

Er ref: LI2023/03919

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Vår ref: R:2024-12

Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (Rapport TRV 2023/70321)

Skogsindustrierna har beretts möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till Inriktningsplanering.

Skogsindustrierna instämmer med de remissyttrandena som lämnats av Näringslivets Transportråd, Svenskt Näringsliv och Skogforsk, samt vill dessutom ge följande egna synpunkter.

Sammanfattning

Skogsindustrierna välkomnar att inriktningsunderlaget har ett tydligt fokus på underhåll. Det är avgörande för näringslivets tillgänglighet och konkurrenskraft att vårda den infrastruktur vi redan har.

Trafikverkets resonemang och avvägningarna i inriktningsunderlaget är genomtänkta. Skogsindustrierna tillstyrker därmed de flesta av bedömningarna. Skogsindustrierna anser det angeläget att ramnivån ökas med minst 20 procent. Detta för att vidmakthållande ska kunna genomföras samtidigt som underhållsskuld och bärighet åtgärdas och vinterväghållning, inklusive isbrytning, säkerställs.

Skogsindustrierna vill särskilt betona följande:

- Vidmakthållande, underhållsskuld och bärighet prioriteras! Därefter trimningsåtgärder och sista nyinvestering
- Ramnivån behöver ökas med minst 20 procent för att säkra underhållsskuld och bärighet.
- Tydlig kostnadsstyrning i regeringens planering, samt i Trafikverkets genomförande.

Skogsindustrierna vill se följande angelägna områden i kommande Infrastrukturproposition:

1. Tidsatt, finansierad och blocköverskridande förankrad plan bör tas fram för att återta underhållsskulden på väg under planperioden och på järnväg inom 20 år.
2. BK1-vägnätet uppgraderas i sin helhet till BK4 samt flaskhalsar åtgärdas senast 2026 och att kommunala vägnätet följer med i utvecklingen.
3. Fler statliga och kommunala vägar öppnas upp för längre lastbilar (>34,5 meter)
4. Medel avsätts till bantyp 5. Skogsindustrierna ser med oro på Trafikverkets bedömning i genomförandeplanen om att det är fortsatt risk för bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 5.
5. Vinterväghållning på väg, järnväg och sjö fungerar dåligt. Vinterhållningsresurser behöver säkras och väg-underhållsskulden åtgärdas då dåliga sommarvägar ger farliga vintervägar.

6. Isbrytarkapacitet behöver säkerställas för befintliga och kommande industrisatsningar och drift och underhåll bör likställas med övriga trafikslag genom anslagsfinansiering.
7. Infrastrukturkostnader ska inte flyttas från staten till transportköpare (ex: ERTMS, banavgifter, farledsavgifter, statliga vägar blir enskilda vägar)
8. Behåll och utveckla näringslivspotten för järnväg med höjd maxgräns till 150 miljoner och snabba på genomförandeprocessen.
9. Skogsindustrierna delar Trafikverkets bedömning att anslagen till länsplaner är otillräckliga och ifrågasätter regeringens förslag att flytta 0,4 miljarder kronor från posten länsplaner.
10. Banavgifter bör differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande

Skogsindustrierna vill även lyfta följande punkter:

- a) Bra att regeringen gör nystart av godsstrategin. Den berör ansvaret inom flera departement.
- b) Samverka brett mellan olika departement och myndigheter om styrmedel för Sveriges ESR-mål.
- c) Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder från Trafikverket för att säkerställa råvarutillförsel och transport av färdigvaror till kund.
- d) Kapacitetsbrister i järnvägssystemet bör uppdateras och redovisas för att ge rätt information till aktörer inom bland annat industriinvesteringar, medfinansiering och handelns utbredning.
- e) KI bör få uppdrag att utveckla mått på industrins konkurrenskraft m.h.t. exportpriselasticitet
- f) De samhällsekonomiska kalkylerna bör utvecklas med avseende på godstransporters nytta
- g) Järnvägens kapacitet behöver ökas så att fler och längre tåg kan köras i Sverige och i Europa.
- h) Dialoger bör föras kring hur hamnar och noder bör utvecklas för att öka förutsättningarna för intermodala transporter. Genomför åtgärder i Järnvägslyftet – omtag svensk järnväg.
- i) Myndigheters insikt i näringslivets affärsmodeller för intermodala transporter behöver ökas
- j) Om stadsmiljöavtalen ska fasas ut bör andra stöd till kommunala bärighetsåtgärder övervägas.
- k) Myndighet bör få helhetsansvar för enskilda vägar
- l) Genomför infrastruktursatsningar på elektrifiering kopplat till transportsektorn.
- m) Det internationella perspektivet måste få större utrymme i nationella planen
- n) Fortsätt vidta åtgärder för kompetensförsörjning av infrastruktur- och transportsektorn
- o) Skogsindustrin har i remissvaret identifierat de av Trafikverket föreslagna nyinvesteringar som är av vikt för skogsindustrin, förutsatt att medel finns kvar efter att vidmakthållande, underhållsskuld och bärighet finansierats fullt ut.

Vidmakthållande, underhållsskuld och bärighet behöver säkras, varför en ökning av ramnivån med minst 20 procent till 1 151 miljarder är nödvändig

Inriktningsplanen är kraftigt underfinansierad

Trafikverket har gjort ett bra inriktningsförslag givet de begränsade medel som nuvarande nationella plan medger. Trots nästan helt fastlåsta förutsättningar har Trafikverket ändå kunnat prioritera underhåll av infrastrukturen vilket är av största vikt för skogsindustrins konkurrenskraft.

Dock kan det konstateras att år 2037 kommer det eftersläpande underhållet på järnvägen motsvara 79 miljarder. Detta förutsatt att Trafikverket får ökat rammedel med 20 procent och därmed möjlighet att åtgärda *hela* underhållsskulden på väg (35 miljarder) och delar av den på järnväg (12 miljarder).

För att lyckas bibehålla dagens funktionalitet i transportsystemet, eliminera det eftersläpande underhållet, skyndsamt uppgradera hela BK1-vägnätet till BK4 inklusive flaskhalsar och dessutom öka kapaciteten i transportsystemet, så behövs ytterligare resurser. En ökad anslagsram med minst 20

procent bör därför ligga till grund för den nationella planen för 2026–2037 och hänsyn behöver tas till den förväntade prisutvecklingen minst fram till år 2026.

Underhållsskuld och bärighet på landsbygden

I Trafikverkets inriktningsunderlag saknas 35 miljarder för att åtgärda underhållsskulden på väg, 91 miljarder kronor för att åtgärda underhållsskulden på järnväg och 10 miljarder för att utveckla BK4-nätet fullt ut enligt plan. Åtgärdande av underhållsskuld och bärighetsanpassningar av vägar och broar gynnar även Sveriges beredskap.

Återställ hela underhållsskulden på väg under planperioden och underhållsskulden på järnväg inom 20 år

Tidsatt, finansierad och blocköverskridande förankrad plan för att återta underhållsskulden

Skogsindustrierna yrkar att regeringen ta fram en tidsatt, finansierad och blocköverskridande förankrad plan för att återta hela underhållsskulden på väg inom planperioden samt hela underhållsskulden på järnväg inom 20 år. Med dagens takt tar det 100 år innan underhållsskulden på järnväg är åtgärdad.

