|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| Information Styrelsen 2025-08-25Ärende 75 | Handläggare: Per Österström, Hannes LindkvistTelefon: 0708-211371E-post: per.osterstrom@businessregion.se, hannes.lindkvist@businessregion.se  |

 |  |
|  |  |
|  |  |

 |  |

# Information om motion nattågslinjer till och från Göteborg

## Sammanfattning

Hösten 2024 föreslog Axel Darvik (L) och Emmyly Bönfors (C) i en motion att BRG skulle få i uppdrag att i samarbete med Västra Götalandsregionen, Göteborg & Co och relevanta aktörer undersöka möjligheterna att etablera och utveckla nya nattågslinjer till och från Göteborg och Västra Götalandsregionen. Motionen avsåg såväl inrikes tåglinjer till norra Sverige, som till Norge och Centraleuropa.

Både BRG, Göteborg & Co och VGR ansåg att uppdraget bör åläggas VGR vilka också antog sig uppdraget och som upprättade en utredning som pågått våren 2025 genom upphandlad konsult.

Utredningen är nu färdigställd (bilaga 1) varav denna återkoppling till BRGs styrelse.

Det kan konstateras att:

* Nattågen i Sverige står inför en osäker framtid utan långsiktig finansiering eller stabilitet.
* Att bedriva nattågstrafik är en komplex uppgift och svårt att få en långsiktig lönsamhet. Dyra och föråldrade fordon, ojämn efterfrågan, banavgifter, eftersatt underhåll på järnvägen, konkurrens från lågprisflyg och konkurrens från snabba dagtåg är några av de utmanande faktorerna. För trafikering i andra länder tillkommer ytterligare utmaningar med personal (olika språk och säkerhetsregler), fordon (olika kraftförsörjning, signalteknik och lastprofiler) och tillståndsprocesser.
* Främsta möjligheterna att etablera fler nattågslinjer är genom nationellt påverkansarbete där flera regioner går samman samt marknadsföring och att utländska aktörer etablerar nattågstrafik genom Sverige.
* För södergående resor till Europa är inte Göteborg optimalt placerat utifrån eftertraktade nattågslinjer (ex. Oslo – Hamburg).
* För norrgående resor är framför allt fritidsresor aktuellt, vilket är säsongsberoende och gynnar näringslivet i Göteborgsregionen i begränsad omfattning.
* Göteborg ses dock av flera tågoperatörer som en strategisk nod för att binda ihop huvudstäderna Köpenhamn, Stockholm och Oslo.

I Bilaga 1 - Rapport Nattåg till och från Göteborg

Rapporten är framtagen av WSP i uppdrag av VGR. BRG och Göteborg & Co har varit med i referensgrupp och deltagit på framdriftsmöten för att ge inspel utifrån näringslivets respektive besöksnäringens perspektiv.

Utredningen påvisar framför allt olika tekniska, organisatoriska och finansiella utmaningar som finns med att etablera nattågsförbindelser.

* Indikativ kostnad för etablerad nattågslinje norrut från Göteborg är 300MSEK, medan motsvarande kostnad för en södergående nattågslinje är 200MSEK. Det innebär att det är svårt att driva nattåg idag från Göteborg på kommersiell basis.
* Nya fordon och Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande 2029 kan påverka attraktiveten för nattåg till och från kontinenten, dock oklart i vilken utsträckning.

Bedömningen är att utifrån Göteborgsregionens näringsliv är etablering av nattåg framför allt intressant i södergående riktning mot kontinenten. Där finns en stor exportmarknad samt många underleverantörer till Västsvensk industri. Det finns en ökad ambition bland företag att resa mer hållbart, varav en nattågslinje till kontinenten kan vara intressant. Det kan även finnas en större betalningsvilja bland affärsresenärer än fritidsresenärer, framför allt vid ökad komfort och möjlighet att arbeta under resan. Ökad attraktivitet för tågresande går även i linje med Göteborg som världens mest hållbara stad och Göteborgs stads destinationsutveckling. Besöksnäringen kan gynnas av etablerade nattågslinjer till och från Göteborg.

För etablering av kommersiellt gångbara nattågslinjer är statligt stöd idag till stor utsträckning nödvändigt. Internationella tågoperatörer kan finna intresse med linjer till Sverige, men det tycks framför allt vara när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Rekommendationer i rapporten är därför främst inriktad på nationell påverkan som underlättar kommersiell nattågstrafik, regionalt samarbete och marknadsföring.

Samtidigt som etablering av nattågslinjer till och från Göteborg är utmanande, så är bedömningen att Göteborg anses som en strategisk nod för tågoperatörernas framtida utveckling. Det är eftertraktat att utveckla snabba tåglinjer Göteborg – Oslo och Göteborg - Malmö/Köpenhamn, framför allt dagtid. Bedömningen är att BRG bör fortsätta trycka på vikten av Göteborg som strategisk nod som tågdestination utifrån den geografiska förutsättningen att binda ihop de nordiska huvudstäderna. Detta för att öka regionens attraktivitet samt påverka möjligheten till nödvändiga infrastruktursatsningar.

En bredare genomslagskraft kan möjligen uppnås genom västsvensk samling, String-samarbetet och genom andra formella kanaler, exempelvis infrastrukturnätverket inom GR i kombination med djupare samarbete med tågoperatörer och stora näringslivsaktörer i Göteborgsregionen med många långväga affärs- och projektresor.

## Bilagor

1. Bilaga 1 - Rapport Nattåg till och från Göteborg.pdf

Patrik Andersson

Vd, Business Region Göteborg AB