



2025-06-30

# Nattåg till och från Göteborg

Datum: 2025-06-30

Dokumentnamn: Nattåg till och från Göteborg

Diarienummer: IKN 2024-00326

Kontaktperson: Koncernkontoret, Regional samhällsplanering,  
Max Falk, Anna Möller

## Sammanfattning

Idag finns det ingen reguljär nattågstrafik med utgångspunkt i Göteborg, och samtliga nattågslinjer i Sverige står inför en osäker framtid utan långsiktig finansiering eller stabilitet. Västra Götalandsregionen har därför upphandlat en utredning med syfte att dels få en kunskapshöjning om situationen, dels identifiera handlingsalternativ som eventuellt kan öka chanserna att återfå nattågslinjer till Västsverige.

Utredningen har utgått ifrån intervjuer med nattågsoperatörer, Trafikverket samt representanter från besöksnäring, Göteborgs Stads näringslivskontor, kommuner och regioner. Tillsammans med litteraturstudier och omvärldsanalys har detta utmynnat i ett kunskapsunderlag samt rekommendationer.

Att bedriva nattågstrafik är en komplex uppgift med många parametrar som måste fungera. Det är svårt att få en lönsamhet i en långsiktigt hållbar nattågstrafik som dessutom helst ska gå en stor del av året och inte bara vissa dagar under turismens högsäsonger, främst till följd av ojämn efterfrågan och dyra driftkostnader. Dyra och föråldrade fordon, banavgifter, eftersatt underhåll på järnvägen, utmanande personalplanering, konkurrens från lågprisflyg och konkurrens från snabba dagtåg är några av de utmanande faktorerna.

Fordonen är ytterligare en utmaning för nattågstrafiken. Trafikverkets fordonspark med nattåg är gammal och det pågår en upphandling av nya nattåg just nu. På grund av de nya nattågens profil (bredd) riskerar dock nattågstrafiken att rymma färre resenärer och därmed göra trafiken ännu mindre lönsam. Ett grundläggande problem med nattågstrafikens intäkter är att man bara kan sälja en nattågsplats en gång per dygn, till skillnad från dagtåg.

För trafikering i andra länder tillkommer ytterligare utmaningar med personal (olika språk och säkerhetsregler), fordon (olika kraftförsörjning, signalteknik och lastprofiler) och tillståndsprocesser. Trafikverket bistår idag med statligt stöd till tre nattågslinjer i Sverige, men avtalstiderna är korta och förnyelse av avtalen är inte garanterat. Flera av intervjupersonerna menar att bristen på stabilitet och långsiktighet i nattågstrafiken skapar dåliga förutsättningar för tillväxt och nyetableringar för regioner, och god lönsamhet för operatörer.

Arbetet utmynnar i några rekommendationer för Västra Götalandsregionen. Med dessa rekommendationer kan Västra Götalandsregionen påverka den nationella politiken på flera sätt, och de

rekommenderas även att samverka med andra regioner som är engagerade i nattågsfrågan. Regionerna bör verka för bättre långsiktighet, åtgärder som underlättar för att bedriva kommersiell nattågstrafik, marknadsföring samt att utländska aktörer ska etablera nattågstrafik genom Sverige.

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>2</b>
<b>Innehåll</b> .....	<b>4</b>
<b>Inledning</b> .....	<b>6</b>
<i>Syfte</i> .....	6
<i>Metod</i> .....	6
<b>Sveriges nattågstrafik</b> .....	<b>7</b>
<i>Trafikavtal respektive kommersiell trafik</i> .....	7
<i>Sveriges nattågstrafik genom åren</i> .....	8
<i>Resenärsunderlag</i> .....	12
<i>Tillgång till fordon</i> .....	17
<i>Nattågstrafiken i andra länder</i> .....	18
<b>Västsveriges förhållande till nattågstrafik</b> .....	<b>21</b>
<i>Utmaning med restiden</i> .....	21
<i>Utbud och tillgänglighet</i> .....	21
<i>Besöksnäringen i Göteborg</i> .....	22
<b>Nattågets utmaningar och förutsättningar</b> .....	<b>24</b>
<i>Restiden och sträckan</i> .....	24
<i>Fordon</i> .....	24
<i>Trafik i andra länder</i> .....	26
<i>Infrastruktur</i> .....	27
<i>Långsiktighet</i> .....	28
<i>Regional finansiering</i> .....	30
<i>Upplevelsen av byten</i> .....	30
<i>Beredskapsfrågan</i> .....	31
<i>Övriga utmaningar</i> .....	31
<i>Ekonomi</i> .....	32
<b>Rekommendationer</b> .....	<b>34</b>
<i>Positiv marknadsföring</i> .....	34
<i>Möjligt trafikupplägg</i> .....	34

<i>Regionalt samarbete</i> .....	35
<i>Underlätta för kommersiell nattågstrafik</i> .....	36
<i>Utländska aktörer</i> .....	36
<i>Långsiktighet</i> .....	37
<b>Referenser</b> .....	<b>38</b>

# Inledning

Sedan 1990-talet har det funnits reguljär nattågstrafik mellan Göteborg och Övre Norrland, men den är sedan årsskiftet 2024/2025 nedlagd och framtiden är oviss. Nattågstrafik mellan Göteborg och Jämtland är sedan våren 2025 begränsad till vissa dagar under högsäsong, och även där är utsikterna osäkra. Vad gäller nattågstrafiken till kontinenten från Göteborg har det inte funnits någon sedan mitten av 1990-talet. Västra Götalandsregionen vill därför utreda olika handlingsalternativ för att säkra Västsveriges plats på nattågskartan i Sverige och internationellt.

## Syfte

Uppdragets syfte är att utreda och redogöra för möjliga handlingsalternativ för olika nattågsdestinationer med utgångspunkt från Göteborg. Ytterligare ett syfte är att ta fram ett kunskapshöjande material som kan redogöra för utmaningarna och möjligheterna med att bedriva nattågstrafik.

## Metod

Detta uppdrag har utarbetats i flera steg med många moment. En viktig del i arbetet var de intervjuer som genomfördes i början av projektet. Representanter från Trafikverket, SJ, VY Tåg och ÖBB (Österrikes federala järnvägar) har intervjuats, medan Snälltåget i stället inkommit med ett svar via e-post. Syftet med dessa intervjuer var bland annat att skapa ett kunskapsunderlag för hur nattågstrafiken bedrivs idag och har bedrivits genom åren. Intervjuerna har gett insikter i vilka utmaningar som finns förknippat med nattågstrafik och aktörernas syn på framtidsutsikterna. Utöver detta har intervjuer genomförts med representanter från besöksnäringen, Göteborgs Stads näringslivskontor, kommuner och regionen i Västra Götalandsregionen och Region Jämtland Härjedalen.

Utöver intervjuerna har litteraturstudier och omvärldsanalys varit en stomme i projektet. Underlagsmaterial med kopplingar till nattågstrafik från Trafikverkets publikationsdatabas har inhämtats och studerats.

Kunskapsinsamlingen har varit en iterativ process där information från intervjuer, samtal och litteraturstudier har kompletterat varandra. Under arbetets gång har en allt tydligare bild av situationen framträtt, och projektet har utmynnat i rekommendationer för Västra Götalandsregionen.

# Sveriges nattågstrafik

## Trafikavtal respektive kommersiell trafik

I Sverige ansvarar regionen och kommuner inom ett län för den regionala kollektivtrafiken. Inom varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet, vilken bland annat är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning som fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. En regional kollektivtrafikmyndighet får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett beslut enligt denna paragraf får endast avse regional kollektivtrafik.

Enligt definitionen av regional kollektivtrafik avses sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, och huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Den långväga trafiken bedrivs däremot i utgångsläget kommersiellt. Längs en del sträckor finns det dock inte ett tillräckligt stort resenärsunderlag för att bedriva en kommersiellt lönsam trafik. Trafikverket har av regeringen fått i uppdrag att bidra till grundläggande tillgänglighet i hela landet genom att upphandla och teckna trafikavtal för sådana sträckor. Trafikavtal finns för tåg-, flyg- och busstrafik samt för färjetrafik till Gotland och innebär att trafik kan köras med hjälp av statligt stöd där lönsamheten inte räcker. För nattåg, Gotlandsfärjan och flyg avtalar Trafikverket direkt med en operatör och för övriga trafikavtal samverkar Trafikverket med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

För att avgöra på vilka sträckor trafikavtal ska tecknas utreds detta av Trafikverket. Först analyseras det var i landet de största tillgänglighetsbristerna finns, och detta resultat presenteras i en nationell behovsanalys. Den tillgänglighetsmetod som används för att identifiera brister baseras på kommunnivå och utgår bland annat från restider till viktiga målpunkter inom åtta kriterier. Dessa kriterier handlar om:

- Tillgänglighet till Stockholm
- Tillgänglighet från Stockholm
- Möjlighet till internationella resor
- Tillgänglighet utan flyg till ett urval av storstäder
- Tillgänglighet till universitetssjukhus

- Veckopendlingsmöjligheter till universitets- och högskoleorter
- Tillgänglighet utan flyg till kommuner med fler än 50 000 invånare
- Besöksnäringens tillgänglighet till orten

För de kommuner som har störst tillgänglighetsbrister utreder Trafikverket sedan vilken kompletterande interregional kollektivtrafik som kan bidra till att uppnå en grundläggande tillgänglighet.

För att maximera samhällsnyttan finns det utöver denna bristanalys även flera villkor och kriterier för tillgänglighet som måste vara uppfyllda för sträckan. Om en trafik kan förbättra tillgängligheten och övriga villkor är uppfyllda, ska Trafikverket besluta att upphandla trafiken och ingå ett trafikavtal med en operatör eller ett samverkansavtal med en regional kollektivtrafikmyndighet.

Följande villkor ska vara uppfyllda:

- Trafiken saknar förutsättningar för kommersiell drift
- Trafiken är inte någon annan myndighets ansvar
- Andel interregionalt resande är minst 20 procent av personkilometrarna
- Resandet är inte av karaktären frekvent pendling till och från arbete eller utbildning
- Kostnadstäckningsgraden från resenärerna är minst 20 procent
- Beräknad ersättningsnivå ryms inom Trafikverkets anslag

Den tågtrafik som Trafikverket för närvarande handlat upp, ensamma eller tillsammans med en regional kollektivtrafikmyndighet, är följande (Trafikverket, 2025):

- Linköping–Kalmar (till och med 2025-12-13)
- Luleå–Kiruna (till och med 2025-12-13)
- Sundsvall–Storlien (till och med 2025-12-13)
- Sundsvall–Umeå (till och med 2025-12-13)
- Gävle–Borlänge–Mjölby (till och med 2025-12-13)
- Nattåg Stockholm–Narvik (till och med 2026-12-12)
- Nattåg Stockholm–Duved (till och med 2026-12-12)
- Nattåg Stockholm–Hamburg (till och med 2026-07-31)

## **Sveriges nattågstrafik genom åren**

Följande kapitel är baserat på information hämtad från Trafikverket (2018), Trafikverket (2020), Snälltåget (u.å) samt genomförda intervjuer.

