

## Transportarbete i Sverige 2000–2022

Persontransportarbetet under 2022 var 137 miljarder personkilometer.



**82 %**

i vägtrafiken, en minskning med 6 procentenheter från 2021.



**11 %**

på järnväg, spårväg och i tunnelbana, en ökning med 3 procentenheter från 2021.



**1 %**

i sjöfarten, en oförändrad andel mot 2021.



**6 %**

i luftfarten, en ökning med 3 procentenheter från 2021.

Godstransportarbetet under 2022 var 106 miljarder tonkilometer.



**54 %**

inom lastbilstrafiken, oförändrad andel mot 2021.



**20 %**

på järnvägen, oförändrad andel mot 2021.



**26 %**

inom sjöfarten, en oförändrad andel mot 2021.



**<0,1 %**

inom luftfart.

### Statistikens omfattning

Trafikanalys publicerar transportarbete för vissa trafikslag i olika statistikprodukter. För att hjälpa våra statistik användare publiceras även transportarbetet för alla trafikslag, samlat i en sekundärpublicering. På Trafikanalys webbplats finns den samlade statistiken *Transportarbete i Sverige 2000–2022* samt en uppdaterad metod-PM som sammanfattar hur transportarbetet beräknas idag.

Detta är en sammanfattning av statistiken ur *Transportarbete i Sverige 2000–2022*, Statistik 2023:28.

Publiceringsdatum: 2023-07-06  
Planerad uppdatering: 2023-10-04

## Transportarbete är ett mått på aktivitet

Det finns två centrala begrepp för att beskriva aktiviteten i transportsystemet: *trafikarbete* och *transportarbete*.

*Trafikarbete* beskriver hur långt *fordonen* förflyttar sig. Trafikarbete mäts i fordonskilometer och för gående i kilometer.

*Transportarbete* beskriver också fordonens förflyttning men dessutom hur mycket som transporteras med fordonen, i form av mängd gods eller antal personer. Persontransportarbete mäts i personkilometer (personkm). När en person transporteras eller rör sig en kilometer utförs en personkilometer. Godstransportarbete mäts i tonkilometer (tonkm). När ett ton gods transporteras en kilometer utförs en tonkilometer.

Trafikarbete och transportarbete fångar mängden transporter på olika sätt. Trafikarbete kan till exempel vara relevant när man vill beskriva slitage på infrastruktur, trängsel, miljö- och klimatpåverkan. Transportarbete kan också användas till att beskriva samma saker, men används särskilt för att fånga *aktiviteten* eller *produktionen* i transportsektorn. Transportarbete beskriver vad vi får ut från transportsystemet i form av transport av personer och varor.

## Transportarbetets olika delar

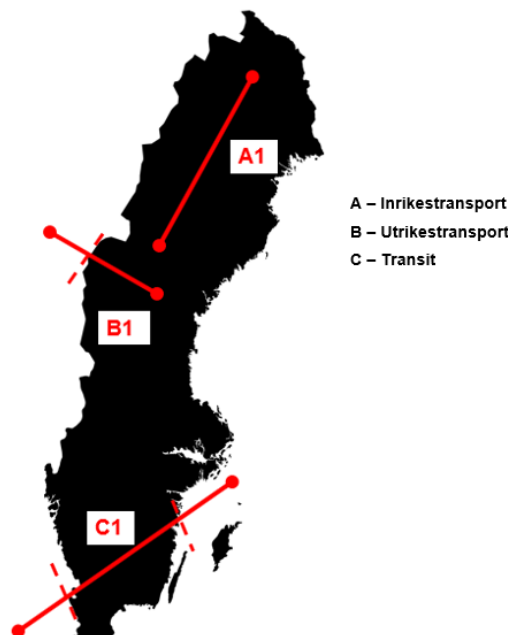
Med publiceringen *Transportarbete i Sverige* mäter vi transportarbete som utförs *på svenskt territorium* alltså på svensk mark, i svenska farvatten och i svenskt luftrum. Det finns tre olika slags transporter på svenskt territorium som vi inkluderar i transportarbetet:

- *Inrikestransporter*, dvs. transporter med både start- och målpunkt i Sverige (A1 i Figur 1).
- *Den svenska delen av utrikestransporter*, dvs. den svenska delen av transporter med start- eller målpunkt i annat land (B1). Exempelvis ingår enbart svenskt vatten för sjöfartens utrikes transporter i denna statistik<sup>1</sup>.
- *Den svenska delen av transittransporter*, det vill säga transporter med start- och målpunkt i ett annat land (C1). Transit ingår i denna statistik enbart för väg samt för godstransporter på järnväg. För luftfart särredovisas överflygningar men ingår inte i det totala transportarbetet.

