

Nattåg i Sverige

nu och i framtiden

Med analys av Trafikverkets nya nattåg

Evert Andersson

Magnus Olofsson

2026-05-29



Sammanfattning

1. Sverige är idealiskt för nattåg

200 mil från söder till norr

Res medan du sover

Alternativ till flyg och bil

2. Nya nattåg måste ge hög kapacitet

Fler bäddar, flexibla kupéer

Mera avskildhet, plats för bagage och hygien

Rimliga biljettpriser för vanliga plånböcker

3. Nattåg är samhällsinfrastruktur

Regional utveckling och turism

Civil och militär beredskap. Minskad sårbarhet



Trafikverkets nattåg från Talgo ger för få bäddar och lägre kapacitet än vad Sverige behöver.

Kostnaden per bädd ökar.

Ett samlat grepp över en långsiktig satsning är nödvändig.

Nattåg =

tåg där man kan sova liggande i någon form av **bädd**.

Oftast finns även **sittvagnar** i nattågen.

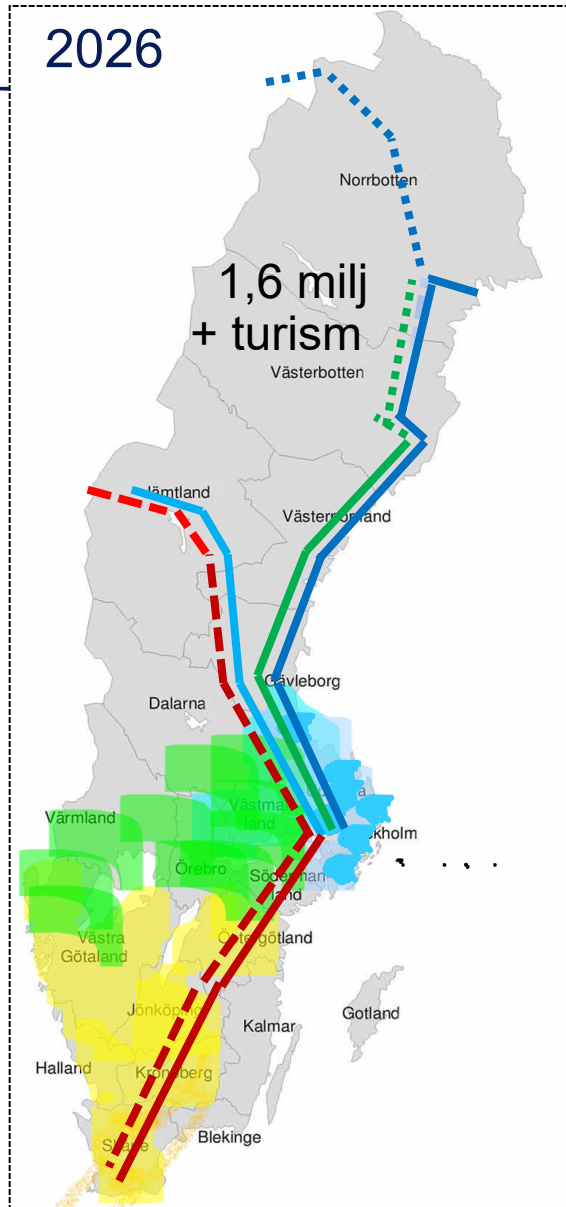
Tåg med enbart sittvagnar som körs på natten kallar vi **inte** nattåg.



Varför nattåg?

- Nattåg kan, gjort på rätt sätt, vara ett attraktivt alternativ till bil, buss och flyg för långa avstånd (60–200 mil).
 - Tåget stannar på många mellanliggande orter.
 - Man kommer fram till ett avlägset mål under tiden man sover.
 - Man behöver inte stiga upp i ottan för att ta första flyget, eller ligga över natten på hotell.
 - Man behöver inte göra långa, tidsödande, tröttande bilresor, ofta med övernattnig.
- Komfortabelt, med rätt förutsättningar.
 - Hållbart resande: Säkert, energieffektivt, klimateffektivt.
 - För resande i tjänsten, till och från arbete och studier, enskilda privatpersoner, par, barnfamiljer, ungdomar, föreningar, militärer, vinterturister, sommarturister.
 - Hög kapacitet.
 - För den civila och militära beredskapen och mobiliteten.

Sveriges långa avstånd Nattåg 2026



200 mil landvägen från norr till söder.
Kan nås med tåg på järnväg.




I Europa bara Ryssland som har längre järnvägsavstånd.

De långa avstånden gör Sverige idealiskt för nattåg, där man kan sova sig fram.

Bil/buss tar lång tid, obekvämt, olycksrisk, ofta övernattning på vägen.

Flyget ofta dyrt, särskilt för familjer.

Når inte mellanliggande orter på samma sätt som tåg.

-  Nattåg, minst 6 dgr/vecka
-  Nattåg i säsong, c:a 60 dgr/år
-  Anslutande dagtåg

Dagens nattåg är inte problemet – deras ålder är problemet

Dagens nattåg är 30–60 år gamla, slitna, opålitliga och otillräckliga.

- Frekventa fel som kräver verkstadsbesök
- Risk att vagnar fattas i tågen eller är av fel typ
- Många reservdelar går inte att köpa.
Vissa vagnar blir reservdelsförråd. I extremfall har 3D-skrivare använts för tillverkning
- Underhållet är kostnadsdrivande – har ökat flerfaldigt de senaste åren

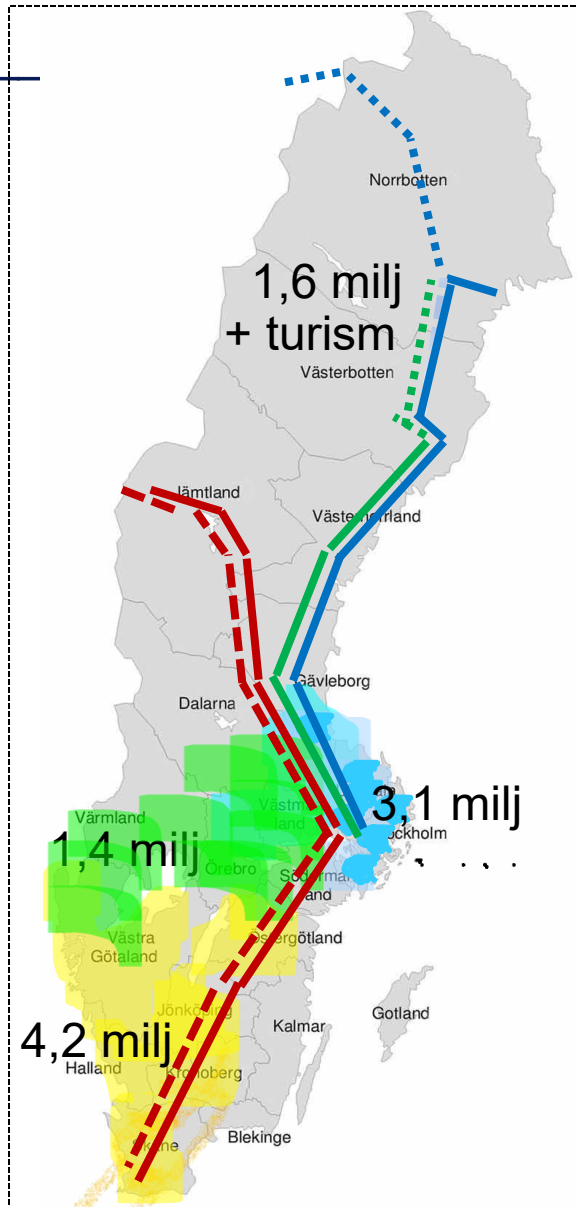
Som resultat: Trafiken kräver betydande subventioner. Måste lösas i närtid.

Avstängningar av infrastrukturen

- Otillräckliga resurser för snöröjning m m
- Risk för ”solkurvor” i varmt väder
- Sträng kyla
- Urspårningar av godståg m fl incidenter
Långa återställningstider
- Växelfel, signalfel, elfel...
- Obehöriga i spår
- Planerade banarbeten



Sveriges befolkning och långa utsträckning



Från april 2026 inga nattåg alls norr om Boden (Gällivare, Kiruna, Abisko, Narvik m fl).

Byte till dagtåg kl. 06 på morgonen.

Nattåg till/från Norrland går idag nästan bara till/från Stockholm (med upptagning från Uppsala, Östra Sörmland, Södra Gävleborg) med **3,1 milj invånare**.

Inga regelbundna nattåg till/från södra/västra Sverige eller mellersta Svealand.

4,2 + 1,4 = 5,6 milj invånare.

Det finns en stor befolkningsmässig potential för nattåg till/från södra och västra Sverige, förutom Stockholm.

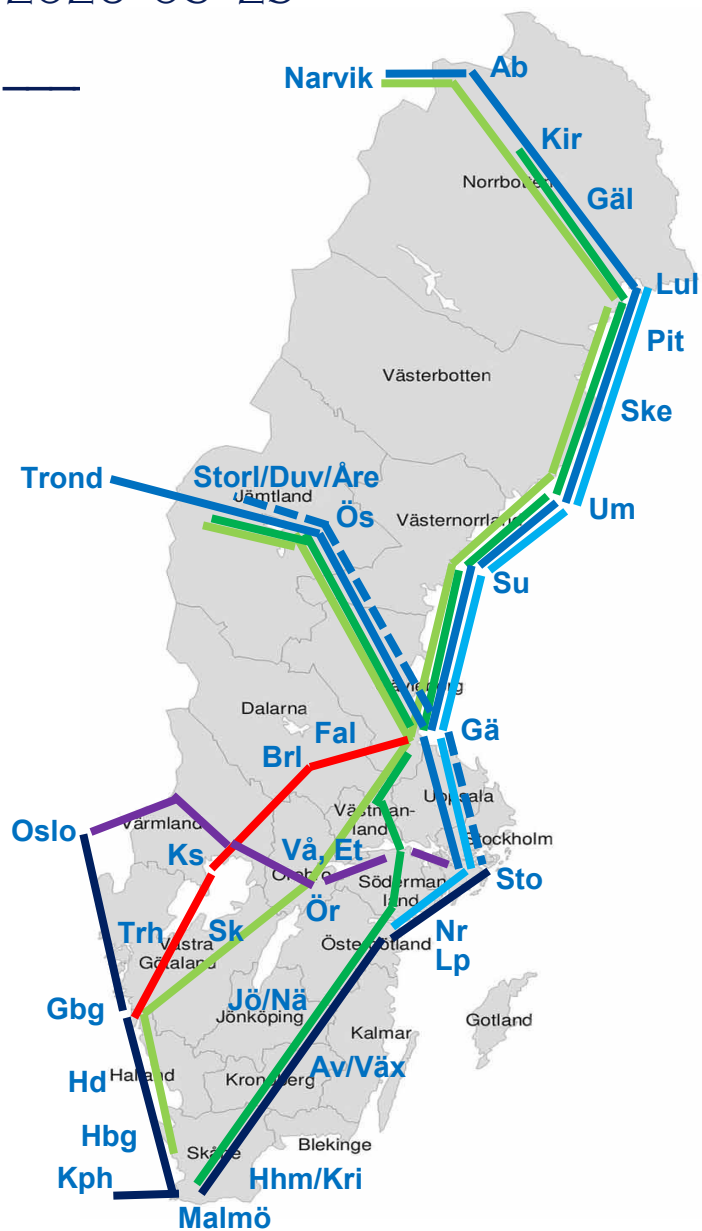
Attraktiva och prisvärda nattåg

Några nyckelfrågor och trender

Viktiga nyckelfrågor för anskaffning av nya nattåg:

- **Prisvärda nattresor – Effektiva flexibla vagnar**
 - **Största möjliga antal platser** per vagn => sänker kostnaden per plats.
 - **Flexibilitet** för att möta olika behov vid olika säsonger, olika sträckor och olika kundgrupper (= omställbar för olika antal bäddar).
- Ökad efterfrågan på **avskildhet**, d v s att få ”egen kupé” personligt eller för gruppen. Ökad efterfrågan på **wc + dusch** i kupén, till överkomligt pris.
- **Komfort**
 - Plats för bagage, särskilt för familjer och grupper.
 - Värme (utetemp -40 °C => +30 °C) och luftkonditionering (AC).
 - Lugn gång, tyst i kupén. Avgörande för god nattsömn.
- **Tillförlitlighet**
 - Att vagnens faciliteter fungerar (städning, bäddning, värme, AC, vatten, mm)
 - Att det finns **reservkraft** om elförsörjningen försvinner, för värme + AC samt att ta sig vidare en kort sträcka.
 - Att infrastrukturen fungerar (tåg i rätt tid mm).

Möjliga linjer och restider



Ungefärliga restider – exempel

(med Botniabanan, Norrbotniabanan, utbyggd Ostkustbana)

Resväg	Restid i timmar
Stockholm – Luleå	8–9
Stockholm – Abisko	13–14
Stockholm – Storlien	9
Malmö – Skellefteå	13
Malmö – Åre	12
Stockholm – Malmö	6 (8)
Stockholm – Oslo	6 (8)
(Oslo – Malmö/Köpenhamn)	7–8
Göteborg – Åre	10
Linköping – Umeå	9
Västerås – Skellefteå	9
Borlänge – Luleå	9

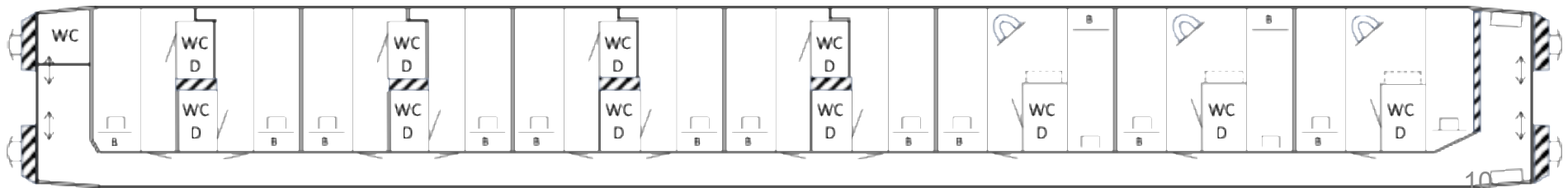
Alla ska få plats, alla ska ha råd

- Resenärsgupper har olika storlek, preferenser, betalningsmöjligheter.
- Kupéer för 1, 2, 3, 4, 6 personer. Antal bäddar ska kunna anpassas efter aktuellt behov (exempelvis kupéer som kan bäddas för 1, 2 eller 3 resande).
- Ökad andel små kupéer med möjlighet till "egen kupé" för person eller grupp.
- Ökad andel kupéer med egen toalett och dusch.
- Dessutom prisbilliga möjligheter:
 - "Liggvagnar" (enklare bäddning) med upp till sex bäddar per kupé
 - Sovsittplatser med hög standard + prisbillig lägre standard ("bättre än buss")
- Effektiva vagnar med många platser per vagn, utan avkall på komforten.

Exempel: Vagn med wc+dusch i alla kupéer.

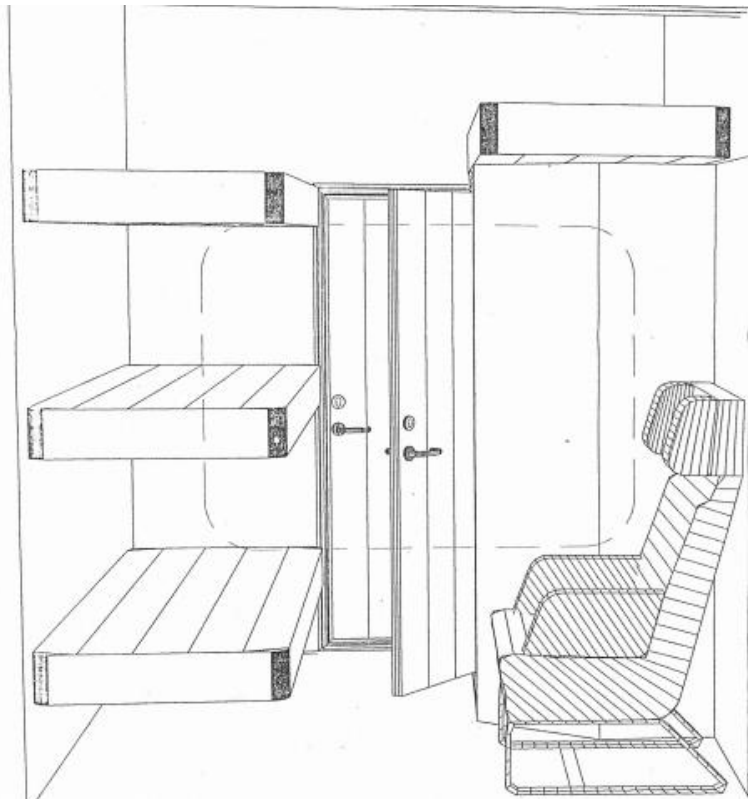
8 st 3-bäddskupéer + 3 st 6-bädd (alternativt 4 st 4-bädd, ev PRM-kupé)

Totalt upp till **38–42 bäddar** – mot **22 bäddar i dagens vagnar**

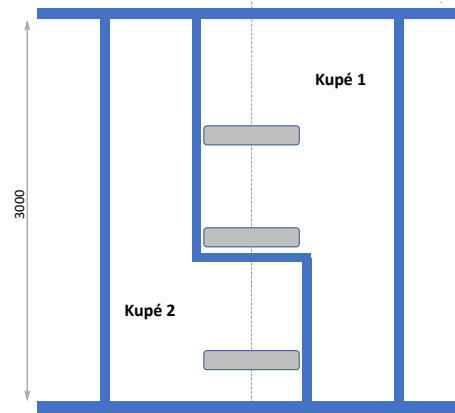


Nya tankar och möjligheter

4-bäddskupé med WC+dusch.
En bädd ovanpå WC

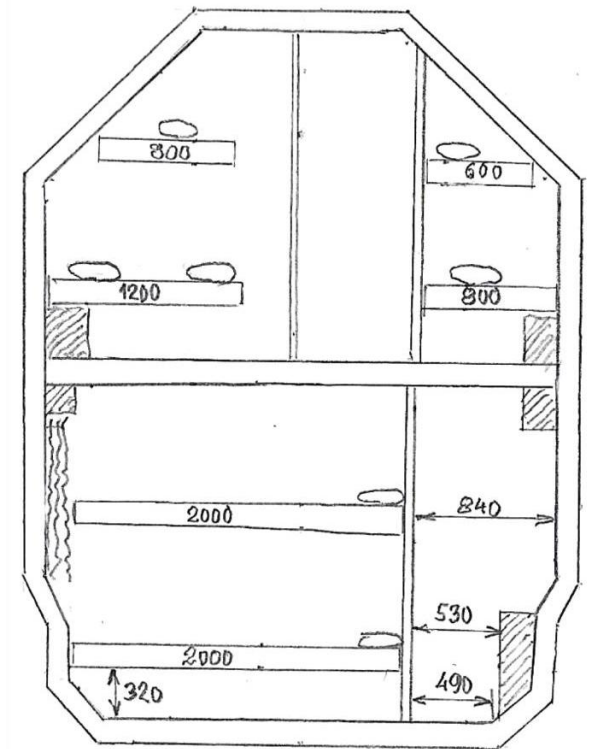


Effektiva en- och
tvåbäddskupéer



Alternativt
singel-kupéer
enligt
Trafikverket/Talgo

Dubbeldäckare med många
mindre avskilda kupéer



Komfort och service

Alla ska trivas, alla ska ha råd

- Olika resenärsgrupper har olika storlek, preferenser, betalningsförmåga
- "Sovsittplatser" med fällbara stolar, stort benutrymme, viss avskärmning
- Budgetalternativ med mindre benutrymme men breda stolar, viss avskärmning, kallat "Bättre än buss"
- Restauration med god standard för längre sträckor kvälls- eller förmiddagstid

