

## Bantrafik 2022



**12 879**

miljoner person-  
kilometer utfördes på  
järnväg.



**244**

miljoner resor  
gjordes på järnväg.



**162**

miljoner resor  
gjordes på spårväg.



**283**

miljoner resor gjordes  
i tunnelbanan.



**23 161**

miljoner tonkilometer  
utfördes på järnväg.



**71**

miljoner ton gods  
fraktades på järnväg.



**53 %**

av godset på järnväg  
fraktades inrikes.



**15 545**

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.

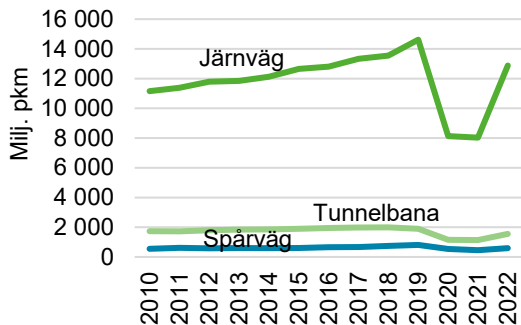
Detta är en sammanfattning av statistiken Bantrafik 2022 – statistik 2022:23.  
Publiceringsdatum: 2023-06-22

*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.*

## Stor återhämtning för persontransporter

Efter två år med pandemirestriktioner skedde en kraftig återhämtning för resandet inom bantrafiken, det vill säga vid järnväg, spårväg och tunnelbana under 2022. Antalet resor inom bantrafiken uppgick under året till 689 miljoner resor, vilket var en ökning med 35 procent jämfört med 2021. Trots den stora ökningen var detta fortfarande en minskning med 14 procent jämfört med 2019, det vill säga antalet resor innan pandemin.

Transportarbetet, den samlade reslängden för alla resenärer, uppgick under år 2022 till drygt 15 miljarder personkilometer, en ökning med 56 procent jämfört med 2021, men en minskning med 13 procent jämfört med 2019 (Figur 1).



**Figur 1. Persontransportarbete i miljoner personkilometer på järnväg, spårväg och i tunnelbanan. Åren 2010–2022.**

I genomsnitt reste varje invånare i Sverige 1 428 kilometer i bantrafiken under 2022, fördelat på i genomsnitt 65 resor per person. Den genomsnittliga reslängden ökade med 507 kilometer jämfört med 2021, men är fortfarande en minskning med cirka 250 kilometer jämfört med 2019. Vad gäller genomsnittligt antal resor per person var det en ökning med 17 resor jämfört med 2021, men en minskning med 12 resor jämfört med 2019.

Resor med tunnelbanan utgjorde 41 procent av det totala antalet resor i bantrafiken under 2022 - 283 miljoner resor. Det är en ökning med 29 procent jämfört med 2021, och en minskning med 18 procent jämfört med 2019. Antal resor med järnväg, som utgjorde 35 procent av det totala antalet resor i bantrafiken år 2022, uppgick till 244 miljoner resor. Det var en ökning med 48 procent jämfört med 2021, men en minskning med 8 procent jämfört med 2019.

Resorna med spårväg utgjorde 23 procent och uppgick under 2022 till 162 miljoner resor, en ökning med 29 procent jämfört med 2021, och en minskning med 15 procent jämfört med 2019.

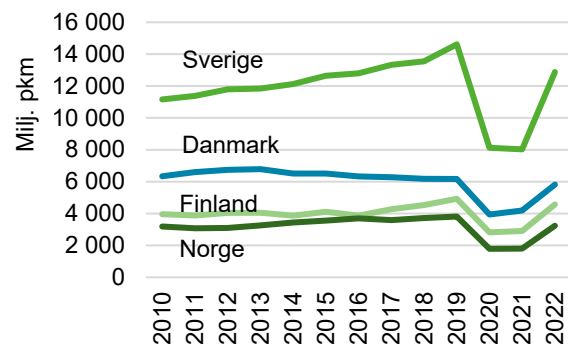
Med beaktande av resornas sammanlagda längd, dvs. transportarbetet, var det resandet vid järnväg

som ökade mest. Transportarbetet vid järnväg, som utgjorde 86 procent av det totala transportarbetet i bantrafiken uppgick till drygt 12,8 miljarder personkilometer, en ökning med 60 procent jämfört med 2021, och en minskning med 12 procent jämfört med 2019.

För tunnelbana utgjorde transportarbetet 10 procent av det totala transportarbetet och uppgick under 2022 till drygt 1,5 miljarder personkilometer. Det var en ökning med 37 procent jämfört med 2021, men en minskning med 18 procent jämfört med 2019. Transportarbetet för resor vid spårvägen, utgjorde 4 procent av det totala transportarbetet under 2022 och uppgick till 592 miljoner personkilometer. Det var en ökning med 30 procent jämfört med 2021 och en minskning med 27 procent jämfört med 2019.

