

Er ref: TRV 2025/126023Trafikverket
jnb@trafikverket.se**Vår ref:** R:SI202669
Elin Swedlund

Elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Inspel till samråd om Järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2028 och mallar för trafikeringsavtal (TRAV-mallar) T28

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna inspel till samrådet om ändringar i Järnvägsnätsbeskrivning 2028 (JNB 2028). I JNB anger Trafikverket bland annat förutsättningarna för att bedriva tågtrafik, hur tilldelningen av spårtid går till samt vilka avgifter som gäller.

- Skogsindustrierna tillstyrker föreslagna banavgifter i JNB 2028.
- Skogsindustrierna önskar se att Trafikverket i sin fortsatta utveckling av banavgifterna arbetar för att:
 - Kostnadsbesparingar och effektiviseringar av järnvägsunderhållet återspeglas i form av sänkta banavgifter
 - Banavgifterna rabatteras på underutnyttjade banor
 - Banavgifter ska endast tas ut för den avtalade vägen och inte för den omledda vägen i de fall Trafikverket beslutar att leda om tåget efter att tågplanen har fastställts.
 - Vi anser att inte heller planerade omledningar till följd av banarbeten ska belastas med extra banavgifter.
 - Ta ut lägre banavgifter för tågtransporter av tomma vagnar – särskilt relevant för skogs- och gruvindustris systemtågstransporter.
 - Exkludera kostnader för trafikledning ur banavgifterna då de lagts till i de nya beräkningarna.

Skogsindustriernas yttrande

Banavgifterna för godstransporter har ökat med 600 % på 15 år, och enbart vid årsskiftet 2024–2025 ökade de med hela 55 % för godståg. Dessutom innebär nuvarande avgifter att näringslivet betalar mer per ton gods ju fler ton företagen väljer att lasta på varje enskilt tåg, vilket inte ger företagen incitament att transportera vare sig mycket eller tungt gods på järnväg. Vi har också sett hur de höga banavgifterna har tvingat företag att flytta godstransporter från järnväg till väg där det har varit möjligt.

Även om de nya banavgifterna inte återställer avgifterna för godståg till 2024 års nivåer, vilket industrin gärna hade sett, är sänkningen med 20 procent välkommen, eftersom den stärker industrins och därmed även regionernas konkurrenskraft jämfört med dagens höga banavgifter. Det finns starka signaler om att mer gods behöver transporteras på järnväg för att industrins användning av fossila bränslen ska kunna minska. Vi har därför yrkat på att de nya banavgifterna för godstransporter bör införas redan i JNB 2027.

De banavgifter Trafikverket presenterade i maj 2026 gynnar svensk konkurrenskraft och underlättar för företag att transportera mer gods på tåg. Därför bör de införas senast i JNB2027

Sverige är rikt på naturresurser i form av skog, malm och energi, vilket har gjort det möjligt att bygga upp en tung basindustri i landet. Tack vare resurseffektiva transportslag som järnvägen kan vi transportera våra tunga varor till kunder i Europa. Det är ur detta perspektiv som banavgifterna för godståg behöver ses.

Den svenska industrin utmanas dock i hög grad av konkurrenter utanför Europa. Svensk industri står inför en hårdnande konkurrens från omvärlden. Många industrier i andra delar av världen producerar – och inte minst transporterar – högkvalitativa varor till ett lägre pris. Det gäller särskilt länder i Asien, som kan sälja produkter till Europa till betydligt lägre kostnader än svenska och andra europeiska producenter. En del av förklaringen är det statliga stöd som framför allt kinesiska företag får av den kinesiska staten, bland annat genom tillgång till tillförlitlig, produktiv och digitaliserad infrastruktur på vägar, järnvägar och i hamnar till låga eller inga avgifter. Skogsindustrierna anser att även den svenska staten har ett ansvar för att tillhandahålla en mer tillförlitlig infrastruktur till lägre avgifter för svenska exportföretag och på så sätt stärka Sveriges handelsbalans och välfärd. Trafikverkets mål bör därför vara att successivt sänka banavgifterna, bland annat i takt med att underhållsarbetet effektiviseras.

För att svenska företag ska kunna mäta sig i en hårdinternationell konkurrens behöver järnvägen återigen bli den konkurrensfördel som svenska företag och svensk industri, särskilt den tunga basindustrin, behöver. Tågets styrka är att transportera tunga varor långa sträckor med låg energianvändning. Detta är särskilt viktigt för svensk BNP, eftersom stål väger omkring åtta ton per kubikmeter, skogsvaror omkring ett halvt ton per kubikmeter och malm omkring fyra ton per kubikmeter, grovt räknat. Därför anser vi att det är avgörande att Trafikverket inför de nya banavgifterna senast i JNB 2028.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Skogsindustrin spelar en avgörande roll för företagsamhet, sysselsättning och välfärd i Sveriges regioner

Skogsnäringen är en av Sveriges viktigaste branscher. Den är spridd över hela landet och har stor regional betydelse. I många regioner fungerar branschen som ett nav för sysselsättning, utveckling och ekonomisk tillväxt. Varje jobb inom skogsnäringen skapar i genomsnitt ytterligare två jobb inom branschen eller i andra branscher. Värdekedjan börjar i skogsbruket, fortsätter i skogsindustrin och involverar många andra branscher, såsom maskinleverantörer, transportsektorn, it och forskning.

Skogsindustrin är främst verksam på små och medelstora orter. Där fungerar den ofta som ett nav för företagsamhet, innovation, sysselsättning och livskraft. Totalt sysselsätter skogsnäringen omkring 140 000 personer i Sverige varje år. Då räknas både de som arbetar på sågverk och massa- och pappersbruk och underleverantörer inom exempelvis transport och logistik.

Det är tydligt att skogsnäringen har stor betydelse för Sverige. I nio regioner står skogsnäringen för mer än 5 procent av alla sysselsatta. I Värmland och Västernorrland står skogsindustrin för över 12 procent av regionens totala förädlingsvärde och över 8 procent av de sysselsatta. I Kalmar, Dalarna och Gävleborg står skogsnäringen för 7–10 procent av det totala förädlingsvärdet. Skatteintäkterna från dessa personer används bland annat för att finansiera vård, skola och omsorg i kommuner och regioner. Skatteintäkterna

från dem som är sysselsatta inom skogsnäringen i Sveriges samtliga regioner räcker till att finansiera motsvarande 30 000 jobb inom vård, skola, omsorg och myndigheter.

Skogsindustrin är exportinriktad, och eftersom råvaran och många insatsvaror till största delen är inhemska ger skogsindustrin ett betydande bidrag till Sveriges handelsbalans. För att upprätthålla handelsbalansen krävs bland annat att de tunga råvarorna och varorna kan transporteras till kostnader som våra kunder är beredda att betala i konkurrens med produkter från exempelvis Kina, Amerika och Europa.

Skogsindustriernas transporter

Skogsindustrierna representerar företag som förädlar trä till fossilfria och förnybara material och produkter. I verksamheten ingår Svenskt Trä och sekretariatet för BioInnovation. Vi företräder ca 40 massa- och pappersbruk, 80 sågverk och 105 företag med övrig verksamhet i Sverige.

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Svensk skogsindustris tågtransporter utgör 25 % av Sveriges totala godstransporter både i ton räknat och i tonkm. Om Malmbanans transporter undantas utgör skogsindustrins transporter hela 40 % av godstransporterna i Sverige (samma enheter).

Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag är viktiga för att nå kund.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i Skogsindustrins framtidsagenda. Det innebär bland annat att svensk skogsindustri ska ha fossilfria landtransporter i Sverige 2040. Järnvägstransporter är en förutsättning för att nå målet, eftersom energieffektiva intermodala och kombinerade transporter är avgörande för omställningen när tillgången till fossilfria drivmedel är både begränsad och kostsam.

För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig genom omställningen är det avgörande att myndighetsavgifter och andra kostnader styr i en riktning som främjar 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 kostnads massa då vi transporterar stora tunga produkter långa sträckor.

Kostnaderna för enskilda vägar och alla former av transporter utgör en tredjedel av skogsindustrins totala råvarukostnad, det vill säga av skogsbrukets samlade kostnader. En stor daglig utmaning är att effektivisera logistik- och transportsystemen för att begränsa avståndsnackdelarna. Skogsindustrin ser därför med oro på de höga banavgifterna för tunga godståg.

Att införa de nya banavgifterna snarast är en tydlig signal från Trafikverket att godstransporter på järnväg prioriteras.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig