

Er ref: LI2025/01587Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se**Vår ref:** R:SI202572
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 LI2025/01587

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Vi ser positivt på att planen innehåller satsningar som stärker robustheten i transportsystemet, såsom medel till isbrytare, återttagande av eftersatt underhåll på väg, bortbyggande av BK4-flaskhalsar, höjt belopp på trimningsåtgärder inkl Näringslivspotten, kapacitetshöjande åtgärder på järnväg som mötesspår och omledningsförmåga, krav på kostnadskontroll inom Trafikverket och att underhåll och redundans prioriteras före nya prestigeprojekt.

Skogsindustrin är en samhällsviktig näring som har många förmågor i Sveriges beredskap genom att vi genererar exportintäkter, byggmaterial, träbroar, hygienartiklar, tryckpapper, livsmedelskartong, biokemikalier, el, fjärrvärme, drivmedel, biogas, dricksvattenrening, skogsmaskiner, röjning i terräng, skogsbilvägar, lastbilar, terminaler, tåg, hamnar, fartyg med mera med mera. Samtidigt visade infrastrukturresan i Västernorrland oss hur utsatta vi är när Sveriges transportsystem fallerar.

Vi har sammanställt våra medlemsföretags lärdomar från raset i Västernorrland om hur transportsystemet kan göras mer robust, vilka bifogas remissvaret (bilaga A). Tillgänglighet är avgörande för industrins konkurrenskraft – infrastruktur är en förutsättning för exportintäkter, tillväxt, jobb, välfärd och beredskap. Prioritera råvaruindustrins samhällsnytta i planen. Säkerställ en fungerande isbrytarflotta och se sjöfarten som en integrerad del av transportsystemet. Sänk banavgifterna i planbudgeten och åtgärda eftersatt underhåll på väg och järnväg. Påskynda BK4-utbyggnad och tjälsäkring av vägarna. Säkerställ fungerande stråk där även farleder ingår. Tillsätt en "Triangelspårs-pott".

Acceptera inte ett planförslag som försämrar bantyp 4&5 – dessa är avgörande för skogsindustrins råvarutransporter och påverkar konkurrenskraft, omställning till fossilfria vägtransporter samt Sveriges vårdlandsstöd. Inför en "Timmertågspott" för att finansiera åtgärdslistan med 40 punkter som säkrar funktionaliteten på dessa järnvägar (bilaga C). Skogsindustrin betalar redan de högsta banavgifterna för att köra på landets sämsta järnvägar – som med nuvarande planförslag kommer bli ännu sämre.

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. För att svensk industri ska vara konkurrenskraftig och bidra till jobb, välfärd och beredskap krävs väl fungerande logistikkedjor, en effektiv transportnäring, robust infrastruktur och ett kostnadsläge som är anpassat till våra långa transportavstånd.

Strukturen på vårt remissvar följer den struktur Trafikverket har på planförslaget; Vidmakthållande, Investeringar < 150 mkr, Investeringar > 150 mkr.

Skogsindustrierna anser att:

- Nationella planen är viktigt verktyg för att leverera på regeringens godstransportstrategi.
 - Nationell plan bör ha som mål att stärka Sveriges konkurrenskraft.
 - Regeringens nya godstransportstrategi är välkommen.
- Lärdom om robusthet bör tas ifrån våra medlemmars erfarenheter från rasen i Västernorrland. Bifogas.
 - Trafikverket bör göra en Kris och Kontinuitetsplan baserat på erfarenheter från rasen i Västernorrland.
 - Rätt till ersättning vid militär användning av infrastruktur

Vidmakthållande

- Regeringen bör initiera ett arbete för att säkra långsiktig finansiering av underhållet
- Vidmakthållande väg UHV001
 - Det perifera vägnätet behöver prioriteras först
 - Dagens nivå på vinterväghållning är inte tillräcklig
- Vidmakthållande bärighet UHV003
 - Säkerställ 42 miljarder till bärighetsåtgärder och inte 41 som det står på sid 83 i huvudrapporten
 - Prioritera snabba tjälsäkringsåtgärder på det perifera vägnätet som används av skogsindustrin
 - Inför standard för när och hur det statliga vägnätet får klassas ner temporärt
 - Bygg skyndsamt bort BK4-flaskhalsar; störst först. "Värmlandsmodellen" bör bli "Sverigemodellen"
 - Öppna BK4 för minst 80 ton batterielektriska lastbilar (men sätt gränsen på axelvikt och ej bruttovikt)
 - Utöka vägnätet för 34,5-meters lastbilar.
 - Tillåt 94 ton och 34,5 meter på batterielektriska lastbilar där behov och möjlighet finns.
 - Välkommet med 5 mdkr på klimatanpassning av väg, men olyckligt att det tas från bärighetsanslaget
- Statlig medfinansiering av enskilda vägar UHV004
 - Välkomnar ökade bidrag till enskilda vägnätet.
 - Även de utan bidrag bör få söka medel för särskild drift samt för att bygga bort BK4-flaskhalsar
 - Implementera den [nationella strategin för enskilda vägar](#)
- Vidmakthållande järnväg UHJ001
 - Prioritera upp underhåll av Norra stambanan i flödet Hallsberg-Luleå
 - Acceptera inte att planförslaget innebär försämrad funktionalitet på de bantyp 4&5 viktiga för skogsindustrins transporter då det får stora effekter på bioekonomin, svensk skogsindustri, omställning till fossilfria vägtransporter samt svenskt världslandstöd.
 - Genomför den åtgärdslista om 40 punkter som Trafikverket och skogsindustrin gemensamt identifierat krävs för att säkerställa god funktion på bantyp 4&5-järnvägarna – Listan finns i bilaga C i remissvaret
 - Inför en "Timmertågspott" för att finansiera genomförandet av dessa 40 kritiska åtgärder.
 - Budgeten för banavgifterna behöver sänkas till max 29,8 miljarder i 2024 års priser.
 - Säkerställ att utbetalad miljökompensation går till den aktör som betalat banavgiften; transportköparen.
 - Uppdatera avgiftsregelverket SERA-direktivet i syfte att stärka EU:s inre marknad
 - Banavgifterna som godstågen betalar ska allokeras till de järnvägar där de tas ut.
 - Banavgifterna riskerar göra det logistiksystem som skogsindustrin byggt upp olönsamt.
 - Sveriges klimatutsläpp ökar till följd av de höga banavgifterna
 - Konkurrensneutral rangering senast 2026. Prioritera Hallsberg, Malmö, Sävenäs, Gävle och Boden.

Investeringar i nationell plan <150 mdkr

- Trimning / tillgänglighetsåtgärder TTR1820
 - Skynda på utväxling från finansierad åtgärd till utförd åtgärd för objekt i Näringslivspotten,
 - Färdigställ tex industrispåret vid Skoghalls bruk utanför Karlstad.
 - Genomför den åtgärdslista om 40 punkter som Trafikverket och skogsindustrin gemensamt identifierat krävs för att säkerställa god funktion på bantyp 4&5-järnvägarna – Listan finns i bilaga C i remissvaret
 - Inför en "Timmertågspott" för att finansiera genomförandet av dessa 40 kritiska åtgärder.
 - TEN-T-krav hela stråket fram till Umeå hamn
 - STAX 25 Holmsund-Falköping. 740 m tåg mellan Långsele-Vännäs samt Vännäs-Holmsund

- Välkommet att Lastprofil C ingår i Trafikverkets handlingsplan för långväga godstransporter.
- Färdigställ utlovad farledsfördjupning till Sundsvalls Hamn till planerade 15 m vattendjup, ej 12,5 meter.
- Åtgärda hastighetsnedsättning i delar av västra stambanan.
- Sätt mätbart mål på att minska godstågens skogstid.
- Bygg kostnadseffektiva laddplatser för lastbilar vid tågterminaler mha järnvägens elsystem.
- Räcker 1,4 miljarder för klimatanpassning av järnväg?
- Säkerhetsåtgärder TTR1821
 - Säkerställ anslag så att det blir möjligt att nå etappmålet om att halvera antalet omkomna i trafiken.
- Investeringar i regional plan
 - Bärighetsåtgärder, 34,5-meters fordon, stöd till enskilda vägnätet bör prioriteras högre i Länsplanerna

Större investeringar i nationell plan (>150 mnkr) samt Objekt i tidigt skede under utredning

- Uppdatera metoden för att bedöma de samhällseffekter som ej räknas med i NNK senast i beräkningen av ASEK 9
- Vi välkomnar många förslag i planen, främst på järnväg, vilka vi listat i bilaga B. Särskilt välkomnar vi:
 - Anskaffning av ytterligare två isbrytare. Industrin behöver kunna lita på att isbrytningen fungerar.
 - Hela isbrytarflottan behöver uppgraderas samtidigt som drift och underhåll anslagsfinansieras.
 - Redundans och kapacitet på södra och västra Stambanan kopplat till Fehmarn Bält. Räcker förslagen?
 - Färdigställ stråk, bygg bort skogstiden, öka längre tyngre tåg, framkomlighet och omledning.
 - Skynda på utbyggnaden av det nya signalsystemet. Bygg ut stråkvis.
- Vi saknar följande större investeringar (>150 mnkr):
 - Genomför den åtgärdslista om 40 punkter som Trafikverket och skogsindustrin gemensamt identifierat krävs för att säkerställa god funktion på bantyp 4&5-järnvägarna – Listan finns i bilaga C i remissvaret
 - Inför en "Timmertågspott" för att finansiera genomförandet av dessa 40 kritiska åtgärder.
 - Bygg Triangelsspår i Karlstad – eliminerar 2 månaders stillastående tåg i Karlstad varje år.
 - Genomför Kapacitetsförstärkningar i form av dubbelspår Karlstad-Kil och rangerbangård i Karlstad.
 - Gör en triangelsspårspott i Nationell plan, då de ingår i Trafikverkets handlingsplan för godstransporter.
 - Inrätta oberoende kommitté att styra och följa upp beräkningar för att bygga klart ScanMed-korridoren.
 - Färdigställ SkanMed-korridoren genom Norrbottenabanan. Sätt ett målar. Dubbelspår mellan Skellefteå–Luleå samt profil C på hela banan.
 - Säkerställ tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Tyskland genom statliga anslag."
 - OPS: Alternativt genomförande välkomnas. Tillgänglighetsbaserade ersättningsmodeller föredras.
 - Kan upphandling av isbrytare vara lämpligt att genomföra som tillgänglighetsfinansierad OPS där staten äger infrastrukturen och där drift och underhåll ingår?
 - Västerdalsbanan passar inte för OPS och förbifart Skellefteå bör ej finansieras via brukaravgifter.
- Vi föreslår att följande större investering (>150 mnkr) senareläggs till nästkommande plan:
 - Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (4) JMR2606 bör senareläggas så kan viktigare projekt prioriteras

Skogsindustrierna står bakom remissvaret från Svenskt Näringsliv och Näringslivets Transportråd.