Plats för

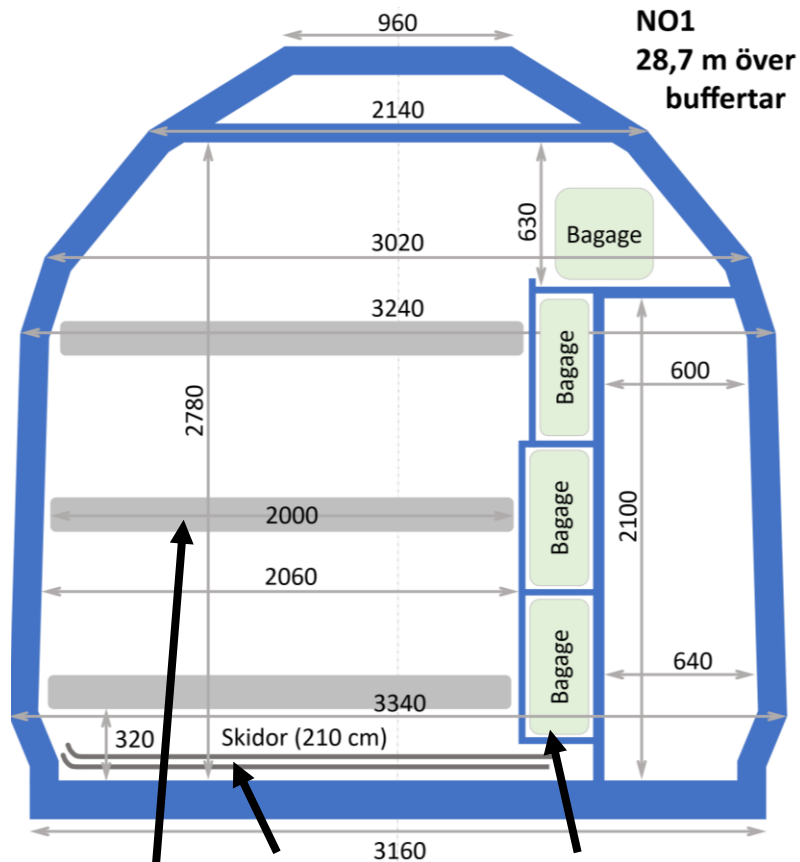
- Funktionshindrade
- Cyklar



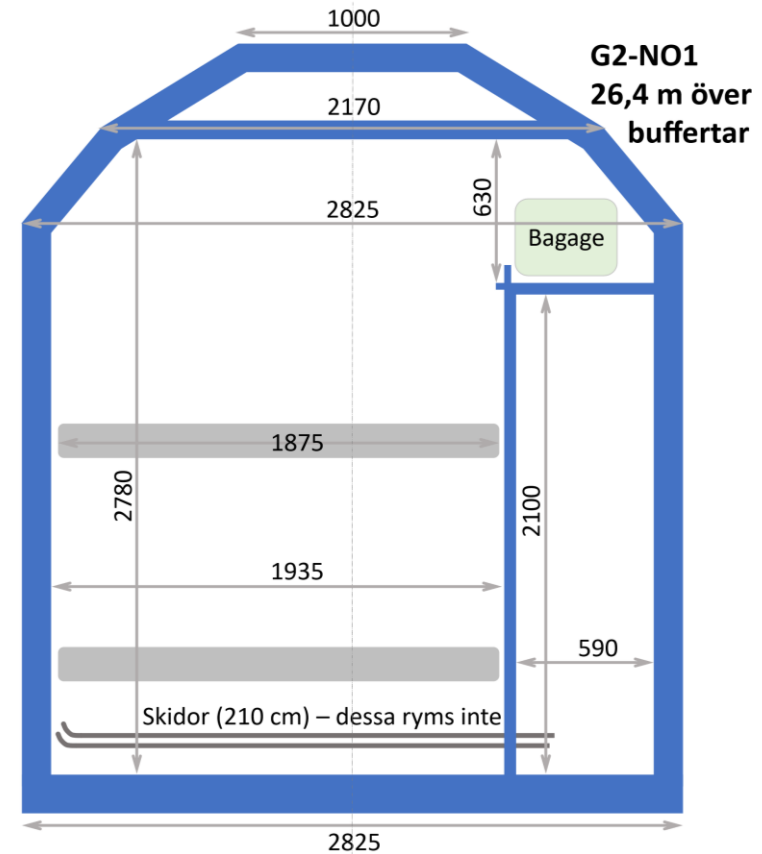
Bagage och bäddar

Vagnens tvärsnitt är en nyckelfråga

Tvärsnitt för generell användning
i Sverige och Norge



Tvärsnitt i Kontinentaleuropa
anpassat till Sverige och Norge



Förr kunde bagage polletteras.
Ej möjligt idag av kostnadsskäl.

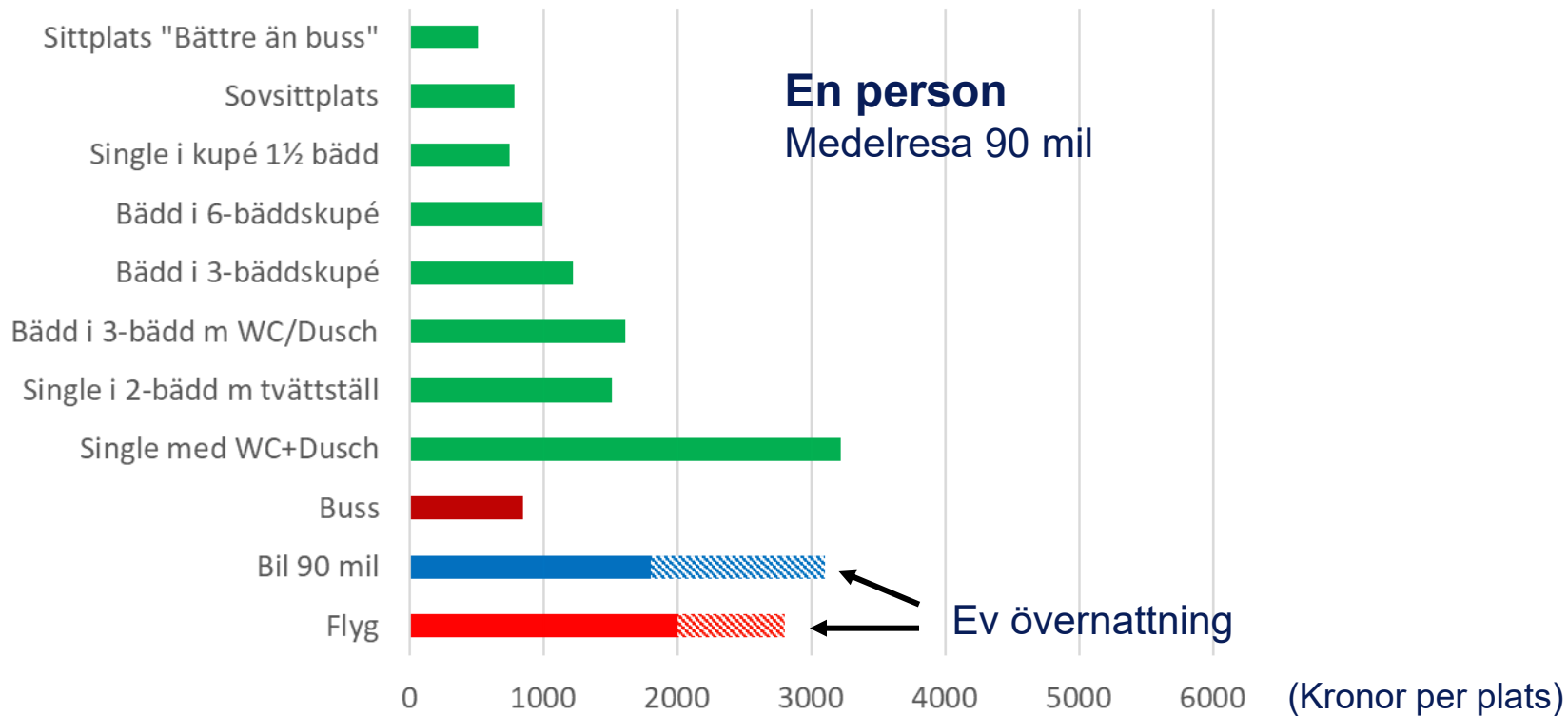
Svenskt och norskt utrymme ger fördelar

- Tåg som går till Europeiska kontinenten (söder om Danmark) är (av historiska skäl) smala.
- Tågen i Sverige/Norge kan göras c:a en halv meter bredare: 30–35 m³ ökad volym i varje normalvagn
 - Ökat utrymme för bagage
 - Utrymme för flera avskilda kupéer (1–2 bäddar)
 - Utrymme för flera kupéer med egen WC/dusch
- Ökad vagnsbredd medger omDispositionering av utrymmen => ökat avtal platser
- Mer utrymme och flera efterfrågade platser sänker kostnaden per attraktiv plats

Beräknade priser för full kostnadstäckning

fördelat efter den volym som kupén/bädden/stolen tar (80 % av kupéerna betalda)
(60 % av stolarna ” ”)

Genomsnittllig kostnad (kr) enkel resa – 1 person



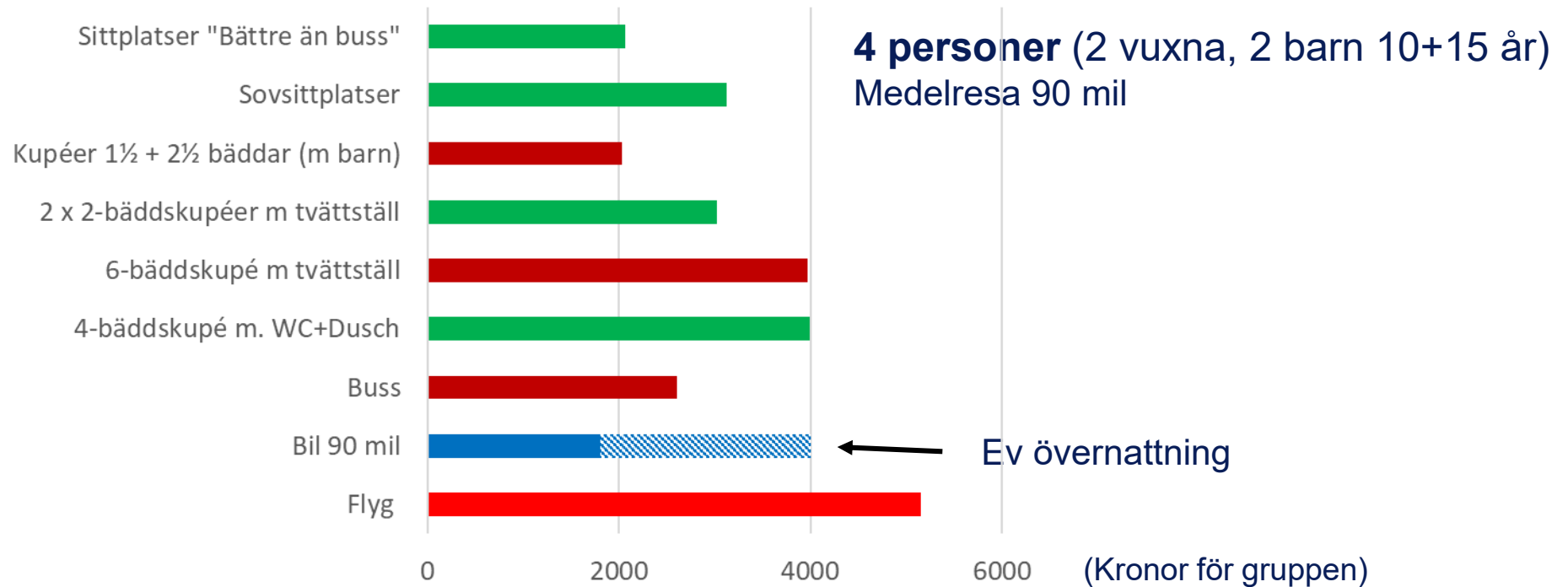
Kostnad för bil: körsträckeberoende marginalkostnad (20 kr/mil).

