriga och återfanns nästan uteslutande på Lidingöbanan.

Längden på alla spår var 291 kilometer 2021, en ökning med 1 kilometer jämfört med 2020.

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. Hela tunnelbanan består av dubbel- och flerspår och summeras längden på varje enskilt spår blir det 276 kilometer 2021.

Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här: www.trafa.se/bantrafik/bantrafik. Det finns också möjlighet att göra egna urval ur statistiken om bantrafik i vår portal: www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/?cw=1.

Kontakt:

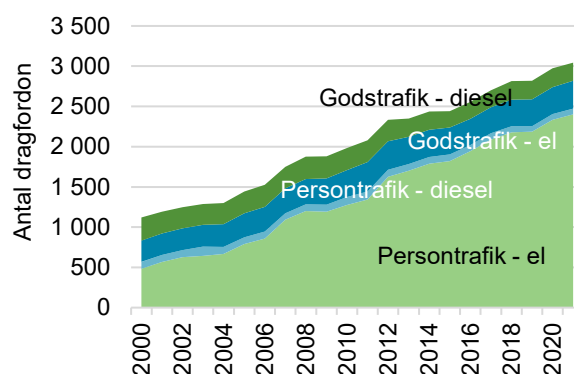
Abboud Ado
Telefon: 010-414 42 48
E-post: abboud.ado@trafa.se

Ökad andel eldrivna fordon

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 3 044 dragfordon inom järnvägen i slutet av 2021. Jämfört med året innan har fordon för persontrafik ökat med 67 till 2 472, och för godstrafik med 3 till 572 (Figur 6). Det är fortsatt antalet dragfordon i motorvagnssätt, som används inom persontrafiken, som främst har ökat. Det är i linje med fordonsutvecklingen sedan 2000. Under många år har motorvagnarna och motorvagnssätten ersatt de traditionella loken som kopplas ihop med lokdragna vagnar.

Ur ett miljöhänseende är eldrivna dragfordon att föredra framför dieseldrivna. Eftersom inte hela den svenska järnvägen är elektrifierad behövs båda sorterna av fordon. Inom persontrafiken drivs den till största delen av fordonen med el (97 procent) 2021. Inom godstrafiken är fördelningen mer jämn (59 procent el) men totalt sett handlar det om få fordon. Över en längre tid, sedan 2000, är det tydligt att andelen eldrivna dragfordon har ökat (Figur 6).



Figur 6. Antal dragfordon i person- och godstrafik på järnväg, fördelat på drivmedel. Åren 2000–2021.

Inom spårvägarna uppgick antalet dragfordon i slutet av 2021 till 601, vilket var en minskning med 21 dragfordon jämfört med 2020. Även i tunnelbanan minskade antalet dragfordon. I slutet av 2021 fanns det 484 dragfordon, vilket var 23 dragfordon färre jämfört med året innan.