<sup>1</sup> För transportarbete på internationellt och utrikes vatten; se produkten Sjötrafik: [www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/](http://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/)

<sup>2</sup> I en metod-PM beskrivs mer detaljerat hur transportarbetet beräknas idag.

I idealfallet är det summan av alla dessa transporter som utgör totala transportarbetet. (Figur 1). Det finns dock flera problem med att mäta transportarbete, dels att rättvisande och komplett mäta transportarbete över tid för ett enskilt trafikslag, dels att mäta de olika trafikslagen så de blir jämförbara med varandra.<sup>2</sup>



Figur 1. Olika slags transporter – inrikes (A1), utrikes (B1) samt transit (C1). Transporter på svenskt territorium motsvaras av sträckorna A1, B1 och C1.

Denna sammanfattning avser *Transportarbete i Sverige 2000–2022*.<sup>3</sup>

Transportarbete i Sverige är beroende av dataunderlag från annan officiell statistik och andra undersökningar. Större metodförändringar försvårar jämförelser och tolkningar över tid. Eftersom transportarbete för personbil, cykel och gång har bytt metoder baserat på en ny resvaneundersökning finns tidsserier för dessa färd sätt bara framräknade från 2016 och framåt.

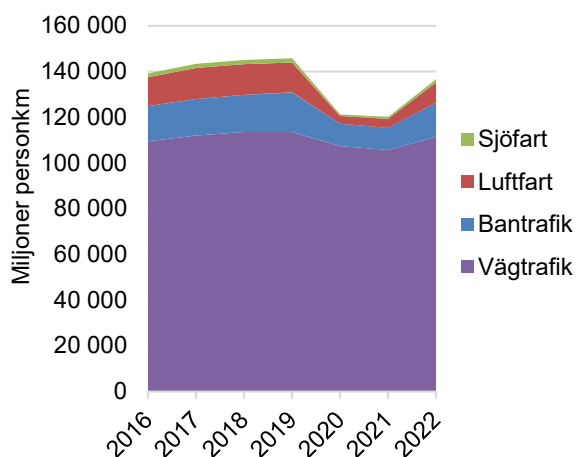
Jämförelser längre bakåt än så ska göras med hänsyn till detta tidseriebrott. Metodförändringar har även skett inom sjöfartsstatistiken och där finns jämförbara tidsserier från 2015. Det förekommer mätosäkerheter i underliggande data som inte alltid går att kvantifiera. Vi försöker i största möjliga utsträckning beskriva osäkerheterna och vilka slutsatser om förändringar som kan dras. I övrigt hänvisas till beskrivningar av kvalitet och osäkerheten i respektive primärstatistikprodukt som ligger till grund för beräkningarna av transportarbetet i Sverige. Observera att det kan finnas

<sup>3</sup> Det finns även äldre tidsserier över transportarbete med startår 1950. Metoderna som användes under 1900-talet är sämre dokumenterade och därför har vi valt att fokusera på serierna från år 2000. Trafikanalys uppdaterar inte längre de äldre serierna.

regionala och lokala variationer i transportarbetet och dess fördelning som inte redovisas här.

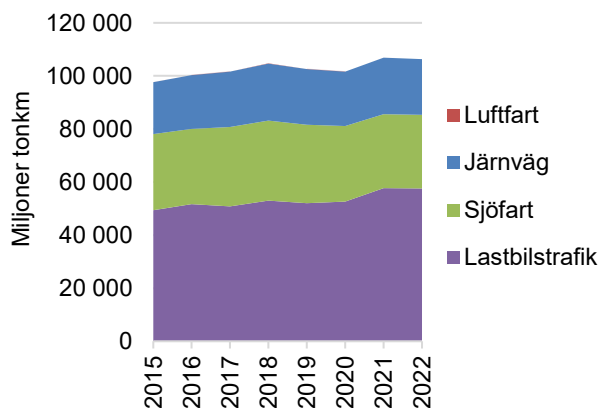
## Transportarbete i Sverige

Persontransportarbetet totalt år 2022 var 136 673 miljoner personkm (Figur 2). 2022 skedde en återhämtning av resande efter pandemin. Jämfört med 2021 steg persontransportarbetet med 14 procent, men var fortfarande 6 procent lägre än 2019, innan pandemin. Vi reste även mer under 2022, i form av total distans, per person.



Figur 2. Persontransportarbete i Sverige. År 2016–2022, miljoner personkm. På grund av tidsseriebrott görs jämförelsen med 2016 som startår.

Varutransporterna i Sverige har inte påverkats lika mycket som resandet under pandemin och det har skett en ökning av lastbilstransporterna. Godstransportarbetet uppgick till 106 373 miljoner tonkilometer 2022, det var i paritet med föregående år men en ökning med 4 procent från 2019. (Figur 3).



Figur 3. Godstransportarbete i Sverige. Åren 2015–2022, miljoner tonkm. Luftfart syns inte då andelen är så liten (<0,1 %).

Omräknat per invånare reste varje invånare i genomsnitt under 2022 ungefär 1 300 mil, en ökning från 1 150 mil 2021. Godstransportarbetet

per invånare uppgick till 10 100 tonkm, ungefär på samma nivå som året innan.

## Trafikslagens andelar

Som framgår ovan är vägtrafik det största trafikslaget både för person- och godstransporter (Figur 2 och 3) i Sverige. Trafikslagens andelar summeras i Tabell 1.

Tabell 1. Trafikslagens andelar av transportarbetet i Sverige, i procent. År 2022.

Trafikslag	Persontransporter	Godstransporter
Vägtrafik	82	54
Bantrafik	11	20
Sjöfart	1	26
Luftfart	6	<0,1
Samtliga	100	100

### Persontransporter

Vårt totala resande steg under 2022 efter pandemi-åren med låga nivåer av resande. Järnvägen och flyget tog till viss del tillbaka andelar som gick förlorade under pandemin.

Av persontransporternas totalt 136 673 miljoner personkm 2022 svarade vägtrafiken för 82 procent andel, en minskning med 6 procentenheter från 2021, men 4 procentenheter högre än 2019, året innan pandemin bröt ut.

Luftfarten ökade sin andel från 3 till 6 procent medan Bantrafikens andel steg från 8 till 11 procent av alla personkm under 2022. Resandet med färjor svarade avrundat för 1 procent av persontransportarbetet.

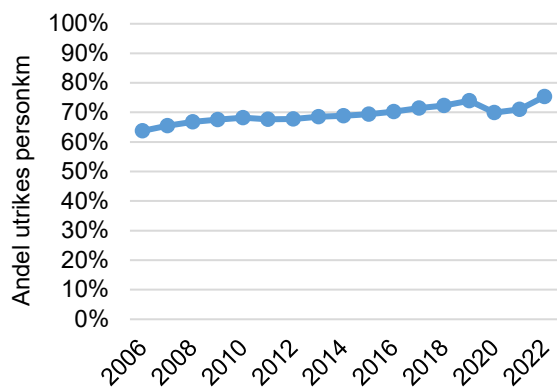
### Viss återhämtning för passagerarflyget

Såväl färjetrafiken, resandet inom bantrafiken och passagerarflyget drabbades hårt av pandemin och det är där den stora tillväxten också skett under 2022. Värst drabbat under pandemin var passagerarflyget. På grund av tillväxten på 122 procent under 2022 steg flygets andelar av persontransportarbetet i Sverige från 3 procent 2021 till 6 procent 2022. Det är däremot fortfarande en lägre andel än före pandemin, då andelen låg på runt 9 procent.

Även om flygets personkilometer steg under 2022 till 8 760 miljoner personkm och det skett en stor återhämtning, är antalet personkm inom flyget fortfarande 33 procent lägre än innan pandemin 2019.

Utrikesflygets personkm har ökat snabbare än inrikesflygets, åtminstone sedan mätningarna

startade 2006. Från 2018 har tillväxten däremot mattats av och antalet personkm minskade kraftigt under 2020 för att sedan sakta återhämta sig 2021. Under 2022 skedde en starkare återhämtning i antalet personkm. Utrikesflyget stod därmed för runt 75 procent av allt persontransportarbete med flyg 2022, den högsta andelen åtminstone de senaste 17 åren (Figur 4).



Figur 4. Andel utrikes persontransportarbete med flyg av totalt persontransportarbete med flyg, 2006–2022.

### Även tågresandet tuffade på

Resandet i bantrafiken tog fart under 2022. Det är i linje med hur det ser ut i våra nordiska grannländer. Jämfört med 2021 ökade antal personkm med 56 procent, men jämfört med 2019 är det fortfarande 13 procent lägre. Såväl det nationella som internationella, samt regionala och lokala tågresandet ökade. Persontransportarbetet inom bantrafiken uppgick till 15 025 miljoner personkm 2022.

### Sjöfarten – en liten andel av persontransporterna

Sjöfart står endast för runt en procent av allt persontransportarbete i Sverige. År 2022 var persontransportarbetet till sjöss 1 489 miljoner personkm, vilket är en fortsatt återhämtning med 59 procent mot 2021, men fortfarande 22 procent under nivån innan pandemin 2019. Utrikes färjetrafik har minskat mest under pandemin och det är också den som har haft den starkaste återväxten.

För inrikestrafiken till och från Gotland liksom skärgårdstrafiken var minskningarna under pandemin aldrig lika dramatiska som för utrikes trafik. Däremot har det skett en återhämtning från pandemin även vid inrikes trafik.

Under 2022 bidrog utrikes resor med 76 procent av persontransportarbetet till sjöss, inrikes resor till havs med 19 procent och skärgårdstrafiken med resterande 5 procent.

Kryssningstrafiken står för en liten andel av passagerartrafiken och var nästan obefintlig när det var som lägst nivåer under pandemin 2020. I takt med att turismen kom i gång under 2021 ökade andelen från 1 till ungefär 6 procent och är densamma även under 2022.

Kryssningsandelen är däremot fortfarande betydligt lägre jämfört med innan pandemin, 2019, då den var runt 13 procent.

### Överflygningar med passagerare

Om överflygningar i svenskt luftrum räknas in så ökar persontransportarbetet betydligt. Enligt EU:s statistikbyrå, Eurostat, har persontransportarbetet från överflygningar ökat från cirka 8 100 miljoner personkm år 2011 till 12 920 miljoner personkm år 2019.

Liksom i övriga persontransportarbetet skedde en stor nedgång 2020 då persontransport-arbetet från överflygningar uppgick till 3 583 miljoner personkm. Det skedde även en viss nedgång under 2021. Det finns inga siffror för hur det såg ut 2022.

## Godstransporter

Av godstransporternas totalt 106 372 miljoner tonkm år 2022 stod lastbilstrafiken för mer än hälften. Jämfört med 2021 är marknadsandelarna för de olika trafikslagen stabila. Lastbilarnas andel ökade något under 2021 på bekostnad av att sjöfartens andel minskade. Dessa andelar har bestått under 2022. Varutrafiken påverkades inte lika mycket som passagerartrafiken under pandemin.

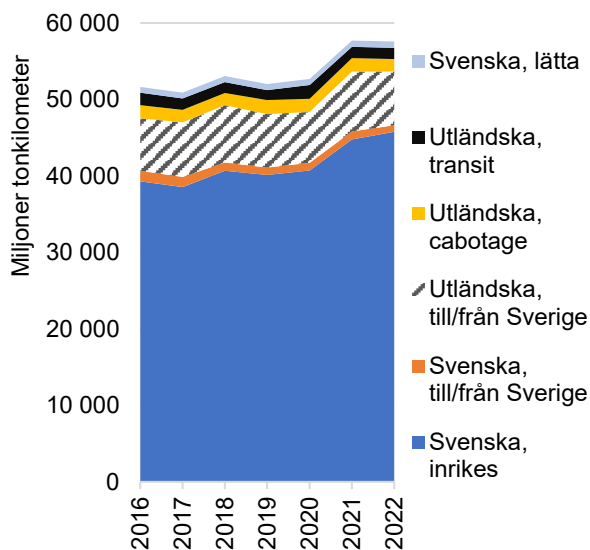
Under 2021 ökade lastbilstransporterna, men under 2022 ser vi inga betydande förändringar på totalnivå inom något av trafikslagen jämfört med föregående år.

### Lastbilstransporterna stabila

Lastbilar används framför allt på kortare sträckor inrikes. Lastbilstransporterna på svenska vägar låg totalt sett ungefär oförändrade under 2022 efter en ökning 2021 och uppgick till 57 567 miljoner utförda tonkm. 79 procent av lastbilstransporterna i Sverige består av inrikes transporter med svenska tunga lastbilar.

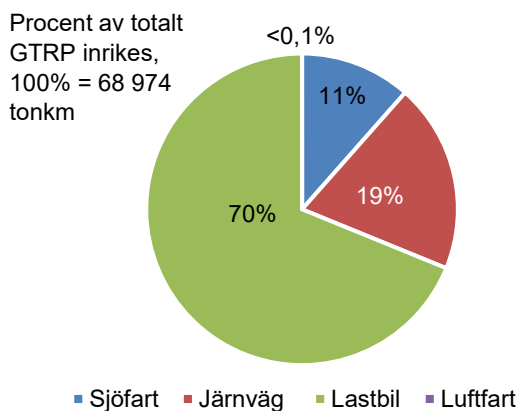
Resterande lastbilstrafik i Sverige utgörs av inrikes trafik med utländska tunga lastbilar och lätta lastbilar samt utrikes trafik (till/från Sverige<sup>4</sup>) med svenska och utländska tunga lastbilar. De utländska lastbilarna är i sin tur uppdelade på transporter till/från Sverige, cabotage i Sverige samt transit genom Sverige (Figur 5).

<sup>4</sup> Tillkommer även transittrafik med utländska lastbilar som passerar Sverige utan att ha start -eller målpunkt här.



Figur 5. Lastbilarnas godstransportarbete uppdelat på svenskregistrerade och utlandsregistrerade lastbilar samt på typ av transport, 2016–2022.

Om vi ser till hela marknaden för inrikes gods-transporter svarade inrikes lastbilstransporter för uppskattningsvis 70 procent av det totala inrikes godstransportarbetet 2022 (Figur 6).<sup>5</sup> Inrikes godstransportarbete uppgick till 68 974 miljoner tonkm 2022.



Figur 6. Inrikes godstransportarbete i Sverige. År 2022, procent per trafikslag. Luftfart syns knappt då andelen är låg (<0,1 %).

De utländska lastbilarna kör längre transporter än de svenska tunga lastbilarna och har därför en högre andel av antalet tonkm jämfört med andelen lastad och lossad godsmängd i Sverige.

<sup>5</sup> Vi antar här att de lätta lastbilarna endast kör i inrikes trafik.  
<sup>6</sup> Det råder stor spridning i olika länders metoder för att skatta sin lastbilstrafik och den olagliga trafiken har vi ingen information om. De skattade andelarna för utrikes lastbilar är troligtvis underskattningar eftersom inte alla länder rapporterar in data till undersökningarna.

I utrikestrafiken har andelen för de tunga svenskregistrerade lastbilarna succesivt minskat från 19 procent 2012 till cirka 11 procent 2022.<sup>6</sup>

Lätta lastbilar har växt i antal över tid och är viktiga i den regionala och lokala servicetrafiken och för distribution av varor. Lätta lastbilar är många till antalet men eftersom de inte kör så långa sträckor och inte lastar så mycket på varje lastbil, är deras andel av transportarbetet liten. Det var obetydliga förändringar i antalet körda kilometer under 2022. De lätta lastbilarna svarade uppskattningsvis för drygt 1 procent av det totala godstransportarbetet på svenska vägar.<sup>7</sup>

