

Er ref: TRV 2024/127651

jnb@trafikverket.se

Vår ref: R:SI2025-01R
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande i "Samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2027"

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjligheterna att lämna inspel till samrådet som syftar till att ändra i Järnvägsnätsbeskrivning 2027. Det är i Järnvägsnätsbeskrivningen som Trafikverket bl. a. anger förutsättningarna för att bedriva tågtrafik, hur tilldelningen av spårtid går till samt vilka avgifter som gäller.

Banavgifterna har ökat med över 600 % för tunga godståg på 15 år och enbart mellan 2024-2025 höjdes avgifterna med 55 % för tunga godståg vilket ensamt innebär att transportkostnaderna ökade med upp till 10 miljoner kronor per år för ett medelstort sågverk i Mellansverige och upp mot 30 miljoner kronor för en större skogsindustrikoncern vars bruk ofta ligger vid kusten och därmed även har tillgång till sjöfrakt.

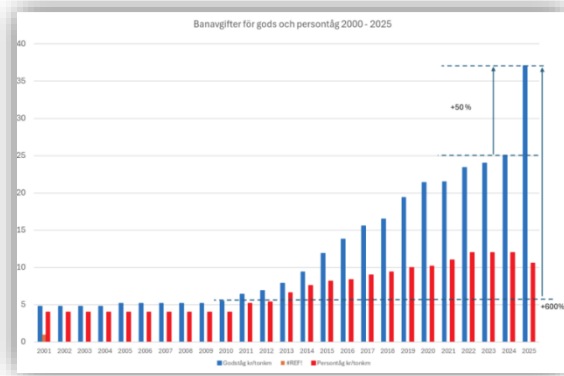
Banavgifterna utgjorde hela 15 % av den totala tågdragningskostnaden för skogsindustrins godståg i Sverige redan år 2024. De höjningar som infördes i december 2024 innebar att banavgifterna nu, år 2025, utgör över 20 % av hela tågdragningskostnaden, som förutom banavgifter även består av elkostnaden och tågoperatörens kostnader. 2026 kommer banavgiften öka ytterligare 4 % för tunga godståg om inget görs. Att banavgifterna föreslås oförändrade i JNB 2027 jmf med JNB 2026 för tunga godståg gör ingen skillnad i en redan oerhört ansträngd situation.

Därför anser skogsindustrin att:

- Banavgifterna i JNB2027 (och även i JNB2026) sänks till JNB2024 års nivåer.
- Trafikverket bör redogöra i detalj för hur banavgifterna är framräknade för tunga godståg.
- Banavgifterna för tunga godståg ska baseras på minsta möjliga marginalkostnad och inte ta hänsyn till Trafikverkets egen budget.
- Grunder på vilka spåravgifterna höjts för persontåg resp godståg > 17 ton bör vara tydliga.
- Hänsyn bör tas i JNB2025, JNB2026 och JNB2027 till förändrade transportmönster.
- Storleken på avgiften bör vara proportionerlig med kostnaden att tillhandahålla tjänsten. Gäller främst tåg som framförs på bantyp 4&5.
- Trafikverket bör redogöra för hur stor andel av inbetalda banavgifter som går tillbaka till de banor som industrin nyttjar. Gäller särskilt bantyp 4&5.
- Det lägre slitaget från tom-vagnar bör återspeglas i prislistan.
- Banavgiften bör uppfylla kravet i EU-förordningen om att varuägaren ska betala för närmsta väg och inte omledningar.
- Banavgiften bör svara upp mot regeringens uttryckliga önskan i infrapropen om att se över banavgifterna då de försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet
- Trafikverket bör differentiera banavgifterna olika på olika delar av järnvägsnätet så som genomförandeförordningen förespråkar. Gäller främst bantyp 4&5.
- Trafikverket bör utnyttja möjligheten att ge rabatt till lågutnyttjade banor, då främst bantyp 4&5.
- Trafikverket ej bör budgetera för att höja banavgifterna i den Nationella planen.
- Banavgiften bör tas ut enbart per tågkm, alltså enbart tåglägesavgift.
- Trafikverket bör differentiera banavgiften för uppställningar.

Konsekvens av nuvarande priser i JNB 2025

Banavgifterna har ökat med över 600 % för tunga godståg på 15 år, vilket syns med blå stapel i diagrammet nedan.

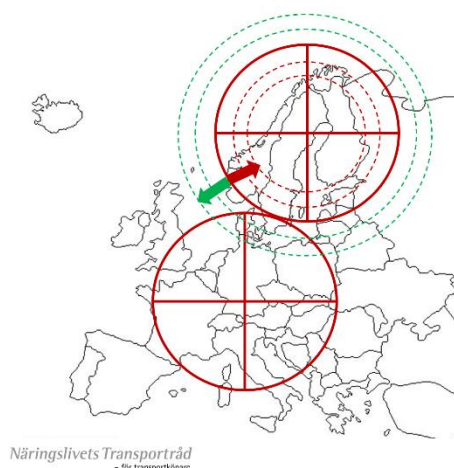


Enbart mellan åren 2024-2025 höjdes banavgifterna med 55 % för tunga godståg vilket ensamt innebär att transportkostnaderna ökade med upp till 10 miljoner kronor per år för ett medelstort sågverk i Mellansverige. För en större skogsindustrikoncern som har både sågverk och massabruk, och som kan köra en större andel av sina transporter via sjöfart då deras industrier ofta ligger vid kusten, så innebär de ökade banavgifterna 30 miljoner kronor extra kostnader bara jämfört 2025 med 2024

Om avgifterna inte sänks är det högst troligt att sågverken och även massaindustrin tvingas minska andelen tågtransporter till förmån för lastbil för att fortsatt ha en möjlighet att exportera sina varor till konkurrenskraftiga priser på den globala marknaden. Företagen estimerar att redan nu har 10 % av tågtransporterna övergått till lastbil. Detta då sågverken exporterar större delen av sin produktion och är pristagare på marknaden. I takt med att det blir dags att omförhandla befintliga transportavtal ser vi stora risker i att företagen tvingas minska mängden gods som går på tåg ännu mer.

Svenska exportföretags transporthandikapp ökas.

30 % av sågverkens och 54 % av massbrukens export går till kunder på den Europeiska kontinenten ([Källa: Skogsindustrierna](#)), och där konkurrerar vi med europeiska sågverk och massabruk som har så pass nära till våra gemensamma kunder att de varken behöver nyttja sjöfart eller tåg, utan kör direkt med lastbil från industrin till kunden.



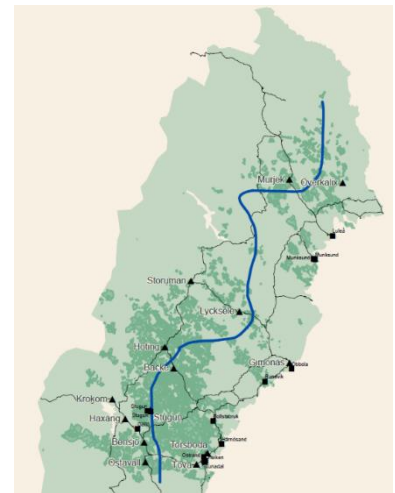
Detta transporthandikapp som Sverige har visualiserats av Näringslivets Transportråd genom bilden till vänster. De röda ringarna visar hur långt ett företag kan transportera ett ton för €100. Svenska företag i norra Sverige kommer inte ens ut ur landet, medan konkurrenterna i Europa når hela marknaden för samma transportkostnad. Ju fler avgifter som läggs på svenska transporter desto dyrare blir svenska företags varor och konkurrenskraften minskar. Detta visas genom de röda streckade cirklarna. Idag kostar det lika mycket att transportera ett ton från Kina till Europa som det kostar att transportera ett ton från norra Sverige till Ruhr-området i norra Tyskland. Sverige kan inte påverka transportpriserna till och från Kina, men vi kan påverka transportpriserna inom

Sverige och från Sverige till Europa. Genom att minskar transportkostnaderna ökas konkurrenskraften för svensk export.

Banavgifterna ökar Sveriges utsläpp av växthusgaser

Banavgifterna minskar inte bara svensk konkurrenskraft, de försvårar även svensk skogsindustris möjlighet att dels nyttja det fossilfria transportslaget tåg, dels elektrifiera timmerbilarna. Detta då den ekonomiska vinningen i att köra lasten på en timmerlastbilarna till en tågterminal för omlastning till tåg inte längre är lika stor. Industrin tvingas istället låta chaufförerna köra längre sträckor från skogen direkt till industrin. Ju kortare sträckor en timmerbil kör desto större blir möjligheten att elektrifiera transporten. Tågterminalerna gör att en timmerbil kör i snitt 9 mil vilket är möjligt att elektrifiera. Om timmerbilarna ska behöva köra längre sträckor för att hålla transport och produktionskostnaderna nere, så blir det tuffare att elektrifiera dessa lastbilstransporter.

Skogsindustrins logistiksystem för råvarutransporter hotas
Banavgifterna riskerar göra det logistiksystem som skogsindustrin byggt upp under decennier olönsamt. Bilden till höger visar ett av många skogsindustriers logistiksystem: SCA. Om ett träd växer till vänster om den blå linjen har det tidigare varit lönsamt att låta timmerbilen köra trädet till en tågterminal (se svarta trekanter på bilden) för att där lastas om till tåg. Har trädet vuxit till höger om den blå linjen har det varit mest ekonomiskt att låta timmerbilen köra direkt till SCA:s industrier (se svarta fyrkanter). Utifrån denna logik har SCA, liksom övriga skogsindustrier, byggt upp sina logistikflöden av skogsråvara med hjälp av lastbil och tåg i symbios. Banavgifterna har nu urholkat ekonomin i detta logistikupplägg genom att flytta den blå linjen betydligt längre åt vänster så att terminalerna som ligger närmast strecket nu hamnat på höger sidan om sträcket. Det gör att dessa terminaler inte längre bidrar till skogsindustrins konkurrenskraft, dvs de bidrar inte till att hålla nere skogsnäringens höga transportkostnader för råvarutillförseln.



Skogsindustrins transporter av färdiga varor fördyras så pass att företagen inte har råd att behålla alla de godstransporter som går på järnväg idag

Även transporter av färdiga varor från skogsindustrin påverkas kraftigt av banavgifterna. Ett sådant exempel är ScandFibre Logistics (SFL), som ägs av Billerud, Mondi och Smurfit Westrock. SFL organiserar transporter av 1 miljon ton kartong på järnväg till ett 50-tal destinationer inom Sverige och internationellt. Kartongen används bland annat livsmedelsförpackningar i Europa och världen. Transporterna sker idag med konventionella järnvägsvagnar, även kallat brunvagnar. Idag körs ett helt vagnsätt om 640 meter brunvagnar in i industrins eller terminalens lager, vars hela golv är upphöjt så att tågvarnarnas öppna dörrar hamnar i nivå med lagergolvet. De truckar som används på lagret används även för att lasta av och på brunvagnarna. SFL upphandlar just nu, hösten 2025 nya transportavtal, och på grund av de höga banavgifterna i JNB2025 riskerar 200 000 ton kartong, motsvarande över 3000 brunvagnar / år flyttas över till lastbil för att SFLs ägare (Billerud, Mondi och SmurfitW) fortsatt ska kunna transportera sina varor till kunderna i Europa till ett pris som kunderna har möjlighet att betala.

I takt med att industrins transportavtal närmar sig sina slut och ska omförhandlas riskerar de höga banavgifterna tvinga fler företag att flytta gods från järnvägen för att vara fortsatt konkurrenskraftiga. Detta gäller både råvarutransporter och transporter av färdiga varor som ska exporteras ut i världen.

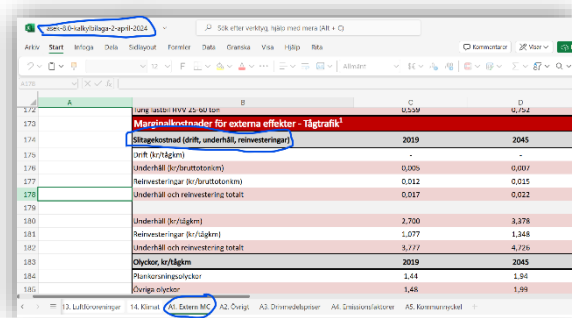
Skogsindustrins yttrande

Banavgifterna i JNB2027 och även i JNB2026 sänks till JNB2024 års nivåer.

De nivåerna tål Skogsindustriernas medlemsföretag att bära.

Skogsindustrierna önskar se en tydlig beskrivning över hur banavgifterna är framräknade för tunga godståg.

Det är för Skogsindustrierna oklart hur banavgifterna i JNB 2025, 2026 och därmed också nu i föreslagen 2027 är framräknade. Vilka metoder och bestämmelser har använts vid beräkning av kostnader för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen? På vilket sätt ingår ASEK-värden (se inklippt bild) och kostnadselasticitet i beräkningarna? (kostnadselasticitet 0,24 enl VTI?)



	2019	2024
Marginalkostnader för externa effekter - Tågtrafik	-	-
Sittarkostnad (drift, underhåll, reinvesteringar)	0,012	0,015
Drift (tågtrafik)	-	-
Underhåll (tågtrafik)	0,005	0,007
Reinvesteringar (tågtrafik)	0,012	0,015
Underhåll och reinvestering totalt	0,017	0,022
Övriga kostnader	2,700	3,378
Plankostnader	1,077	1,348
Övriga cykler	3,777	4,726
Övriga cykler	1,04	1,34
Övriga cykler	1,48	1,99

Skogsindustrierna önskar förstå om banavgifterna är baserade på minsta möjliga marginalkostnad för tunga godståg.

När Trafikverket justerade banavgifterna i JNB2025 efter Transportstyrelsens åläggande, utgick Trafikverket då enbart ifrån minsta möjliga marginalkostnaden för tunga godståg, eller utgick Trafikverket ifrån att Trafikverkets budget skulle täckas i samband med att bl.a. intäkter från markups försvann? Vi undrar även om Trafikverket utrett om det finns utrymme inom EU:s genomförandeförordning och svensk lag att exkludera hela eller delar av reinvesteringar från beräkning av den direkta marginalkostnaden? Om det är så att uppräknings gjorts i JNB2025 genom att frivilliga kostnader inkluderats så ifrågasätter vi om marknaden tål det. Uppräknings får göras OM marknaden kan tåla det. Avgiftsnivån får dock ej sättas så högt att marknaden hindras från att använda infrastrukturen. SERA Artikel 32: "För att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltarens kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, lägga på uppräknings på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs för järnvägens marknadssegment. Avgiftssystemet ska respektera de produktivitetssökningar som järnvägsföretagen uppnått. Avgifternas nivå får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av driften av tågtrafiken, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen."

Skogsindustrierna önskar förstå på vilka grunder spåravgifterna höjts för persontåg resp godståg > 17 ton.

Transportstyrelsen skriver i sitt [Föreläggande avseende Trafikverkets spåravgifter för godstrafik och tjänstetåg](#), 2022-02-09, sid 4, under skäl 3 att: "Transportstyrelsen ser heller inga skäl att i detta beslut närmare behandla spåravgiften för persontrafik då denna avgift redan ligger i nivå med marginalkostnaden." Varför är den genomsnittliga banavgiften för godståg 17-25 ton högre än persontåg >17 ton per bruttonton? Ett ton sliter lika mycket – oavsett om det är personer eller gods på tåget. Varför har spåravgiften höjts med 10 % för persontåg > 17 ton i JNB2025 jfm JNB2024? Om det är för att täcka upp för lägre tåglägesavgift hög så vore det intressant att se den beräkningen. Varför är spåravgiften för godstrafik 17-25 ton 9% högre än för persontåg > 17 ton i JNB2025? Tåglägesavgiften har höjts för godståg i JNB2025 jmf med JNB2024. Innebär detta att spåravgiften för godstrafik 17-25 ton är 20 % högre än vad som krävs? (Skogsindustrierna har ej tagit hänsyn till indexhöjning). Varför har tåglägesavgiften höjts med 13 % för godståg i JNB 25 jmf JNB 24?

Skogsindustrierna önskar förstå på vilket sätt hänsyn tagits till förändrade transportmönster när JNB2025 uppdaterades?

Skogsindustriernas bedömning är att antalet godståg minskat samtidigt som antalet persontåg ökat under senare åren. Genomförandeförordningen skriver i:

1. skäl (17) *Av olika skäl, t.ex. produktivitetsökningar, spridning av ny teknik eller en bättre kunskap om kostnadskausalitet, bör beräkningen av direkta kostnader uppdateras eller ses över regelbundet i enlighet med bl.a. bästa internationella praxis.*
2. Artikel 8: *Omprövning av beräkningen: Infrastrukturförvaltaren ska regelbundet uppdatera metoden för beräkning av sina direkta kostnader med beaktande av bland annat bästa internationella praxis.*

Skogsindustrierna önskar förstå hur Trafikverket säkerställer att storleken på avgiften är proportionerlig med kostnaden att tillhandahålla tjänsten?