Effektiva transporter kräver vägar och järnvägar med hög bärighet utan underhållsskuld året om

Bland våra medlemsföretag pågår ett ständigt arbete för att effektivisera och utveckla hållbara transporterflöden. Ju mer virke vi kan lasta på per körning desto mindre drivmedel behöver förbrukas. Eftersom både räckvidden på elfordon och tillgången på fossilfria drivmedel är begränsad är transporteffektivitet en förutsättning för att ställa om till fossilfria virkestransporter. För transporteffektivitet krävs hela och fungerande vägar och järnvägar utan underhållsskuld och där tunga fordon kan köra. Underhållna sommarvägar med hög bärighet är också en förutsättning för att vägarna ska vara halkfria och säkra på vintern. Idag ökar antalet vägolyckor p.g.a. den stora underhållsskulden.

Budgetera för att uppgradera hela BK1-vägnätet till BK4 senast år 2026.

Skogsindustrin tillstyrker Trafikverkets bedömning att samhällsnyttorna av BK4 är mycket stora i förhållande till kostnaderna.¹ För att uppnå den fulla potentialen ser vi att Trafikverkets bärighetsmål på väg behöver höjas från att *upplåta 80 procent av strategiska vägnätet till BK4 2029* till att *upplåta 100 procent av BK1-vägnätet till BK 4 senast 2026, samt att flaskhalsar ska åtgärdas*. Vi ser även att det är nödvändigt med en statlig satsning på det kommunala vägnätet både i form av kompetens och finansiellt stöd för att lyckas bygga bort de flaskhalsar som många kommunala BK2 och BK1-vägar utgör i BK4-vägnätet. Även vägen fram till en bro som är kritisk bör vara BK 4, även om själva bron inte är BK4, då det ju finns skog även längs vägarna.

Skogsindustrierna har tidigare framfört att stadsmiljöavtal bör utvecklas för att kunna användas till att stödja kommunala bärighetssatsningar. I budgetpropositionen för 2024 aviserade regeringen i stället att stadsmiljöavtalen fasas ut². Skogsindustrierna anser att regeringen bör överväga andra stöd till kommunala bärighetssatsningar.

Skogsindustrierna vill framhålla det framgångsrika arbete som sker inom ramen för den nationella bärighetsgruppen och dess undergrupper där näringslivet har möjlighet att påverka vilka vägar och broar som ska uppgraderas.

¹ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#) sid 84

² [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#) sid 190

Skogsindustrierna ser gärna att regeringen anammar Finlands modell genom att öppna upp hela vägnätet för BK4, och sedan införa begränsningar på de sträckor som ej håller BK4-bärighetsnivå. Geofencing³ är ett relativt billigt sätt att snabbare möjliggöra BK4-transporter på fler vägar.

Skogsindustrierna vill även belysa att Sverige med fördel kan höja BK4-gränsen från 74 ton till 76 ton, liksom Finland gjort, utan extra kostnader för staten. En lastbil som ska köra över 70 ton behöver lägga till en hjulaxel extra, och med denna extra axel kan fordonet klara 76 ton. Då regelverket endast tillåter 74 ton så utnyttjas axelns lastkapacitet inte och det blir därmed för dyrt för åkaren att investera i den sista axel. Därav att många åkerier nöjer sig med 70 tons lastbilar. Studier visar dessutom att vägslitaget från en 76-tons bil med korrekt fördelat och korrekt antal axlar är lägre än från en 70-tons lastbil. Därmed kommer en regeländring i BK4 från 74 ton till 76 ton inte innebära fysiska ändringar av själva vägkroppen.

Öppna upp fler statliga och kommunala vägar för längre lastbilar (>34,5 meter)
Skogsindustrin understryker att regeringen behöver ge en tydlig signal till kommuner om att öppna fler vägar för längre (>34,5 meter) och tyngre (>74 ton) lastbilar så snart som möjligt. Det är först när kombinationen längre bilar och högre totalvikter finns som de stora vinsterna görs. Även rastplatser behöver uppgraderas så att lägre fordon kan rasta och ladda. Möjliggör även sökning i NVDB så att förare kan se vägar som tillåter *både* BK4 och 34,5-meters fordon, samt säkerställ att regler för längre lastbilar i Sverige synkroniseras med de i Finland som tillät längre lastbilar på upp till 34,5 m redan i januari 2019.

Förhindra bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 5

Extra medel för underhåll av bantyp 5 säkrar konkurrenskraft, minskar utsläpp och stärker beredskap
Skogsindustrin ser med oro på Trafikverkets bedömning⁴ att det är "fortsatt risk för nya temporära eller långvariga bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 5". Detta är en stor kapitalförstörelse som får långtgående konsekvenser för Skogsindustrin som transporterar motsvarande 100 000 timmerbils-transporter årligen med timmertåg på dessa järnvägar. Majoriteten av järnvägarna av bantyp 5; "Övriga för näringslivet viktiga banor" går till och från virkesterminaler och skogsindustrier.

Totalt transporteras 8 miljoner ton skogsråvara på järnväg årligen i Sverige,⁵ varav Skogsindustrierna beräknar att knappt 5 miljoner ton transporteras via bantyp 5.

Skogsindustrierna yrkar att medel tillskjuts för att åtgärda underhållsskulden på bantyp 5. Trafikverket bedömer det "endast" möjligt att åtgärda järnvägsunderhållsskuld motsvarande 12 av 91 miljarder kronor totalt under planperioden.^{6,7} I den takten tar det 100 år innan underhållsskulden är åtgärdad. Då tid i spåren inte är en begränsande faktor för underhåll i bantyp 5 bör medel tillskjutas.

Under 2023 tvingades våra medlemsföretag köra över tusen oplanerade lastbilstransporter längs bantyp 5 p.g.a. dess eftersatta underhåll. Detta genererade oönskade kostnader som påverkar konkurrenskraft och sysselsättning samtidigt som det genererar utsläpp som försvårar för Sverige att nå ESR-klimatmålet.

De för skogsindustrin viktigaste bantyp 5-banorna är:

³ [RISE policylabb - en introduktion \(diva-portal.org\)](#)

⁴ Trafikverkets Genomförandeplan 2024–2029

⁵ [Åtta miljoner ton biomassa - skogsbrukets transporter på järnväg 2016 - Skogforsk](#)

⁶ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#) sid 175

⁷ [Vidmakthållande av transportinfrastrukturen, underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037 \(diva-portal.org\)](#) sid 56

- Boden – Haparanda,
- Piteå – Älvsbyn,
- Storuman – Hällnäs,
- Hoting – Forsmo – Västerasby,
- Blybergs såg – Mora,
- Lomsmyren - Borlänge,
- Malung – Borlänge,
- Hallstavik – Örbyhus,
- Torsby – Karlstad,
- Stångådals- och Tjustbanornas
- Mönsterås – Blomstermåla,
- Halmstad - Markaryd – Hässleholm.

Här ser vi problem med kontaktledningar, växlar, signalsystem, hasighetsnedsättningar, solkurvor, och mötesplatser.

Alla utom Torsby-Karlstad går i öst-västlig riktning, varför en upprustning av dessa banor även kan vara av värde för Sveriges beredskap och för NATO.

Vinterväghållning på väg fungerar dåligt vilket ger osäkra och farliga vägar.

Underhållsskuld på sommarvägar ger farliga vintervägar

Skogsindustrierna betonar vikten av att hela underhållsskulden på väg åtgärdas snarast. Bakgrunden är att halka på våra vägar är ett stort och växande problem, vilket både skogsindustrins erfarenhet och Trafikverkets statistik visar på. Fler nollgenomgångar till följd av klimatförändringar ger mer regn vilket skapar mer halka. Kombinerat med dåligt underhållna vägar blir vintervägarna spåriga och svåra att mötas på då vägens ytterkanter har låg bärighet och är hala. Skogsindustrin har drabbats av flera olyckor på grund av halka och har vid flera tillfällen tvingats ställa in transporter på grund av bristande säkerhet.

Vinterkungörelsen behöver uppgraderas

Skogsindustrierna anser att det finns potential att förbättra vinterväghållningen genom att uppgradera vinterkungörelsen för att på så sätt tillåta tyngre fordon vintertid. Geofencing kan användas för att sänka hastigheter på vägar och broar temporärt. Det är tex positivt med Trafikverkets satsning på tjälsäkring⁸ för att minska bärighetsrestriktioner till följd av klimatförändringar. Skogsindustrierna upplever dock att halkbekämpningsåtgärder så som tex kameraövervakning och väderstationer inleds för sent för timmertransporternas behov utan är i stället anpassade till arbetspendling.

Upphandling och uppföljning av vinterhållning bör utvecklas, liksom löpande dialogen med näringslivet

Skogsindustrierna anser att upphandlingsmodeller behöver ses över så att vinterväghållningsresurser anpassas till dagens behov och trafiksituation och så att incitament ges för att säkerställa säker vinterväghållning på landsbygden. Även metoden för att följa upp att entreprenörer efterlever sina kontrakterade åtaganden för halkbekämpning bör utvecklas, samt den löpande dialogen med näringslivet om var behov av halkbekämpning föreligger. De av Trafikverket utpekade vinterkritiska sträckorna bör t.e.x. publiceras externt så kan industrin ta del av dem.

Plocka inte bort 400 miljoner från länsplanerna då anslagen redan är otillräckliga Skogsindustrierna delar Trafikverkets bedömning att anslagen till länsplaner är otillräckliga och ifrågasätter regeringen föreslag att flytta 0,4 miljarder kronor från posten länsplaner till posten ersättning till icke statliga flygplatser.⁹ 38 procent av skogsbrukets transporter sker på länsvägar¹⁰. Budget för länsplanerna är viktiga då det finns länsvägar som är dåligt underhållna men saknar anslag.

⁸ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#) sid 158

⁹ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#) sid 192

¹⁰ [Skogsbrukets vägtransporter 2022 - Skogforsk](#)

Enskilda och allmänna vägar på landsbygden är nödvändiga för att klara Sveriges klimatmål, Skogsindustrins verksamhet och Sveriges beredskap

Öka budgeten för enskilda vägar på landsbygden

Skogsindustrierna tillstyrker Trafikverket förslag om att öka budgeten för enskilda vägar med 11 procent jämfört med föregående plan och vi vill särskilt trycka på vikten av att dessa ökade insatser kommer det lågtrafikerade enskilda vägnätet på landsbygden till gagn då detta är extra eftersatt idag.

76 procent av Sveriges vägnät utgörs av enskilda vägar. Dessa skapar stora värden för Sverige vid bl.a. brandbekämpning, ökning av skogars koldioxidupptag och tillväxt, lantbruk, skogsbruk, bekämpning av granbarkborrar, rekreation, renskötsel, levande landsbygd och livsmedelsproduktion.

De stärker Sveriges beredskap genom att utgöra alternativa transportvägar, vilket gör Sveriges infrastruktur mer motståndskraftig och bidrar till att Sverige kan erbjuda ett effektivt värdlandsstöd.

90 procent av skogsindustrins transporter börjar vid enskild väg då 70 miljoner ton skogsråvara hämtas från 280 000 platser i skogen varje år. Därifrån går färden vidare på riks- och länsvägar, medan motorvägar och europavägar används i mindre utsträckning. Det lågtrafikerade allmänna och enskilda vägnätet nyttjas därmed i betydande omfattning för skogsbrukets transporter.¹¹

För att Sverige ska klara EU's klimatmål inom LULUCF, vilket innebär att kolinlagringen i våra skogar ska öka med 4 miljoner ton till år 2030 ifrån en redan hög nivå,¹² måste Sverige vidta flera skötselåtgärder i skogen. Det enskilda vägnätet är en förutsättning för detta då det möjliggör att komma ut i skogarna.

Ge uppdrag till myndighet att ta helhetsansvar för enskilda vägar

Fram till 1990-talet hade Skogsstyrelsen uppdrag att ha övergripande kunskap om de enskilda skogsbilvägarna. Ingen myndighet har detta uppdrag idag vilket är olyckligt då stora delar av denna infrastruktur är över 50 år gammal och lider av stora underhållsskulder. Nybyggnad, upprustning och underhåll är resursintensivt och det är viktigt att insatserna görs med målet att uppnå systemeffektivitet och optimerad resursanvändning över tid.

Skogsindustrierna tillstyrker därför Skogsstyrelsens önskemål¹³ om att regeringen bör peka ut ny ansvarig myndighet. Ett förslag från Skogsindustriernas sida är att Länsstyrelsen är huvudman med stöd från Skogsstyrelsen, Trafikverket och Lantmäteriet.

Skogsindustrierna anser att medel bör satsas i inriktningsunderlaget för att sådan myndighet ska kunna 1. öka kunskapsnivån bland enskilda vägars markägare, 2. starta yrkesutbildningar inom skog och logistik och inom vägplanerare, samt 3. ta fram och följa upp statistik kopplat till det enskilda vägnätet.

Enskilda vägarna ägs och förvaltas av många olika aktörer med varierande kunskap. Många ägare av enskilda vägar är betjänta av mer kunskap om är förrättningsprocesser, klimatanpassning, BK4, bekämpning av invasiva arter, vägförvaltning, teknisk vägkompetens och hantering av virkestransporter.

Skogsindustrierna yrkar att finansieringen av den avdelningen inom Trafikverket som ansvarar för statligt bidrag till enskilda väghållare ökas med 30 miljoner kronor per år.

¹¹ [Skogsbrukets vägtransporter 2022 - Skogforsk](#)

¹² [Sveriges del av EU:s klimatmål \(naturvardsverket.se\)](#)

¹³ [Skogsbrukets vägtransporter 2022 - Skogforsk](#)

Säkerställ tillräcklig isbrytarkapacitet för befintliga och nya industrisatsningar

En fungerande isbrytarflotta är oerhört kritisk för svensk skogsindustri och för hela den svenska industrisatsningen i norr. Men även för intermodala transporter och för Sveriges beredskap. Flera hamnar längs norrlandskusten har behövt stänga under vårvintern 2024 och konsekvensen av att inte kunna ta in och ut råvaror och gods sjövägen blev tyvärr väldigt tydlig för Billeruds bruk utanför Kalix som drabbades av det svåra isläget. Sveriges isbrytarflotta går på övertid, och det tar lång tid att få fram reservdelar vid behov.

Sjöfartsverket ser att befintliga satsningar på isbrytare inte räcker

Skogsindustrierna framhåller att det är bra att regeringen påbörjat förnyelsen av isbrytarflottan med två stora assistansisbrytare och det är glädjande att Sjöfartsverket i mars 2024 köpte den något mindre isbrytaren Idun. Sjöfartsverket menar dock att dessa tre isbrytare inte räcker för att ersätta befintlig flotta. Situationen är därmed allvarlig.

Ta ett helhetsgrepp om förnyandet av Sveriges isbrytarflotta i kommande nationella plan

Skogsindustrierna understryker vikten av att Sverige i den kommande infrastrukturplaneringen tar ett ordentligt grepp kring isbrytningen så att hela den svenska isbrytarflottan kan förnyas. Sjöfartsverket utreder just nu framtida isbrytningsbehovet för att klara både industrins, försvarets behov, och den fossilmfria sjöfartens nya och mer energieffektiva fartygs behov. Skogsindustrierna ser med oro på hur isläget drabbade Billeruds bruk, och uppmanar regeringen att agera så att bristande resurser inom isbrytarflottan inte ska generera liknande konsekvenser för industrin.

Anslagsfinansiera drift och underhåll av isbrytningen.

Skogsindustrierna anser att isbrytningen, i likhet med snöröjningen på land, bör finansieras över anslag och att Sjöfartsverket därför bör tillföras 400 miljoner/år över anslag. Detta då vinterväghållning handlar om tillgänglighet och bör hanteras lika oavsett om den sker på land eller med isbrytning till sjöss.

Klimatomställningen kan bara lyckas om den sker i en ekonomi som växer

Precis som regeringen skriver i sin klimathandlingsplan så kan klimatfrågan bara lösas i en ekonomi som växer och präglas av ökad konkurrenskraft, tillväxt, stärkt beredskap och resiliens. Ökad transportefterfrågan är därför bra och viktigt för Sverige.

Bra att regeringen gör nystart av godsstrategin. Berör flera departement

Det är glädjande att nuvarande regering gör en nystart av godsstrategin från 2018 och att denna även har fått avtryck i Trafikverkets inriktningsunderlag. Regeringen kan gärna hämta inspiration från industrin som har samlats kring en gemensam vision för godstransporter ”*ett robust, effektivt och hållbart logistiksystem som främjar konkurrenskraft, tillväxt och sysselsättning i hela landet*”¹⁴.

Då finansdepartementet hanterar skattefrågor, miljödepartementet tillståndsfrågorna, klimat- och infrastrukturdepartementet ansvarar för Sveriges ESR-mål och infrastrukturdepartementet ansvarar för transportfrågorna så är samverkan mellan departementen av största vikt för att lyckas med omställningen av Sveriges transporter. Godstransportstrategin berör därför arbetet inom flera departement.

¹⁴ Industrirådets ”[Inspel till nystart av logistikstrategi - För konkurrenskraft, handel och sysselsättning](#)” (2023)

Elektrifiering, effektivisering och biodrivmedel för fossilfria landtransporter 2040
Skogsindustriernas egen Framtidsagenda 2040 inkluderar målet *fossilfria landtransporter i Sverige 2040*. Skogsindustrierna delar Trafikverkets uppfattning att regeringens politik för fossilfria tunga vägfordon ska fokuseras på effektivisering, elektrifiering och biodrivmedel. Dessa bör prioriteras i nämnd ordning.

Planen för 2030-målet bör vara; öka incitamenten för längre och tyngre fordon då det minskar mängden drivmedel per transporterad vara, öka elektrifieringen, bättre allokera användningen av flytande biodrivmedel samt skattebefria biogas och biodrivmedel för tunga vägtransporter. Planen för 2040-målet bör vara; tunga fordon drivna på el och vätgas med viss komplettering av flytande biodrivmedel.

Pallet av åtgärder behövs för att nå Sverige ESR-mål

Skogsindustrierna anser att regeringen bör använda så få styrmedel som möjligt för punkterna nedan för att hålla företagens administrationskostnad ner och även öka tydligheten för företag om vad som gäller. Styrmedel bör vara internationella för att främja konkurrensen. De bör heller ej motverka varandra.

- Transporteffektiviteten kan öka genom att:
 - Sverige åtgärdar underhållsskulden på väg och järnväg.
 - EU tillåter trafikering av längre och tyngre fordon
 - Varuägare får fler verktyg för att förbättra produktiviteten så som längre, större och tyngre tåg, större nät av både BK4 och längre lastbilar (34,5 m), digitalisering, ex. navigationsstöd från land och automatisering/autonoma system.
- Elektrifieringen kan påskyndas genom att:
 - Förenkla och skynda på tillståndsprocesserna för elnät, elproduktion och produktion av fossilfria drivmedel både i Sverige och i Europa. (inklusive vindkraft, vattenkraftsomprovningen, solkraft och kärnkraft).
 - Infrastruktur för omställningen finansieras i högre grad av EU-medel.
 - Statligt stöd behöver gå till laddinfrastruktur även bortanför AFIR-nätverket
 - Säkerställa kapacitet i elnätet för att möjliggöra laddning bortanför AFIR-nätverket
 - Kör och vilotider behöver ses över för att möjliggöra tid för laddning
- Biodrivmedelsanvändning i form av bl.a. biogas och HVO kan optimeras genom att:
 - Allokera användningen av flytande biodrivmedel till tunga vägtransporter.
 - EU's olika regelverk också inkluderar biodrivmedel för tunga fordon, utöver el och vätgas.
 - Sverige får ge skattebefrielse för både inblandade och rena biodrivmedel.
 - Tillståndsprocesser för produktion av biodrivmedel som tex biogas påskyndas.
- Svensk industris konkurrenskraft kan värnas genom att:
 - Skatter och avgifter i Sverige och EU formas så att bioekonomis konkurrenskraft värnas,
 - Öka incitamenten att köra längre och tyngre tåg och bilar (effektivare transporter). Denna typ av styrmedel är oftast effektivare än ökning av kostnaderna för fossila transporter.
 - Konsekvensanalyser genomförs av hur nationella och internationella styrmedelsförslag påverkar transportköparens kostnader.
 - Sverige använder skatteväxling för att undvika skatt på skatt-effekt.
 - Styrmedel som tex utsläppshandelssystem är globala så långt det är möjligt
- Överflyttning till intermodala transporter underlättas om
 - myndighetsavgifter för godståg och sjöfart sänks
 - näringslivspotten höjs och blir snabbare
 - kompetens kring intermodala transporter ökas
- Produktion av fossilfria drivmedel, inkl. elektrobränslen, biogas och el, främjas genom
 - Snabbare tillståndsprocesser för bl.a. elproduktion, elnät och biogasproduktion.

Styrmedel bör låta marknaden successivt byta ut utsläppskällor med högst verkningsgrad till lägst kostnad. Olika drivlinor är olika energieffektiva. Genom att låta marknaden avgöra vilket drivmedel som ska användas i vilket fordon så allokeras de fossilfria drivmedlen till de transporter där de ger störst transport- och klimatnytta. Skogsindustrierna anser att detta kan uppnås med ett styrmedel som låter marknaden steg för steg byta ut de fossila utsläppskällor som har högst verkningsgrad till lägst kostnad.

Skogsindustrierna anser att Sverige och EU bör fokusera på att öka produktionen av fossilfri el för att möjliggöra stor produktion av i första hand grön vätgas och andra hand e-metanol vilka båda kan användas inom sjöfarten.

Ge näringslivet förutsättning att ställa om med bibehållen konkurrenskraft Svenska företag har en unik möjlighet att bidra till den globala omställningen och bidra till svensk välfärd. Skogsindustrin understryker att industrins omställning sker med ökad tillgång på fossilfri el, långsiktiga spelregler, bättre infrastruktur och med smartare lösningar, och inte genom ökade skatter och avgifter.

Transporter utgör en betydande del av kostnaderna för svenska export- och importvaror då Sverige är ett avlångt land beläget i Europas utkant. Transportkostnader som t.ex. banavgifter, hamnavgifter och farleds- och lotsavgifter ackumuleras genom varukedjan vilket gör att effekten av en ineffektiv transportpolitik påverkar konsumentpriserna i fler led än bara transporten mellan en säljare och en köpare. Sveriges avståndshandikapp ökar på denna effekt.

Ge myndigheter i uppdrag att se över sina kostnader och minska transportavgifter

Skogsindustrierna anser att regeringen bör ge myndigheter i uppdrag att minska transportavgifter i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft, bidra till minskad inflation och ge svenskt näringsliv finansiellt utrymme att ställa om till fossilfria transporter.

När nu styrmedel inom ETS och ESR införs blir det allt viktigare för svenska företag som har långa transportavstånd att ha finansiellt utrymme för att ställa om till fossilfria transporter. Skogsindustrin anser det därför beklämmande att det finns statliga avgifter så som farledsavgifter och banavgifter som direkt motverkar omställningen till mer transporteffektiva transportslag så som järnväg och sjö.

Flytta inte över infrastrukturkostnader från staten till transportköpare

Skogsindustrierna ser hur infrastrukturkostnader successivt flyttas från staten till transportköpare, ex:

- Allmänna vägar som ändrats till enskilda vägar vilket innebär att skogsindustrin numer finansierar 30 % av underhållet av dessa vägar.
- ERTMS utan subventioner till tågoperatörer kommer innebära att de extra kostnaderna för att uppgradera lok kommer faktureras vidare till transportköpare som skogsindustrin.
- Justeringen av banavgifter från lätta persontåg till tunga godståg gör att skogsindustrin som transportköpare betalar en större andel av järnvägsunderhållet utan att underhållsåtgärderna prioriteras om till de järnvägar som skogsindustrin nyttjar mest.
- Handelssjöfarten subventionerar samhällets kostnader via farledsavgifterna.

En felaktig men relativt vanlig uppfattning vad gäller brukaravgifter är att de betalas av transportören när det i själva verket är transportköparen som betalar avgifterna som en del av tjänsten. I slutändan är det således konsumenterna och producenter i Sverige som betalar brukaravgifterna. Trafikverket gör samma misstag i inriktningsunderlaget. I övrigt delar Skogsindustrierna Trafikverkets resonemang om såväl banavgifter, farleds- och lotsavgifter som kilometerskatt.

Høj kunskapen hos transportköpare om ETS, ESR mfl styrmedel kopplat till transporter

Sjöfarten och tunga landtransporter inkluderas nu i ETS i olika steg. Klimat- och näringslivsdepartementet tittar även på att införa ytterligare styrmedel för att nå Sveriges ERS-mål. Dessutom införs globala och europeiska styrmedel. Dessa styrmedel syftar till att skapa en beteendeförändring hos transportnäringen och transportköpare, och precis som under corona-pandemin så behöver beteendeförändringar stödjas genom stora satsningar på kommunikation, information och utbildning. Genom att ge i uppdrag till lämplig(a) myndighet(er) att snabbt ge svenska medborgare och företag korrekt information om hur dessa styrmedel fungerar och samverkar så ges svenska företag viktiga förutsättningar för att kunna och våga ta fram robusta strategier för hur de vill agera för att ställa om sina transporter.

Mått på industrins konkurrenskraft måste utvecklas med exportpriselasticitet

För att regeringen och myndigheter ska kunna göra bättre konsekvensanalyser vill Skogsindustrierna se ett regeringsuppdrag till KI om att uppdatera skattningarna av exportpriselasticitet för olika branscher samt redovisa dessa öppet. För att göra korrekt analys av hur transportköpare påverkas behöver priselasticiteten för olika branscher uppdateras. Skogsindustrin är en bransch med hög känslighet för ökade transportkostnader. Detta då priset för homogena produkter som papper, kartong och pappersmassa sätts av globala världsmarknaden och därmed är svårt för enskilda företag att påverka. Trävarorna har något lättare att lägga över transportkostnadsökningar på kunderna om det är globala kostnadsökningar för alla aktörer som tex stopp i Suez-kanalen, medan sverigespecifika kostnadsökningar slår direkt mot vår konkurrenskraft. Transportkostnader är alltså svåra att vältra över på kunder. Skogsindustrins konkurrenskraft är extra kännsbar i form av påverkan på sysselsättningen på landsbygden.

ERTMS måste genomföras med beaktande av konkurrenskraft

Skogsindustrierna tillstyrker full finansiering av ERTMS. Det är viktigt att Sverige implementerar ERTMS på samma sätt som andra länder, dvs med samma komponenter som övriga länder samt att införande av ERTMS ligger i rätt takt i förhållande till implementeringen i Danmark och Tyskland. Trafikverket bör även undvika att skapa öar med ERTMS genom att tex bygga från norr till söder.

Skogsindustrierna anser att regeringen bör ge subventioner till ombyggnad av lok och tågagnar. Detta då tekniken flyttas från spåret till loken vilket innebär en kostnad för tågoperatörerna som faktureras vidare till transportköparna vars konkurrenskraft urholkas samtidigt som järnvägen blir mindre attraktiv. Tågoperatörer av gamla vagnar på industrispår räds att dessa kan behöva läggas ner då gamla vagnar är svåra att uppdatera med ERTMS. Även vissa industrier påverkas då de växlar själva och har egna lok som växlar på Trafikverkets bangårdar.

Banavgifter bör differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande

Transportstyrelsens föreläggande mot Trafikverkets banavgifter¹⁵ tvingar Trafikverket ändra fördelningen av hur stor andel av banavgifterna som godståg respektive persontåg betalar för. Skogsindustrin delar Trafikverkets bedömning^{16,17} att de beslutade höjningar av banavgifter för tunga godståg styr mot kortare, lättare och mindre godståg, vilket är direkt transport^{ine}effektivt och motverkar ESR-målen då färre godsvolymer kommer flyttas över på tåg samtidigt som trängseln på spåret ökar dagtid. Godstågen som ersätter 30-50 långträdare måste ges bättre förutsättningar än resandetåg som ersätter två till tre bussar.

Skogsindustrierna anser därför att:

¹⁵ [Föreläggande mot Trafikverkets banavgifter, Pressmeddelande från Transportstyrelsen 2022](#)

¹⁶ [Effekter av förändrade banavgifter. Underlag till samrådet av Järnvägsnätsbeskrivningen 2025](#)

¹⁷ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#) sid 200

- De planerade höjningarna av banavgifterna för godstågstrafiken måste omprövas
- Tåglägesavgift och passageavgift baserat på kapacitetsanvändning bör återinföras så att tåglägen på sträckor och tider där det råder kapacitetsbrist blir dyrare, och tvärtom.
- Sveriges Järnvägsmarknadslag 2022:365 kap 8 bör kompletteras med en §9 eller justeras i §4, för att ge Trafikverkets tolkning av järnvägsmarknadslagen företräde före Transportstyrelsens tolkning. Järnvägsmarknadslagen anger att avgifter får tas ut för att uppnå ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av överbelastad infrastruktur (8 kap., 4§). Även EU:s direktiv 2012/34 öppnar för denna möjlighet i artikel 31:4. Transportstyrelsen menar dock att banavgifter ska baseras på slitage och inte på marginalkostnaden för kapaciteten som utnyttjas.
- Principerna¹⁸ för om ifall tunga långsamma godståg (100 km/h) eller lätta snabba persontåg (200-250 km/h) sliter mest på infrastrukturen behöver ses över då dessa principer ligger till grund för Transportstyrelsens bedömning av hur banavgifterna ska fördelas. Skogsindustrierna ifrågasätter att tunga godståg skulle slita mest då fler faktorer utöver axellaster påverkar slitage och underhållskostnad, t.ex. hastigheten, de ingående fordonen i tåget och dess vagnsegenskaper.
- Gör grundlig samhällsekonomisk analys av de planerade höjningarna av banavgifter för godståg
- Spåravgift och tåglägesavgift bör ej tas ut för faktiskt använd färdväg vid omledning i de fall Trafikverket är den orsakande parten. Då incitament att välja tåglägen med låg efterfrågan tagits bort ifrågasätter vi även att motsvarande differentiering för tåguppställningar finns kvar.
- Miljökompensationssystemet bör förlängas i det fall de planerade höjningarna av banavgifterna för godståg inte kan omprövas. Miljökomp är dock en kortsiktig lösning som är dyr för staten samtidigt som den inte styr mot effektivare kapacitetsutnyttjande av järnvägen. Viktigt också att miljökompensation kommer transportköparna till gagn och inte stannar hos tågoperatörerna, då det är transportköparna som betalar de ökade banavgifterna.

Tidigare fördelning av banavgifterna har varit framgångsrikt styrmedel genom att godstågen har blivit färre och effektivare sedan år 2000 då var tredje tåg var ett godståg jämfört med var femte tåg idag. Godstågen har blivit 20 procent större (nettoton/tåg) medan persontåget har blivit 10 procent mindre (personer/tåg). Denna positiva utveckling motverkas av nya fördelningen av banavgifter.

Fokus på kostnadsstyrning i planeringen - Mer infrastruktur för pengarna

Mod från regeringen att prioritera och att besluta om investeringar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Förbättra Trafikverkets kostnadskontroll

Skogsindustrierna delar regeringens och Trafikverkets bedömningar om att Trafikverkets kostnadskontroll behöver förbättras. Vi betonar vikten av att Trafikverket arbetar för att effektivisera underhållet och för att få ut mer underhåll för pengarna genom både metodutveckling och utveckling av sin beställarkompetens.

Ta ut investeringar ur planen om det visar sig att kostnaderna är högre eller nyttorna lägre än man trott
Det finns stora osäkerheter förknippade med de initiala kostnadsbedömningar som görs av större infrastrukturinvesteringar och det finns gott om exempel på infrastrukturprojekt som blivit dyrare än beräknat till följd av detta. Syftet med de regelbundna planrevideringarna och planeringsprocessens kontrollstationer är att kunna ompröva och prioritera mellan projekt vartefter kostnader och nyttor klarnar. Skogsindustrierna välkomnar Trafikverkets förslag om att kunna ta ut investeringar ur planen,

¹⁸ [Marginalkostnader för reinvesteringar i järnvägsanläggningar: En delrapport inom SAMKOST 3](#)

om det visar sig att kostnaderna är högre eller nyttorna lägre än man först trott. Detta särskilt då staten i verkligheten arbetar med ettåriga budgetar och att en lång plan inte innebär att åtgärderna som finns i planen faktiskt har beslutats. Bättre alltså att de objekt som lyfts fram verkligen genomförs än att många projekt, som tidigare år, byggstartas men inte har finansiering för att slutföras i sin helhet.

Trafikverket bör lägga stor vikt vid Förenklingsarbetet och vid resultatet från Genomlysningen

Skogsindustrierna ser fram emot resultaten av dels Förenklingsarbetet Trafikverket fått i Regleringsbrevet för budgetåret 2024, dels den Genomlysning Trafikverket genomförde hösten 2023 på uppdrag av Generaldirektören. Antalet anställda på Trafikverket har mer än dubblats från 5 290 personer 2010 till att 2023 vara 11 251 personer samtidigt som underhållsskulden har ökat. Skogsindustrin önskar liksom infrastruktur- och bostadsminister se mer infrastruktur för pengarna och mer pengar till infrastruktur.

Industriinvesteringar måste följas av infrastrukturåtgärder från Trafikverket

Förbättra metoden att fånga nyetableringar samt utförda och nya expansioner

Skogsindustrin har genomfört stora investeringar där åtgärder från Trafikverket dröjt

Skogsindustrierna delar Trafikverkets bedömning¹⁹ att analysmetoden behöver förbättras för att kunna komplettera de redan etablerade samverkansformerna med fler verktyg för att fånga de nya industrietableringar och expansioner som kräver infrastrukturåtgärder. Skogsindustrierna betonar vikten av att även redan genomförda industrietableringar som utlovats infrastrukturåtgärder behöver fångas upp i metoden. Dubbelspår Karlstad-Kil och triangelspår mellan Skoghallsbanan / Värmlandsbanan (investering som även skulle kunna gynna projektet Stockholm – Oslo) är exempel på detta som medför direkta hinder för vidare investeringar och utbyggnader inom industrin.

Skogsindustrierna vill framhålla nyttan med att Trafikverket gör kapacitetsbristanalyser. Dessa är nödvändig för industriinvesteringar, medfinansiering och handelns utbredning.

Säkerställ att Trafikverket har kännedom om korrekta transportflöden och förändrade godstransporter vid kapacitetsplanering av gods

Det är bra att Trafikverket gör basprognoser och alternativa prognoser baserat på olika branschers transportbehov och det är bra att Trafikverket använder sig av Skogsstyrelsens Skoglga konsekvensanalys (SKA)²⁰ vid prognoser av virkestransporter. Det är dock viktigt att poängtera att SKA är en scenarioanalys och inte en prognos. Skogsindustrierna anser att industrins utsikter för framtida industriutbyggnad bör vara vägledande för KI's och därmed Trafikverkets basprognoser²¹, samt att det bör beaktas att skogsråvara hämtas även från andra länder.

Förädlingsgraden av produkterna ändrar även behovet av transporter och logistik

Skogsindustrierna vill belysa vikten av att Trafikverket har uppdaterad information om vilka noder och hamnar som används idag och i framtiden och av hur godstransportflöden och volymer förändras år från år både nationellt och internationellt. Industriinvesteringar sker i hela Sverige, produkter utvecklas och får nya transportbehov, produktionssiter och transportslag förändrats kontinuerligt. Två exempel är:

¹⁹ [Utveckling av transportinfrastrukturen. Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026-2037 \(diva-portal.org\)](#) sid 57

²⁰ [Transporterna i Sverige - nuläge och prognoser. Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2026-2037 \(diva-portal.org\)](#) sid 42

²¹ ["Disaggregering av prognos för godstransporter 2045 till Bansek, EVA, Sampers/Samkalk och TEN tec - Trafikverkets Basprognoser 2024"](#)

Trävaruindustrin ser att större volymer lastas på container till följd av att nya produkter som limträ inte tål omlastning. Därmed ökar intermodala transporter. Det är därför av vikt att dagens containervolymer avspeglas i Trafikverkets prognoser så att logistikflödena i Sveriges hamnar inkluderas vid kapacitetsplanering av gods på järnväg. Annars finns risk att hamnars roll i godstransportsystemet underskattas (som tex Göteborgs hamn där majoriteten av Sveriges containertransporter passerar).

Biobränslebranschen (kraftvärmeverken) ser nya transportflöden dels i form av ökad import via sjöfart och längre landtransporter. Dels till följd av att Rysslands innovation av Ukraina ändrat energibalanserna i Europa, dels då industrin minskat energianvändningen och därmed kan sälja större andel av bark, spån, tallolja, grenar och toppar mfl energiprodukterna vilka transporteras via väg inom Sverige.

Främja intermodala transporter

Trafikverket bör skapa dialoger om hur hamnar och noder bör utvecklas för att öka intermodala transporter
Skogsindustrin vill uppmantra Trafikverket att skapa fler dialoger kring enskilda noder och delar Trafikverkets²² uppfattning att intermodal trafik kan främjas genom att aktörer i den intermodala transportkedjan samlas till sådana dialoger.

Förutsättningar för att en hamn/nod ska bli attraktiv både för export- och importföretag är att bland annat att vägar till och från är anpassade till BK4 och 34,5 meters fordon utan flaskhalsar, att omlastningskostnader är låga, att det finns både export och importlager i hamnen, fossilfria drivmedel och laddmöjligheter finns för alla fordon, låga transportkostnader till och från hamnen, längre och tyngre tåg till och från hamnen, konkurrensneutrala rangerbangårdar samt låg kostnad för sjöfrakten vilken avgörs av myndighetsavgifter och av storleken på fartyg som kan angöra hamnen.

Öka myndigheters kunskap om och ansvar kopplat till affärsmodeller för intermodala transporter
Skogsindustrin framhåller att kunskapsnivån bör höjas hos myndigheter om hur affärsmodeller ser ut för företag som önskar nyttja intermodala transporter och därmed hur regelverk påverkar logistiken i praktiken. Ett förslag kan vara att regeringen kompletterar uppdrag till myndigheter med att en konsekvensanalys alltid ska genomföras om hur det nya regler påverkar näringslivets konkurrenskraft, dvs om det är finansiellt möjligt för transportköpande företag att nyttja de nya reglerna, eller om kostnadsökningarna blir så höga att svenskt näringsliv väljer andra alternativa transportvägar.

Ett exempel är den regelutveckling som Transportstyrelsen tagit fram kopplat till överflytt av lastbärare mellan transportslag. För att på bästa sätt kombinera effektiva vägtransporter med andra trafikslag i en intermodal transport behöver lastbärare i möjligaste mån utgå från gemensamma standarder för att enkelt kunna flyttas över mellan järnväg, väg och sjöfart. Det nationella arbetet med regelutveckling som Transportstyrelsen ansvarar för, där gällande regelverk tas fram avseende exempelvis A-dubbel kombinationens första trailer på en lastbil, är inte kompatibelt med de allra flesta intermodala järnvägsvagnar vilket gör att företag inte flyttar över trailers till tåg i praktiken i önskad utsträckning.

Det internationella perspektivet måste få större utrymme i nationella planen Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. Skogsindustrierna exporterar över 80 % av produktionen vilket ger ett viktigt bidrag till Sveriges handelsbalans. Majoriteten av de gränsöverskridande transporterna sker med sjöfart, drygt 65 procent. Järnväg och väg svarar för hälften var av de resterande 35 procenten. Skogsindustrierna understryker vikten av en dimensionering

²² [Uppdrag att intensiviera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter \(diva-portal.org\)](https://portal.org)

av transportkorridorerna så att de möter industrins och handelns behov. Sådan dimensionering av korridorer kan exempelvis handla om lastprofiler, axellaster och meterlaster för järnvägen. Stråk med många godståg samt stråk som leder till stora internationella och intermodala noder bör ha kapacitet att hantera minst 750 meter långa tåg i betydande omfattning. Det kan också handla om att säkerställa tillgängligheten för tyngre och längre vägfordon till internationella noder och i gränsöverskridande trafik. För näringslivet är dimensioneringen av korridorerna en mycket viktig faktor vid valet av transportsätt. TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska infrastrukturplaneringen. Det gäller inte minst till exempel Fehmarn Bält och tillgänglighet till Nordsjöhamnar och andra viktiga noder. Även tåg färjan mellan Trelleborg och Tyskland har betydelse för redundansen för gränsöverskridande järnvägstransporter och Sveriges varuförsörjningsförmåga.

Sambandet mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör konkretiseras och ges utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition.

Utveckla de samhällsekonomiska kalkylerna med avseende på godstransporter Skogsindustrierna anser att det är positivt att de samhällsekonomiska kalkylerna används, men att de behöver utvecklas då godsets samhällsnytta underskattas jämfört persontransporters nytta vilket gör att många industrier har svårt att få infrastrukturbehoven för transporter tillgodosedda.

Det är sedan länge kartlagt att de samhällsekonomiska värden för godstransporter och sättet de förs in i kalkylerna uppvisar brister.²³ I grunden handlar det om att tillförlitligheten inte inkluderats i godstidsvärderingen på ett adekvat sätt. Tillförlitligheten är den viktigaste aspekten för näringslivet godstransporter. Även den alternativa kostnaden för att inte genomföra investeringar bör inkluderas i kalkylerna. Regeringen bör ge Trafikverket, VTI och Trafikanalys i uppdrag att utvärdera, uppdatera och utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar som berör gods. Ett långsiktigt uppdrag om att utveckla metodiken för nettonuvärdeskvoterna (NNK) för gods skulle ge politiken ett bättre beslutsunderlag.

Skapa principer för alternativa finansieringar utifrån samhällsekonomisk lönsamhet Alternativa finansieringar kan vara ett medel för att tillgodose vissa industriers behov av infrastrukturinvesteringar. Skogsindustrierna anser att sådana alternativa finansieringar alltid måste utgå ifrån de transportpolitiska målen och ifrån vad som är mest lönsamt för samhället. Samhällsekonomiska kalkyler ska vara vägledande, förutsatt att de uppdateras. Alternativa finansieringar får inte tränga undan projekt som är viktiga för samhället eller gynna vissa aktörer före andra i nyttjandet av infrastrukturen vilket vi ser inom bangårdsrangering idag. Skogsindustrierna anser därför att principer behöver tas fram för hur urval, nyttjanderätt, underhåll, och upphandling kopplat till alternativ finansiering bör göras för att ha så positiv påverkan som möjligt på svenskt näringsliv, sysselsättning och transportnäring.

Kompetensförsörjning av infrastruktur- och transportsektorn behöver säkras

Skogsindustrin välkomnar Järnvägscollege 2022 då vi ser allvarligt på bristen av kompetens, personella resurser och maskinella resurser för att planera och genomföra arbete i infrastrukturen.