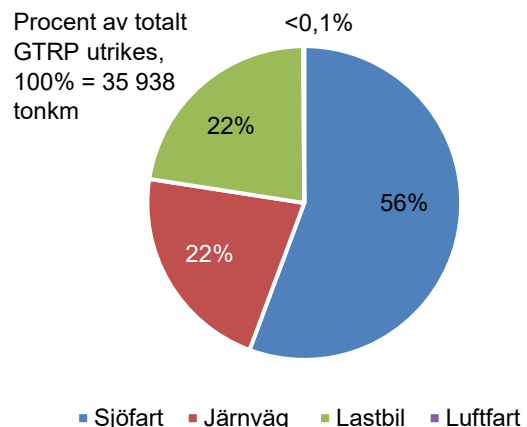
### Utrikes godstransporter på järnväg ökade

Järnvägen har under flera år svarat för runt 20 procent av det totala godstransportarbetet och utförde 21 005 miljoner tonkm under 2022. Totalt sett minskade godstransporterna på järnväg något under året. Inrikes och utrikes trafik utvecklades åt olika håll under 2022. Inrikes trafik minskade med 4 procent medan utrikes trafik ökade med 3 procent jämfört med föregående år.

### Sjöfarten – central för utrikes gods-transporter

Sjöfarten stod för 26 procent av total tonkm i Sverige 2022. Antal tonkm var ungefär på samma nivå som året innan, knappt 28 miljarder tonkm.

Sjöfarten utgör klart störst andel av utrikes godstransportarbete. Utrikes sjötransporter stod för 56 procent av allt utrikes godstransportarbete 2022 (Figur 7). Utrikes godstransportarbete uppgick till 35 938 miljoner tonkm 2022.



Figur 7. Utrikes godstransportarbete i Sverige. År 2022, procent per trafikslag. Luftfart syns knappt då andelen är alltför liten (0,1 %).

<sup>7</sup> Trafikanalys har här använt en uppskattning av transportarbetet baserat på trafikarbete och beläggingsgrader från jämförbara undersökningar. För mer information om de lätta lastbilarna hänvisas till en ny undersökning om de lätta lastbilarnas användning, [Lätta lastbilar \(trafa.se\)](https://trafa.se).

Av sjöfartens inrikes godstransportarbete var det 2 procent, eller 132 miljoner tonkilometer, som utgjordes av transporter på inre vattenvägar<sup>8</sup> under 2022. Merparten av godset utgjordes av jord, sten, grus och sand samt raffinerade petroleumprodukter.

### Flyget –liten del i godstransportarbetet

Godstransporter med flyg som startar och landar på svenska flygplatser är volymmässigt obetydlig och får snarare ses som ett komplement när behov finns av snabba långväga transporter av tidskritiska och dyrare varor, t.ex. reservdelar till industrin, exotiska frukter, elektronik, medicin och mode. Flygets godstransportarbete minskade från 44 miljoner 2021 till 41 miljoner tonkilometer 2022.

### Överflygningar vid godstransporter

Om även överflygningar i svenskt luftrum räknas ökar godstransportarbetet med flyg betydligt. Enligt Eurostat har godstransportarbetet från överflygningar ökat från cirka 219 miljoner tonkm 2011 till 357 miljoner tonkm 2021. Det finns inga siffror om hur det såg ut 2022.

---

### Mer information

Du hittar tabeller med tidsserier över transportarbetet samt en metod-PM här [www.trafa.se/ovrig/transportarbete](http://www.trafa.se/ovrig/transportarbete)

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

### Kontakt:

Henrik Petterson  
Telefon: 010–414 42 18  
E-post: [henrik.petterson@trafa.se](mailto:henrik.petterson@trafa.se)

Björn Tano  
Telefon: 010–414 42 28  
E-post: [bjorn.tano@trafa.se](mailto:bjorn.tano@trafa.se)

---

<sup>8</sup> Under 2022 har nya zoner för inre vattenvägar tillkommit utöver Vänern, Göta älv och Mälaren. som gör att mer trafik räknas in, vilket gör att statistiken inte är helt jämförbar med tidigare år. Det handlar om vissa rutter längs Västkusten och

i skärgården, ovanför Göteborg, samt längs Ostkusten och i skärgården från Forsmark ner till Ölands södra udde samt Vättern och Göta kanal som har tillkommit.