Mönstret i återhämtningen för resandet med järnväg gällde även i våra nordiska grannländer. Det skedde en kraftig ökning under 2022 jämfört med 2021, och en minskning jämfört med 2019. Mätt i personkilometer visade Norge under 2022 en uppgång med 80 procent jämfört med 2021, och en nedgång med 15 procent jämfört med 2019.

Transportarbetet för resandet vid järnväg i Danmark ökade under 2022 med 39 procent jämfört med 2021, och minskade med 6 procent jämfört med 2019. Finland uppvisade en uppgång med 58 procent jämfört med 2021, och en nedgång med 7 procent jämfört med 2019 (Figur 2).



**Figur 2. Persontransportarbete på järnväg i nordisk jämförelse. Åren 2010–2022.**

Källa: Eurostat, [ec.europa.eu/eurostat/data/database](https://ec.europa.eu/eurostat/data/database).

## Utbudet av trafik i nivå med 2019

Trots reseminskningen jämfört med 2019, blev utbudet av bantrafiken för persontransporter i nivå med 2019. Utbudet för persontransporter mätt i tågkilometer för järnväg ökade under 2022 med 8 procent jämfört med 2021 och hamnade på samma nivå som år 2019. För spårväg var motsvarande förändring en minskning med 2 procent jämfört med 2021, och en minskning med 1 procent jämfört med

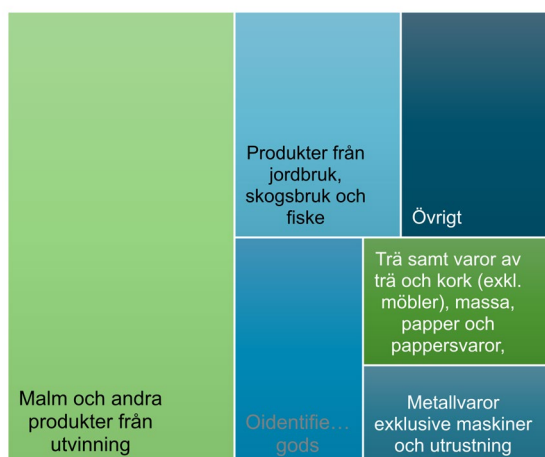
2019. I tunnelbanan uppgick utbudet mätt i tågkilometer till samma nivå som 2021, vilket var en ökning med 2 procent jämfört med 2019.

## Godstransporterna på järnväg minskar

Till skillnad från persontransporterna påverkades godstransporterna på järnväg inte i någon större utsträckning under pandemiåren. Det skedde en viss ökning av transporterna under åren 2020–2021 jämfört med 2019. Däremot minskade transporterna något under 2022.

Det transporterade godset på järnväg uppgick under 2022 till cirka 71 miljoner ton, en minskning med 2 procent jämfört med 2021. Av godsmängden transporterades 53 procent inrikes och uppgick till 37,7 miljoner ton, en ökning med 1 procent jämfört med 2021. Godsmängden som transporterades utrikes, inklusive transit, uppgick under 2022 till 33,2 miljoner ton, vilket var en minskning med 6 procent jämfört med 2021.

Fördelat efter varugrupper utgjorde malm och andra produkter från utvinning 42 procent av den totala godsmängden som transporterades under 2022. Näst störst, med 15 procent av godset, 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 86 procent av den totala godsmängden. Farligt gods utgjorde cirka 5 procent av den transporterade godsmängden under 2022 och uppgick till drygt 3,5 miljoner ton. Oförändrat jämfört med 2021.

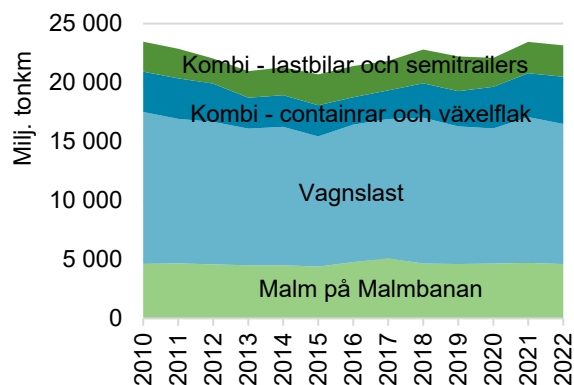


**Figur 3. Transporterad godsmängd per varugrupp (de fem största) 2022. Rutornas area är proportionell mot den totala fraktade godsmängden på cirka 71 miljoner ton. Anmärkning: Varuindelning enligt NST 2007. Övrigt är en sammanslagning av resterade 15 varugrupper.**

Godstransportarbetet på järnväg dvs. den sammanlagda transportsträckan för varje transporterad ton gods, uppgick under 2022 till cirka 23,2 miljarder tonkilometer. Det är en minskning med 1 procent jämfört med 2021. I snitt transporterades varje ton gods 326 kilometer under 2022, vilket var en ökning med 3 kilometer jämfört med den genomsnittliga transportsträckan per ton under 2021.