Skogsindustrierna anser att liknande satsningar bör göras inom fler områden. Vi ser idag en stor brist på lokförare vilket skapar stora förseningar både inom god- och persontåg. Vi ser även behov av ökad kompetens inom Trafikverket för att effektivare upphandla, beställa och följa upp underhåll och

²³ "VTTV (Value of Transport Time Variability): Method development and synthesis. Value transfer, measurements, and decomposition of VTTV", Viert et al (2015); "Godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler", Vierth och Nyström (2013)

nyinvesteringar. Detta skulle även minska Trafikverkets behov av konsult hjälp och öka Trafikverkets egen kompetens inom ingenjörskonsten att bygga och underhålla transportinfrastrukturen.

Prioritera underhåll och därefter trimningsåtgärder före nyinvestering

Skogsindustrierna betonar att det är av yttersta vikt för svensk konkurrenskraft att det eftersläpande underhållet minimeras, och delar Trafikverkets skrivelse om att underhåll bör gå före nyinvesteringar så länge ett stort eftersatt underhåll finns kvar. Skogsindustrierna anser att underhåll, underhållsskuld och trimningsåtgärder bör prioriteras framför nyinvesteringar så att infrastrukturens skuld minskar.

Öka medel till Trimningsåtgärder och öka Näringslivspotten

Skogsindustrierna anser att budgeten för Trimnings- och miljöåtgärder bör ökas till minst 61 miljarder i enligt Trafikverket förslag i ramfördelningen om plus 20 procent då dessa åtgärder är mycket viktiga.

Öka och snabba på Näringslivspotten – den skapar entreprenörskap och är katalysator för omställningen
Näringslivspotten är ett gott exempel på styrmedel som främjar intermodalitet genom att understödja entreprenörskap kopplat till järnvägstransporter. Skogsindustrierna var därför positiva till att regeringen anslag 1,2 miljarder inom ramen för trimningsåtgärder för näringslivsåtgärder på järnväg under planperioden 2018–2029 för att snabbare kunna genomföra mindre åtgärder med stor nytta då behov uppstår av ökad kapacitet och effektivitet. Ett sådant anslag för näringslivsåtgärder skapar en mer snabbfotad beslutsordning. Åtgärderna som hittills har genomförts har varit positiva för gods på järnväg och flera angelägna projekt för godstrafiken på järnväg väntar på att genomföras.

Skogsindustrierna blev besvikna när regeringen i sitt fastställelsebeslut för 2022–2033 valde att begränsa näringslivspotten i tid till 2022–2027, vilket även innebar en halvering av anslaget till 600 miljoner kronor. Skogsindustrierna vill att regeringen behåller och återställer denna så kallade näringslivspott men menar samtidigt att den behöver utvecklas i vissa avseenden för att de tillsatta medlen ska kunna nyttjas effektivt. Exempelvis måste Trafikverket göra om förslagen enligt deras planeringsprocedur, trots genomarbetade förslag från varuägare. Här finns en tydlig förbättringspotential för att snabbare komma till handling. På samma sätt bör mindre omfattande förslag kunna genomföras snabbare utan omfattande planering. Det behövs även informationsinsatser för att sprida kunskap om näringslivspotten både internt på Trafikverket och inom näringslivet.

Skogsindustrierna yrkar även att maxbelopp för projekt inom potten bör höjas till minst 150 miljoner.

Genomför åtgärder identifierade i Järnvägslyftet – omtag svensk järnväg

Rapporten Järnvägslyftet²⁴ innehåller kostnadseffektiva åtgärder med effekt inom tio år.

Skogsindustrierna vill särskilt framhålla ett antal åtgärder som skapar stor nytta för branschen:

Tabell 5a: Nr 2 och 3: Västra Stambanan och Södra Stambanan. Nr 4: Höjd kapacitet på Värmlandsbanan, 2-3 nya mötesstationer i Kil-Charlottenberg. Nr 7: Dubbelspår Stenåsen-Kil.

Tabell 5b: Nr 1: Nya Bromspercenttabeller som innebär att inga godståg ska behöva köra under 100 km/h. Nr 3: Triangelspår. För att effektivisera omlopp och skapa redundans vilket totalt leder till en ökad kapacitet och i vissa fall löser kapacitetsbrister inne på stationer. Nr 5: Uppgradera omlodningsbanor för att möjliggöra mer underhållstider.

²⁴ [Omtag svensk järnväg](#)

Nyinvesteringar som är av vikt för skogsindustrin

Av de stora obundna namngivna investeringar är Norrbotniabanan 1 och 2 av vikt för Skogsindustrin.

Ett antal av de prioriterade utredningarna som Trafikverket lyfter som tänkbara nysatsningar i kapitel 5 i Utveckling av transportinfrastruktur²⁵ är av stor vikt för skogsindustrin. Dessa är:

- Stångådals- och Tjustbanornas funktion för regional utveckling,
- Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) – fördjupad utredning,
 - Av vikt för Skogsindustrin: Konkurrensneutral hantering av rangerbangårdar. Ånge.
- Digitalisering av sjöfart,
 - Av vikt för Skogsindustrin: Landbaserad lots av vikt
- Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg-Helsingör,
- Förutsättningarna för delelektrifiering på delar av oelektrifierade banor.
 - Av vikt för Skogsindustrin: Fokus Bantyp 5.

Av de övriga utredningarna och satsningar som Trafikverket lyfter i kapitel 5 i Utveckling av transportinfrastruktur är följande av stor vikt för Skogsindustrin:

- Förutsättningarna för åtgärder i stråken Oslo-Göteborg och Oslo-Stockholm
 - Av vikt för Skogsindustrin: Kapacitetsförstärkningar i form av dubbelspår Karlstad-Kil och triangelspår mellan Skoghallsbanan/Värmlandsbanan
 - Av vikt för Skogsindustrin: Åtgärda hastighetsnedsättning i delar av västra stambanan
- Kapacitetsanalys Södra Sveriges järnvägssystem
 - Av vikt för Skogsindustrin: Södra och västra stambanan viktiga export-stråk
- Tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Tyskland
 - Av vikt för Skogsindustrin: Redundans
- Uppkopplad järnväg och digitalisering
 - Av vikt för Skogsindustrin: Utveckla ny teknik som bidrar till besparingar i underhåll

Skogsindustrierna tillstyrker att ovan åtgärder ska inkluderas i nationella planen, om medel finns. Dock prioriteras medel för vidmakthållande, underhållsskuld och bärighet.

Skogsindustrierna står naturligtvis till departementets förfogande för förtydliganden eller frågor.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Skogsnäringen upphandlar logistik tjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter,

²⁵ [Utveckling av transportinfrastrukturen. Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026-2037 \(diva-portal.org\)](#) kap 5

65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag är viktiga för att nå kund.

Transporter är en grundförutsättning för hela skogsindustrins värdeskapande, som är betydande. Skogsindustrin genererar exportintäkter på 186 miljarder kronor (2022) och en årlig klimatnytta på cirka 93 miljoner ton CO₂e. Ambitionen är att bidra ytterligare, inte minst på transportområdet. I den Framtidsagenda som branschen lanserat är målet att ha helt fossilfria transporter till 2040. Det förpliktigar och det förutsätter en tillförlitlig transportinfrastruktur.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i Skogsindustrins framtidsagenda vilket bland annat innebär att svensk skogsindustri ska ha fossilfria landtransporter i Sverige år 2040.

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.
 - Ett av målen: Fossilfria landtransporter i Sverige 2040.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

Stockholm
För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig

2024-04-11