

Bantrafik 2023



13 308

miljoner person-kilometer utfördes på järnväg.



243

miljoner resor gjordes på järnväg.



172

miljoner resor gjordes på spårväg.



305

miljoner resor gjordes i tunnelbanan.



21 953

miljoner tonkilometer utfördes på järnväg.



68

miljoner ton gods fraktades på järnväg.



54 %

av godset på järnväg fraktades inrikes.



15 743

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.

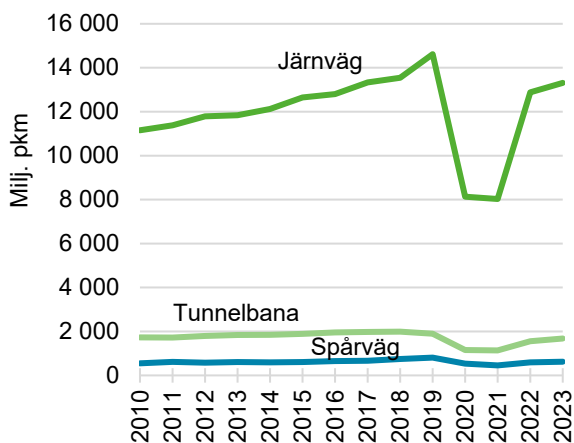
Detta är en sammanfattning av statistiken Bantrafik 2023, statistik 2024:21.
Publiceringsdatum: 2024-06-20

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.

Ökning av resandet

Efter två år med pandemirestriktioner skedde under 2022 en stor återhämtning för resandet inom bantrafiken, det vill säga vid järnväg, spårväg och tunnelbana. Återhämtningen fortsatte under 2023, men i svagare takt. Antalet resor inom bantrafiken uppgick under helåret till 721 miljoner resor, vilket var en ökning med 5 procent jämfört med 2022. Trots ökningarna 2022 och 2023 var nivån fortfarande 10 procent lägre än 2019, det vill säga året innan pandemin.

Persontransportarbetet, det vill säga den samlade reslängden för alla resenärer, uppgick under år 2023 till 15,6 miljarder personkilometer, en ökning med 4 procent jämfört med 2022, men nivån är 10 procent lägre än 2019 (Figur 1).



Figur 1. Persontransportarbete i miljoner personkilometer på järnväg, spårväg och i tunnelbanan. Åren 2010–2023.

Årsstatistiken visar att varje invånare i Sverige reste 1 479 kilometer i genomsnitt i bantrafiken under 2023. Detta fördelat på i genomsnitt 68 resor per invånare i Sverige. Den genomsnittliga reslängden ökade med 51 kilometer per invånare jämfört med 2022, men var fortfarande cirka 200 kilometer kortare än vad den var 2019. Det genomsnittliga antalet resor per person ökade med 3 resor jämfört med 2022 men fortfarande gjordes 9 resor färre, i genomsnitt, jämfört med 2019.

Resor med tunnelbana utgjorde 42 procent av det totala antalet resor i bantrafiken under 2023 och uppgick till 305 miljoner resor, en ökning med 8 procent jämfört med 2022.

Antal resor med järnväg, vilket utgjorde 34 procent av det totala antalet resor i bantrafiken 2023, uppgick till 243 miljoner resor, vilket i stort sett var oförändrat jämfört med 2022.

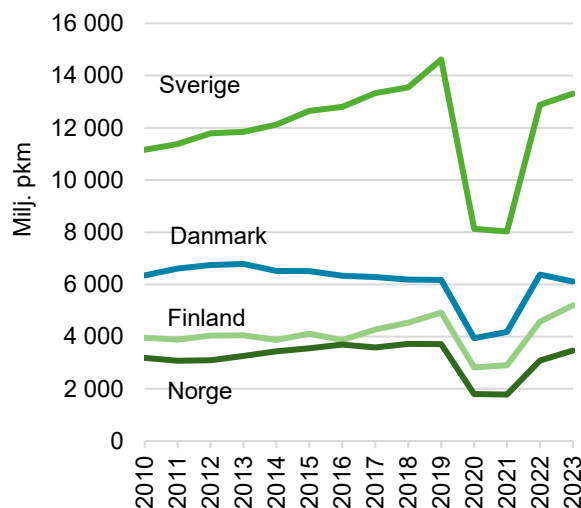
Resorna med spårväg utgjorde 24 procent och uppgick under 2023 till 172 miljoner resor, vilket var en ökning med 7 procent jämfört med året innan.

Med beaktande av resornas sammanlagda längd, dvs. transportarbetet, var det resandet med tunnelbana som ökade mest i procent räknat 2023. Transportarbetet vid tunnelbana, som utgjorde 11 procent av det totala transportarbetet i bantrafiken uppgick till drygt 1,7 miljarder personkilometer, en ökning med 8 procent jämfört med 2022.

