

Er ref: LI2026/00363
Maria Gelin

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
maria.gelin@regeringskansliet.se

Vår ref: R:SI202636
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över Regeringskansliets promemoria: Åtgärder för att öka transportkapaciteten efter stormen Johannes, LI2026/00363

Sammanfattning

Skogsindustrierna välkomnar förslaget.

- Vi välkomnar detta viktiga förslag och önskar se det implementerat snarast möjligt.
- Vi önskar att Jämtlands län och Södermanlands län inkluderas.
- Vi önskar att tidsperioden förlängs till 1 år, eller i alla fall fram till 31 dec 2026. Det mest kritiska är dock att få till ett snabbt beslut och verkställande av föreslagen förordning.

Skogsindustriernas yttrande

Runt femton skogsindustrier arbetar just nu för att upparbeta det stormfällda virket. Vårt yttrande baserar sig på djupgående samtal med 10 av dem.

Utmanande att upparbeta 11 miljoner kubikmeter stormfällt virke före juli 2026
Stormen Johannes och ovädret Anna har orsakat omfattande skogsskador på över 11 miljoner kubikmeter stormfällt virke enligt Skogsstyrelsens bedömningar. Lokalt motsvarar det upp till ett års avverkning som fallit över en natt, i vissa fall mer, och pågående avverkning av stormfällt virke visar att de stormfällda volymerna ofta är större än estimerat. Enligt växtskyddslagstiftningen måste det stormfällda virket vara avverkat och borttransporterat från skogen senast juli 2026 för att undvika granbarkborreinvasion. Trots det mycket hårda arbete som nu inletts av alla berörda skogsägare, skogsindustrier och entreprenörer så kommer detta vara svårt att klara, av anledningar som redogörs för nedan.

Tillgången på timmerbilar utgör en flaskhals även ett normalår
Berörda industrier har identifierat och allokerat tillräckligt terminalbehov i befintliga terminaler. Tillgången på avverkningsmaskiner är också god idag, men pga brist på timmerbilar behöver avverkningen av stormfällt virke t.o.m. begränsas av vissa medlemsföretag för att undvika att virke ligger vid skogsväggkanten alltför länge. *Regeringskansliets föreslagna åtgärder för att öka transportkapaciteten efter stormen Johannes i form av att tillåta utländska timmerbilar att verka i stormområdet är därför mycket välkomna* och avgörande för att lyckas hantera de volymer virke, och därmed även de stora ekonomiska värden, som nu ligger i skogen huller om buller.

Tillgången till svenska timmerbilar är en flaskhals varje vår. Detta då så mycket avverkning som möjligt förläggs till vintertid då skogsmarken är frusen och avverkningsmaskinerna gör mindre skada på känsliga marker. Därmed finns det alltid stora lager med avverkat virke längs skogsbilvägarna när våren kommer,

virke som alltså måste transporteras ut ur skogen före juli månad. Behovet av att komplettera med utländska timmerbilar finns alltså varje vår och gällande lagstiftning skapar kostsamma begränsningar för skogsindustrin, och i år, efter stormen, är detta behov exceptionellt stort.

I dagsläget har majoriteten av det stormfällda virket hunnits allokera till olika industrier för planering av upparbetning av de fällda träden. Runt hälften har fallit på marker som ägs av skogsföretag. Det är rimligt att anta att de volymer som ännu inte allokerats till någon industri ägs av privata skogsägare som ännu inte kontrakterat någon industri för att hantera sina stormfällen.

Av ekonomiska skäl avverkar de flesta industrier hela den stormfällda trakten (området) när avverkningsgruppen är på plats, och både timmer och massaved transporteras ut till skogsbilvägen där det sorteras i olika avlägg (högar). Vid transporterna ut ur skogen prioriteras sågtimmer, eftersom det har högst värde och är mest utsatt för angrepp av granbarkborre och alla aktörer arbetar för att få ut sågtimret ur skogen senast i juli. Majoriteten säger dock att de inte kommer hinna utan behöver minst sommaren ut och flera även hösten för att lyckas. För vissa mindre volymer behövs även större delen av 2027. Massaveden kommer i många fall behöva lagras vid skogsbilvägarna under minst resten av året, och för vissa volymer även under större delen av 2027. Detta innebär att behovet av utländska timmerbilar kommer kvarstå under ett helt år framåt, eller åtminstone till årets slut. Det mest avgörande är dock att den föreslagna förordningen kan beslutas och börja gälla så snart som möjligt. Om det av någon anledning inte är möjligt att redan nu besluta om en längre giltighetsperiod ser vi därför hellre ett snabbt beslut om förordningen, med möjlighet att förlänga perioden vid ett senare tillfälle.

Utmaning att hitta avsättning för stormvirket i dagens tuffa ekonomi. Kan avhjälpas med statligt stöd för tåg, samt med fler län i föreslagen förordning. Svensk skogsindustri befinner sig i en av de djupaste ekonomiska kriserna i modern tid med höga kostnader och ny tuff global konkurrens. Det ansträngda ekonomiska läget gör det bland annat svårt för industrin att klara den kapitalbindning det innebär att lagra virket i fler år, så som man gjorde efter stormen Gudrun. Industrin behöver istället säkerställa att få avsättning för virket så snart som möjligt. Runt hälften av företagen uppger dock att det är en utmaning att hitta avsättning för det stormfällda virket. Viss massaved kommer behöva exporteras (med fartyg) för att säkerställa det finansiella värdet, men majoriteten av det stormfällda virket kommer försöka avsättas till svenska industrier. Både lastbil, båt och tåg-transporter kommer behöva nyttjas.

Det är därför kritiskt att de utländska timmerbilarna kan köra virke även till de terminaler och de sågverk som finns i Södermanlands län och i Jämtlands län (tex Gällö Timbers sågverk). Våra medlemsföretag har även identifierat vissa stormfällen i norra delen av Södermanlands län.

75 % av de allokerade volymerna kommer hanteras av industrier som planerar nyttja 50-500% mer tågtransporter än i vanliga fall. För att lyckas med detta är företagen i stort behov av *stöd genom sänkta banavgifter, på samma sätt som vid stormen Gudrun*. Sveriges nationella lagstiftning medger att regeringen sänker banavgifterna vid oförutsedda händelser, förutsatt att det bakomliggande EU-regelverket medger sådana undantag (se [Fjärde järnvägs paketet](#); Prop. 2021/22:83, sid 370). Det är därmed önskvärt om regeringen antingen har möjlighet att lyfta frågan till EU-kommissionen om att lägga fram en ny förordning för att bistå en för EU viktig leverantör av skogsprodukter att hantera en stor kris till följd av extremväder, höja miljökompensationen till tåg som transporterar stormvirke (och då även säkerställa att kompensationen kommer skogsindustrin till godo och inte stannar hos tågoperatören) eller bistå med motsvarande stöd. Det riktigt stora volymerna tågtransporter beräknas komma igång i juni månad.

Bärighetsnedsättningar på enskilda och kommunala vägnätet är en flaskhals. Kan avhjälpas med statliga medel för bärighetshöjande åtgärder.

Bärigheten på det enskilda vägnätet som inte ägs av varken skogsindustrin eller skogsägaren är också en flaskhals. I dag, när detta skrivs, är 90 % av de enskilda och kommunala vägarna som är kritiska för transporter av stormfällt virke i Dalarna stängda för tunga transporter pga tjällossning. Att vägarna stängs i samband med själva tjällossningen är fullt rimligt, men tyvärr brukar enskilda väghållare välja att behålla avspärningsskyltarna för tung trafik uppe fram till midsommar, oaktat om tjällossningen avtagit eller ej, då det generellt är stor underhållsskuld och låg bärighet på det enskilda vägnätet. Detta är alltså ett årligt återkommande problem som ökar skogsindustrins transportkostnader och därmed minskar svensk skogsindustris konkurrenskraft. Därav framtagandet av den [Nationella Strategin för Enskilda Vägar](#). Vi välkomnar även utökningen Regeringens föreskrifter till Trafikverket där Trafikverket ges möjlighet att ge ökat bidrag till enskilda vägar – förutsatt att medel finns.

Vägexperter inom skogsindustrin bedömer idag att det är god chans att det enskilda vägnätet bör torka upp och därmed kunna öppnas upp redan till påsk med tanke på det väder vi har nu. Det är dock tydligt att dessa väghållare är oroliga för ökade slitagekostnader om de öppnar upp vägarna tidigare än midsommar. Skogsindustrierna lämnade därför in en kompletterande hemställan till regeringen den 9 mars 2026 om att väghållare av de enskilda vägar som kommer nyttjas mest frekvent våren 2026 bör ges bärighetshöjande bidrag. Det är en åtgärd som tillämpats i liknande situationer tidigare. Vi hoppas på ett sådant beslut och att det också kan kommuniceras så snart som möjligt för att industriföretag ska våga ta kostnaden tillfälligt i väntan på att väghållarna får sina bidrag.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig