



Jonas Nässén
Docent, Chalmers

Jörgen Larsson
Docent, Chalmers



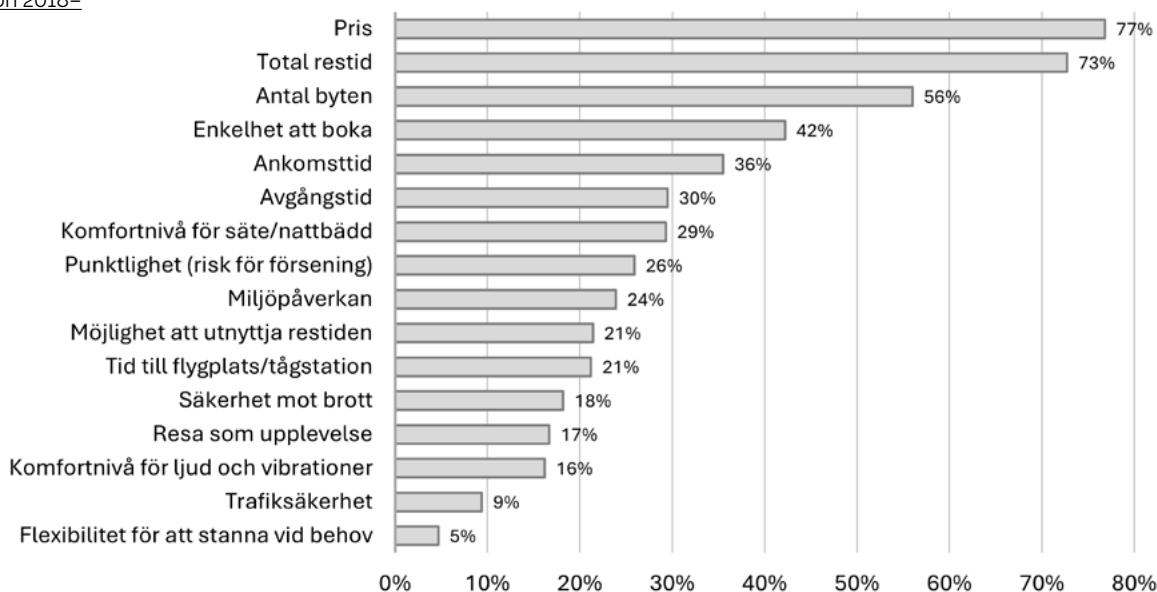
Texten finns också publicerad som en del av rapporten: [Konsumtionens gränser. Resultat från forskningsprogrammet Mistra Sustainable Consumption 2018–2025.](#)

Nattåg i stället för flyg – vad krävs och hur stor blir klimatnyttan?

Nattåg introducerades redan på 1830-talet, men har under flera decennier tappat marknadsandelar. Den växande klimatmedvetenheten har dock väckt ett nytt intresse, och många nya linjer har öppnats runt om i Europa. Våra studier visar att nattåget har stor potential som alternativ till flyget. Om trafiken görs mer attraktiv genom smidigare bokning, kortare restider, högre komfort och fler direktförbindelser skulle en betydande andel av dagens flygrese- närer välja tåget.

Viktigaste faktorerna vid val av transportslag för långväga resor

Andel som angett varje faktor som viktig, flera val möjliga (N=1691)





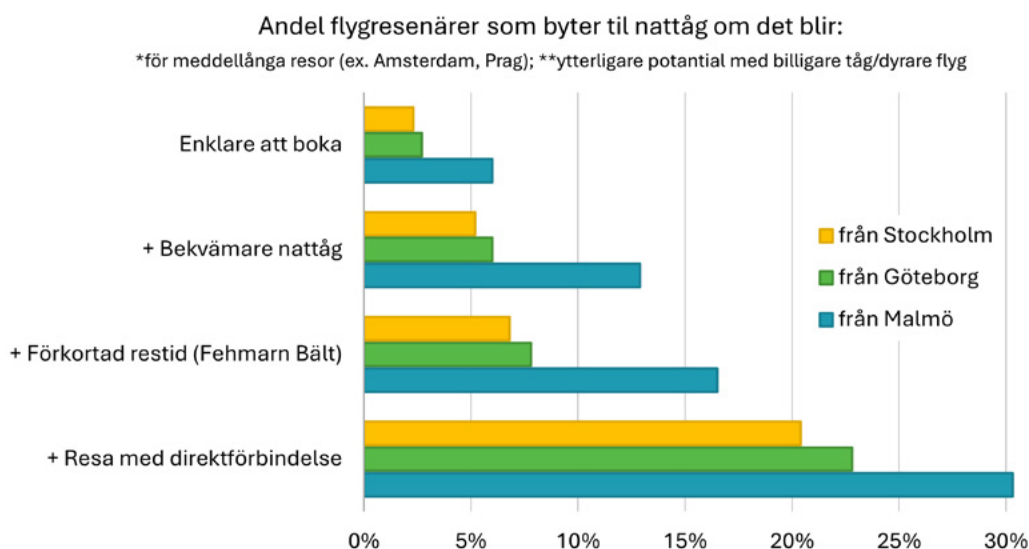
Smidigare boknings-system, mer bekväma tåg, kortare restider kan leda till att 20–30 % av dagens flygresenärer väljer nattåg i stället.

Vad kan få svenskarna att välja nattåget?

För att få fler svenskar att välja nattåget måste vi förstå vilka faktorer som är viktigast när resenärer väljer färdmedel för långväga resor. Detta undersökte vi i en studie, där deltagarna i experiment fick välja vilket färdmedel som framstod som mest attraktivt, beroende på olika faktorer som restid, antal byten, bekvämlighet, och så vidare. Samtliga faktorer som undersöktes i vår studie presenteras i den första figuren. Analyserna baseras på utfallet i 11440 sådana val i experimentet. Studien bekräftar tidigare forskning och visar att resans pris och restiden är de mest avgörande faktorerna för valet av färdmedel. Även antalet byten har en tydlig negativ effekt, särskilt det första bytet, vilket visar betydelsen av direktförbindelser. Möjligheten att sova och att komma fram på morgonen (faktorerna komfort och ankomsttid) bidrar också positivt till viljan att ta nattåget. Vidare skulle ett enkelt, samlat bokningssystem undanröja ett tydligt hinder i dagens system. Även faktorer som starkt miljöengagemang, tidigare positiva erfarenheter av nattåg, liksom flygrädsla, ökar sannolikheten att välja tåget. Vi såg dock att familjer med barn i större utsträckning föredrar bil eller flyg.

Nattåg kan bidra, men löser inte klimatutmaningen för långväga resor

Hur stor del av flygresorna kan då flyttas över till nattåg? Den andra figuren visar vilka effekter olika policyåtgärder får. En kombination av smidigare boknings-system, mer bekväma tåg, kortare restider genom den kommande Fehmarn Bält-bron (som förväntas öppna 2029) och fler direktförbindelser kan leda till att 20–30 % av dagens flygresenärer till destinationer i mellersta Europa väljer nattåg i stället. Dessa resultat gäller för medellånga resor, till exempel till Amsterdam eller Prag. Med ekonomiska styrmedel, som subventionerade tågbiljetter eller högre beskattning av flyg, kan potentialen bli ännu större. Våra simuleringar visar att för längre resor till södra Europa, skulle 6–10 % av flygresenärerna välja nattåg i stället, och även den andelen kan öka med ekonomiska incitament.



Effekter av olika policyåtgärder. Analysen bygger på simuleringar.

Våra klimatanalyser visar att valet av nattåg i stället för flyg kan göra stor skillnad med tydligt minskade utsläpp. Hur stor klimatnyttan blir beror dock på den tekniska utvecklingen i övriga transportslag, till exempel om och hur snabbt flyget kan ställa om till fossilfria bränslen. I ett scenario med lägre tågpriser och färre byten beräknades de samlade utsläppen från flygresor inom Europa minska med cirka nio procent fram till 2050. Den klimatomställning av det långväga resandet som är nödvändig kan således inte ensamt drivas av överflyttning från flyg till tåg, utan kräver sannolikt även ett minskat totalt resande och en betydande teknisk utveckling inom flyget.

Policyåtgärder för ökat nattågsresande



Restid: Det är viktigt att notera att tågresenärerna är mindre känsliga för tidsåtgången än flygresenärerna, vilket kan förklaras av möjligheten att använda tiden ombord på tåget. För nattåg är detta uppenbart, då resan behöver vara minst 8 timmar för att kunna ersätta en hel hotellnatt. Vi kan se att den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen, som förväntas minska tågtiden mellan Köpenhamn och Hamburg med upp till två timmar, i sig kan ge en betydande effekt i form av ökad efterfrågan. Ytterligare satsningar på utbyggd infrastruktur inklusive snabbtågsförbindelser inom Sverige skulle kunna öka potentialen än mer.



Fler nya tåg: Dagens tågbestånd är delvis föråldrat, men som våra studier visar kan större komfort öka andelen resor med nattåg. I detta avseende är till exempel österrikiska ÖBB, som satt en ny generation moderna nattåg i drift, en föregångare. För att uppnå ökat nattågsresande skulle det alltså kräva satsningar på nya tåg, medan äldre vagnar fortfarande kan användas för att möta behovet från priskänsliga resenärer. För att detta ska bli verklighet behövs politiska insatser, till exempel genom statliga subventioner – en modell som redan används framgångsrikt i Schweiz bland annat med en ny förbindelse mellan Basel och Malmö 2026.



Relativpriser: Marknadsandelarna mellan tåg och flyg påverkas i hög grad av prisförhållandet mellan de två transportslagen. Ett effektivt policypaket skulle kunna vara en återinförd flygskatt, där intäkterna indirekt används för satsningar som gör tågtrafiken mer konkurrenskraftig. Liknande åtgärder har visat sig nå hög acceptans hos den svenska befolkningen.



Direktlinjer: En mycket tydlig slutsats från studierna är att direktlinjer till kontinenten har stor effekt på resandet. Även om det inte är sannolikt med direktförbindelser till alla tänkbara destinationer, kan satsningar på ett visst antal attraktiva förbindelser fungera som ett effektivt insteg för att uppmuntra till ökat resande med nattåg. Studien visar också att tidigare positiva erfarenheter av nattåg ökar sannolikheten att välja tåget igen, även bland de som vanligtvis flyger.



Fördjupning

- Curtale, R., Larsson, J., & Nässén, J. (2023). Understanding preferences for night trains and their potential to replace flights in Europe. The case of Sweden. Tourism Management Perspectives
- Morfeldt, J., Curtale, R., Kamb, A., Larsson, J., & Nässén, J. (2023). Carbon footprint effects of shifting from flights to night trains for Swedish tourism. Journal of Cleaner Production
- Video: Kan nattåg ersätta flyg? Med Jonas Nässén, Chalmers.

Denna forskning är finansierad inom ramen för
forskningsprogrammet Mistra Sustainable Consumption.

Se vidare här: www.sustainableconsumption.se

Referens till denna text

Nässén, J., Larsson, J. (2025). *Nattåg istället för flyg – vad krävs och hur stor blir klimatnyttan?*. I Finnveden, G., Larsson, J., Ekdahl, M., Järbel, J. (redaktörer) (2025). *Konsumtionens gränser. Resultat från forskningsprogrammet Mistra Sustainable Consumption 2018–2025*. Mistra Sustainable Consumption – rapport 2:5. Stockholm: Kungliga Tekniska högskolan