## Nattåg till Övre Norrland och Narvik

Staten har sedan 1990-talet genom avtal upprätthållit nattågstrafik till Övre Norrland och Narvik. Den första öppna upphandlingen av nattågstrafiken genomfördes 1993 av Näringsdepartementet. De första upphandlingarna på 1990-talet vanns av dåvarande SJ, men den nästkommande upphandlingen som resulterade i ett avtal från januari 2000 vann Svenska Tågkompaniet AB. Svenska Tågkompaniet körde då samma trafikeringsupplägg som SJ hade gjorde tidigare. Det gick nattåg både från Stockholm och från Göteborg, där göteborgståget gick via Göteborg-Örebro-Fagersta-Avesta/Krylbo-Storvik-Sandviken-Gävle och vidare ut på norra stambanan.

Rikstrafiken inrättades 1999 och var den myndighet som ansvarade för statens trafikavtal till och med 2010. Efter Svenska Tågkompaniets avtalstid tog Connex (nuvarande Transdev Sverige AB) över 2003 i fem år fram till juni 2008, då SJ AB tog över. Veolia körde mellan 2003 och 2005 ett göteborgståg som gick via Göteborg-Örebro-Västerås-Avesta Krylbo-Bollnäs och vidare på norra stambanan. Från 2005 gick i stället göteborgståget via Stockholm och vidare på Ostkustbanan/Norra stambanan.

SJ ansvarade då för den upphandlade trafiken på sträckan mellan 2008 och 2020, med ett förnyat avtal från 2013. I det förnyade avtalet upphandlades dock inte längre sträckan Göteborg-Stockholm, då den ansågs vara tillräckligt kommersiellt gångbar för att kunna få statligt stöd. SJ valde dock att fortsätta köra den sträckan på kommersiella grunder. Under ett par efter upphandlingen 2013 kördes nattåget från Göteborg via Stockholm, men från 2016/2017 har Göteborgståget i stället körts via inlandet och kopplats ihop med Stockholmståget i Gävle eller Sundsvall för att sedan fortsätta norrut, och tvärtom i södergående riktning.

2020 vann VY Tåg Trafikverkets upphandling och tog över nattågstrafiken fram till december 2024, då de valde att inte förlänga avtalet och då direkttilldelades det nya avtalet till SJ. Efter detta direktupphandlades trafiken av SJ och avtalet gäller till december 2026. Under våren har en ny upphandling pågått för ett trafikavtal för perioden 2026–2029, med option på ytterligare ett + ett år. När anbudstiden gick ut 3 juni 2025 hade dock inga anbud inkommit. Trafikverket uppger att de ska se över anbudsförfrågan och eventuellt ändra på några parametrar, men tillsvidare finns det ingen lösning för hur trafiken ska bedrivas efter SJs avtal går ut 2026.

När VY Tåg vann upphandlingen 2020 valde SJ att fortsätta köra nattågstrafik Göteborg-Umeå på helt kommersiella grunder fram tills

december 2024 när den nattågstrafiken lades ner. SJ kör alltså enbart upphandlad trafik på sträckan Stockholm-Narvik från och med 2025.

I detta nattågsupplägg trafikerar operatören med Trafikverkets nattågsfordon.

## Nattåg till Jämtland

Under 1990-talet och tidiga 2000-talet fanns det nattåg i varierande mängde till Jämtland. I samband med Alpina VM i Åre i januari 2007 körde Veolia Transport sina första tåg Göteborg-Stockholm-Åre-Storlien under namnet Utmanartåget. Under kommande vintersäsonger körde Veolia till Jämtland, men 2008/2009 ändrades utgångsstationen till Malmö och trafikerade då inte längre Göteborg. De trafikerade efter ett par år även under sommarsäsongen. År 2013 byttes namnet från Utmanartåget till nuvarande Snälltåget.

År 2017 kom ett regeringsuppdrag att upphandla daglig nattågstrafik på sträckan Stockholm-Duved. SJ och Snälltåget (Transdev) hade under 2015 och 2016 trafikerat sträckan under ca 100 dagar om året, men för att förbättra tillgängligheten beslutades det om att upphandla sträckan för daglig trafik. Trafikstart blev september 2018 och trafiken pågick till 2020. SJ har fått beviljat att köra trafiken fram till 2026, och därefter är framtida trafikering på sträckan oviss. Den upphandlade trafiken är för sträckan Stockholm-Duved, men SJ valde att även lägga till sträckan mellan Göteborg och Stockholm som till april 2025 kördes på kommersiella grunder. Från och med april 2025 har nattågen slutat gå från Göteborg, utan enbart direkt från Stockholm.

I denna upphandling fanns kravet på att operatören ska tillhandahålla egna nattågsfordon, då Trafikverkets fordonspark inte räcker för att trafikera både sträckan till Övre Norrland och Jämtland.

Under juli och augusti 2025 samt vintersäsongen 2025/2026 kommer Snälltåget att bedriva nattågstrafik mellan Göteborg och Åre ett par dagar i veckan.

Östersunds kommun upphandlade hösten 2024 en utredning med syfte att analysera utvecklingen av tågtrafiken till Jämtland och dess betydelse samt ta fram beslutsunderlag för framtida nattågstrafik till Jämtland från Väst- och Sydsverige. Resultat och slutsatser från denna utredning (Nelldal & Lundberg, 2025) presenteras i efterföljande kapitel.

## Nattåg till Europa

Från början av 1980-talet fram till mitten på 1990-talet körde nattåget "Alfred Nobel" till Hamburg. Trafikeringsupplägget var då att tåget delades i Helsingborg varav en tågdel körde direkt till Stockholm och en tågdel till Oslo via Göteborg. Sedan dess har inga nattåg till kontinenten avgått från Göteborg.

Trafikverket fick i uppdrag av regeringen 2020 att upphandla tågtrafik mellan Stockholm och dansk-tyska gränsen med önskad slutdestination i Hamburg. Tyskland tillåter inte upphandlad långväga trafik, vilket innebär att denna nattågslinje enbart kan upphandlas till dansk-tyska gränsen och sista sträckan måste köras på kommersiell basis. Avtalet gick till SJ och trafikstart blev i september 2022. Från april 2023 kör även tåget till Berlin via Hamburg. Avtalet pågår till juli 2026 och inget nytt regeringsuppdrag har tillkommit, och gör det inte det så innebär det att trafiken kommer upphöra om SJ inte väljer att fortsätta köra sträcka kommersiellt.

Sträckan Stockholm-Berlin har även trafikerats av Snälltåget under vissa delar av året sedan 2012 på helt kommersiell basis. Snälltåget bedriver också nattågstrafik till andra destinationer, vilket skulle kunna liknas vid chartertrafik vissa dagar och vissa tider på året. Exempel på det är trafik från Malmö till oktoberfestivalen i München, från Malmö till Alperna respektive från Stockholm till Dresden.

## Nattåg Stockholm–Malmö

Mellan Stockholm och Malmö har SJ genom åren bedrivit kommersiell nattågstrafik. För närvarande bedrivs den trafiken med avgångar sex dagar per vecka, och tågen går via Helsingborg.

## Biltåg

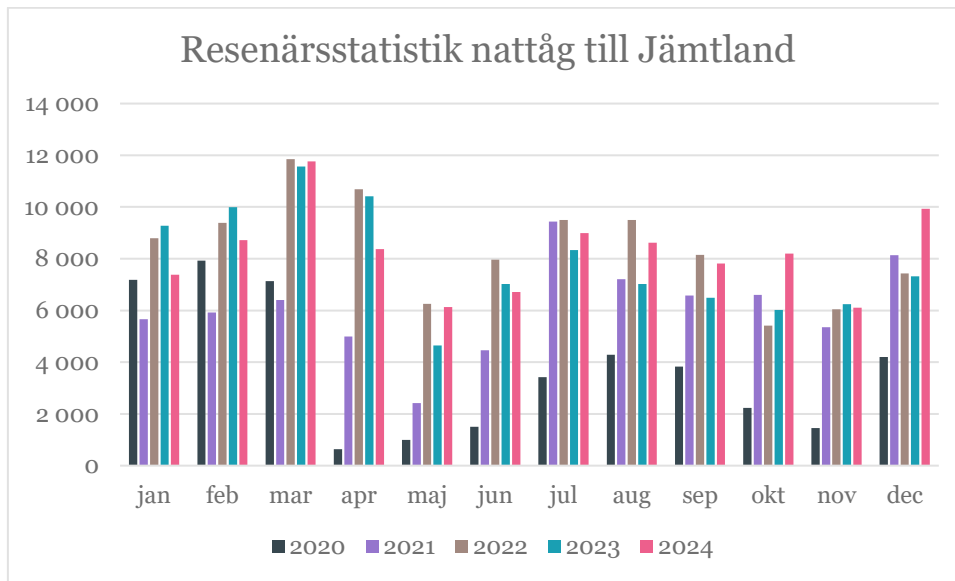
Möjligheten att ta med bilen på nattåg finns i Finland och delar av Kontinenten. Från olika orter i Tyskland, bland annat Hamburg och Berlin, finns det flera aktiva biltågslinjer till södra Europa. När det gäller Finland är möjligheten dock begränsad till knappt tio stationer, sannolikt för att det kräver möjlighet att köra på och av bilarna vid exempelvis en lastkaj. Senast på 1980- och 1990-talen fanns under en tid möjlighet att ha bilen med sig på nattåget även i Sverige, även om utbudet var begränsat. Även här var antalet möjliga stationer väldigt få.

## Resenärsunderlag

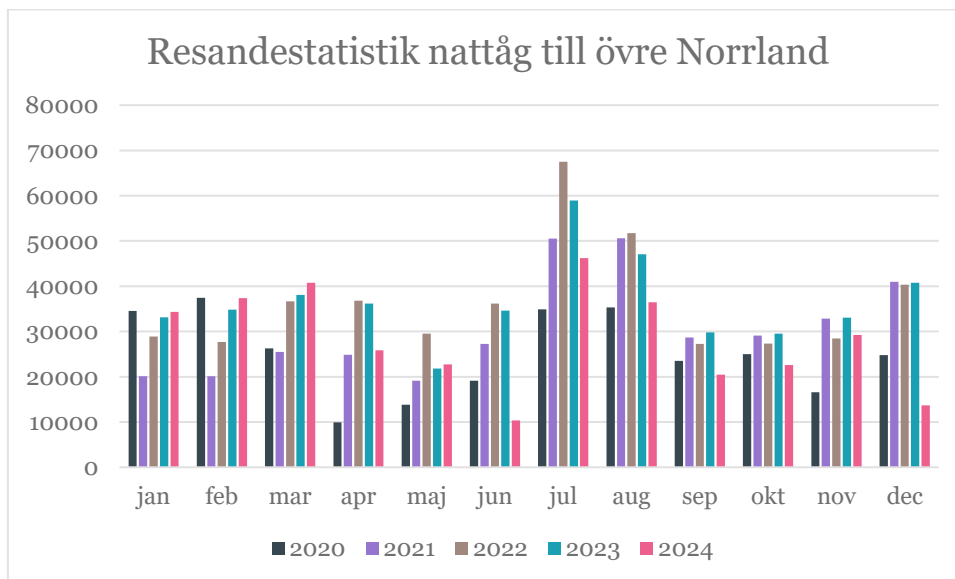
### Resandestatistik

Under åren har nattågsresandet i Sverige förändrats i volymer. Följande siffror gäller för den upphandlade nattågstrafiken. År 2014 nåddes en dittills lägsta notering med 369 000 resenärer, men under 2015 växte denna siffra dock med 26 % till 466 000 resenärer. Orsakerna till nedgången inom nattågstrafiken kan förutom konkurrensen från flyget bland annat vara förseningar och inställda tåg, att samverkan mellan operatör och besöksnäringen har brister eller att tidtabellerna för nattågen inte ger tillräckligt attraktiva avgångs- och ankomsttider (Trafikverket, 2018). Men också det faktum att den kommersiella fjärrtågstrafiken, tydligast fram till cirka 2005/2015, fick kraftigt ökade genomsnittshastigheter vilket gjort att man med dagtåg kan resa på längre sträckor än tidigare. Ett exempel är att den genomsnittliga reshastigheten för kommersiell fjärrtågstrafik ökade från cirka 90 till cirka 110 km per timme mellan 1990 och cirka 2005, samtidigt som den genomsnittliga reshastigheten för de snabbaste tågen i samma kategori ökade från cirka 95 till strax över 125 km per timme mellan 1990 och cirka 2015. Efter dessa år har denna utveckling planat ut (Fröidh, Andersson & Thulin, 2024).

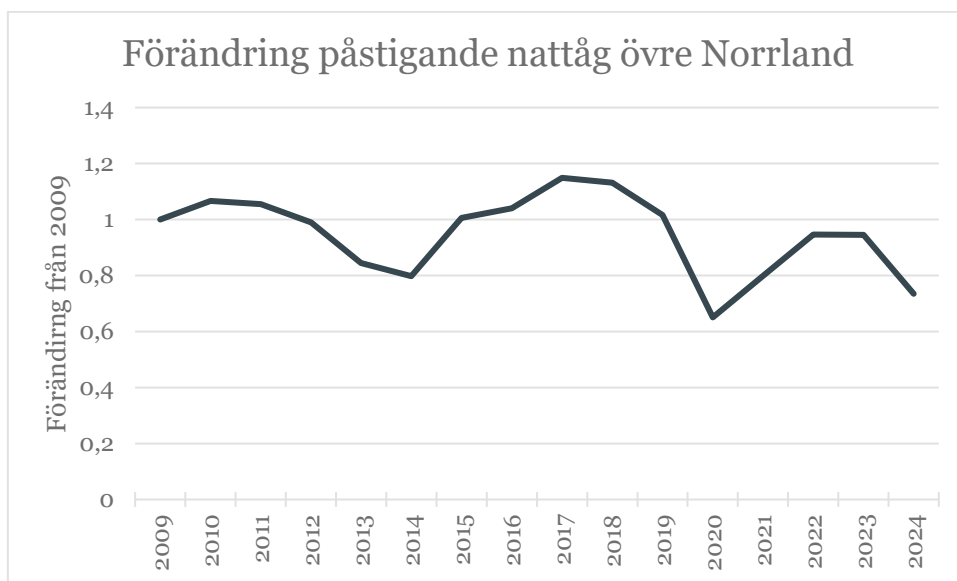
I Figur 1 och Figur 2 redovisas resenärsstatistik för den upphandlade nattågstrafiken till Jämtland respektive Övre Norrland. För Jämtland finns bara statistik tillbaka till 2020 att tillgå, medan det finns statistik tillbaka till 2009 för nattågen till Övre Norrland. Dock är det enbart under perioden 2020-2024 som visas i figuren. I Figur 3 finns en illustration över hur resandet har förändrats på nattågslinjen till Övre Norrland mellan 2009 och 2024. Ett värde på exempelvis 0,8 innebär att resandet var 80 % av siffran för 2009.



Figur 1. Antal påstigande resenärer på den upphandlade nattågstrafiken till Jämtland



Figur 2. Antal påstigande resenärer på den upphandlade nattågstrafiken till Övre Norrland



Figur 3. Förändring i påstigande på nattåget till Övre Norrland. 2009 är indexår och förändringen utgår från detta år

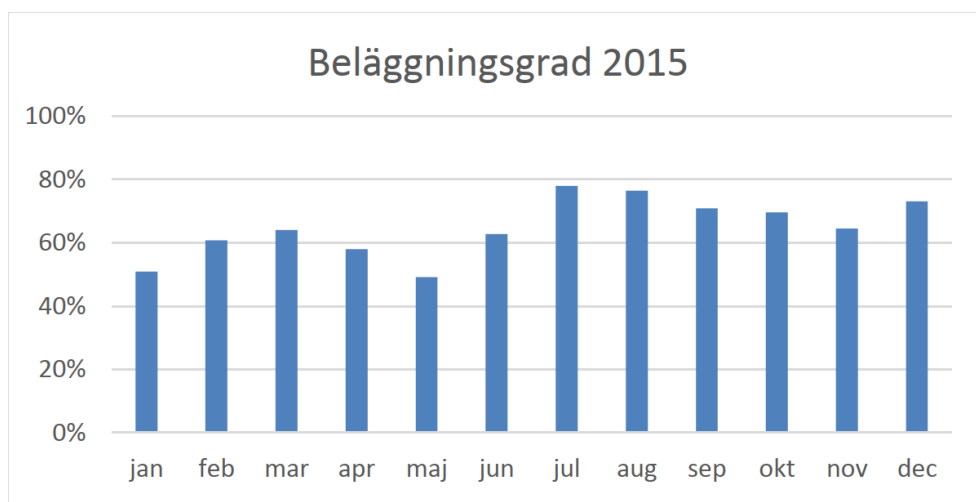
Att titta på hur fördelningen av resenärer ser ut är intressant för att förstå vilka relationer som har flest resenärer. I Figur 4 presenteras hur många resenärer som under 2022, 2023 och 2024 reste mellan Stockholm respektive Göteborg till Östersund, Åre respektive Umeå. Statistiken avser alla SJs nattåg, både den upphandlade och de kommersiellt trafikerade sträckorna, och i båda riktningarna.



Figur 4. Fördelning av resenärer mellan Stockholm respektive Göteborg till Östersund, Åre respektive Umeå

I Figur 5 illustreras beläggingsgraden för den upphandlade trafik som SJ Norrlandståg körde till och från Övre Norrland under 2015. En fördel med

konceptet lok + vagnar, som detta trafikupplägg kördes med, är att det går att variera kapaciteten genom att koppla till eller från vagnar utifrån bokningsläget, vilket gör det möjligt att minska framförandet av tomma platser i onödan. Belägningsgraden är beräknad utifrån antalet resenärer i förhållande det antal platser som har producerats (Trafikverket, 2018).



Figur 5. Belägningsgrad för nattågen till och från Övre Norrland under 2015 (Trafikverket, 2018)

## Resvaneundersökning

På uppdrag av Trafikverket genomfördes en resvanaundersökning med syfte att kartlägga resandet med den upphandlade trafiken till Övre Norrland. Undersökningen gjordes under högsäsong i juni - juli 2015 vid tolv avgångar fördelat på olika veckodagar. En av frågorna var vilket syfte resenären hade med resan, och resultatet presenteras i Tabell 1. Av det kan man bland annat se att en stor majoritet av resandet utgörs av resor kopplade till nöje, fritid, besök och turistmål, det vill säga i huvudsak sällanresor.

Tabell 1. Tillfrågades syfte med resan

<i>Ärende (till/från)</i>	<i>Andel av resor</i>
<b>Nöje/fritid/besök</b>	58 %
<b>Turistmål</b>	30 %
<b>Arbetsplats</b>	3 %
<b>Resa i arbetet</b>	3 %
<b>Annat ärende</b>	3 %
<b>Inköp/service/kultur</b>	1 %
<b>Skola/utbildning</b>	1 %
<b>Sjukvård</b>	0 %

Enligt Tabell 2 var de vanligaste på- och avstigningsorterna Stockholm och Kiruna, där 21 respektive 14 procent av resenärerna stiger av eller på nattågen. Efter Stockholm (21 procent) och Kiruna (14 procent) stod åtta orter för tillsammans cirka 46 procent av antalet resor. Av de sammanlagt tio mest frekventerade orterna finns sex i Norrbotten och Narvik, och därutöver Stockholm, Göteborg, Umeå och Gävle. Nattågen har resenärer från i stort sett hela landet, och på- och avstigning på hållplatser i övriga län som nattågen passerar utgör 19 procent av det totala antalet resor. Var fjärde resa med nattågen kräver någon anslutning med antingen tåg, buss eller båda delarna. Undersökningen visar att det är vanligast att anslutningsresan startar/slutar i samma län som nattågsresan. Detta innebär att en relativt stor del av de resande med nattågen bor en bit från nattågens sträckning men ofta i samma län som någon av nattågens hållplatser.

Tabell 2. På- och avstigningshållplatser för nattåget

<i>På- och avstigningshållplats</i>	<i>Andel av resor</i>
<b>Stockholm C</b>	21 %
<b>Kiruna</b>	14 %
<b>Luleå C</b>	8 %
<b>Narvik stn</b>	8 %
<b>Göteborg C</b>	7 %
<b>Gällivare C</b>	7 %
<b>Boden C</b>	5 %
<b>Abisko Turiststation</b>	4 %
<b>Umeå C</b>	4 %
<b>Gävle C</b>	3 %
<b>Övriga hållplatser</b>	19 %

I resvaneundersökningen som gjordes blev resenärerna också tillfrågade hur de skulle agera om den aktuella nattågsavgången inte fanns tillgänglig. Den största andelen resenärer svarade att de skulle ha valt flyget (24 %), rest med senare/tidigare tur med nattågen (21 %) eller rest med annat tåg (20 %). 17 procent hade valt att resa med bil och 4 procent hade avstått.

De fick även frågan hur de skulle agerat om ingen tågtrafik alls fanns på sträckan. På frågan om vilket färdssätt man hade valt om inte nattågstrafiken hade funnits svarar 38 procent att man hade rest med flyg, 29 procent att man rest med bil och 23 procent med buss. 9 procent anger att de då hade avstått från att resa. Om nattågen inte funnits hade därmed nästan var tionde resenär valt att inte göra sin resa. I Göteborgs fall hamnar situationen någonstans mitt emellan de två frågeställningarna; det finns inga nattågsavgångar alls, men det finns annan tågtrafik tillgänglig.

Siffrorna visar på att många resenärer har flyget och bilen som alternativ när de reser på nattågssträckan till Övre Norrland. De resenärer som svarat att de skulle välja bilen eller flyget om aktuell nattågsavgång inte fanns kan antas vara ankomsttidskänsliga. För dem är det alltså viktigare att komma fram en viss tidpunkt än att resa med just nattåg. De resenärer som kan tänka sig att åka med en tidigare eller senare, men likvärdig, avgång har inte samma krav på en exakt ankomst- och avgångstid. 20 % anger också att de hade tagit en annan tåglinje, exempelvis ett dagtåg eller en resa med byte. Det visar att en del av resenärerna är öppna för att resa med andra trafikeringsupplägg än direkt nattåg.