Transportarbetet på järnväg utgjorde 85 procent av det totala transportarbetet och uppgick under 2023 till 13,3 miljarder personkilometer. Detta var en ökning med 3 procent jämfört med 2022.

Transportarbetet för resor vid spårvägen, utgjorde 4 procent av det totala transportarbetet under 2023 och uppgick till 620 miljoner personkilometer, en ökning med 5 procent jämfört med 2022.

Även i våra nordiska grannländer skedde en stark återhämtning i resandet vid järnvägen under 2022 mätt i personkilometer. I Finland och Norge var återhämtningen fortsatt ganska stark även under 2023 medan det svenska resandet ökade i svagare takt och det danska resandet till och med minskade (Figur 2).



Figur 2. Persontransportarbete på järnväg i nordisk jämförelse. Åren 2010–2023.

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

Utbudet av trafik minskade

Under pandemin sjönk utbudet av bantrafik för persontransporter. Fallet, mätt som tågkilometer, var dock betydligt mindre än fallet i resandet. Främst var det utbudet av järnvägstransporter som minskade medan utbudet av spårvägstrafik och tunnelbanetrafik hölls uppe ganska väl. År 2022 var utbudet totalt sett i bantrafiken på ungefär samma nivå som före pandemin efter att utbudet av järnvägstrafik ökat både 2021 och 2022.

År 2023 minskade dock utbudet vid järnvägen återigen, då med 3 procent jämfört med 2022. För spårväg var motsvarande förändring en minskning

med 1 procent jämfört med året innan och i tunnelbanan minskade utbudet mätt i tågkilometer med 1 procent jämfört med 2022.

Godstransporterna på järnväg minskar

Det transporterade godset på järnväg uppgick under 2023 till cirka 68 miljoner ton, en minskning med 4 procent jämfört med 2022. Av godsmängden transporterades 54 procent inrikes och denna mängd uppgick till 36,9 miljoner ton. Det motsvarar en minskning med 2 procent jämfört med 2022. Godsmängden som transporterades utrikes, inklusive transit, uppgick under 2023 till cirka 31,4 miljoner ton, vilket var en minskning med 5 procent jämfört med 2022.

Fördelat efter varugrupper utgjorde malm och andra produkter från utvinning 42 procent av den totala godsmängden som transporterades under 2023. Näst störst, med 17 procent av godset som fraktades på järnväg under 2023, var produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där bland annat rundvirke ingår.

Gods som inte går att identifiera, så kallat oidentifierbart gods och som kan innehålla gods ur alla andra varugrupper, utgjorde 12 procent av den totala godsmängden 2023. De fem största varugrupperna stod tillsammans för 88 procent av den totala godsmängden.

Farligt gods utgjorde cirka 5 procent av den transporterade godsmängden under 2023 och uppgick till knappt 3,4 miljoner ton, vilket var en minskning med 5 procent jämfört med 2022.

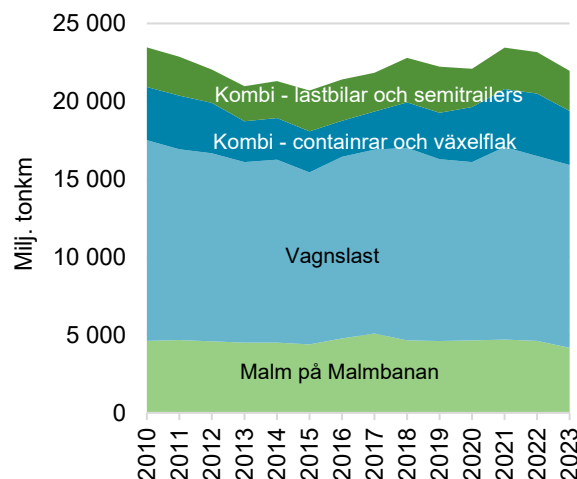


Figur 3. Transporterad godsmängd per varugrupp (de fem största) år 2023. Rutornas area är proportionell mot den totala fraktade godsmängden på 68 miljoner ton. Anmärkning: Varuindelning enligt NST 2007. Övrigt är en sammanslagning av resterade 15 varugrupper.

Godstransportarbetet på järnväg dvs. den sammanlagda transportsträckan för varje transporterad ton gods, uppgick under 2023 till cirka 22 miljarder tonkilometer. Det är en minskning med 5 procent jämfört med 2022. I snitt transporterades varje ton gods 321 kilometer under 2023, vilket är en minskning med 5 kilometer jämfört med den genomsnittliga transportsträckan per ton under 2022.

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 den största transporttypen med 53 procent av totala transportarbetet under 2023, 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).

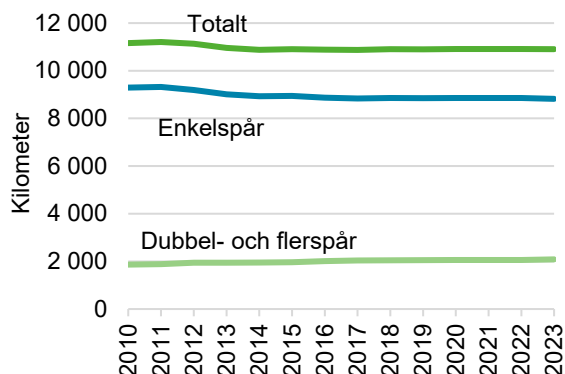


Figur 4. Godstransportarbete (miljoner tonkilometer) med järnväg, fördelat på transporttyp. Åren 2010–2023. Anmärkning: tidsserien innehåller tidsseriebrott 2018.

Liten del av järnvägens infrastruktur har ERTMS

Järnvägens infrastruktur bestod av totalt 10 909 kilometer trafikerade banor 2023, en minskning med 8 kilometer jämfört med 2022. Längden för banor med dubbel- och flerspår ökade med 27 kilometer jämfört med 2022 medan den enkelspåriga banlängden minskade med 35 kilometer (Figur 5). Järnvägsbanorna finns utspridda över alla Sveriges län förutom på Gotland och om längden på alla spår summeras uppgick de till 15 743 kilometer år 2023. Hela den trafikerade dubbel- och flerspåriga banlängden på 2 085 kilometer var elektrifierad 2023. Av den totala

banlängden var 75 procent elektrifierad, vilket är på samma nivå som 2022.



Figur 5. Trafikerad banlängd i kilometer för järnvägar fördelad på antal spår. Åren 2010–2023.

I slutet av 2023 var 578 kilometer (5%) av den trafikerade banlängden utrustad med det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS, vilket är en ökning med 6 kilometer jämfört med 2022. Malmbanan, som sträcker sig mellan Riksgränsen och Boden, står på tur för framtida driftsättning.

Den totala banlängden för spårvägen uppgick till 147 kilometer i slutet på 2023, vilket är oförändrat jämfört med 2022. Nästan hela banlängden vid spårvägarna utgjordes av dubbel- eller flerspår 2023. Endast 7 kilometer av banorna var enkelspåriga och återfanns nästan uteslutande på Lidingöbanan. Längden på alla spår var 296 kilometer 2023, oförändrat jämfört med 2022.

För tunnelbanan i Stockholm har inga förändringar av längden på trafikerade banor (109 km) skett sedan 2002. Tunnelbanan håller på att byggas ut. År 2027 planeras de första spåren tas i drift. Hela tunnelbanan består av dubbel- och flerspår och summeras längden på varje enskilt spår blir det 276 kilometer 2023.

Minskad 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.

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.

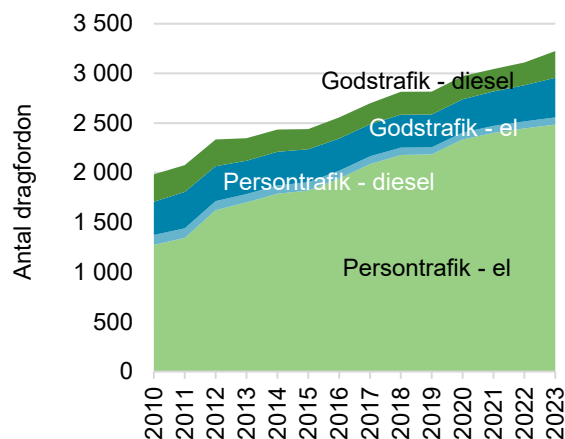
Kontakt:

Anders Jäder
Telefon: 010-414 42 30
E-post: anders.jader@trafa.se

Totalt fanns det 3 225 dragfordon inom järnvägen i slutet av 2023. Jämfört med året innan har antalet dragfordon för persontrafik ökat med 41 till 2 558, och för godstrafik med 74 till 667 (Figur 6). För godstrafiken är det både eldrivna och dieseldrivna lok och lokomotorer som blivit fler. För persontrafiken är det antalet dragfordon i motorvagnssätt, som ökat. Det är i linje med fordonsutvecklingen sedan 2000. Under många år har 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 fordon med el (97 procent) 2023.

Inom godstrafiken är andelen eldrivna dragfordon lägre (60 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) men i och med att antalet dieseldrivna dragfordon för godstrafik ökade 2023 så sjönk andelen eldrivna dragfordon totalt sett.



Figur 6. Antal dragfordon i person- och godstrafik på järnväg, fördelat på drivmedel. Åren 2010–2022.

Inom spårvägarna uppgick antalet dragfordon i slutet av 2023 till 687, vilket var en ökning med 43 dragfordon jämfört med 2022.

I tunnelbanan minskade antalet dragfordon med 85 dragfordon jämfört med 2022 och uppgick i slutet av 2023 till 351 dragfordon.