Flygpriser: medeltal av 7 linjer med vardera 8 olika priser, febr-mars 2025.

Beräknade priser för kostnadstäckning

fördelat efter den volym som kupén eller bädden tar (80 % av kupéerna betalda)
(60 % av stolarna ")

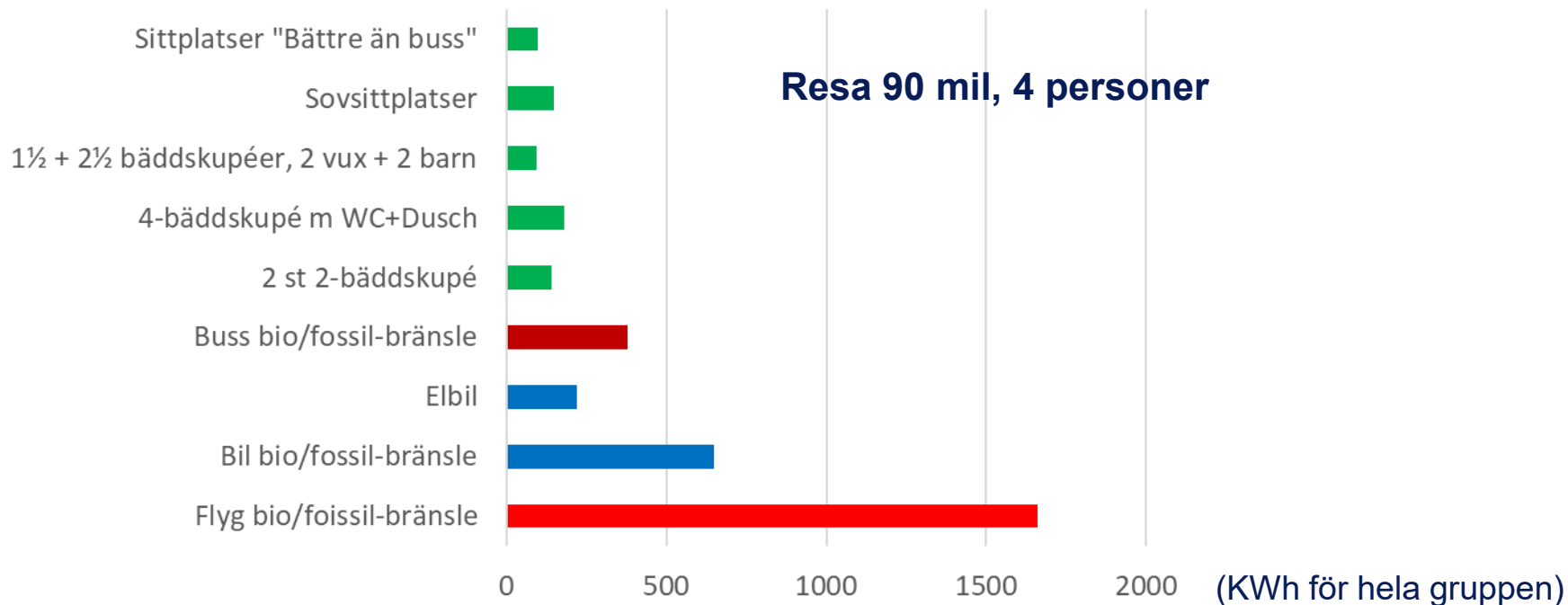
Genomsnittlig kostnad (kr) enkel resa – 4 personer



Kostnad för bil: körsträckeberoende marginalkostnad (20 kr/mil).

Flygpriser: medeltal 7 linjer med vardera 8 olika priser, febr-mars 2025.

Genomsnittlig energi (kWh) enkel resa – 4 personer



Med fossilfri el blir de klimatskadliga utsläppen nära noll för tåg, elbuss och elbil.

Enligt EU:s mål kommer flyget inte att vara fossilfritt 2050.

Dessutom tillkommer den s k höghöjdseffekten (utsläpp vattenånga m m).

Klimatpåverkan för flyget år 2050 ungefär som för bilsbil idag.

Staten bör initiera och garantera

- Nattågstrafiken blir i huvudsak självfinansierad – biljettintäkterna ska täcka kostnaderna i de flesta fall.
- Detta förutsatt att staten ger lånegarantier för huvuddelen av investeringen.
- Nattåg bör ses som en del av landets infrastruktur.
Bland annat med hänsyn till bidraget till civil+militär beredskap och mobilitet.
- Tågföretag och andra kompetenta intressenter bör delta i planering och upphandling. Vem som ska äga tågen är en öppen fråga (staten, regionerna, tågföretagen ...?).
- Staten bör initiera satsningen.

För fullständig rapport, se <https://resenarerna.se/rapporter/>

Att också tänka på

- **God vinterberedskap** – för infrastrukturen och tågen.
- **Reservkraft** i tåget vid strömavbrott (för värme och för att komma vidare en kort sträcka).
- Anslutande busstrafik samt effektiva och prisvärda **hyrbilar** vid större stationer.
- **Introduktion och marknadsföring.**



Granskning och analys av Trafikverkets nya upphandlade nattåg



Trafikverkets nya upphandlade nattåg

- Trafikverket skrev 20 april 2026 kontrakt med företaget Talgo om nya nattåg.
- För trafiken Stockholm – Övre Norrland (med option även för Jämtland).
Totalt 10 lok och 162 korta vagnar.

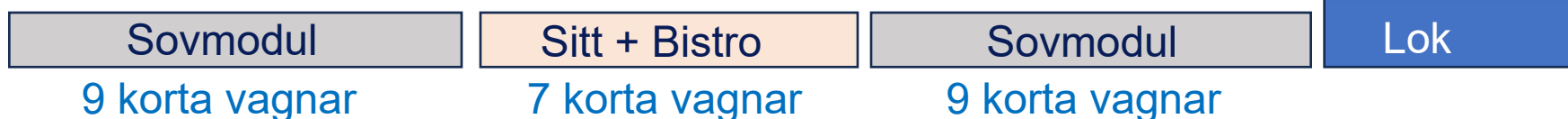
- **Kostnad:**

- Tågen: 5,5 Mdr kr
- Reservdelar m m: 1,0 Mdr kr
- Underhåll 10 år: 1,7 Mdr kr

Totalt 8,2 Mdr kr



- Ett tåg med full längd (360 + 19 m) består av 3 moduler:



Totalt **384 bokningsbara platser**

- **204 bäddar** (64 singel, 40 med WC/dusch, 96 liggplatser, 4 tillgänglighetsanpassade)
- **180 sittplatser** (62 premium, 116 andra klass, 2 tillgänglighetsanpassade)

Exceptionellt hög andel sittplatser (47 %) i ett nattåg (normalt c:a 15 %)

- Planerad första leverans 2030. I trafik från 2031?

Positivt

- Moderna, fräscha vagnar
- Ska klara norrländskt klimat (snö, is, kyla -40 °C)
- Vid strömavbrott: Reservkraft för värme+AC, samt köra tåget vidare en kort sträcka
- Förarstödsystem för punktlig och energieffektiv körning

Ovanstående finns också i tidigare beskrivna effektiva tåg

- Ny typ av singel-kupé, omställbar till sittplats
- Lågt golv ger lågt insteg från plattform, (men i stället trappor inne i tåget)
- Många platser i bistro/restaurang
- Kan köras ner till kontinenten (men blir då smalare och trängre invändigt)



en

Trafikverkets nya nattåg (3)

De nya tågen uppfyller inte kraven på ett hållbart och prisvärt resande med hög kapacitet under 30–40 år i Sverige

- Låg kapacitet, 36 % mindre platsantal, 58 % färre bäddar mot idag. I ekonomiklass (liggplatser i 4-bäddskupé) endast 21 % av dagens nattåg.
- Inga kupéer med 3 eller 6 bäddar – endast två på höjden. Mindre antal bäddar gör varje plats dyrare

Nattåg med full längd	Bäddar	Sitt- platser	Antal "Rum"	Antal WC totalt	Platser med egen WC/dusch	Övriga platser med tillgång till dusch
Nya nattåg enligt Trafikverket	204*	180	113	40	40	0
Nattåg 2025 (full längd) på övre Norrland	487**	115	121	34	22	185
Effektiva nattåg						
Endast envåningsvagnar	508–536	82	140–182	74	158	432–460
Med 7 dubbeldäckare	553	82	210	83	158	477

*) I ekonomiklass endast 96 bäddar.

**) Ekonomiklass (3- och 6-bädd): 465 bäddar

Negativt

- Inga tvättställ i "vanliga" kupéer (förutom 20 kupéer med WC+Dusch)
- För litet antal toaletter i anslutning till de enkla bäddkupéerna
- Bara duschar för ett fåtal
- Inga prisvärda kupéer med 3 eller 6 bäddar (ekonomiskt fördelaktigt)
- Tågtypen känd för skakig gång
- Allvarligast är det minskade antalet platser, särskilt bäddar (58 % färre)
 - Ger högre biljettpriser (kostnaderna fördelas på färre platser)
 - Alternativt ökade statssubventioner
 - Lägre kapacitet

De berörda regionerna – inklusive dess näringsliv, boende och besökare – kommer inte att kunna transportförsörjas med nattåg i samma utsträckning som tidigare.

Ett omtag är nödvändigt

- Nattågsresandet kommer att minska med nuvarande inriktning (högre biljettpriser, ökade statssubventioner, lägre kapacitet).
 - Risk för nedläggning – hög kostnad i förhållande till antalet resenärer
 - Ny inriktning nödvändig: Tåg med hög kapacitet och flexibilitet för olika kundgrupper, veckodagar och säsonger.
 - Kostnadseffektivitet och attraktivitet, även för vanliga plånböcker.
 - För effektivt långväga resande i Sverige i 30–40 år.
 - För civil och militär beredskap och mobilitet.
 - Nattåg till Kontinenten sker med därtill anpassade tåg – med sämre driftsekonomi och komfort – ej optimala för Sverige.
- En samordnad långsiktig satsning är nödvändig (minst 15 år).
 - Även södra och västra Sverige bör inkluderas.
 - De akuta problemen med nuvarande nattåg måste adresseras – finansiering och övergångslösning.
 - Trafikverkets nya kontrakterade nattåg möter inte behoven.