## Tillgång till fordon

De trafikavtal som finns för den upphandlade trafiken mellan Stockholm och Narvik körs med Trafikverkets vagnar.

De fordon som används idag är tillverkade på 1990-talet, och man brukar räkna med en teknisk livslängd på ca 30 år. Denna begränsning kommer inte bara från slitage, utan även från att komponenter inte produceras längre vilket gör att upprustning inte alltid är enkelt eller ens möjligt.

Vad gäller trafiken till Jämtland används operatörens egna fordon. De vagnar som SJ använder är tagna från samma ursprungliga fordonsflotta som Trafikverkets nuvarande vagnar.

Just nu pågår en upphandling för nya nattågsfordon till trafikavtalet för Övre Norrland. Planen är att kontrakt ska skrivas under 2025 och förhoppningen är att få de första tågen levererade under 2029 med slutleverans 2030. Kapaciteten ska då motsvara dagens kapacitet, men tågen kommer se lite annorlunda ut. Bland annat finns det högre krav på tillgänglighetsanpassning.

Riksdagens trafikutskott har haft synpunkter på att Trafikverket valde att upphandla nattåg med europeisk profil, vilket innebär att tågen är smalare för att även kunna köras på Kontinenten. Den svenska lastprofilen innebär annars något bredare vagnar och därmed lite större kupéer och korridorer. Dessa synpunkter från trafikutskottet resulterade i att Trafikverket ändrade så att man i upphandlingen nu kan lämna anbud både på nattåg med svensk och med europeisk profil. En anledning till att Trafikverket valde att ha med tåg med europeisk profil var att fordonstillverkare som man förväntade sig skulle lämna anbud i dag tillverkar tåg med europeisk profil och därmed skulle svensk profil innebära omställning i produktionen och då även dyrare anbud. En annan anledning var att då Trafikverket idag

även har ett regeringsuppdrag att köra trafik till Hamburg så skulle vagnarna även kunna användas på den sträckan, även om den nattågslinjen har en osäker framtid. Det lyfts i en av intervjuerna att det även är fördelaktigt för underhållet att ha tåg av samma typ i så stor grad som möjligt. Informant E anser att man från Trafikverkets håll kan underlätta för nattågstrafiken om man väljer att köpa in nattågsfordon av europeisk profil med dubbla signalsystem och tvåströmslok. Detta kommer, enligt informant E, ge bättre möjligheter att utöka användningsområdet för nattågen.

Enligt Nelldal & Lundberg (2025) skulle ett nattåg med europisk lastprofil som endast har sovagnar och inga liggvagnar medföra att tågen har lägre kapacitet än dagens nattåg. Det riskerar innebära att den nattågstrafiken blir ännu mer olönsam än dagens trafik och svårare att finansiera, alternativt att biljettpriserna skulle behöva höjas.

I upphandlingen finns det en option att även leverera vagnar för trafiken till och från Jämtland, och om alla fordon avropas skulle de räcka till alla befintliga nattåg i Sverige. Informant H menar att nattågen till Jämtland ligger i farozonen om dessa fordon inte avropas, då SJ som nuvarande operatör på trafikavtalet har en föråldrad fordonsflotta som inte kommer hålla så många år till. Även nattågen Stockholm-Malmö, som inte heller trafikeras med Trafikverkets vagnar, riskerar att försvinna när SJs fordonsflotta inte kan användas mer.

## Nattågstrafiken i andra länder

### Nattåg Oslo – Köpenhamn/Hamburg

Det norska Jernbanedirektoratet har inom ett projekt, Jernbanedirektoratet (2021a), gjort en kundundersökning för att studera marknaden för att köra tåg från Norge till utlandet. Stockholm och Göteborg pekas ut som de två mest attraktiva destinationerna, tätt följt av Köpenhamn, Hamburg och Berlin. Intresset är tydligt både inom turistsegmentet och bland affärsresenärer.

Jernbanedirektoratet släppte 2021 ytterligare en rapport om en utredning där möjligheterna för att etablera en nattågsförbindelse mellan Oslo och Köpenhamn har undersökts (Jernbanedirektoratet, 2021b). Enligt rapporten är flyg idag det dominerande transportmedlet mellan Oslo och Köpenhamn, med omkring två miljoner passagerare årligen. Avgörande

faktorer för denna stora markandasandel är ett stort avgångsutbud, låga biljettpriser och stark konkurrenskraft när det gäller restid. Enligt statistik från Avinor (Norskt statligt bolag som ägs av Samferdselsdepartementet och som äger drygt 40 flygplatser) hade ungefär hälften av dessa resenärer Köpenhamn som slutdestination, vilket indikerar en stor resandemängd mellan städerna. Tågresandet mellan städerna är i dagsläget relativt begränsat, främst på grund av långa restider, få avgångar och brist på komfort.

Jernbanedirektoratet uppskattar att om 5–10 % av den totala trafiken mellan Oslo och Köpenhamn skulle övergå till nattåg, skulle detta vara tillräckligt för att fylla ett nattåg fem till sex dagar i veckan i vardera riktningen. Denna marknadspotential stöds ytterligare av en pågående trend där företag och individer i Skandinavien i allt högre grad efterfrågar mer hållbara resealternativ.

Göteborg nämns också i rapporten som en möjlig delmarknad, men dess roll bedöms som begränsad. Ett nattåg som går mellan Oslo och Köpenhamn skulle ha bekväma avgångstider från startstationen, vilket innebär att tåget passerar Göteborg omkring klockan 01:30 till 03:00, samtidigt som restiden mellan Göteborg och Oslo respektive Köpenhamn är kort för en normal nattresa, vilket gör det osannolikt att många resenärer skulle använda detta som på- eller avstigningsstation. Tåget kan eventuellt stanna i Mölndal, strax utanför Göteborg, för att undvika att vända inne på Göteborgs säckstation (en station där tågspåren tar slut och tåg måste byta färdriktning). Även det pågående bygget av Västlänken (som enligt Trafikverket planeras att vara färdigställd 2030) pekas ut som en utmaning för ett potentiellt nattåg mellan Oslo och Köpenhamn via Göteborg.

Jernbanedirektoratet fick senare ett utökat uppdrag från Samferdselsdepartementet. I efterföljande rapport (notat) från Jernbanedirektoratet till Samferdselsdepartementet i februari 2025 (Jernbanedirektoratet 2025) står att Jernbanedirektoratet ska förbereda för upphandling av nattågstrafik Oslo–Köpenhamn/Hamburg från senast 2030. Detta efter att Jernbanedirektoratet tillfrågat branschen i en RFI (Request for information). Men eftersom det finns uppgifter om att ett järnvägsföretag (av sex tillfrågade) uppger att trafiken kan bedrivas kommersiellt ska den frågan undersökas närmare – inte minst om man då avser helår eller under högsäsong.

Däremot sägs ingenting om uppehåll i Sverige.

## Night Jet från ÖBB

Intervju med representanter från ÖBB (Österrikes federala järnvägar) har genomförts, där det framkom en tydlig framtidstro för nattågstrafiken i Europa – men också ett antal begränsningar och utmaningar. Enligt dem finns en stark efterfrågan och en vilja att expandera under de kommande åren, men tillgången på fordon sätter gränser. Många av tågen är redan gamla, och därför handlar det inte bara om att lägga till fler avgångar, utan även om att ersätta äldre med modernare vagnar.

Nattågsverksamheten i dess nuvarande form tog fart efter 2016, då ÖBB tog över delar av Deutsche Bahns (DB) tidigare City Night Line-nätverk genom att köpa in fordon och ta över vissa linjer. Sedan dess har Wien blivit en central knutpunkt i företagets nätverk, där de flesta linjer i dag drivs på kommersiell basis och finansieras med hjälp av biljettintäkter. Undantag finns dock inom Österrike, där några inhemska linjer får stöd genom landets transportministerium.

När det gäller fordonen äger ÖBB de flesta nattågen själva, men några hyrs in från samarbetspartners. Vid samarbete med andra operatörer delas intäkterna proportionerligt.

Vad gäller användningen av tågmaterial sker en tydlig uppdelning mellan dag- och nattrafik. Sov- och liggvagnar används endast på natten, medan sittvagnar teoretiskt skulle kunna användas dagtid – även om det sällan sker. De nyare vagnarna är dessutom specifikt utformade för nattrafik. Detta begränsade användningsfönster innebär att nattågen är svårare att finansiera jämfört med dagtåg som rullar i högre frekvens.

Vad gäller Göteborg så är Skandinavien en region där många hoppas se nattåg i framtiden. ÖBB förklarar dock att det i dagsläget är en komplex fråga. Det handlar dels om de långa avstånden från Österrike, dels om tekniska och infrastrukturella hinder. Lok och vagnar behöver vara kompatibla med flera olika järnvägssystem, och de byråkratiska processerna för att få tillstånd varierar mellan länder. Kortsiktiga förändringar, som banarbeten, kan dessutom skapa betydande störningar i planeringen.

Samtidigt nämns infrastrukturprojekt som Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Tyskland och Danmark som en potentiell nyckel till framtida nattågstrafik mot Skandinavien. En sådan utveckling skulle förkorta restiderna och eventuellt kunna göra trafiken mer attraktiv och genomförbar. ÖBB betonar dock att det i så fall krävs både tekniska

framsteg och stora investeringar för att möjliggöra en sådan utvidgning norrut.

## Västsveriges förhållande till nattågstrafik

Göteborg har sedan 1980-talet haft nattågstrafik till olika destinationer i olika omgångar med varierande upplägg.

### Utmaning med restiden

En utmaning med nattågstrafik är att avstånden mellan destinationerna ska vara lagom långa för att få bekväma avgångs- och ankomsttider. Göteborgs geografiska placering i förhållande till önskvärda destinationer spelar alltså roll. Det är exempelvis svårt att erhålla attraktiva avgångs- och ankomsttider i relationerna mellan Göteborg och Oslo, Köpenhamn och Stockholm, då avståndet är för kort för att ge bekväma tider. Normala snabbaste tiden mellan Göteborg och Stockholm respektive Oslo är ca 3,5 h och mellan Göteborg och Köpenhamn knappt 4 h, vilket är för kort för nattågstrafik. Å andra sidan kan nattåg mellan till exempel Oslo och Köpenhamn eller mellan Stockholm och Köpenhamn ge passande restider, men med bekväma avgångs- och ankomsttider i Oslo, Köpenhamn respektive Stockholm kommer sannolikt tiderna i Göteborg riskera att vara obekväma. Destinationer på Kontinenten, som exempelvis Hamburg (dagens restider cirka 8–10 timmar), Berlin (dagens restider cirka 10–12 timmar) och eventuellt Bryssel ligger dock på bättre avstånd från Göteborg och kan därmed ha restid för att passa nattågstrafik. Även destinationer i norra delarna av Sverige, som orter i Jämtland samt Sundsvall/Umeå har bra förutsättningar för att tidsmässigt passa nattåg.

### Utbud och tillgänglighet

Enligt information från Swedavias hemsida finns det för närvarande ingen reguljär flygtrafik mellan Östersunds flygplats och Göteborg. Från Östersund avgår det, förutom enstaka charterflyg, flyg endast till Stockholm (1–3 avgångar per dag) samt till Umeå (0–2 avgångar per dag). Det finns heller inga flygförbindelser från Göteborgs Landvetter till vare sig Umeå eller Kiruna, medan det till Luleå förekommer avgångar enstaka dagar.

När det gäller tågtrafiken visar SJ:s hemsida att det inte finns några direkttåg mellan Göteborg och Östersund. Däremot finns flera alternativ med 1–2 byten, där restiden med dagtåg ligger på cirka 10–12 timmar. Motsvarande förhållanden gäller för sträckan Göteborg–Umeå: inga direkta tåg, men flera avgångar med 1–2 byten och liknande restid.

Dagligen avgår det ett nattåg från Stockholm till Luleå (vissa dagar till Narvik), Åre/Duved samt Hamburg/Berlin. Mellan Göteborg och Stockholm går det ca 28 dagtåg i vardera riktningen och restiden är mellan dryga 3 h och 4,5 h. Från Göteborg till Malmö (eller Köpenhamn), där ett byte till nattåg mot Hamburg/Berlin skulle vara lämpligt, går det ca 20 dagtåg per dag och restiden är mellan 2,5 h och dryga 3 h.

Det är även möjligt att resa med dagtåg till flera av nattågsdestinationerna. Från Stockholm går det även dagtåg norrut till Umeå. I normala fall tar tåget drygt 6 timmar. Mellan Stockholm och Åre avgår ett dagtåg 2 gånger om dagen och tar runt 7 timmar. Från Köpenhamn går det fler dagtåg om dagen till Hamburg, vilket tar cirka 5 timmar.

Utan direkta nattåg till Göteborg från Jämtland och Övre Norrland går det inte ankomma till Västsverige på morgonen. Eftersom det krävs ett byte i Stockholm så blir det en bit in på förmiddagen man som tidigast kan komma dit. Inte heller med flyg går det. Åt andra hållet, från Göteborg, går det att ankomma till sin destination på morgonen med nattåg.

## Besöksnäringen i Göteborg

Inom projektet har det gjorts en intervju med Göteborg & CO; det officiella destinationsbolaget för Göteborgs stad och storstadsregion. De två informanterna beskrev hur nattågen påverkar besöksnäringen i staden. De båda arbetar med ansökningar att få vara värdstad för nationella och internationella kongresser, främst kopplade till akademien.

I ansökan om värdskapet finns det flera kriterier, så som kapacitet i staden, prisläge och tillgänglighet. Staden utvärderas utifrån dessa kriterier med hård konkurrens från andra städer och därefter sker en tilldelning till den stad som uppfyller kriterierna på bästa sätt. Informanterna menar att det på senare år har kommit striktare krav och fler kriterier kopplade till att kongressdeltagare ska kunna resa hållbart till värdstaden, ibland även uttryckligen krav på tillgängligt tågresande. För Göteborg är bristen på bra tågtrafik till Kontinenten en nackdel i denna konkurrens med andra europeiska städer. Informanterna menar att utöver kraven i ansökan för kongressen så har deltagarna och deltagarnas organisationer

hållbarhetskrav på resan till och från kongressen. Detta innebär att, utöver risken att kongressen inte hamnar i Göteborg över huvud taget, så kan deltagare utebli om resan till Göteborg inte kan ske på ett smidigt och hållbart sätt.

Kongressansökningarna som de två informanterna arbetar med innefattar oftast ett deltagarantal på 1 000–8 000 personer, och ofta pågår kongressen över flera dagar. De menar att dessa deltagares hotellvistelser, restaurangbesök och shopping i staden är viktig ur en ekonomisk aspekt. Att framstå som en kunskapsstad kan dessutom leda till nya forskningssamarbeten, nyetableringar av företag och kompetenshöjning i regionen.

Det har flera gånger kommit som ett förslag eller önskemål från värdorganisationen, exempelvis Göteborgs Universitet, att anordna en gemensam tågtransport för deltagare. Detta kan exempelvis göras från Hamburg, dit deltagare tar sig för att sedan gemensamt åka ett chartrat tåg till Göteborg. Informanterna menar dock att detta förslag ofta rinner ut i sanden. Det finns även andra svårigheter med denna idé. Tidshorisonten för ansökningarna är ofta lång - upp mot 5 år. Det skapar svårigheter med att i ansökningen utlova denna typ av chartrad transport för ökat tillgänglighet, då planeringshorisonten för tågägen och operatörer inte är så lång. Det är även svårt att bedöma antalet deltagare som skulle vara intresserade då deltagare anmäler sig och bokar resor cirka ett halvår innan kongressens start.

För resenärer som reser i tjänsten är möjligheten att arbeta ombord på tåget viktig. Längre restider kan accepteras om det finns tillräckligt bra internetuppkoppling och plats för dator så tiden på tåget kan utnyttjas till arbetstid.

Även om dessa evenemang har ett stort antal besökare är förmodligen resenärsunderlaget för tunt för att motivera en reguljärtrafik mellan Göteborg och exempelvis Hamburg. Fullbokade tåg enstaka dagar per år har svårt att kompensera intäktsmässigt för låg beläggning under lågsäsong.

# Nattågets utmaningar och förutsättningar

## Restiden och sträckan

De flesta resor som sker med nattåg i Sverige är fritidsresor. Medelresan med nattåg i Sverige är 90 mil, och det medför även att en stor del av resandet utgörs av sällanresor (Trafikverket, 2018). En grundläggande förutsättning för nattågstrafik är att avstånden behöver passa just för trafikering över en natt. Till viss del kan detta kombineras med att tåget ”övergår” till att vara dagtåg på delsträckor, men i så fall bör det finnas möjlighet för resenärerna i sov- och liggvagnarna att även kunna sitta bekvämt.

Det finns flera svårigheter med att köra tåg som går så långa sträckor genom landet som nattåg behöver göra. Stora delar av järnvägsnätet är hårt belastat och infrastrukturen består i stor utsträckning av enkelspår, framför allt på nattågssträckorna i norra Sverige, vilket begränsar kapaciteten. Dessutom kan tågmöten och tåg med olika hastigheter störa varandra. Nattågen kör långsammare än snabbtåg och snabba regionaltåg, men snabbare än godstågen, vilket gör det svårt att dela kapacitet på spår med högt kapacitetsutnyttjande. Vid stora stationer som exempelvis Stockholms central finns dessutom begränsningar för möjliga avgångstider med hänsyn till annan trafik (Trafikverket, 2018).

Tågresor som sträcker sig över lång tid har också svårigheter vad gäller effektivitet i personalplaneringen. När det är en lång sträcka, exempelvis från Göteborg till Kiruna, behövs fler åkstationer, det vill säga stationer där ombordpersonal kliver på och av och där personalen kan ha viloperioder. Detta genererar komplex personalplanering och gör det svårt att ha en effektiv resursanvändning, vilket höjer kostnaderna för trafiken. När det gäller dagtåg finns normalt fler avgångar som personalen kan åka tillbaka på, men eftersom nattågen går sällan så finns inte många valmöjligheter vilket lätt kan leda till ineffektivitet.

## Fordon

Den fordonspark som finns är, som redan nämnts, gammal och behöver bytas ut. För nattågstrafiken till Narvik upphandlas just nu nya fordon, med en option att även leverera fordon för trafikavtalet till Jämtland. Om denna option inte utlöses kommer operatören som ansvarar för trafikavtalet till

Jämtland fortsätta tillhandahålla dessa. SJ, som är den nuvarande operatörerna för nattågen till Jämtland, kör idag med gamla vagnar och när dessa inte går att använda längre kan denna sträcka riskera att läggas ner helt då det inte finns tillräckligt med fordon. Det kostar också mycket att underhålla dessa gamla vagnar och många reservdelar måste specielltillverkats, vilket leder till större utgifter och lägre lönsamhet ju äldre vagnarna och loken blir.

I intervjuerna med operatörer som har bedrivit och bedriver nattågstrafik i Sverige framkommer flera faktorer som pekar på varför just denna typ av tågtrafik är extra komplex att bedriva. En utmaning som lyfts är det faktum att en ligg- eller sovplats bara kan säljas en gång per natt. Till skillnad från ett dagtåg med sittplatser, exempelvis mellan Göteborg och Stockholm, som med samma fordon på en dag kan köra sträckan flera gånger (cirka 3–4 gånger) blir antalet platser som säljs på ett nattåg mindre. Dessutom kan man på dagtåg använda en plats för flera resenärer som reser olika delsträckor. En ligg- eller sovvagn rymmer också betydligt färre passagerare, och högre biljettpriser för dessa platser räcker inte för att mäta sig med vad ett dagtåg kan dra in i intäkter. För att visa på hur intäkterna skiljer sig mellan en sitt- och sovvagn har informant H gjort följande räkneexempel för sträckan Stockholm – Jämtland. Det motsvarande biljettpriset för sovvagnarna är alltså det biljettpris som operatören behöver ta ut för att få samma intäkter som en sittvagn per dygn.

<b>2 klass sittvagn</b>	<b>2 klass sovvagn</b>	<b>1 klass sovvagn</b>
80 platser	40 platser	11 kupéer
2 resor/dygn	1 resa/dygn	1 resa/dygn
70 % beläggning	80 % beläggning	90 % beläggning
Biljettpris 500 kr	Motsv. biljettpris 1750 kr	Motsv. biljettpris 5 650 kr

Själva vagnarna i sig skapar också utmaningar. Nattågsfordon är dyra, både i inköp och underhåll, och komplicerade i jämförelse med sittvagnar. För en operatör är det en stor investering med lång avskrivningstid att köpa in egna nattågsfordon, och det upplevs utifrån intervjuerna inte vara tänkbart i den situationen som råder nu där de svenska nattågens framtid är osäker. Nattåg är dessutom svårare än dagtåg att använda till andra trafikupplägg än det tilltänkta, vilket medför en större risk vid investeringen. I intervjun med informant B framgår det att operatören avstått från att investera i nya fordon då Trafikverket länge har planerat att köpa in nya nattågsfordon. Dessutom har de upplevt nattågsmarknaden som för osäker för att göra en så stor investering som är svår att förränta. Samma resonemang framkommer i Trafikverket (2018) där Trafikverket gör samma bedömning: det är inte rimligt för operatörer att köpa in nya fordon. Även för denna

problematik har informant H gjort ett räkneexempel för sträckan Stockholm – Jämtland.

Kostnad	Sittvagn	2 klass sovsvagn	1 klass sovsvagn
För 65 mil	160 kr/plats	325 kr/plats	1 200 kr/kupé
Avskrivningar	20 kr/plats	100* kr/plats	400* kr/plats
Depå	20 kr/plats	75 kr/plats	200 kr/plats
Frukost, mm			200 kr/plats
<b>Summa</b>	<b>200 kr</b>	<b>500 kr</b>	<b>2 000 kr</b>

\*Kapitalkostnaden per plats i en ny nattågsvagn är minst 20 % av den totala kostnaden. Det är ungefär dubbelt så mycket som för en ny sittvagn, vilket är den främsta anledningen till att det inte lönar sig att köpa in nya nattåg på kommersiell basis.

Slutsatserna som informant H kommer fram till är att statligt ägda fordon och upphandling av den företagsekonomiskt olönsamma trafiken skulle kunna ge en mer omfattande nattågstrafik i Sverige.

Det anges även i Trafikverket (2018) att trafikavtalens längd upplevs som korta. Det innebär att uppstartsträckan är lång och dyr i förhållande till avtalstiden. Det ger även ännu mindre incitament att investera i exempelvis fordon.

## Trafik i andra länder

Vid trafik i olika länder måste också fordonen (både lok och vagnar) klara de olika infrastrukturförhållanden som finns. Skillnader finns exempelvis vad gäller kraftförsörjning, signalsystem och profil (vagnarnas storlek). Olikheterna vad gäller kraftförsörjning och signalsystem går att hantera, vilket sker både mellan Sverige och Danmark respektive mellan Danmark och Tyskland, men ställer ändå sådana krav på loken (för loktåg) respektive motorvagnarna (vid motorvagnståg), vilket dels är fördyrande, dels begränsande eftersom alla fordon inte klarar detta. När det gäller profilen är den svenska profilen bredare än den europeiska standarden, vilket begränsar möjligheten att använda svenska lok och vagnar i exempelvis Tyskland. Att viss nattågstrafik i dag kan bedrivas mellan Sverige och Kontinenten beror bland annat på att man använder tyska vagnar.

Om tågtrafiken ska gå genom flera länder, exempelvis Danmark och Tyskland, ställs det ytterligare krav på personalhanteringen. I tågtrafiken kommunicerar ombordpersonal med trafikledningen på landets språk, vilket innebär att åtminstone lokföraren måste kunna förstå och prata språken som talas i de länder tåget passerar, samt kunna de olika ländernas säkerhetsregler eftersom de skiljer sig åt. För att man skall få köra tåg i andra länder krävs det en godkännandeprocess för fordonen och personal med landets säkerhetstjänst. I Danmark uppges fordonsgodkännande vara

en mycket långsam och omständlig process, vilket försvårar trafikeringen i Danmark. Detta gäller dock för alla, även Deutsche Bahn (DB) och Danske Statsbaner (DSB) som har kört i landet under lång tid.

En ytterligare komplikation är att man i Tyskland anser att all långväga trafik ska bedrivas kommersiellt, utan subventioner. Detta påverkar Trafikverkets upphandlingar av trafik till Tyskland och trafikavtal gäller bara fram till den tyska gränsen – sträckan i Tyskland måste bedrivas kommersiellt.

## Infrastruktur

Trafikverket i form av infrastrukturförvaltare ska ta ut avgifter för att täcka kostnader som uppstår när tåg använder järnvägssystemet på grund av bland annat ökat slitage på anläggningen. Dessa banavgifter syftar till att spegla marginalkostnaden vid utnyttjande av ett tågläge, det vill säga bekosta direkta kostnader för underhåll och reinvesteringar av järnvägen. Banavgiften består av en tåglägesavgift som betalas per tågkilometer och en spåravgift som betalas per vikt. Därutöver tillkommer också elkostnaden. Banavgifter, som i första hand ska kompensera för det direkta slitaget, kan även användas för att styra tågtrafiken. En justering av avgiftssystemet skulle kunna vara ett sätt att sänka driftkostnaderna och därmed öka lönsamheten för nattågstrafiken.

Plattformarna längs nattågets sträckning har varierande längd, där de flesta större stationer söder om Boden har en längd på minst 450 meter vilket motsvarar 17 vagnars tåglängd. Maximalt antal vagnar begränsas dock till 15 vagnar på sträckan Luleå – Stockholm, då utgångsstationerna Luleå och Stockholm som mest klarar denna längd (förutsatt att tåget körs med två lok). Om hela tåget ska fortsätta till Göteborg begränsas möjlig tåglängd normalt till 13 vagnar på grund av kapacitetsbegränsningarna på Göteborg C. En möjlig lösning för stationer med färre resenärer där plattformen inte räcker till är att endast stanna med en del av vagnarna vid plattformen. 13 vagnars tåglängd klarar samtliga stationer söder om Boden förutom Kramfors, Vindeln och Jörn. Norr om Boden begränsas tåglängden till maximalt 12 vagnar under förutsättning att vissa vagnar får stanna utanför plattformen på vissa stationer.

Huruvida om denna begränsning i antal vagnar på, särskilt till Göteborg, är ett problem som begränsar lönsamheten är oklar. I Trafikverket (2018) skrivs det att operatörer som då blivit intervjuade har uttryckt att detta är ett problem. Idag går det bara att köra med 13 vagnar från Göteborg och alla dagar utom 100 räcker 13 vagnar, men de 100 dagarna skulle göra

mycket för kapacitet och lönsamhet. Informant B menar dock att en ökning av antalet vagnar under dessa 100 dagar inte skulle förändra situationen så pass mycket att nattågstrafiken skulle bli tillräckligt lönsam för hela året. Informant H tror dock att det är viktigt för den kommersiella trafiken att kunna köra med fullånga vagnar.

Under 2025–2027 pågår det ett omfattande underhållsarbete mellan Alingsås och Göteborg där elkraftsledningar byts ut vilket resulterar i nedsatt kapacitet. I media har det pekats ut att detta skulle vara en av anledningarna till att den reguljära nattågstrafiken från Göteborg kommer att läggas ner. Informant B menar dock att det inte är en avgörande faktor för att trafiken läggs ner, men att banarbeten generellt kan skapa svårigheter för nattågen eftersom dessa kan drabbas av flera banarbeten på grund av den långa sträckan. Underhållsarbeten sker oftast nattetid när det drabbar så få tåg som möjligt, men nattågstrafiken blir förstås mer sårbar då. Dessa underhållsarbeten kan resultera i omläggningar, längre restider och uteblivna tåglägen enstaka dagar.

Under 2029 planeras den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland tas i bruk, bestående av en 18 kilometer lång tunnel mellan Rödbyhavn och Puttgarden. När trafiken genom tunneln öppnas kommer Skandinavien närmare Tyskland och Kontinenten, både räknat i kilometer och i tid. I vilken utsträckning detta kan påverka attraktiviteten för nattågstrafik är dock oklar. Värt att komma ihåg är också den långa process som krävs för att starta en ny nattåglinje, så eventuella nya linjer kommer antagligen inte introduceras i anslutning till tunnels öppnande.

## Långsiktighet

I flera intervjuer och flera dokument har frågan om långsiktigheten i nattågstrafiken lyfts som bristfällig.

I intervju med informant G lyfts Jämtlands perspektiv på nattågfrågan. De lyfter att samtliga transportslag (tågtrafiken, flygtrafiken och vägnätet) är eftersatta och bristfälliga inom regionen, och att en tillfredsställande infrastruktur är avgörande för regionens tillväxt och befintliga näringsliv. Att nattågens framtid är oklar ger inte goda förutsättningar för nyetableringar av företag eller inflyttning från andra platser i landet. Informanterna menar att det måste finnas en stabilitet i transportlösningen för att människor och företag ska kunna etablera sig i regionen. De lyfter att både studenter vid Mittuniversitetet och förvärvsarbetande som har familj, släkt och vänner i andra delar av Sverige är beroende av goda kommunikationer för att se regionen som en attraktiv plats att bosätta sig

på. Det gör också att företag har svårt att satsa i regionen när det inte finns säkra framtidsutsikter för hur tågen kommer gå.

I Nelldal & Lundberg (2025) har en resandeprognos gjorts för region Jämtland Härjedalen. Om nattågen reduceras till direkta nattåg enbart till Stockholm, likt situationen efter april 2025, beräknas resandet minska med 23 % av de totala resorna till Jämtland. Om däremot de direkta nattågen till Göteborg behålls och nattågen förlängs från Duved till Trondheim beräknas resandet öka med 5 % jämfört med 2024. På sikt kan ökningen bli större. Just nu pågår elektrifiering av järnvägen mellan Trondheim och Storlien, vilket förbättrar möjligheterna för att förlänga nattågslinjen till Trondheim. Arbetet beräknas vara färdigt i december 2025.

Informant G bedömer det som avgörande att den nationella politiken får en samsyn på nattågstrafiken och bestämmer att det är något som Sverige bör ha. De menar också att nattågstrafiken är en högst nationell fråga om grundläggande tillgänglighet i hela landet, snarare än en lokal fråga i Jämtland eller Västra Götaland. Den situation som är nu där finansiering av nya trafikavtal inte är säkrade på längre sikt och inställningen till nattåg varierar med sittande regering ger en nattågstrafik som är ombytlig och instabil.

Även operatörerna lyfter denna kortsiktighet som problematisk. I Trafikverket (2018) bedöms en längre avtalstid än fem år ge fördelar i form av minskad avtalskostnad och möjlighet för operatören att dels sprida ut initiala uppstartskostnader över en längre tid. Dessutom har operatörerna råd att göra fler investeringar i fordonen när avskrivningstiden blir längre. Exempel på sådana investeringar är nytt WiFi och ny interiör. Informant H menar att med de korta avtalstiderna idag finns det inget incitament att göra mer än att underhålla de befintliga fordonen. Med längre trafikavtal kan även Trafikverket ställa högre krav på investeringar på operatören, vilket kan utveckla en konkurrenskraftigare trafik. Det ger också större incitament att genomföra marknadssatsningar för att öka resandet. Ytterligare en fördel är att det upplevs ge en stabilare trafik med färre operatörsbyten. Alltför lång avtalstid kan dock ge motsatt effekt, eftersom osäkerheten om förutsättningarna för trafiken ökar ju längre tidshorisonten är. Vidtalade operatörer har alla framfört att de ser fördelar med längre avtalstid än fem år för denna typ av trafik, men inte mer än åtta till tio år.

Informant H menar att det är Trafikverket som måste kräva bättre förutsättningar i regeringsuppdraget för att kunna ha längre avtalstider. Budgeten styrs idag på så sätt att längre avtal inte kan garanteras finansiering, vilket resulterar i kortare avtal.

## Regional finansiering

Under tiden för denna utredning har frågan kommit upp om Västra Götalandsregionen, tillsammans med andra regioner, har möjlighet att upphandla nattågstrafik. Bedömningen är att detta inte är möjligt utifrån den lagstiftning som finns. Enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska det inom varje län det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet, vilken bland annat är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. En regional kollektivtrafikmyndighet får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Ett beslut enligt denna paragraf får endast avse regional kollektivtrafik. Enligt definitionen av regional kollektivtrafik avses sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. Utifrån detta är bedömningen att nattågstrafik inte ryms inom vad Västra Götalandsregionen kan fatta beslut om allmän trafikplikt för.

## Upplevelsen av byten

I diskussionen om direkta nattåg har frågan om tågbyten aktualiserats. Ett vanligt argument mot direkta nattåg är att resenärerna lika gärna kan byta till nattåg i Stockholm. Tidtabellsmässigt ser det ofta ut som att restiden inte påverkas nämnvärt.

Begreppet ”bytesmotstånd” är välkänt inom både akademien och planeringen av kollektivtrafik. I bland annat Widell et al. (2018) definieras det som ”den uppoffring det innebär för en resenär att inte åka direkt till målpunkten med ett och samma färdmedel”. Bytesmotståndet inkluderar således både den faktiska gångtid och väntetid som bytet innebär och övrigt motstånd resenären känner i form av till exempel besvär att behöva resa sig, packa ihop sina saker och hitta en ny plats på nästa fordon, eller osäkerhet inför att missa en förbindelse.

Det är väldokumenterat att resenärer föredrar resor utan byten. För att få en uppfattning om hur attraktiviteten för en tågresor förändras när ett byte inkluderas, i jämförelse med en direkt förbindelse, kan ett bytesstraff användas. Det är en tidsterm som tillkommer utöver det faktiska bytestiden, det vill säga extratid som representerar uppoffringen ett byte innebär. Det har tyvärr inte gjorts några studier för vilket bytesmotstånd nattågsresenärer har, men när det gäller dagtåg i fjärrtrafik menar Nelldal

& Lundberg (2025) att en tid på 30 minuter är den ungefärliga uppoffringen. Denna tid är alltså upplevd extratid utöver den faktiska bytestiden. Den kan variera beroende på mängd bagage, om man behöver byta plattform och om man reser med barn eller inte.

Det är dock svårt att fånga effekten av byten. För vissa resenärer är det helt avgörande att tåget går direkt från start- till målpunkt, och för vissa resenärer är uppoffringen minimal.

## Beredskapsfrågan

Nattåget lyfts som en viktig del i beredskapsfrågan. Även utanför skarpa beredskapstider är det viktigt att transportera människor till och från övningar och kunna evakuera personer. Det handlar ofta om längre sträckor, vilket innebär att dagtågen inte kommer räcka till. Informant H berättar att en viktig del i detta är kompetensen att köra nattåg, vilka drivs av lok. Den vanligaste typen av tåg idag är motorvagnståg, vilket innebär att kompetensen att köra och växla loktåg riskerar att försvinna. Idag när det inte finns någon nattågstrafik i Göteborg kommer denna kompetens att försvinna från regionen, och det blir kommer ta tid att bygga upp den igen. Ur ett beredskapsperspektiv är detta inte positivt, då det kommer bli svårt att starta upp en nattågstrafik från Västsverige igen.

## Övriga utmaningar

Informant E berättar om vikten av att ett operatörsbyten fungerar bra. En god överlämning med bra dokumentation och personalövergång är kritiskt för att den nya operatören ska få en bra start. Samma informant pekar också på att operatören som står för driften måste få tillgång till underhållsverkstäder, där exempelvis bäddning av ligg- och sovvagnar sker.

En av operatörerna har vid intervju i Trafikverket (2018) lyft problemet med att biljetter inte kan släppas i god tid. Trafikverket ansvarar för att skapa den årliga tågplanen, som innehåller tidtabeller för både person- och godståg samt planerade banarbeten. Denna tågplan fastställs årligen, vanligtvis i september, och gäller från mitten av december och ett år framåt. För att tågoperatörer ska kunna planera sin trafik och sälja biljetter i god tid är det enligt regelverket krav på att Trafikverket senast 18 veckor (cirka fyra och en halv månad) innan en avgång meddelar om och hur ett tåg påverkas av planerade banarbeten. Det har dock förekommit att Trafikverket inte kunnat hålla denna tidsgräns, vilket har skapat problem för tågbolagen att sälja biljetter i tid. Den intervjuade menar att resenärer som gör långa fritidsresor, vilket är den restyp som nattågstrafiken till stor del består,

gärna köper biljetter långt i förväg. Att inte kunna tillgodose detta önskemål från resenärerna menar informanten kan leda till att de väljer bort att resa med nattåget.

Det finns även yttre faktorer som påverkar nattågstrafiken. Utvecklingen av lågprisflyg i Sverige har haft en betydande inverkan på nattågens konkurrenskraft, särskilt på sträckorna mellan Stockholm och Övre Norrland. Under perioden 2001–2014 minskade antalet resenärer med nattåg, samtidigt som passagerarantalet på inrikesflygplatser i Norrland ökade markant – särskilt i Umeå, Luleå och Kiruna. Trafikverket konstaterar att ökningen i flygresor i hög grad beror på tillgången till lågpriselbiljetter, vilket gjort flyget till ett snabbare och ofta billigare alternativ till nattågen. Idag är en av nattåget främsta konkurrensfördelar den minimala klimatpåverkan i relation till flyget. Teknikutvecklingen med elflyg kan komma att försvaga den konkurrensfördelen, då flygtrafiken kan komma att minska sitt klimatavtryck. Däremot är mängden energi det kommer gå åt att driva ett elflygplan betydligt större än för ett nattåg, så om fokuset är på energieffektivitet per passagerare snarare än enbart bränsletyp kommer tåget i hög grad behålla sina miljömässiga konkurrensfördelar.

Det ska dock nämnas att flygets konkurrens med nattåg från just Göteborg och Västsverige bedöms som måttlig. Som det nämnts finns det i dagsläget enbart direktflyg till Stockholm och Luleå från Göteborgs Landvetter, vilket innebär att det finns begränsade möjligheterna att resa även med flyg till Jämtland och andra delar av Övre Norrland än Luleå. Från Stockholm där det från Arlanda finns flera inrikesdestinationer norröver, så som Östersund, Sundsvall, Örnsköldsvik, Umeå, Luleå och Kiruna, är nattåget betydligt mer konkurrensutsatt.

## Ekonomi

För att förstå storleksordningen av kostnaden för att bedriva nattågstrafik mellan Göteborg och Jämtland har vi gjort en ansats där vi på en indikativ nivå beräknat dessa kostnader, och sedan jämfört detta med en annan nyligen publicerad rapport ("Nattåg till Jämtland - Möjligheter för direkta nattåg till Jämtland från Väst- och Sydsverige" (Nelldal och Lundberg 2025)). Eftersom kostnader, resenärsstatistik och kalkyler till stor del är affärshemligheter för operatörerna är detaljerade ekonomiska uppgifter inte möjliga att få tag på. Kostnadsuppgifterna ska därmed inte uppfattas på annat sätt att de ger en indikativ nivå.

Att beräkna verkliga kostnader bygger på att alla ingående kostnader är kända, exempelvis verkligt behov av förare och andra personalgrupper, lokalkyror, hyra av fordon, ersättningstrafik, marknadsföring, kostnader som är direkt beroende av avtalets utformning, spåravgifter, tåglägesavgifter, elförbrukning, underhåll etcetera. Vissa kostnader går att beräkna utifrån tillgängliga underlag (till exempel spåravgifter och tåglägesavgifter, om man bortser från att även dessa kostnader är osäkra vad gäller framtiden) medan andra är betydligt osäkrare och dessutom kan påverkas av resonemang kring vinstmarginaler och riskbedömningar, liksom av exakt utformning av trafikavtal med Trafikverket.

I vår beräkning har vi tagit fram kostnader till en nivå som vi bedömer är rimlig, och sedan jämfört med rapporten "Nattåg till Jämtland - Möjligheter för direkta nattåg till Jämtland från Väst- och Sydsverige". Jämförelsen ger att beräkningarna är rimliga för att användas på detta sätt. Kostnaden har därefter brutits ner som ett genomsnitt per kilometer, och applicerats på avståndet på järnväg mellan Göteborg och Duved. För beräkningen har antagits att trafiken bedrivs med ett tåg per riktning 365 dagar per år, och att tåget körs hela sträckan utan att på någon delsträcka vara ihopkopplat med tåg till/från Stockholm. Vidare har antagits att Trafikverkets lok och vagnar används – vi har inte beräknat kostnaderna för om järnvägsföretaget själv skulle köpa in lok och vagnar.

Räknat på det sättet ger det en indikativ kostnad på drygt 300 miljoner kronor per år, i prisnivå mars 2025.

Intäkterna från trafiken är också komplicerade att beräkna/anta, och här har vi utgått från tillgängliga uppgifter avseende resande och kostnad för Trafikverkets upphandlade trafik. Dessa uppgifter ger att, för att intäkterna ska uppväga kostnaderna (exklusive vinstmarginal eller riskbedömningar) skulle antingen resandet behöva öka med drygt 30 procent, alternativt att biljettpriserna skulle behöva höjas med drygt 30 procent (givet att allt annat är lika). Liksom när det gäller kostnaderna ska även detta ses som indikativt – det ger en storleksordning. Beräkningarna utgår från att kombinera antal resenärer (enligt data från Trafikverket), biljettpriser (utifrån dagens biljettpriser med jämkning av det faktum att biljettpriserna är olika beroende på när biljetten bokas, samt förstås olika beroende på exakt sträcka), samt underskott (baserat på Trafikverkets bidrag till trafiken). Även detta bygger på att trafiken bedrivs 365 dagar per år.

Räknat på samma sätt för kostnader för nattåg Göteborg–Hamburg ger detta en indikativ kostnad på drygt 200 miljoner kronor per år, i prisnivå mars 2025. Detta kan jämföras med uppgifter i en rapport från Jernbanedirektoratet till Samferdselsdepartementet (Jernbanedirektoratet

2025) om att järnvägsföretagets intäkter kan täcka i storleksordningen 50–70 procent av kostnaderna för nattågstrafik Oslo–Köpenhamn/Hamburg.

## Rekommendationer

Syftet med detta uppdrag var att dels bidra till kunskapshöjning, dels ge handlingsalternativ för hur Västra Götalandsregionen kan arbeta för att sätta Västsverige på nattågskartan. I detta kapitel sammanfattas de delar som tagits upp i rapporten och mynnar ut i ett par rekommendationer. Dessa grundas i det kunskapsunderlag som ovanstående delar av rapporten utgör, och rekommendationerna är av både kort- och långsiktig karaktär.

### Positiv marknadsföring

En kortsiktig handling som bör ske är att hantera den negativa mediala uppståndelse som har blivit efter nedläggningen av reguljärtågen mellan Göteborg och Jämtland respektive Umeå under 2024 och 2025. Det är viktigt att de alternativ som faktiskt fortfarande finns marknadsförs på ett positivt sätt, exempelvis att det fortfarande går att resa med nattåg till flera destinationer, även om det nu kräver ett byte. Snälltåget har även annonserat att de ska köra tåg från Malmö, via Göteborg, till Jämtland under sommaren 2025 och vintern 2025/2026. Vid en eventuell uppstart av nya nattågslinjer från Göteborg är det viktigt att det finns ett kundunderlag och om resenärer redan har för vana att resa med nattåg kommer tröskeln vara lägre och de första prövoåren mer lönsamma för operatören. För att få ett utökat utbud är det med andra ord viktigt att potentiella resenärer redan finns, så det är fördelaktigt att den tågtrafik som finns används så att ”nattågsvanan” hålls vid liv. Här har Västra Götalandsregionen möjlighet att bidra med god marknadsföring för de alternativ som fortfarande finns.

På motsvarande sätt kan man marknadsföra hur enkelt det är att resa från Köpenhamn eller från Oslo till Göteborg, med de dagtåg som finns.

### Möjligt trafikupplägg

Nattåget från Göteborg till Jämtland och Övre Norrland har under åren trafikerat olika sträckor och har vissa perioder gått över Stockholm, vissa inte. Informant A menar att om det skulle upprättas ett trafikavtal för nattåg norrut från Göteborg skulle det trafikera via inlandet och inte via Stockholm.

Informant H berättar om ett möjligt trafikupplägg för att maximera upptagningsområdet. Om två tågset startar i Göteborg respektive Stockholm kan de kopplas ihop i exempelvis Gävle eller Sundsvall. I hälften av vagnarna i respektive tågset sitter passagerare som ska mot Jämtland (och eventuellt Trondheim) och i andra hälften sitter passagerare mot Övre Norrland. Tågen växlas sedan ihop till ett tåg mot Jämtland och ett tåg mot Övre Norrland, så båda tågen får passagerare från Stockholm och Göteborg. På samma sätt växlas de i riktningen söder ut. På detta sätt kan fyra olika relationer (Göteborg-Jämtland, Göteborg-Övre Norrland, Stockholm-Jämtland och Stockholm-Övre Norrland) trafikeras med enbart två tågset och två lok. Den här typen av sammankoppling av tåg har funnits på flera nattågssträckor i Sverige och är också ett trafikupplägg som ÖBB i stor uträkning använder.

En fördel med detta är att tågen kan avgå från Göteborg och Stockholm med lämpliga avgångstider för ett nattåg. Tågen blir något mer störningskänsliga när de två tågen ska invänta varandra vid växlingen. Däremot kan man lägga in stora marginaler när det gäller nattågstrafik, då tågen ofta kör i reducerad hastighet för att komma fram i lagom tid på morgonen. Det är med andra ord möjligt att lägga in en stor tidsbuffert vid växlingen för att minska risken för förseningar. Informant H menar också att växlingsmomentet inte är störande för sovande passagerare.

## Regionalt samarbete

I intervjuerna med representanter från besöksnäringen och näringslivet i Västra Götalandsregionen och Region Jämtland Härjedalen har det flera gånger nämnts att nattågstrafiken i Sverige är en nationell fråga, inte bara en lokal angelägenhet. Här föreslår vi att det sker en kraftsamling mellan de regioner som upplever att de berörs av tillgången på nattågstrafik. Målet bör vara att påverka den nationella politiken och skapa en övertygelse om att nattågstrafiken är en viktig hörnsten i den grundläggande tillgängligheten i Sverige. Det har lyfts att inrikesflyget också har brister i Jämtland och Övre Norrland. Bortsett från en längre restid än med flyg finns det dock en stor fördel med nattågstrafiken: den täcker in många stationer på vägen. Detta skapar många fler direktrelationer mellan orter än vad flygtrafiken, som enbart har en start- och slutpunkt, gör. Tåget kan därför med få linjer täcka in ett stort upptagningsområde och förbättra tillgängligheten för många orter. Man kan även argumentera för att ett nattåg till Göteborg skulle uppfylla många av Trafikverkets tillgänglighetskriterier för flera orter.

Det finns goda skäl att trycka på de tillgänglighetsfördelar nattågen i Sverige ger, och framför allt hur näringsliv, besöksnäringen och tillväxten i regionerna påverkas av tillgången eller avsaknaden av nattåg. Här har vi hittat en kärnfråga i utredningen och vi tror att den kan bli ett nyckelargument för att från nationellt håll satsa mer resurser på nattågstrafiken. För att förstå omfattningen av nattågens roll för regioners tillväxt och attraktivitet bör en utredning göras gemensamt mellan berörda regioner. Det kan ge argument kring vilka effekter tillgången till nattågstrafik har på olika regioner, och även ge en monetär uppskattning av effekterna.

## **Underlätta för kommersiell nattågstrafik**

En annan infallsvinkel är att påverka den nationella politiken att underlätta för kommersiell nattågstrafik. Lönsamhet är avgörande för att kunna bedriva nattågstrafik utan statligt stöd. Som det nämnts i rapporten finns det många utmaningar med att bedriva nattågstrafik i Sverige. En reduktion, indragning eller ändrade beräkningsgrunder av banavgifter för nattåg kan vara en sådan åtgärd. Tyskland har gjort en sådan åtgärd för nattåg med motiveringen att nattågen trafikerar när det inte är så mycket trängsel på spåren. Att samverka vid störningar och se till att den kommersiella trafiken inkluderas på olika säljplattformar är två andra metoder som informant H nämner.

Ett annat sätt är att balansera marknaden. Informant H menar att konkurrensen från flyget är osund, genom exempelvis oskattat bränsle och lättare att få stöd för flygplatser än inom järnvägstrafiken.

Eventuellt kan ekonomiskt stöd från regioner/kommuner till operatören, exempelvis i form av ett biljettsamarbete. Regionen eller kommun kan även verka för att perrongerna på Göteborgs centralstation byggs ut till minst EU-standard på 400 m, vilket kommer underlätta för den trafiken att köra med fullånga tåg och öka lönsamheten.

## **Utländska aktörer**

Svensk nattågstrafik går idag till andra länder, och det är inte otänkbart att andra länders nattågstrafik kan gå till Sverige. Norska Jernbanedirektoratet har öppnat upp för ett köra nattåg mellan Oslo och Köpenhamn, vilket i så fall behöver köras via Göteborg. Jernbanedirektoratet uppskattar att om 5–10 % av den totala trafiken mellan Oslo och Köpenhamn skulle övergå till nattåg, skulle detta vara tillräckligt för att fylla ett nattåg fem till sex dagar i veckan i vardera riktningen. Tiden för detta stopp i Göteborg skulle dock

förmodligen ske på oattraktiva tider under natten om tidtabellerna skapas för optimala tider i Oslo respektive i Köpenhamn, men Göteborg pekas tillsammans med Stockholm ut som det mest attraktiva resmålet för tågresenärer från Norge. Här rekommenderar vi ett starkt samarbete med norska staten och Jernbanedirektoratet. Att visa engagemang för frågan och driva på Västsveriges intressen när det gäller nattåg från Norge till Kontinenten kan eventuellt resultera i ett attraktivt trafikeringsupplägg även för Göteborg. På samma sätt föreslår vi en dialog med ÖBB som kan ha intresse för att starta upp trafik i Skandinavien när Fehmarn Bält-förbindelsen är på plats. På så sätt kan en nattågsförbindelse till Kontinenten bli aktuell utan svenska operatörers initiativ eller stöd från svenska staten. Som Europas ledande nattågsoperatör har även ÖBB bra processer för att hantera långväga nattågstrafik med alla personal-, fordon-, och infrastruktursutmaningar som det innebär. De har även en stor fordonspark med nattåg och god erfarenhet kring ansökningsprocessen av fordon- och personalgodkännande samt ansökan av tåglägen i andra länder.

Det nya konceptet ”coolcation”, vilket innebär att personer i varmare länder reser till kallare delar av världen när det är som varmast i deras hemland, kan på grund av klimatförändringarna öka turismen till Norden och Sverige. Här kan alltså en ökad marknad från Sydeuropa skapa en större efterfrågan på nattåg till Sverige, och en rekommendation är att omvärldsbevaka potentiella operatörer och verka för nattågslinjer från Kontinenten till Göteborg.

## Långsiktighet

Det finns många utmaningar med den svenska nattågstrafiken och de intervjuade regionerna och operatörerna upplever att det saknas långsiktig planering från nationellt politiskt håll. Här kan den regionala politiken driva på och peka på hur avsaknaden av en långsiktig plan skadar den regionala tillväxten och näringslivet; finns det ingen stabilitet i ett redan skört transportsystem tar företag och personer stora risker med att etablera sig och bosätta sig där. Nya resvanor tar lång tid att forma, så att lägga om, ta bort och återinsätta nattågslinjer med jämna mellanrum skapar dåliga förutsättningar för ett gott kundunderlag och lönsam trafik. Västra Götalandsregionen bör därför, tillsammans med andra regioner, verka för långsiktig satsning och planering av Sveriges nattågstrafik, inte minst till Västsverige.

## Referenser

- Fröidh, O., Andersson, J. & Thulin, M. (2024). *Utbud och priser i persontrafik på järnväg 2023*. [FULLTEXT01.pdf](#)
- Trafikverket. (2018). *Nattågstrafik efter 2018. Underlag för beslut om framtida trafikavtal för nattågstrafiken Stockholm-övre Norrland/Narvik* (2019:120).
- Trafikverket. (2020). *Nattågstrafik till Europa*. (2020:107).
- Trafikverket. (2025). *Gällande trafikavtal*. [Gällande trafikavtal - Bransch](#)
- Snälltåget (u.å). *Det här är Snälltåget*. [Om oss | Snälltåget](#) (Hämtad: 2025-03-12)
- Informant A, utredningsledare på Trafikverket. 2025. Intervju 5 mars
- Informant B, strategisk planering på SJ. 2025. Intervju 11 mars
- Informant C, flera personer på VY tåg. 2025. Intervju 24 mars
- Informant D, flera personer på ÖBB. 2025. Intervju 25 mars
- Informant E, tidigare chef för nattågstrafik. 2025. Intervju 14 april
- Informant F, flera representanter från besöksnäring och näringsliv i Västra Götaland. 2025. Intervju 25 april.
- Informant G, flera representanter från kommun, region, besöksnäring och näringsliv i Jämtland Härjedalen. 2025. Intervju 26 maj.
- Informant H, ansvarig för strategi och verksamhetsutveckling på SJ. 2025. Intervju 12 juni
- Nelldal B-L & Lundberg, A. (2025). *Nattåg till Jämtland - Möjligheter för direkta nattåg till Jämtland från Väst- och Sydsverige*. [Nattag-till-Jamtland-slutrapport-Nelldal-Lundberg-2025-03-31.pdf](#)
- Jernbanedirektoratet. (2021a). *Persontog til utlandet*. (210036). [Persontog til utlandet, hovedrapport](#)
- Jernbanedirektoratet. (2021b). *Vurdering av nattog Oslo-København*. <https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/vurdering-av-nattog-oslo-kobenhavn/>

Jernbanedirektoratet. (2025). *Forberedelse av direkte nattog Oslo–København/Hamburg.*

Widell, J., Isberg, I., Guo, L. & Bergström, S. (2018). *Bytesmotstånd och ruttval i kollektivtrafiken: En översyn av modeller för kollektivtrafikanalyser.* Trafikverket. [Bytesmotstånd och ruttval i kollektivtrafiken : En översyn av modeller för kollektivtrafikanalyser](#)