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 51 procent av totala transportarbetet under 2022, följt av kombigods med 29 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).

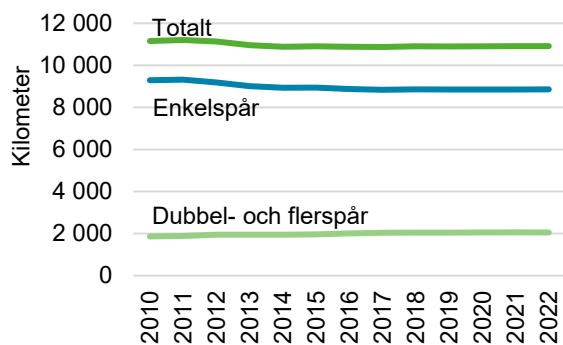


**Figur 4. Godstransportarbete (miljoner tonkilometer) med järnväg, fördelat på transporttyp. Åren 2000–2022. Anmärkning: tidsserien innehåller tidsseriebrott 2018.**

## Liten del av järnvägens infrastruktur har ERTMS

Järnvägens infrastruktur bestod av totalt 10 914 kilometer trafikerade banor 2022, en ökning med 2 kilometer jämfört med 2021. Längden för banor med dubbel- och flerspår var oförändrad jämfört med 2021 medan den enkelspåriga banlängden ökade med 2 kilometer (Figur 5). Järnvägsbanorna finns utspridda över alla Sveriges län förutom på Gotland och om längden på alla spår summeras uppgick de till 15 545 kilometer 2022.

Hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden på 2 058 kilometer var elektrifierad 2022. 75 procent av den totala banlängden var elektrifierad vilket är på samma nivå som 2021.



**Figur 5. Trafikerad banlängd i kilometer för järnvägar fördelad på antal spår. Åren 2010–2022.**

I slutet av 2022 var 572 kilometer, (5%), av den trafikerade banlängden utrustad med det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS, vilket är oförändrat jämfört med 2021. Enligt plan ska hela den trafikerade banlängden 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 totala banlängden för spårvägen uppgick till 147 kilometer i slutet på 2022, en ökning med 1 kilometer jämfört med 2021. Nästan hela banlängden vid spårvägarna utgjordes av dubbel- eller flerspår 2022. Endast 7 kilometer av banorna var enkelspåriga och återfanns nästan uteslutande på Lidingöbanan.

Längden på alla spår var 296 kilometer 2022, en ökning med 1 kilometer jämfört med 2021.

För tunnelbanan i Stockholm har inga förändringar av längden på trafikerade banor (109 km) skett sedan 2002. Tunnelbanan håller på att byggas ut med byggstart 2019 och med 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 2022.

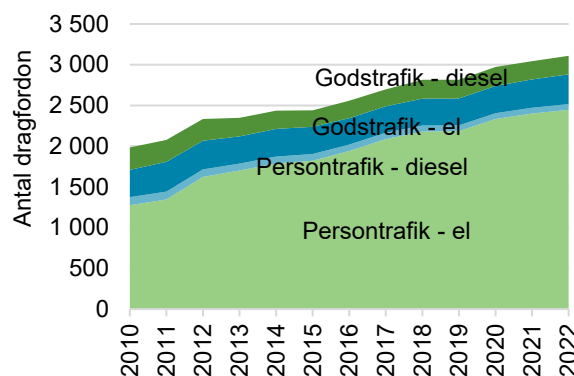
## Ökad andel eldrivna fordon

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 3 110 dragfordon inom järnvägen i slutet av 2022. Jämfört med året innan har antalet fordon för persontrafik ökat med 45 till 2 517, och för godstrafik med 21 till 593 (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 dragfordon. Inom persontrafiken drivs den till största delen av fordonen med el (97 procent) 2022. Inom godstrafiken är andelen eldrivna dragfordon lägre (61 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 2010–2022.**

Inom spårvägarna uppgick antalet dragfordon i slutet av 2022 till 644, vilket var en ökning med 43 dragfordon jämfört med 2021. I tunnelbanan minskade antalet dragfordon med 48 dragfordon jämfört med 2021 och uppgick i slutet av 2022 till 436 dragfordon.

### 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).

Det finns också möjlighet att göra egna urval ur statistiken om bantrafik i vår portal: [www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/?cw=1](http://www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/?cw=1).

### Kontakt:

Abboud Ado  
Telefon: 010-414 42 48  
E-post: [abboud.ado@trafa.se](mailto:abboud.ado@trafa.se)

Fredrik Söderbaum  
010-414 42 23  
[fredrik.soderbaum@trafa.se](mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se)