I SERA-direktivet, Artikel 31 pkt 6, står: "Storleken på avgiften ska dock vara i proportion till storleken på kostnaden för tjänsten". Denna fråga är särskilt intressant som Trafikverkets översyn av banavgifter juni 2025 visade att persontåg genererar 70 % högre slitagekostnad per bruttoton än godståg, medan godståg idag betalar 5-9% mer per bruttotonkm än persontåg. Skogsindustrierna önskar gärna se uppföljning av hur mkt pengar näringslivet betalar i banavgifter och hur mycket underhåll som sker på banan, och då särskilt på de bantyp 4&5 som är kritiska för skogsindustrins råvarutransporter, och därmed Sveriges bioekonomi. Även i Regeringens proposition 15.3.1 sid 367 står "Det är de samhällsekonomiska kortsiktiga marginalkostnaderna som ska ligga till grund för avgifterna." Hur beaktas översynens slutsats om att godset har lägre marginalkostnader än persontågen i JNB2027?

Skogsindustrierna önskar förstå hur stor andel av inbetalade banavgifter som går tillbaka till de banor som industrin nyttjar, främst bantyp 4&5

Skogsindustrin betalar idag de högsta banavgifterna för att köra på de sämsta banorna nämligen bantyp 4&5. Trafikverket skriver i Genomförandeplanen 2024-2029 att det är "fortsatt risk för nya temporära eller långvariga bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 4&5". Vad var underhållskostnaderna på bantyp 4&5 under 2024, 2025, 2026 och 2027? Främst intressant att förstå på följande banor där skogsindustrin kör mycket virke med tåg:

- a. Malung – Borlänge
- b. Torsby-Karlstad
- c. Storuman – Hällnäs
- d. Hoting- Västeraspy – Forsmo
- e. Blygebergssåg – Borlänge
- f. Mora – Borlänge
- g. Hallstavik – Örbyhus
- h. Stångådals- och Tjustbanorna: Nässjö- Hultsfred, Mösterås- Blostermåla, Oskarshamn – Berga
- i. Halmstad-Markaryd Hässleholm
- j. Bofors-Strömtorp

Skogsindustrierna önskar se att det lägre slitaget från tom-vagnar återspeglas i prislistan

En lågt hängande frukt är att differentiera avgiften för tåg som kör tomma, då timmertåg och malmtåg kör tomt i returriktningen. Godsvagnar med låg axellast (tomvagnar) sliter endast 5 % så mycket som lastade

godsvagnar och vi anser att banavgifterna borde anpassas till det. Idag betalar vi 15 % lägre avgift för en tom vagn, men vi menar att vi bör betala 95 % lägre avgift. Vi önskar därför se att det läggs till ytterligare en bruttovikt i redan i JNB2026 där tomma timmervagnar och malmvagnar kan ingå.

Skogsindustrierna önskar se att banavgifterna svarar upp mot regeringens uttryckliga önskan i infrapropen om att se över banavgifterna då de försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet?

I Infrapropen 2025 Vägen till en pålitlig infrastruktur står: "Regeringen har också den 20 juni 2024 gett Trafikverket i uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2024/01377). En bakgrund är att senare års avgiftshöjningar i Sverige har försämrat konkurrenssituationen för godstransporter på järnväg, vilket i förlängningen försämrar konkurrenssituationen för stora delar av det svenska näringslivet"

Skogsindustrierna önskar se att Trafikverket differentierar banavgifterna olika på olika delar av järnvägsnätet

Genomförandeförordningen Artikel 5 punkt 1 lyfter fram att TRV ska dela upp nätet i olika delar: "Infrastrukturförvaltaren ska beräkna de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för hela nätet genom att dividera de direkta kostnaderna för hela nätet med det totala antal fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer som prognostiseras eller faktiskt trafikerar. Alternativt, om infrastrukturförvaltaren kan visa för [Transportstyrelsen] det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU att de värden och parametrar som nämns i punkt 2 skiljer sig åt väsentligt mellan olika delar av nätet, ska infrastrukturförvaltaren dela upp sitt nät i de delarna och därefter beräkna de genomsnittliga direkta kostnaderna per enhet för varje del av nätet genom att dividera de direkta kostnaderna för dessa delar med det totala antalet fordonskilometer, tågkilometer eller bruttotonkilometer som prognostiseras eller faktiskt trafikerar. Prognosperioden får löpa över flera år."

Skogsindustrierna önskar se att TRV utnyttjar möjligheten att ge rabatt till lågutnyttjade banor

SERA Artikel 33 pkt 3: "Rabatt kan ges till lågutnyttjade banor." Järnvägsmarknadslagen 8 kap, 8§: "Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten ska vara tidsbegränsad." Vi undrar varför svensk lag har tolkat SERA som att rabatten måste vara tidsbegränsad? I SERA Artikel 33 punkt 3 står: "Infrastrukturförvaltarna får införa program, som är tillgängliga för alla användare av infrastrukturen för bestämda trafikflöden, med tidsbegränsade rabatter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller rabatter som uppmuntrar till användning av avsevärt underutnyttjade linjer."

Trafikverket lät utreda förutsättningarna för rabatt på underutnyttjade sträckor år 2022 (TRV2022/48293). Som vi förstår det har utredningen inte utrett möjlighet att ge rabatt på de bantyp 4&5-järnvägar som är kritiska för skogsindustrins transporter. Som vi förstår det har den också enbart gjorts utifrån svensk lag och ej med hänsyn till EU:s genomförandeförordnings tydliga instruktion om att rabatt får ges. Har vi förstått rätt? Trafikverket landade i att de inte kunnat identifiera några lämpliga sträckor för en rabatt då tåg som ges incitament att passera avsevärt underutnyttjade sträckor skulle även passera linjedelar med ett mycket högre kapacitetsutnyttjande och därigenom öka störningskänsligheten där. Skogsindustrierna föreslår att Trafikverket istället gör sin bedömning utifrån att svenska företags transportkostnader och växthusgasutsläpp kan minskas, även om kapaciteten på järnvägen inte påverkas. Trafikverket gör även slutsatsen att en rabatt på banavgifter sannolikt bedöms vara statligt stöd och att

om så är fallet krävs en förhandsanmälan och godkännande av Europeiska kommissionen innan det kan genomföras. Vi på Skogsindustrierna ifrågasätter om det kan räknas som statsstöd då EU:s genomförandeförordning tydligt pekar ut att rabatt bör ges. Men även om det trots genomförandeförordningen är att anse som statsstöd så bör Sverige snarast ansöka om det. Vi på skogsindustrierna önskar se att Trafikverket gör om utredningen, men då ur perspektivet hela Sveriges järnvägsnät, samt ur perspektivet hur en rabatt gynna Sveriges exportindustri och konkurrenskraft. Vi bifogar även Jan-Eric Nilssons redogör från VIT om hur banavgifterna var differentierade 2017:

[180509 CERRE TrackAccessCharges CaseStudy Sweden Final](#)

Skogsindustrierna ifrågasätter varför Trafikverket budgeterar för att höja banavgifterna i Trafikverkets förslag till Nationell plan 2026-2037.

TRV skriver i sitt förslag på Nationell plan från 30 sep 2025 att Trafikverket i inriktningsunderlaget beräknade banavgifterna till 34,2 miljarder, men nu räknar upp den siffran till 34,5 miljarder i förslaget till nationell plan. "Beräkningarna i regeringsuppdraget visar att kostnaderna som järnvägstrafiken orsakar sannolikt är högre än dagens banavgifter och att avgifterna sannolikt måste höjas." Trafikverket vill göra ytterligare beräkningar och vet resultatet först vid JNB 2028. Skogsindustrierna önskar se att Trafikverket budgeterar för sänkta banavgifter i den nationella planen och i stället äskar medel via anslag.

Förslag: Ta ut banavgiften enbart per tågkm, alltså enbart tåglägesavgift.

Skattesubventionerad persontrafik tar idag kapacitet ifrån konkurrensutsatt godstrafik, vilket kan motverkas med enbart en tåglägesavgift. Green Cargo har föreslagit detta tidigare. En sådan modell besvarar inte riktigt lagkravet på hur avgiften svarar mot slitaget, men det finns ändå en möjlighet att använda en sådan modell enligt Direct kost-förordningen 909. Där kan TRV välja att bara ta ut kostnaden på tågkm. Det är dock av vikt att tåglägesavgifterna läggs på en nivå som även gruvnäringen (>26 ton) kan klara av att bära utan att deras konkurrenskraft på den globala marknaden minskar. Är det ett rimligt antagande att en sådan avgift borde kunna vara 10-15 kr/tågkm, oaktat persontåg eller godståg?

Skogsindustrierna önskar se att differentieringen för uppställningar justeras.

Passageavgifter syftade till att sätta ett pris på kapacitetsbehov för områden vid tider där kapaciteten var knapp. Motsvarande pris finns för uppställning genom de olika zon-indelningarna med skillnaden att den prissättningen kvarstår.

Skogsindustrin befinner sig i en tuff ekonomisk situation idag

Som beskrevs inledningsvis har kombinationen av höga kostnader och låg efterfrågan påverkat svenska sågverk, massa- och pappersproducenter. Industrin är van vid fluktuationer, men frågan är om den svacka vi ser idag kanske är mer än en normal konjunktursvacka.

Världsledande skogsindustri

Svensk skogsindustri är en av världens största exportörer (topp 5) av massa, papper och sågade trävaror. Vi har blivit detta på grund av industrins strategiska och långsiktiga arbete – kombinerat med Sveriges unika förutsättningar om god tillgång till vatten, fossilfri energi och framför allt högkvalitativ skogsråvara. Dessa unika tillgångar måste värnas och stärkas, inte begränsas.

Utmanande situation för svensk skogsindustri

Situationen för skogsindustrin är idag mycket utmanande. Det råder en lågkonjunktur samtidigt som råvarusituationen är ansträngd med väldigt höga priser som följd. Priserna på både sågtimmer och massaved ökat med mer än 100 procent sedan före pandemin. Trots de höga priserna i skogen så har inte utbudet ökat nämnvärt, snarare tvärtom. Avverkningen har under samma period i stället minskat med 5–10 procent. Det är ett symptom på den ansträngda råvarusituationen vi ser framför oss. Därtill slår höga och kontinuerligt ökande avgifter och kostnader för bl.a. energi, transporter och insatsvaror hårt mot återstående marginaler. Ovan på detta får nordisk skogsindustri allt högre konkurrens från skogsindustrier i andra delar av världen, inte minst Sydamerika och Asien. Länder som har betydligt lägre produktions och transportkostnader, samtidigt som de har avsevärt sämre miljölagstiftning.

Svensk skogsindustris transportmål

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. 40 % av godstransporterna på järnväg i Sverige beställs av skogsindustrin, mätt i ton, och Malmбанan exkluderad.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i Skogsindustrins framtidsagenda vilket bland annat innebär att svensk skogsindustri ska ha fossilfria landtransporter i Sverige år 2040. Järnvägstransporter är en förutsättning för att nå detta eftersom tillgången till fossilfritt bränsle kommer vara både begränsat och dyrt. För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig genom omställningen blir det avgörande att myndighetsavgifter och andra kostnader styr i en riktning som främjar tågtransporter och transporteffektivitet.

Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet medför att skogsindustrin är starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. Transporter utgör en stor del av företagets totala kostnadsmassa. En stor daglig utmaning är att effektivisera logistik- och transportsystem för att begränsa avståndsnackdelarna. Skogsindustrin ser därför med oro på de höjda banavgifterna för tunga godståg.

Skogsindustrins framtidsagenda

Skogsindustrin vill driva på en mer hållbar utveckling. Därför har skogsindustrin i nära samarbete med medlemsföretagen tagit fram tre löften som berör klimat, cirkularitet och biologisk mångfald:

- 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund

Transportansvarig

Skogsindustrierna – organisationen för företag som förädlar trä till fossilfria och förnybara material och produkter. I verksamheten ingår Svenskt Trä och sekretariatet för BioInnovation.

Skogsindustrierna företräder ca 40 massa- och pappersbruk, 80 sågverk och 105 företag med övrig verksamhet i Sverige