Skogsindustriernas utgångspunkt

Med förnybar råvara från skogen har skogsindustrin och skogsindustrins produkter en nyckelroll i utveckling för ett hållbart, biobaserat samhälle samt för att skapa sysselsättning och välfärd i hela landet. Skogsindustrin vill driva på en mer hållbar utveckling och har därför tagit fram tre löften som berör klimat, cirkularitet och biologisk mångfald:

- Till 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent
 - Delmål: Skogsindustrin ska ha fossilfria inrikestransporter på land 2040.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

För att detta ska möjliggöras krävs bl.a. ett transportsystem som är robust, tillförlitligt, flexibelt och kostnadseffektivt.

Skogsindustriernas ytttrande

Nationella planen är viktig för att leverera på regeringens godstransportstrategi. **Nationell plan bör ha som mål att stärka Sveriges konkurrenskraft.** Transportkostnaderna är en avgörande utmaning för basindustrin, vilket Trafikverket också konstaterar i planförslaget. Kraftigt höjda banavgifter slår hårt mot skogsindustrin, samtidigt som råvaru- och övriga kostnader stigit markant. I kombination med låg efterfrågan pressas svenska sågverk, massa- och pappersproducenter, medan konkurrensen från Sydamerika och Asien ökar. Precis som Trafikverket framhåller är transporter priskänsliga och påverkar marknadens räckvidd. Därför är det centralt att den nationella planen bidrar till lägre transportkostnader för svensk basindustri genom att skapa robust, tillförlitligt, flexibelt, hållbart och kostnadseffektivt transportsystem i hela Sverige – även på landsbygden

Skogsindustrierna välkomnar regeringens nya godstransportstrategi: "[En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv](#)" och delar infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson uttalande om att "Vårt välstånd vilar på ett konkurrenskraftigt näringsliv. Utan konkurrenskraftiga företag får olika delar av landet, såväl städer, tätorter som landsbygder svårare att utvecklas. Vi behöver ett väl fungerande transportsystem som gör effektiva, intermodala och robusta godstransporter möjliga och som samtidigt underlättar transportsektorns klimatomställning. Det gynnar näringslivet och bidrar till regional utveckling och landsbygdsutveckling i hela landet".

Vi har sammanställt våra medlemsföretags lärdomar från rasen i Västernorrland om hur Sveriges transportsystem kan göras mer robust vilka vi bifogar remissvaret. Skogsindustrin är en samhällsviktig näring som har många förmågor i Sveriges beredskap genom att vi genererar exportintäkter, byggmaterial, träbroar, hygienartiklar, tryckpapper, livsmedelskartong, biokemikalier, el, fjärrvärme, drivmedel, biogas, dricksvattenrening, skogsmaskiner, röjning i terräng, skogsbilvägar, lastbilar, terminaler, tåg, hamnar, fartyg med mera med mera. Samtidigt visade infrastrukturrasen i Västernorrland oss hur utsatta vi är när Sveriges transportsystem fallerar. Denna gång var det extremväder som låg bakom, nästa gång kan det vara krig eller kriminalitet – vilket beskrivs i Trafikverkets rapport *Öppen antagonistisk hotbild mot transportsektorn* från november 2025.

Trafikverket och entreprenörerna agerade snabbt för att återställa raset, men påverkan på företagen blev ändå stor. Vi har samlat medlemsföretagens erfarenheter och förslag på åtgärder för att stärka motståndskraften vid liknande händelser. Dessa skildringar bifogas som Bilaga A: "*När Sverige stannar*".

Genomför en Kris och Kontinuitetsplan baserat på erfarenheter från rasen i Västernorrland.

Skogsindustrierna föreslår att Trafikverket genomför en rotorsaksanalys av översvämningsstörningarna i Mellansverige (oktober 2025). Erfarenheten visar att bättre tåglägen och tidigare information hade möjliggjort effektivare omledning. Utredningen bör stärka MPK:s stabilitet och ge ökad transparens kring banstatus och reparationer, i stället för osäkra preliminära datum. Vi föreslår även en tydlig informationskanal för snabb lägesbild vid störningar samt att analysen resulterar i en kontinuitetsplan.

Rätt till ersättning vid militär användning av infrastruktur. Försvarets behov täcks inte i Trafikverkets nuvarande plan. Samordning med näringslivets behov är dock avgörande för att undvika undanträngningseffekter med stora ekonomiska konsekvenser. Planeringen bör utgå från ett "dual-use"-system och skapa redundans för att klara störningar och säkra samhällskritiska transporter. Vi välkomnar EU-förslaget (COM(2023) 443 final) som möjliggör statlig ersättning vid undanträngning då staten bör kompensera berörda aktörer.

Vidmakthållande

Det är positivt att underhållsramarna i planförslaget förstärkts jämfört med gällande plan. För att uppnå största möjliga effekt är det nu avgörande att det perifera väg och järnvägsnätet prioriteras upp så att hela Sverige kan leva.

Regeringen bör arbeta för att säkra långsiktig finansiering av underhållet. Det finns bred politisk enighet om behovet av underhåll i väg- och järnvägsnätet, men historien visar att anslagen ofta stryks när prioriteringar ändras. För att undvika detta krävs ett ramverk som gör det svårt att nedprioritera underhåll. Förutsägbarhet är avgörande för Trafikverkets planering och branschens kapacitet.

Vidmakthållande väg UHV001

Eftersatt underhåll väg - Det perifera vägnätet behöver prioriteras först. Det är positivt att underhållsskulden på väg kan återtas under planperioden. Den låga kvaliteten på det perifera vägnätet behöver dock åtgärdas långt innan år 2037. Tjällossning, halka, potthål, sprickor mm försämrar inte bara arbetsmiljön och ökar bränsleförbrukningen, utan gör i vissa fall vägarna ofarbara i hela Sverige, inte bara i norra delen av landet. Att virket inte kan transporteras medför betydande kostnader för både industri och skogsägare i hela Sverige.

Vinterväghållning väg - nuvarande nivå på vinterväghållning räcker inte utan behöver höjas. Vi välkomnar att halkbekämpning prioriteras dygnet runt. Vi ifrågasätter dock Trafikverkets beskrivning i planförslaget om att bibehållen vinterväghållning är tillräckligt för att upprätthålla trafiksäkerhetsfunktionerna, då nuvarande nivå på vinterväghållning är för låg (sid 183). Vi ifrågasätter även bedömningen att ökade anslag räcker för att upprätthålla dagens funktionalitet (sid 180), eftersom dagens funktionalitet inte är tillräcklig för säkra och effektiva transporter året om, något som vi även uppfattar att Trafikverket lyfter själva i andra sammanhang.

Vidmakthållande bärighet UHV003

Säkerställ 42 miljarder till bärighetsåtgärder och inte 41 som det står på sid 83 i huvudrapporten. Skogsindustrin välkomnar satsningen på bärighet. Säkerställa att anslaget uppgår till 42 miljarder kronor och inte 41 miljarder kronor som det står på sidan 83 i huvudrapporten, då bärighetshöjande åtgärder har stor samhällsnytta – ekonomiskt, trafiksäkerhetsmässigt, beredskapsmässigt och klimatmässigt.

Prioritera snabba tjälsäkringsåtgärder på det perifera vägnätet som används av skogsindustrin. Viktigt att vi snabbt ser resultat så att hela Sveriges vägnät kan hållas öppet. Problemen finns i både syd och nord. Vi välkomnar därför att planförslaget fastslår att behovet av tjälsäkringsåtgärder är störst under första halvan av planperioden. Vi välkomnar 9 miljarder kronor till tjälsäkring av vägar, men att dessa medel inte tas ifrån bärighetsanslaget.

Inför standard för när och hur det statliga vägnätet får klassas ner temporärt Tjälsäkringsfrågan växer som problem i hela Sverige och det är viktigt att den prioriteras upp på hela det statliga vägnätet, även de perifera, då det är där skogsindustrin kör med tunga transporter. Skyltar om viktbegränsning på det statliga vägnätet är idag vanligt i hela Sverige och att mötas av 12-tonsskyltar och tvingas köra med halvfulla bilar är dyrt och dåligt för miljön. Nedklassning av vägarna behöver därför föregås av dialog och tydlig tidsangivelse oavsett entreprenör. Vi har förståelse för att vissa enskilda vägar inte kan bära 74 ton, men vi behöver kunna förlita oss på att vi kan köra fullastade ekipage på det statliga BK4-vägnätet.

Bygg skyndsamt bort BK4-flaskhalsar; störst först. Låt Värmlandsmodellen bli Sverigemodellen. Målet om att i princip hela det statliga BK1-vägnätet ska vara BK4 först 2037 är för långt fram; flaskhalsar

nära industrier och terminaler bör åtgärdas tidigt i planperioden. Vi uppmanar Trafikverket att ta inspiration från "Värmlandsmodellen" där gemensamt ansvar tas för statliga vägnätet för att undvika t.ex. tjalnedsättningar. Skogforsk har identifierat och prioriterat flaskhalsar samt beräknat kostnads- och utsläppsminskningspotentialen i att bygga bort varje enskild flaskhals. Denna kartläggning bör Trafikverket utgå ifrån vid prioritering av bärighetsåtgärderna.

Öppna BK4 för minst 80 ton batterielektriska lastbilar (sätt gränsen på axelvikt och ej bruttovikt).

Bygg för framtiden redan idag. 80 tons extra bruttovikt medger 6 ton extra axelvikt. Det öppnar för tillräcklig batterikapacitet både på dragbilen och eventuellt även släpet, vilket krävs för att köra två-skift. Ju höger vikt bruttode desto mer nyttolast, vilket till behövs för att kompensera för kostnader som dyrare inköpspris och längre laddtid. Sätt dock begränsning på lämplig axelvikt och inte bruttovikt. Genom att sätta fler axlar på bilarna (vilket också ökar på bruttovikten) så kan vi hålla axelvikten nere, och därmed även vägslitaget.

Utöka vägnätet för 34,5-meters lastbilar. Vi välkomnar Trafikverkets ambition att samverka med kommuner för höjd bärighet och 34,5-meters fordon är önskvärd.

Ge permanent tillstånd till 94 ton och 34,5 meter på batterielektriska lastbilar där industrin ser nytta av det och där det är möjligt Det är viktigt att bygga för framtidens transporter redan idag. 94-tons batterielektrisk lastbil körs idag framgångsrikt med specialtillstånd på statlig och kommunal väg i Skogforsks TREE-projekt. Resultatet visar att 94 tons batterielektrisk flisbil är 40 % resurseffektivare än en 74 tons dieseldriven flisbil – givet 750 kW (MCS)-laddning, samt lika kostnadseffektiv som en 74-tons dieselsbil. För att omställningen till elbilar ska lyckas krävs att de batteridrivna lastbilarna är resurs- och kostnadsmässigt effektivare än dieselsbilarna. Sätt begränsning på lämplig axelvikt och inte bruttovikt.

Välkommet med 5 mdkr på klimatanpassning av väg. Olyckligt att medlen tas från bärighetsanslaget

Detta är välkommet med satsningar på klimatanpassning av väg, men vi ifrågasätter att 5 miljarder tas ifrån bärighetsanslaget på väg då de pengarna behövs där.

Statlig medfinansiering av enskilda vägar UHV004

Välkomnar ökade bidrag till enskilda vägnätet. Enskilda vägar är avgörande för skogsindustrins transporter liksom för Sverigs beredskap. Vi ser positivt på ökade bidrag med 2/3 till 30 miljarder kronor för att möta ökade kostnader i form av bla dikning, grusning, vägförstärkning, omasfaltering, byte av vägtrummor, vegetationsröjning, hyvling/sladdning och kantklippning.

Föreningar utan driftbidrag bör få söka medel för särskild drift och för att åtgärda BK4-flaskhalsar

Även föreningar utan driftbidrag bör kunna söka medel för särskild drift (tex broar) för bärighet, bygga bort stora BK4-flaskhalsar, klimatanpassning mm. 90 % av skogs- och lantbruk börjar på enskild väg.

Implementera den [nationella strategin för enskilda vägar](#). Strategin är framtagen av skogsnäringen, jordbruket, åkerinäringen och enskilda väghållare genom Skogsindustrierna, Skogforsk, Sveaskog, Lantbrukarnas riksförbund, Sveriges Åkeriföretag samt Riksförbundet Enskilda Vägar. Trafikverket, Skogsstyrelsen och Sveriges Lantbruksuniversitet SLU har bidragit med sin kompetens på område. Första steget är att utse en statlig aktör med samordningsansvar för hela det enskilda vägnätet. Idag har Trafikverket ett begränsat ansvar för de 18 % som får bidrag. Skogsstyrelsen ger råd om skogsbilvägar utan formellt uppdrag, Lantmäteriet hanterar förrättningar och Länsstyrelsen tillstånd. Det saknas en aktör med helhetsansvar och kunskap om hela nätet, som samtidigt säkerställer att svensk och EU-lagstiftning stödjer – inte motverkar – enskilda väghållare. Även skogsutredningen lyfter enskilda vägar.

Vidmakthållande järnväg UHJ001

Prioritera upp underhåll av Norra stambanan i flödet Hallsberg-Luleå. Denna del är en pulsorder för stora exportflöden, trots detta saknar den redundans och omledningsmöjligheter idag samtidigt som den är brant och kurvig och tågen behöver köras långsamt.

Acceptera inte att planförslaget innebär försämrad funktionalitet på de bantyp 4&5 viktiga för skogsindustrins transporter då det får stora effekter på bioekonomin, svensk skogsindustri, omställning till fossilfria vägtransporter samt svenskt vädlandsstöd.

Skogsindustrierna ser allvarligt på att Trafikverket gör bedömningen att planförslaget leder till att lågtrafikerade banor (som inte är viktiga för omledning) kommer att prioriteras ner när det gäller återtagande av eftersatt underhåll och att dessa därmed kommer att få försämrad funktionalitet. Detta är järnvägar som används för att köra biogen och förnybar råvara från skogen till industrin för att där förädlas till förnybara produkter som ersätter fossila material.

Beakta även den nytta bantyp 4&5 samt intilliggande virkesterminaler har för Sveriges beredskap och vädlandsstöd. Skogsindustrin transporterar årligen cirka 10 miljoner ton råvara på järnväg, varav hälften på bantyp 4&5. Dessa banor är kritiska för industrins logistiksystem, men lider av omfattande brister som bland annat låg bärighet, hastighetsnedsättningar, bristande underhåll, solkurvor och kapacitetsproblem.

De för skogsindustrin viktigaste bantyp 4&5-banorna är:

- Boden – Haparanda,
- Piteå – Älvsbyn,
- Storuman – Hållnäs (ingår till stor del i Västerbotniabanan)
- Hoting – Forsmo – Västeråsby,
- Blybergs såg – Mora,
- Lomsmyren - Borlänge,
- Malung – Borlänge (Västerdalsbanan),
- Hallstavik – Örbyhus,
- Torsby – Karlstad,
- Stångådals- och Tjustbanornas
- Mönsterås – Blomstermåla,
- Halmstad - Markaryd – Hässleholm.

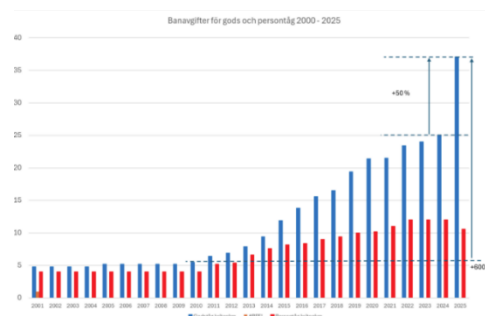


Bild: Skogforsks kartläggning över de järnvägar som nyttjas för råvarutransporter. Ju tjockare sträck desto större godsflöden.

Genomför den åtgärdslista om 40 punkter som Trafikverket och skogsindustrin gemensamt identifierat krävs för att säkerställa god funktion på dessa bantyp 4&5-järnvägar – Listan finns i bilaga C i remissvaret. Listan består idag av 24 underhållsåtgärder, 4 trimningsåtgärder varav 3 sorteras in under Näringslivspotten samt 12 investeringsbehov. Den kommer kompletteras under vintern.

Inför en "Timmertågspott" för att finansiera genomförandet av de 40 kritiska punkterna och därmed säkra funktionalitet på dessa bantyp 4&5-järnvägar som är kritiska för skogsindustrins transporter. Använd samma snabbspår som Näringslivspotten är (tänkt att vara).

Budgeten för banavgifterna behöver sänkas till max 29,8 miljarder i 2024 års priser. Banavgifterna för tunga godståg har ökat med över 600 procent på 15 år, inklusive en höjning på 55 procent mellan 2024 och 2025 (se bild till höger). Detta har redan lett till att industrin flyttar ca 10 % gods från järnväg till väg för att lyckas hålla kostnaderna nere. Skogsindustrin betalar idag de högsta banavgifterna för att köra på Sveriges sämsta järnvägar; bantyp 4&5. Dessutom bedömer Trafikverket att deras eget planförslag kommer innebära "försämrade funktionalitet" på just dessa järnvägar.



I förslaget till Nationell plan föreslås en höjning från 34,2 till 34,5 miljarder kronor, med hänvisning till att "kostnaderna för järnvägstrafiken sannolikt överstiger dagens avgifter". Detta står i strid med regeringens godstransportstrategi som betonar konkurrenskraftiga transporter för näringslivet i hela landet. Enligt gällande lag ska banavgifter baseras på marginalkostnaden för slitage, inte på intäktsmål. Att budgetera ett fast belopp i Nationell plan riskerar att åter föra tanken till det intäktsmål som Trafikverket utgick ifrån vid beslut om banavgifternas nivå i JNB 2024 och dessförinnan. För att undvika detta förslår vi att posten justeras ned till 29,8 mdkr, motsvarande Trafikverkets banavgiftsintäkt 2024 (2 486 mnkr), detta då transportköpare max klarar av att bära JNB24-års banavgiftstariffer inklusive miljökompensation.

Utbetalad miljökompensation behöver gå till den aktör som betalat banavgiften; transportköparen.

Det är olyckligt att miljökompensationsförordningen inte tydligare uttrycker att miljökompensationen ska gå till den aktör som betalat banavgifterna. I dagsläget ser vi hur bristen på fri konkurrens på järnvägsmarknaden gör att många tågoperatörer behåller stora delar av miljökompensationen medan banavgiften vidarefaktureras till transportköparen. Detta gör även att eventuella incitament om att minska slitage på spåren som Trafikverket kan tänkas önska inkludera i en uppdaterad banavgiftsmodell framöver inte kommer ha effekt då tågoperatören ändå skickar vidare kostnaden till transportköparen. Som lättnad föreslår vi att Trafikverket ska redovisa månadsvis hur stor miljökompensation som betalats ut per bruttotonkilometer och att Konkurrensverket eller Transportstyrelsen får i uppdrag att granska att miljökompensationen går till den aktör som betalar banavgiften – i likhet med Matpriskommissionen som ska följa effekterna av sänkt moms på livsmedel.

Uppdatera banavgiftsregelverket i SERA-direktivet i syfte att stärka EU:s inre marknad genom effektiva godstransporter på järnväg. De höga banavgifterna som tas ut gynnar inte EU:s inre marknad i den tuffa konkurrens vi möter idag från bl.a. Asien. Sverige bör därför lyfta att EU bör frångå principen om att banavgiften ska täcka den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Sverige och EU behöver ta hänsyn till att vår tunga basindustri ligger i norra Sverige, och därmed har långa transportavstånd. Extra viktigt idag när svenska exportföretags konkurrens begränsas av tullar och statsstöd i andra länder – främst utanför Europa.

Banavgifterna som godstågen betalar ska allokeras till de järnvägar där de tas ut. Tabellen nedan redogör för Trafikverkets underhållskostnader på respektive bana. Skogsindustrin kör stora volymer virke och färdigvara på de banor som listas i övre tabellen. Vi betalar de högsta banavgiftstarifferna. På de järnvägar listade i nedre tabellen körs främst persontåg, vilka betalar de lägsta banavgiftstarifferna. Tabellerna visar att under år 2025 allokerades 216 miljoner kronor till centrala Stockholm, ett område som saknar tung industri, och endast 8 000 kronor till Hällnäs Storuman där det körs 450 000 ton virke årligen. Denna bana har även stort värde kopplat till Sveriges beredskap i form av världslandstöd och folkförsörjningsplikt då den knyter ihop Mo i Rana – Umeå – Vasa.

Utfall per bandel enligt nedan på finans B43 och åtgärdstyp 02,021 och 04				
Radetiketter	2023	2024	2025	Totalsumma
B130 - (Långsele)-Mellansel	4 970 099	33 148 948	8 076 832	46 195 879
B152 - (Hällnäs)-(Storuman)	827 002	5 646 960	8 160	6 482 122
B153 - (Forsmo)-(Hoting)	4 821 105	4 823 961	7 909 295	17 554 361
B232 - (Härnösand)-(Långsele) (se även B232.1 och B232.b)	86 495 158	76 819 635	10 640 375	173 955 167
B232.A - (Härnösand)-Västerasbyn	2 234 473	6 726 181	1 592 263	10 552 917
B232.B - (Västerasbyn)-(Långsele)	82 602 775	11 720 649	14 204 922	108 528 345
B306 - Borlänge-(Repbäcken)	1 326 793	4 124 979	45 940 768	51 392 539
B331 - Repbäcken-Mora	27 975 339	42 574 602	9 824 768	80 374 709
B382 - Karlstad Välsviken-(Kil)	153 044 524	3 758 345	84 994	156 887 864
B393 - Bofors-(Strömtorp)	36 668			36 668
B630 - Furet-Kistinge	-	37 256	151 937	266 618
B661 - (Kil)-Torsby	192 472	21 602 081	32 312 603	54 107 156
B831 - (Nässjö)-(Hultsfred) (se även B831.a och B831.2)	4 835 554	16 433 550	35 435 289	56 704 393
B831.A - (Nässjö)-Eksjö			3 923 449	3 923 449
B833 - (Berga)-Oskarshamn			1 880 643	1 880 643
B877 - (Mönsterås bruk)-Mönsterås-(Blomstermåla)		1 611 571	2 719 078	4 330 650
B931 - (Eldsberga)-(Hässleholm)	8 759	404 114	616 468	1 029 342
Totalsumma	369 333 464	229 547 513	175 321 843	774 202 820

Utfall per bandel Västra Stambanan på finans B43 och åtgärdstyp 02,021 och 04				
Radetiketter	2023	2024	2025	Totalsumma
B401 - Stockholm C-Älvsjö,Stockholm-Ulriksdal	434 585 589	71 037 216	216 148 391	721 771 196
B414 - (Järna)-(Katrineholm)	65 854 193	89 850 844	66 181 640	221 886 678
B416 - (Katrineholm)-(Hallsberg)	41 956 090	86 248 416	234 543 246	362 747 751
B511 - (Östansjö)-Laxå	23 904 270	33 806 565	17 601 449	75 312 285
B512 - (Laxå)-Falköping	96 769 862	103 861 525	69 329 250	269 960 636
B611 - (Falköping)-(Alingsås)	26 630 299	50 974 666	46 741 899	124 346 864
B612 - Alingsås-(Partille)	43 312 573	121 225 309	206 038 488	370 576 371
Totalsumma	733 012 876	557 004 541	856 584 365	2 146 601 781

Tabeller: Trafikverkets underhållskostnader. Källa: Trafikverket Utlämnande TRV 2025/116112

Banavgifterna riskerar göra det logistiksystem som skogsindustrin byggt upp under decennier olönsamt. Tidigare har det varit direkt lönsamt att transportera timmer med lastbil till terminaler för omlastning till tåg om skogen ligger väster om den blå linjen och industrin ligger vid kusten. Öster om linjen har direkttransport med lastbil till industri varit mest ekonomiskt. Detta upplägg har skapat en effektiv kombination av väg och järnväg. Höjda banavgifter har nu förskjutit den blå linjen västerut, vilket gör att flera terminaler förlorar sin konkurrenskraft och inte längre bidrar till att hålla nere skogsindustrins höga transportkostnader. Terminalerna har dock stort värde för Sveriges beredskap i form av värdlandsstöd och folkförsörjning.



Sveriges klimatutsläpp ökar till följd av de höga banavgifterna. Höga banavgifter försämrar inte bara vår konkurrenskraft och beredskap, utan minskar även möjligheten att använda fossilfria tågtransporter samt att elektrifiera timmertransporterna. När omlastning till tåg inte längre är ekonomiskt fördelaktigt tvingas lastbilarna köra längre sträckor direkt till fabrikerna. Det försvårar omställningen till batterielektriska lastbilar. Med tågterminaler kör en timmerbil i snitt 9 mil; en sträcka som är möjlig att elektrifiera.

Rangering behöver bli konkurrensneutralt och effektivt senast 2026. Prioritera Hallsberg, Malmö, Sävenäs, Gävle och Boden. Rangerbangårdarna är en kapacitetsflaskhals eftersom driften inte är konkurrensneutral. Vi välkomnar Trafikverkets förslag att ta över rangeringen och ser behov av en snabb förändring. Kritiska bangårdar är Hallsberg, Malmö, Sävenäs, Gävle och Boden. 2029 är för långt fram i tiden. En tydlig tidplan för varje bangård önskas. Det är kritiskt för svensk industris konkurrenskraft att själva rangeringstjänsten är effektiv med en beständig produktivitetsförbättring över tid. Vi ser idag att effektiviteten varierar på olika bangårdar idag, så benchmark mellan bangårdarna och arbete med ständiga förbättringar önskas. Trafikverket bör vara transparenta i hur tjänsten utförs, i form av effektivitet, kostnader mm.

Investeringar i nationell plan <150 mnkr

Trimning / tillgänglighetsåtgärder TTR1820

Det är välkommet att anslaget till Trimningsåtgärder föreslås höjas från 14 till 20 miljarder kronor samt att Näringslivspotten höjts. Nedan listar vi de åtgärder vi ser särskilt behov av.

Skynnda på utväxling från finansierad åtgärd till utförd åtgärd för objekt i Näringslivspotten. Idag är det stora problem när objekt flyttas från Näringslivspotten till regionerna för genomförande.

Färdigställ industrispåret vid Skoghallsbruk utanför Karlstad, enligt beslutat inom Näringslivspotten, liksom anslutningar till mindre terminaler som Bäckefors och Vålberg.

Genomför den åtgärdslista om 40 punkter som Trafikverket och skogsindustrin gemensamt identifierat krävs för att säkerställa god funktion på dessa bantyp 4&5-järnvägar – Listan finns i bilaga C i remissvaret. Listan består av 24 underhållsåtgärder, 4 trimningsåtgärder varav 3 sorteras in under Näringslivspotten samt 12 investeringsbehov. Den kommer kompletteras under vintern.

Inför en "Timmertågspott" för att finansiera genomförandet av de 40 kritiska punkterna och därmed säkra funktionalitet på dessa bantyp 4&5-järnvägar som är kritiska för skogsindustrins transporter. Använd samma snabbspår som Näringslivspotten är (tänkt att vara).

Uppfyll TEN-T-krav i hela stråket fram till Umeå hamn. Säkerställ 740 meter, stax 25, 100 km/h, ERTMS, planskilda korsningar mm hela stråket fram till Umeå hamn:

- **Öppna hela Holmsund-Falköping för STAX 25** genom att rusta upp den lilla sträckan Gimonäs-Holmsund (Umeå stad till Umeå hamn). Denna flaskhals tvingar industrin att endast lasta 90 % fullt på alla transporter till och från hamnen. Skulle öka järnvägens konkurrenskraft med 10 %.
- **Öppna för 740 meters tåg mellan Långsele-Vännäs samt Vännäs-Holmsund** genom att bygga ett mötesspår för 750m tåg. Det är positivt att planen föreslår längre tåg mellan Laxå – Alingsås, Arboga – Jädersbruk, Katrineholm, Frövi, Hallsberg, Nässjö mfl sträckor. Även sträckor på Norra stambanan, Ostkustbanan och Ådalsbanan prioriteras för längre tåg vilket är bra, men sedan tar det stopp, varför vi ser att även sträckan Långsele-Vännäs samt Vännäs-Holmsund behöver öppnas för längre tåg för att uppnå önskad effekt.

Välkommet att Lastprofil C ingår i Trafikverkets handlingsplan för långväga godstransporter. Profil C möjliggör bredare och högre vagnar, vilket gör att industrin kan lasta mer på varje vagn och utnyttja terminalen effektivare genom att kunna lasta mer vid varje spårmetar. Kapaciteten på järnvägen ökar utan att fler tågavgångar behövs. Detta avlastar hårt belastade banor, förbättrar transporteffektiviteten och minskar kostnader och klimatpåverkan per ton gods. Utan en samlad utbyggnad begränsas järnvägens konkurrenskraft och möjligheten att flytta mer gods från väg till järnväg. Profil C är avgörande för att möta gruv-, skogs- och basindustrins växande behov på strategiska godsstråk i Norrland, inklusive bantyp 4&5. Investeringen är kostnadseffektiv och stärker förutsättningarna för effektiva transporter i hela landet.

Framtidssäkra även de järnvägar där industrin transporterar kraftliner (en typ av kartong där kunderna tenderar efterfråga högre och högre rullar) till hamnar genom att även inkludera "SCA-boxen" i profil-C-aktiviteten. SCA-boxen har samma profil som SECU-boxen (Stora Ensos tåg), dvs något högre vagnar än dagens profil C. Stora Enso kör idag fasta stråk med SECU, men det är välkommet att se över fler stråk. (SECU = Stora Enso Cargo Units; en 80-tons container-tåglösning jmf med 60 ton på "vanlig" godsvagn).

Färdigställ utlovad farledsfördjupning till Sundsvalls Hamn till planerade 14,5 m fartygsdjup, ej till föreslagna 12,5 meter. Trafikverket, SCA och Sundsvalls kommun har en överenskommelse sedan 15 år om medfinansiering av infrastruktur där SCA's investerat 0,5 miljarder i ny djuphamn med drygt 15m vattendjup, hamnplaner, samt stickspårsjärnväg till Tunadals sågverk. Kommunen har investerat 0,8 miljarder i en ny kombiterminal i direkt anslutning, samt i ett nytt resecenter. Att Trafikverket nu backar på att muddra farleden för att klara fartyg upp till 14,5 m djupgående, och istället planerar för 12,5 (besparing på 10 mkr) tvingar industrin att nyttja mindre bränsleeffektiva sjötransporter kommande årtionden, vilket går stick i stäv med EU:s styrmedel för omställningen av sjöfart. Det sänker också värdet på gjorda investeringar och sänker viljan att delta i framtida medinvesteringar i infrastrukturen. Det mest kostnadseffektiva för svensk export är att muddra farleden till att klara Östersjömax. Djuphamnar längs östersjökusten har även ett viktigt värde i för Sveriges beredskap.

Åtgärda hastighetsnedsättning i delar av västra Stambanan. Prioriterad sträcka för åtgärder med stor industrinytta och stark koppling till Sveriges exportförmåga är stråket Väster-om-Vänern i kombination med Hamnbanan till Göteborgs hamn, finns fortfarande vissa delsträckor som skulle möjliggöra ökad kapacitet i hela stråket.

Sätt mätbart mål på att minska godstågens skogstid. Det gynnar Trafikverket, Tågoperatörerna och Transportköpare.

Bygg kostnadseffektiva laddplatser för lastbilar vid tågterminaler mha järnvägens elsystem. Undersök om det går att använda el till lågt pris från järnvägen till laddplatser för elektriska fordon vid tågterminaler. Detta kan kraftigt skynda på elektrifieringen av lastbilstransporter till tågterminaler.

Räcker 1,4 miljarder för klimatanpassning av järnväg? Är 1,4 miljarder tillräckligt för att säkra upp alla platser kring järnvägen som är kritiska för klimätförändringar? Konsekvenserna av att infrastruktur rasar vid extremväder synliggörs i den reportageserie som vi bifogat vårt remissvar i Bilaga A.

Säkerhetsåtgärder TTR1821

Säkerställ anslag så att det blir möjligt att nå etappmålet om att halvera antalet omkomna i trafiken. Anslag till trafiksäkerhet ökar från 14 till 20 mdkr vilket är välkommet, men etappmålet om halvera antalet omkomna till 2030 förväntas inte nås. Här behövs mer anslag och åtgärder!

Investeringar i regional plan

Länsplanerna måste fokusera på godstransporter, och inte som idag enbart persontransporter.

Vi saknar investeringar i de regionala planerna som syftar till att främja godstransporter. Samtliga föreslagna investeringar fokuserar på persontransporter, vilka också är viktiga, men det blir en obalans i transportsystemet med ensidigt investeringsfokus.

Bärighetsåtgärder och 34,5-meters fordon liksom stöd till enskilda vägnätet behöver prioriteras upp i Länsplanerna. Det faktum att Trafikverket ökat bidragspotten till Enskilda vägar får inte innebära att bidragen till dessa i länsplanerna minskar, tvärt om!

Större investeringar i nationell plan (>150 mnkr)

I bilaga B listar vi de objekt som vi ser är av vikt för skogsindustrins transporter.

Uppdatera metoden för att bedöma de effekter som ej räknas med i nettonuvärdeskvoten NNK senast i beräkningen av ASEK 9 Vid beräkning av samhällsekonomiska bedömningar är det av vikt att värdet på godstransporter värderas korrekt så att de fulla konsekvenserna av förseningar tas i beaktan, tex att alla beräknade omlopp inte kan genomföras, att industrin tvingas hålla större lager pga transporttidsosäkerhet eller att godset inte hinner med båten. Som vi förstår det har vissa justeringar gjorts genom att värdet av effekten av tillförlitliga godstransporter höjts i "Bansek gods" efter 1a april 2024. Vi välkomnar denna riktning, även om det är långt kvar innan godsets värde tillfullo värderas i ASEK. Vi ber Trafikverket att uppdatera metoden för att bedöma de effekter som ej räknas med i nettonuvärdeskvoten NNK snarast möjligt så att den nya metoden kan användas i ASEK 9.

Vi välkomnar särskilt följande större investeringar (>150 mnkr):

Vi välkomnar anskaffning av ytterligare två isbrytare och betonar att hela flottan behöver uppdateras samtidigt som drift och underhåll anslagsfinansieras. 90 % av Sveriges utrikeshandel går via sjöfart och 10 % går till och från hamnar beroende av isbrytning. För industrin är fungerande isbrytning avgörande för att upprätthålla produktion och samhällsviktiga tjänster i hela Sverige samt våga investera i Sverige.

I Trafikverkets planförslag 2026-2037 föreslås 8,3 miljarder kronor för inköp av isbrytare varav 4,9 miljarder kronor (2025 års priser) utgörs av medel i den befintliga planen för 2022-2032. Trafikverket bedömer idag att 8,3 miljarder räcker för 2 stycken isbrytare, samtidigt som Trafikverket bedömde i liggande plan (2022-2033) att 4,9 miljarder (2025 års priser) då skulle räcka till 2 stycken isbrytare...

Två nya isbrytare är ett steg i rätt riktning – men det räcker inte. Eftersom Sjöfartsverket kommer ha ett förslag klart inom kort om hur Sveriges isbrytarflotta bör se ut så bör Regeringen budgetera för fler isbrytare redan i denna nationell plan. Regeringen bör även anslagsfinansiera drift och underhåll av isbrytning på samma sätt som med vinterväghållning till på land.

För dagliga produktionen, och för investeringsbeslut är det av vikt att industrin kan förlita sig på isbrytningen. Vi välkomnar att staten upphandlar isbrytare. Vi önskar gärna höra statens, inkl Sjöfartsverkets, för och nackdelar med att upphandla isbrytare i en tillgänglighetsfinansierad OPS där staten äger infrastrukturen och där drift och underhåll ingår.

Färdigställ stråk, bygg bort skogstiden och säkerställ LTS, framkomlighet och omledningsförmåga. Kartan till höger visar prioriterade järnvägssträckor för export av skogsindustrins färdiga varor via tåg. Grön: prio 1. Röd: prio 2. Vid omvärdering av utlovade projekt behöver stråkeffekten beaktas.

Stopp i tågtransporterna tar veckor för industrin att ta igen. Därför välkomnar vi att fokus läggs på kapacitetshöjande åtgärder som LTS (längre, tyngre och större tåg) då det är kritiskt att trafiken kan flyta och att skogstider minskar. Om detta kan uppnås med hjälp av mötesplatser är det välkommet. Vi vill också – återigen – betona vikten av att stråk- och nodtänk genomsyrar alla infrastrukturinvesteringar, både på väg, järnväg, signalsystem, terminaler, hamnar och farledsdjup. Göteborg och Varberg är exempel på två viktiga



skogshamnar. Skogsråvaran ska transporteras från 280 000 olika virkesavlägg (virkeshögar i skogen) till industrin för att förädlas, för att därefter exporteras ut till hela världen. Hela stråket måste hålla samma kapacitet för att nyttan med kapacitetshöjande åtgärder ska nås.

Säkerställ redundans och kapacitet på södra och västra Stambanan kopplat till Fehmarn Bält.

Europa är skogsindustris viktigaste marknad. Stora volymer transporteras dit via järnväg årligen, både via konventionella järnvägsvagnar (brunvagnar) och olika former av intermodala transporter. Det är bra att åtgärder vidtas för att säkerställa kapacitet på södra Stambanan i samband med öppnandet av Fehmarn-Bält. Vi har svårt att bedöma om åtgärderna är tillräckliga då vi ej har insyn i kapacitetsplaneringen.

Skynda på utbyggnad av ett nytt signalsystem. Bygg ut stråkvis. Signalsystemen måste harmonisera för att klara omledning och flexibilitet. Idag är järnvägen sårbar och dyr p.g.a. öar i signalsystemet. Detta blev mycket tydligt vid järnvägsrasen i Västernorrland, se Bilaga A.

Vi saknar följande större investeringar (>150 mnkr):

Genomför den åtgärdslista om 40 punkter som Trafikverket och skogsindustrin gemensamt identifierat krävs för att säkerställa god funktion på dessa bantyp 4&5-järnvägar – Listan finns i bilaga C i remissvaret. Listan består av 24 underhållsåtgärder, 4 trimningsåtgärder varav 3 sorteras in under Näringslivspotten samt 12 investeringsbehov. Den kommer kompletteras under vintern.

Inför en "Timmertågspott" för att finansiera genomförandet av de 40 kritiska punkterna och därmed säkra funktionalitet på dessa bantyp 4&5-järnvägar som är kritiska för skogsindustrins transporter. Använd samma snabbspår som Näringslivspotten är (tänkt att vara).

Bygg Triangelspår i Karlstad – eliminerar 2 månaders stillastående tåg i Karlstad varje år. Med ett Triangelspår i Karlstad kan Stora Enso undvika 60 lokvändningar á 20-30 minuter per vecka, 50 veckor om året. Avsaknaden av detta triangelspår innebär att det idag står ett tåg stilla i Karlstad 2 månader/år.

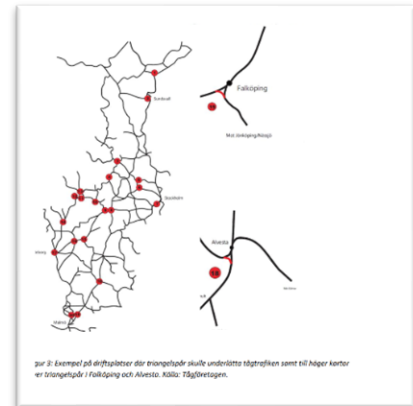
Ett triangelspår möjliggör direkta tågförbindelser till och från Stora Ensos bruk Skoghall, utan att behöva byta riktning vilket förbättrar tågtrafikens effektivitet och flexibilitet och brukets möjlighet att växa. Tågtrafiken runt Karlstad är kraftigt begränsad av en föråldrad och ineffektiv infrastruktur. Godståg från Skoghall bruk måste idag köra in till Karlstad centralstation och vända genom att göra rundgång med loket, vilket skapar onödiga flaskhalsar och konflikter mellan gods- och persontrafik. Samtidigt har spårkapaciteten vid stationen reducerats i samband med ombyggnaden till ett resecentrum, där fokus ligger på persontrafik vilket gör att industrin inte kan köra långa tåg. Resultatet är att godstrafiken trängs undan, vilket orsakar förseningar, sårbarhet och höga kostnader. I praktiken är systemet runt Karlstad dysfunktionellt – med direkt påverkan på Stora Ensos produktion, export och investeringar.

Genomför kapacitetsförstärkningar med dubbelspår Karlstad-Kil och rangerbangård i Karlstad.

Triangelspåret bör ses i samspel med andra nödvändiga satsningar i regionen, såsom dubbelspår Karlstad-Kil och en rangerbangård nordväst om staden. Sammantaget är detta investeringar med stor industrinytta och stark koppling till Sveriges exportförmåga men även en avsevärd förbättring för persontrafiken samt flöden i stråket Stockholm- Oslo.

Tillsätt en Triangelspårs-pott i Nationell plan, då Triangelspår ingår i Trafikverkets handlingsplan för långväga godstransporter.

Vi välkomnar att Triangelspårutredning ingår i Trafikverkets handlingsplan för långväga godstransporter. Vi förespråkar snabbast möjliga genomförande, oavsett om det är via OPS med tillgänglighetsersättning, eller i Trafikverkets egen regi, dock ej brukaravgifter. Vi står bakom Tågforetagens kartläggning av de triangelspår som behövs, och Karlstad behöver prioriteras upp högst.



Modernisera tvärbanan Forsmo–Hoting och Hällnäs–Storuman.

Det saknas satsningar på tvärbanan Forsmo–Hoting och Hällnäs–Storuman, trots att de utgör viktiga länkar mellan kust och inlandet, inte minst det för Nato och Sveriges beredskap så viktiga stråket Mo i Rana – Umeå - Vasa. Dagens låga bärighet, begränsade hastigheter och eftersatta standard gör att de inte kan hantera tyngre och längre tåg. En modernisering med förstärkt bärighet, förbättrad geometri (tex plana ut) och kapacitetshöjande åtgärder i form av långa mötesplatser och sammanhängande profil C skulle stärka redundansen, avlasta flaskhalsar och skapa robusta alternativa rutter för industrins transporter. Skogsindustrin skulle med en högre standard på dessa banor kunna flytta en större mängd gods från väg till järnväg. Se bilaga C för ytterligare åtgärdsbehov på dessa och andra bantyp 4&5-banor.

Inrätta en oberoende expertkommitté för ScanMed-korridoren för att styra och följa upp Trafikverkets kalkylmodeller, och ingångsvärden kopplat till att bygget och ge en transparent återkoppling.

Färdigställ ScanMed-korridoren genom Norrbotniabanan. Sätt ett målår. Dubbelspår genom Piteå, profil C på hela banan samt flera mötesspår. Sätt ett målår för när banan ska vara klar.

Norrbotniabanan är en del av TEN-Ts stomnätsskorridor och utbyggnaden ger ökad kapacitet och redundans för skogsindustrin mfl branscher. I dag saknas möjlighet att leda om trafiken norr om Umeå, vilket skapar leveransproblem vid störningar. Nya industrier som Stegra ökar behovet av kapacitet. Utbyggnad innebär snabbare, längre och tyngre transporter vilket kortar industrins ledtider till kund då stambanan genom över Norrland har kraftiga hastighetsbegränsningar pga kurvor och branter. Med profil C framtidssäkras järnvägssystem för bl.a. timmertransporter och kraftlinier. Vi lämnar ett längre yttrande om profil C under stycket om Trimning / tillgänglighetsåtgärder TTR1820. För att säkra redundansen är det även viktigt att eftersatt underhåll återtas på stambanan genom övre Norrland.

Säkerställ tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Tyskland genom statliga anslag.

Skogsindustrierna välkomnar [regeringens uppdrag till Trafikverket att säkra fortsatt tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland](#). Då färjan inte finns med i Nationell plan utgår vi från att finansiering sker på annat sätt. Om så inte är fallet bör tågfärjan finansieras via Nationell plan. Den redundans tågfärjan skapar är nödvändig för att industrin ska våga förlita sig på järnvägstransporter till Europa. Vi vet till tex att broarna i Danmark stängs av på sommaren för underhåll.

OPS: Skogsindustrierna välkomnar alternativt genomförande och föredrar tillgänglighetsbaserade ersättningsmodeller.

Den tunga basindustrin är viktig för Sveriges BNP men påverkas av långa transportavstånd. Nya infrastruktursatsningar bör därför bidra till kostnadseffektivitet för exporten. Brukaravgifter bör undvikas eller tillämpas med stor försiktighet. Tillgänglighetsbaserade ersättningsmodeller är att föredra. Avgifter kan accepteras om det finns avgiftsfria alternativ och om den avgiftsbelagda infrastrukturen ger betydande tids- eller drivmedelsbesparingar för näringslivet.

OPS: Är upphandling av isbrytare lämpligt att genomföra som tillgänglighetsfinansierad OPS där staten äger infrastrukturen och där drift och underhåll ingår? Vi vill gärna höra Trafikverkets och Sjöfartsverkets för och nackdelar med detta upplägg.

OPS: Vi anser inte att upprustning av Västerdalsbanan passar för OPS. Vi välkomnar planerade åtgärder, som byte av signalsystem, för att säkra Västerdalsbanans funktion för dagens och framtidens godstrafik. Däremot ifrågasätter vi brukarfinansiering via OPS. Det saknas alternativa transportmedel till denna järnväg, och järnvägen är statlig vilket innebär att dess farbarhet är statens ansvar. Vägen och järnvägen ska vara farbara i hela landet, och kostnaden kan inte överföras till näringslivet.

OPS: Vi ifrågasätter förslaget att Förbifart Skellefteå finansieras via brukaravgifter.

Vi föreslår att följande större investeringar (>150 mnkr) senareläggs till nästkommande plan:

Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (4) JMR2606 bör senareläggas så kan viktigare projekt prioriteras. Det har skett förändringar både avseende volymer hos industrin och hos den terminaloperatör som tänkte utveckla verksamheten där, varför vi inte längre ser behov av denna åtgärd.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund

Transportansvarig Skogsindustrierna

Bilaga A – När Sverige Stannar_ Industrins berättelser efter skyfallen i Västernorrland 2025

Bilaga A bifogas Skogsindustriernas yttrande i form av ett separat PDF-dokument i mailet till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Filnamnet: *Skogsindustriernas yttrande om LI2025_01587 Bilaga A_När Sverige Stannar_Industrins berättelser efter skyfallen i Västernorrland 2025*

Bilaga B – Vi välkomnar följande föreslagna investeringar

Större investeringar i nationell plan (>150 mnkr)

Nedan listar vi de objekt > 150 miljoner kronor som vi ser är av vikt för skogsindustrins transporter. Det är främst järnvägsobjekt.

Vi har skrivit *Prioriterat* vid de objekt som är särskilt viktiga samt kommenterat de objekt som vi ser behöver kompletteras för att ge efterfrågad effekt.

Objekten kommer i samma ordning som Trafikverket har i [Bilaga 1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2027.xlsx](#). Hör av er om ni saknar information eller något är oklart.

Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Skogsindustrins prioriteringar och kommentarer
Hela landet	JTR1803	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	<i>Prioriterat</i> Säkerställ TEN-T-krav på 740 meter och 100 km/h på triangeln södra Sverige och sträckorna Malmö – Hallsberg, Malmö – Göteborg och Göteborg-Hallsberg. Behövs kunna byggas och tas emot 835 m långa tåg i Malmö. Då kan vi köra effektivare genom Danmark till norra Tyskland. KTH (Oskar Fröjd) har visat på att det går att köra 835 m långa tåg till Tyskland.
Hela landet	JTR202	Nationellt tågledningssystem	
Hela landet –	STR2201	Sjöfartsverkets isbryttarflotta	<i>Prioriterat</i> – se remissvar för kommentar
(Älmhult) – Olofström	JSY202	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana (6)	<i>Prioriterat</i>
Bergslagsbanan	JM1812	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	Välkommet med längre tåg upp till 630 meter. Går det att bygga för 740m är det välkommet
Dalabanan	JM1806	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid (7)	Bra att timmertågstransporter underlättas
Ostkustbanan	XSM300c	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	
Norra stambanan	JTR1804i	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	<i>Prioriterat</i>
Godsstråket genom Bergslagen	JM1808	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder (7)	
Godsstråket genom Bergslagen	JSM208	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	<i>Prioriterat</i>
Västkustbanan	BVGB015	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	
Västkustbanan	JVA2206	Väröbacka station (3)	
Markarydsbanan	JVA2222	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	
Västkustbanan	JTR1804d	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	<i>Prioriterat</i> Säkerställ TEN-T-krav på 740 meter och 100 km/h på triangeln södra Sverige och sträckorna Malmö – Hallsberg, Malmö – Göteborg och Göteborg-Hallsberg.
Jönköping gbg - Vaggeryd	JSY1802	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	
Norrbottenbanan	JN2201	Norrbottenbanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	<i>Prioriterat</i> Komplettera objektet med dubbelspår genom Piteå samt flera mötesspår efter sträckan. profil C på hela banan, samt med ett målår. Se remissvar för ytterligare kommentar.
Stambanan genom övre Norrland	JN2206	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	
Farled (763)	XSN300	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	
Södra Stambanan	JSY1812	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	<i>Prioriterat</i> Behövs kunna byggas och tas emot 835 m långa tåg i Malmö. Då kan vi köra effektivare genom Danmark till norra Tyskland. KTH (Oskar Fröjd) har visat på att det går att köra 835 m långa tåg till Tyskland.
Södra Stambanan	JSY1825a	Hässleholm-Lund, två nya spår	
Godsstråket genom Skåne	JSOR2606	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder	
Västra stambanan	JO1809	Högsjö västra, förbigångsspår	
Västra stambanan	JO1810	Katrineholm, förbigångsspår (6)	
Dalabanan	JO1802	Heby Mötesspår	Säkerställ att nedsaktning av godståg sker på plan mark eller i nedförslutning – utifrån den riktning som godstågen oftast kör fullastade.

Ostkustbanan	JO1807	Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	
Värmlandsbanan	JVA204	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	<i>Prioriterat</i> Vidga objektet till att även inkludera triangelspår i Karlstad
Värmlandsbanan	JTR1804g	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	
Godsstråket genom Bergslagen	JTR1804h	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg	<i>Prioriterat</i> Färdigställ planerat dubbelspår Hallsberg – Motala
Norrbotniabanan	YSN001b	Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg	
Norrbotniabanan	YSN001a	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg (7)	
Ostkustbanan	JSM215	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårutbyggnad, etappen Sundsvall C – Kubikenborg (7)	
Ådalsbanan	JM2209	Ådalsbanan, Västerasby vändslinga	
Mittbanan	JM1807	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg (7)	
Ådalsbanan	JTR1804j	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	<i>Prioriterat</i> Sträckan Långsele – Sundsvall. Upprustning behövs
Mittbanan	JM1814	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (7)	
Västra Stambanan	BVGB009	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning.	<i>Prioriterat</i>
Norge/Vänerbanan	JVA1808	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje	
Norge/Vänerbanan	JVA1808b	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen	
161	SVA1801	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled (7)	
955	XVA300	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	
Västra stambanan	JTR1804e	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg	
Godsstråket genom Bergslagen	BVST030c	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	<i>Prioriterat</i> Komplettera objektet med att färdigställ dubbelspår Hallsberg – Motala. Först när hela sträckan är klar uppnås önskad effekt. Detta är lovat sedan 90-talet.
Västra stambanan	JO1801	Laxå, bangårdsombyggnad	
Ostlänken	JO1811	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	
Hela landet	TTR2601	Riskreserv 10% på namngivna inv	
ERTMS	JTR2209, BVNA002	ERTMS	<i>Prioriterat</i> Säkerställ robusta och kompatibla signalsystem även på de bantyp 4&5 som skogsindustrin använder för råvarutransporter.

Objekt i tidigt skede under utredning

Nedan listar vi de objekt som är i tidigt skede under utredning och som vi ser är av vikt för skogsindustrins transporter. I högra kolumnen markerar vilka av dessa som är mest prioriterade.

Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Skogsindustriernas kommentarer
Västskustbanan	JVA2207	Västskustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår	
Västskustbanan	JVR2601	Västskustbanan, Tyllered, förbigångsspår	
Rv 25	VS2203	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten	<i>Prioriterat</i> Behöver kompletteras med BK4, bla genom att en eller fler broar i det området (väg 25 Nybro-Kalmar) behöver uppgöras till BK4). Även E22 Gladhammar- Verkeback behöver ombyggnad för att klara BK4. Vi utgår ifrån att det finns medel för detta i bärighetsanslaget, annars önskar vi se att objektet förs in i nationell plan.
Södra Stambanan	JSY1820	Alvesta, triangelspår	<i>Prioriterat</i>
Godsstråket genom Skåne	JSY2207	Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår	
Malmö närområde	JSY2209	Malmö C, fler plattformsspår	<i>Prioriterat</i>
Malmö närområde	JSY2220	Malmö C - Östervärn, dubbelspår	
Malmö närområde	JSY2208	Malmö bangård, planskild spårkorsning	
Södra stambanan	JSY2206	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår	
Skånebanan/Västskustbanan	JSY2214	Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder	
Södra Stambanan	JSY2217	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår	

Mälaren/Rv 55	JO1806	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	
Värmlandsbanan	JVA2217	Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår	<i>Prioriterat</i> Lägg till kapacitetsförstärkningar i form av dubbelspår Karlstad-Kil och triangelspår mellan Skoghallsbanan/Värmlandsbanan.
Norge/Vänerbanan	JVA2227	Norge-Vänerbanan, Kil-Skålebol, mötesspår	<i>Prioriterat</i>
Stambanan genom övre Norrland	JN1803	SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår	
Norge/Vänerbanan	JVA1805	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	
Västra stambanan	JVA1810	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet	
Västra stambanan	JVA2201a	Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille	<i>Prioriterat</i>
Ostlänken	JSYR2606	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv	
Ostlänken	JSYR2605	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv	

Namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen med 10 procent
Nedan listar vi de objekt som motsvarande en ökning av medlen med 10 procent och som vi ser är av vikt för skogsindustrins transporter. I högra kolumnen markerar vilka av dessa som är mest prioriterade

Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Skogsindustriernas kommentarer
Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning för objekt med +10% utökad medel (4)	
Hela landet	STR2601	Sjöfartsverkets isbrytare, två nya	<i>Prioriterat</i>
Norra stambanan	JM2205	Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl Ockelbo bangård	
Södra Stambanan	JSY1822	Älmhults bangård, kapacitet Vill vi lyfta fram detta?	
Södra stambanan	JSOR2601	Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår Vill vi lyfta fram detta?	
Södra stambanan	JSOR2603	Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår Vill vi lyfta fram detta?	
Södra stambanan	JSOR2602	Blådinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår Vill vi lyfta fram detta?	
Södra stambanan	JSOR2604	Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår Vill vi lyfta fram detta?	
Stambanan genom övre Norrland	JN2211a	SgöN Boden-Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken ej relevant för Skogsind	
Stambanan genom övre Norrland	JNR2605	Luleå resecentrum, statlig medfinansiering – ej relevant för Skogsind	
Stambanan genom övre Norrland	JN2208	SgöN Umeå C förlängning plattform	
Norrbotniabanan	JNR2603	Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering	
Norrbotniabanan	JNR2604	Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering	
Mittbanan	JNR2601	Mittbanan Stöde-Nedansjö, ny mötesstation	
Mälarbanan	JO2204	Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår	
Norge/Vänerbanan	JVA2601	Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skålebol, högre kapacitet	<i>Prioriterat</i>
Västra Stambanan	JVR2603	Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära uppställningsspår	<i>Prioriterat</i>
Farled 955	SVR2601	Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar	
Mälarbanan	JO2206	Hovsta, Förbigångsspår	
Godsstråket genom Bergslagen	JO2209	Örebro C förlängda plattformslängder	
Västra stambanan	JO2203	Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet	<i>Prioriterat</i>
Godsstråket genom Bergslagen	JMR2606	Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (4)	Ej prioriterad. Senarelägg. <i>Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (4)</i> <i>JMR2606 bör senareläggas</i> så kan viktigare projekt prioriteras. Det har skett förändringar både avseende volymer hos industrin och hos den terminaloperatör som tänkte utveckla verksamheten där, varför vi inte längre ser behov av denna åtgärd.
Södra stambanan	JSYR2603	Boxholm nedspår, förbigångsspår	<i>Prioriterat</i>

Bilaga C – Åtgärdslista bantyp 4&5. Finansiera med Timmertågspott

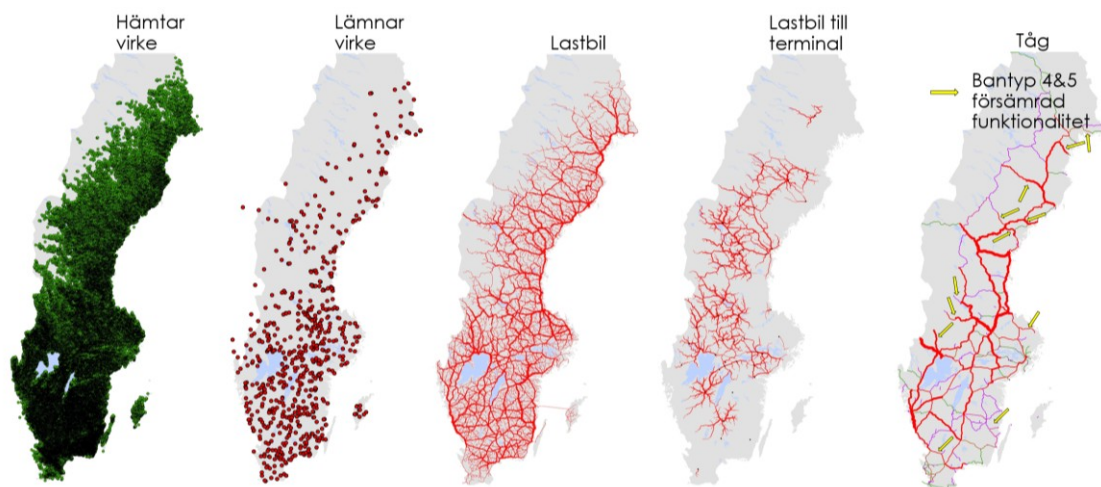
Trafikverket och skogsindustrin har tillsammans en första version av en lista som i dagsläget innehåller 40 åtgärdsbehov för att säkerställa god funktion på de bantyp 4&5-järnvägar som är kritiska för skogsindustrins råvarutransporter. Dessa listas i denna bilaga. Listan består av 24 underhållsåtgärder, 4 trimningsåtgärder varav 3 sorteras in under Näringslivspotten, samt 12 investeringsbehov.

Listan är dock inte komplett ännu, utan arbete pågår med att komplettera den med behov som:

- Triangelspår Kil-Karlstad.
- Elektrifiering och mötesplatser för godståg mellan Storuman-Hällnäs, Hoting Västerasby Forsmo, Blygebergssåg – Borlänge, Mora - Borlänge, Markaryd – Eldsberga, Stångådalsbanan, Kalmar - Blomstermåla – Mönsterås, Kil-Torsby (Fryksdalsbanan), Nässjö – Hultsfred. Dessa banor är av stor vikt för skogsbrukets råvarutransporter, och med elektrifiering ökar redundansen vid störningar som vid översvämningarna i Västernorrland, samtidigt som utsläppen från transporterna minskar. Med modernisering kan industrin köra mer gods på tåg.
- Plankorsning där tåg har stopplikt på sträckan Bredviken – Karlsborg
- Kapacitetsproblem på Piteå bangård samt att signalställverk saknas i Piteå bör inkluderas i Norrbotten-banan-bygget
- Kapacitetsproblem på Mora bangård
- Icke funktionell bangård i Skellefteå
- Eget signalsystem mellan Malung – Borlänge
- Spårlägesproblem och ofta stängd bana mellan Hallstavik – Örbyhus
- För korta mötesspår Torsby - Karlstad
- med mera

Skogsindustrierna ser allvarligt på att Trafikverket gör bedömningen att planförslaget leder till att dessa lågtrafikerade banor prioriteras ner när det gäller återtagande av eftersatt underhåll och att dessa därmed kommer att få försämrad funktionalitet

Kartorna nedan visar bioekonomins råvarutransporter. Råvaran hämtas vid 280 000 olika platser (avlägg) varje år (gröna prickar), och transporteras till 1500 mottagningspunkter i form av sågverk, bioraffinaderier (massabruk), fjärrvärmeverk, terminaler och hamnar (röda prickar). Transporterna utförs med lastbil och tåg på enskilda vägar, kommunala vägar, statliga vägar och på statens järnvägsnät vilket framgår av kartorna. Ju tjockare streck desto större transportvolym. Mer information finns att läsa under remissavsnittet om *Vidmakthållande järnväg UHJ001*.



Skogsindustrins löfte är att nationella landtransporter ska vara fossilfria 2040. För att detta ska kunna uppnås förutsätts att industrin kan transportera mer på tåg. Många av bantyp4&5-järnvägarna är i stort behov av modernisering och upprustning vilket medför att volymerna idag är mindre än potentialen. Dessa banor är av stor vikt för skogsbrukets råvarutransporter, och med elektrifiering ökar redundansen på dessa banor, samtidigt som utsläppen från transporterna minskar. Idag är status sådan att grundläggande underhåll krävs för att över huvud taget kunna trafikera många av sträckorna.

Skogsindustrin önskar se att dessa åtgärder, inkl de åtgärder som vi kommer komplettera listan med, finansieras via en pott, förslagsvis en "Timmertågspott".

Sträcka	Brist	Förklaring av brist	Bandel	Kommentar TRV Underhåll	Kommentar TRV Planering
Bofors - Strömtorp	Spårunderhåll	Bristande spårunderhåll (slipers) på linjen (och på industrispåret till Moelven - Valåsen). Från Strömtorp upp till Karlskoga behöver det hållas bra hastighet och vara bra underhåll. Viktigt att hålla borta växlighet i spåret. Valsåsen-spåret har haft ett slipersbyte men det gjordes inte hela sträckan. Behöver förstärka hela sträckan, det vill säga även resterande del av spåret. Det lutar uppåt och mängden ogräs i spåret behöver ses över precis som ballasten. Dessutom behöver en grind öppna grind för hand som tidigare var automatiskt.	393	Lågprioriterad bana där endast Akut och Vecko-anmärkningar åtgärdats historiskt. Nedsättning sen 2017 på hela bandelen. Information från underhållsansvarig på banan: Tidigare har banan varit "lågtrafikerad" i våra avtal. Därmed har vi inte utfört allt förebyggande UH. Nu senaste åren 2023-> har vi den som alla andra banor och därmed håller vi på att minska våran underhållsskuld med ströbyten.	
Bofors - Strömtorp	Signalsystem	System M. Det är 8 veckor mellan ansökan och godkännande av trafikering. Sträckan har fjärrtågklarering. Problematiskt när trafiken har ökat och platsen är en viktig del för försvar. Svårt att planera avverkning av skog p.g.a. detta.	393	Bäst om kundansvariga på verksamhetsområde Trafik får till sig denna information. Har Skogsindustrin kontaktvägar dit? Återkoppla till Jesper Redander.	
Bofors - Strömtorp	Obehöriga i spår	Spårspring och stängsel som klipps upp på Valåsen-spåret. Resulterar nästan i påkörningar. Sker vanligtvis under badsäsongen.	393	Vi hade ett staket p.g.a. en förskola i området. Det klipptes upp konstant av en privatperson. Vi försökte med massa åtgärder men inget fungerade till slut hade förskolan stängt ner och därmed fanns inget krav på staketet kvar.	
Halmstad - Markaryd - Hässleholm	Mötesspår	Sträckan har generellt låg kapacitet och skulle behöva minst en och gärna tre nya mötesspår: Alternativ med 1 nytt mötesspår: Knäred Alternativ med 3 nya mötesspår: mellan Genevad och Knäred respektive Knäred och Markaryd samt mellan Markaryd och Bjärnum	931		Ny mötesstation är planerad i Knäred med planerad byggstart 2027. Det planeras för fler åtgärder längs Markarydsbanan som går att se på Trafikverkets hemsida Markarydsbanan, Knäred och Veinge - www.trafikverket.se.
Halmstad - Markaryd - Hässleholm	Generell information	Generellt är det skicket i sin helhet som gör tågoperatörerna oroliga eftersom det riskerar att bli längre stopp på banan om det inte åtgärdas.	931		
Halmstad - Markaryd - Hässleholm	Banprofil	Kuperad bana, mycket känsligt när det blir halt. Sättningar i banan vilket gör att färden blir stundvis skakigt.	931	Mellan Eldsberga och Hässleholm ska den mosse/träskmark förstärkas. Ingen tydlig tidplan finns än så länge men	

				åtgärden finns med i Trafikverkets verksamhetsplan.	
Halmstad – Markaryd – Hässleholm	Bromsprocent-tabell D	Inventering av försignalavstånd för att kunna införa bromsprocenttabell D	931		Sträckan har inventerats och ett antal brister behöver åtgärdas innan sträckan kan bli aktuell för att byta till bromsprocenttabell D. Detta finns med i listan över trimningsåtgärder dock finns ännu ingen fastslagen tidsplan.
Hoting – Forsmo – Västerasby	Lövhalka/vinterhalka och trädsäkring	Sköts inte på det sättet som det borde göras. Kopplat till snöröjning har det varit bristande under flertalet säsonger som resulterat i inställda tåg, sönderkörda lok och fastkörningar m.m. Gällande vegetationen är det särskilt problematiskt mellan Forsmo och Tågsjöberg med flera förstörda fotsteg i veckan. I Tågsjöberg är skyltarna förvuxna och syns knappt.	261	Specifikt för vintertjänster så är Trafikverket medvetna om de problem/utmaningar som har funnits på sträckan. Det har gjorts en analys för att förbättra arbetet med vintertjänster efter tidigare vinterperiod och nya rutiner har skapats samt så har fler resurser upphandlats. Med start 2025 kommer bandel 153 (Hoting – Forsmo) att vegetationsröjas. Lövhalka och även halkbekämpning under vinterperiod ska lyftas i gruppen som Sara Solem (tidigare mötesdeltagare) har informerat om. Trafikverket har fått Skogsindustriens kontaktuppgifter och kommer att bjuda in till möten i höst och vinter.	
Hoting – Forsmo – Västerasby	Gångbanor	På grund av de breda vagnarna uppstår en risk att ramla ner från gångbanor i Hoting. I Forsmo skulle gångbanorna behöva förlängas. I Forsmo skulle gångbana vid spår 4 behöva förlängas till växeln i söder men helst hela vägen ner till plankorsningen.	232		Kan spelas in i näringslivspotten.
Hoting – Forsmo – Västerasby	Hastighetsnedsättning	Det kommer och går hastighetsnedsättningar. En hastighetsnedsättning på fel plats av banan så behöver Skogsindustrin reducera antalet vagnar, särskilt påverkas detta vid stigning eller under stigning. Har tidigare funnits hastighetsnedsättningar som ställt till det vid sämre väderlek. Jesper bes titta på hastighetsnedsättning mellan Hoting - Forsmo och vad det kan bero på.	232	Hastighetsnedsättning vid Tågsjöberg beror på ett slipersbyte. Nedsättningar som uppkommer/läggas ut under året beror främst på grund av krav på detta efter att vissa underhållsarbeten som ex. slipersbyten utförts då dessa utgör banstabiliserande arbeten. Då banan är lågt trafikerad så måste hastighetsnedsättningen ligga relativt lång tid innan man når full stabilisering (ett fastställt antal bruttoton passerat) av banan.	
Hoting – Forsmo – Västerasby	Generell information	Infrastrukturen för järnväg räcker inte till att skapa mer volym så det åker även gods med lastbil. Backe är en plats som skulle kunna ha mer volym. Det finns bättre kapacitet söderut än norrut. Det är även 20% dyrare att köra diesel kontra el där banan behöver moderniseras, signalsystemet är idag system M. Elektrifieras banan så kan gods flyttas från lastbil till tåg. Långsiktigt kan man då köra mer gods på tåg och transportera mer än bara SCAs gods.	232	Gällande vintertjänster har det funnits omfattande utmaningar senaste året, då basunderhållet som sköter vintertjänster gått in i ett nytt kontrakt (sträckan Långsele-Västerasby). Kontraktet har haft låga mängder för vintertjänster samtidigt som underhållsentreprenören inte skött sitt åtagande fullt ut. Efter föregående vintersäsong har det gjorts en analys med ett förbättringsarbete som följd. Nya rutiner för uppföljning av vintertjänster har skapats och extra vinterresurser har upphandlats.	
Malung – Borlänge	Lövhalka/vinterhalka och trädsäkring	Det bristande underhållet medför vegetation i spåret (ballasten). Vegetationen i ballasten minskar adhesionen och därmed ökar risken för att tågen börjar slira och speciellt vid blött väder. Särskilt gäller detta Vansbro – Hulån/Dala-Järna – en kombination av hastighetsnedsättning genom Vansbro (tågen kan ej ta fart), förorenad ballast på sträckan samt lutning som tillsammans begränsar möjlig vagnvikt och ökar risken för att godstågen inte kommer upp. Nämnd sträckan har även problem med nedfallna träd över spåret. Vegetationsbekämpning (trädsäkring) tre sträckor • Vansbro – Hulån/Dala-Järna • Nås – Björbo • Dala-Floda - Mockfjärd	376	Lövhalka och även halkbekämpning under vinterperiod ska lyftas i gruppen som Sara Solem (tidigare mötesdeltagare) har informerat om. Trafikverket har fått Skogsindustriens kontaktuppgifter och kommer att bjuda in till möten i höst och vinter. Kopplat till trädsäkring fick gruppen tidigare en dragning av Anders Colling som är ansvarig för trädsäkring.	
Malung – Borlänge	Solkurvor & urspårningar	Problem med solkurvor som lett till flera urspårningar Trafik har ställts in förebyggande från Trafikverket VO Trafik.	376	Antalet solkurvor som orsakat urspårning har enligt underhållsansvariga minskat de senaste åren då underhållskontraktet lägger ut hastighetsnedsättningar i förebyggande syfte vid höga temperaturer.	

Malung – Borlänge	Sträckan Björbo – Mockfjärd	Sträckan mellan Björbo – Mockfjärd är särskilt berörd av bristande spårunderhåll (urspårningsrisk).	376	Synpunkt tas med inom Trafikverket Underhåll. Uppföljning ska göras under 2026.	
Malung – Borlänge	Sträckan Vansbro – Malung	Sträckan Rågsveden – Malung önskas ökad hastighet från 40 km/tim till 70 km/tim (vilket var bashastigheten tidigare när bandelen trafikerades med persontrafik).	376		Kontaktuppgifter har getts till ansvarig på Trafikverket regionalt PL
Malung – Borlänge	Plankorsningar	Behöver se över siktsträckorna på banan. Finns många plankorsningar med ljus och ljud. Flera incidenter på sträckan, många tror att det inte går tåg. Siktröjning är högst prioriterat. Högre säkerhet på en särskild PLK i Malung. Siktröjning behövs längs hela sträckan och speciellt vid plankorsningarna.	376		Återkoppling angående plankorsningar längs Västerdalbanan. Trafikverket kommer att åtgärda närsikten (avverkning av träd) i plankorsningarna 42138 (Gagnef kommun km+m 44+305) och 42139 (Gagnef kommun-Björka km+m 44+645) under 2025 eller 2026. För att öka säkerheten i plankorsningar arbetar Trafikverket för att nå upp till en acceptabel siktsträcka på 10 sekunder, bland annat genom siktröjning. Siktsträckorna mäts en gång per år vid grönska.
Malung – Borlänge	Två broar, lastprofil	Kan ej trafikera Västerdalbanan med samma vagnar som övriga järnvägsnätet. Kvarnholsforsen behöver ett utbyte av portal och Vansbro behöver en anpassning av portal.	376		Broarna är hanterade inom näringslivspotten och ligger för genomförande. Olle informeras löpande via näringslivspotten.
Malung – Borlänge	Signalsystem	Skapar problem för de som använder järnvägen. Det behövs fler operatörer och fler lok. Mötesmöjligheter: Inför T26 kan man inte mötas med tåg längre än 450 m. Detta begränsar transportkapaciteten med 21 % och medför förseningar. Det är inte hållbart att ha kvar systemet under de förutsättningar som finns. Få lok som är utrustade med E3, svårt att köra effektivt. Stor potential att öka mängden tåg. Enbart 5 lok som kan köra sträckan idag.	376		En separat dialog pågår kring denna fråga. Fredrik Brokvist inom TRV håller i frågan och Skogsindustrin är med.
Mora – Borlänge - Blybergssåg	Lövhalva/vinterhalva och trädsäkring	Olle och Erik sammanställer platser där behov av trädsäkring finns. De tar även fram en sammanställning gällande vinterhalva.	331	Lövhalva och även halkbekämpning under vinterperiod ska lyftas i gruppen som Sara Solem (tidigare mötesdeltagare) har informerat om. Trafikverket har fått Skogsindustrins kontaktuppgifter och kommer att bjuda in till möten i höst och vinter. Kopplat till trädsäkring fick gruppen tidigare en dragning av Anders Colling som är ansvarig för trädsäkring.	
Mora – Borlänge - Blybergssåg	Blocksignal (fler mötesplatser)	Blocksignal behövs på sträckan mellan Mora - Borlänge och ett bra förslag är ett mötesspår i Sifferbo.	331		Ett ärende till näringslivspotten om fler blocksignaler är beslutad och på gång. Trafikverket planerar för fler samtidiga infarter på sträckan Mora - Borlänge. Utredning ska påbörjas under nästa år och sedan ligger medel för produktion just nu runt 2029–2030.
Mora – Borlänge - Blybergssåg	Kapacitetsbrist Mora bangård	I dag råder det kapacitetsbrist på Mora bangård och det påverkar och kan störa trafiken in och ut från bangården. Det är alldeles för krångligt med att få plats för att kunna rangera.	331		Trafikverket tar med sig frågan och tittar på det närmare. Kontakta Josefin Fryxell vid behov.
Mora – Borlänge - Blybergssåg	Elektrifiering	Behov av att elektrifiera sträckan Mora – Blybergssåg.	331	För den aktuella sträckan finns det i dagsläget ingen aktiv åtgärd för elektrifiering. Mellan Mora och Borlänge kommer dock kontaktledningen att rustas upp i slutet av 2020-talet.	Fortsatt behov av elektrifiering bör lyftas till ansvarig inom Planering. Josefin kanske kan peka ut kontakt.
Mönsterås – Blomstermåla	Bärighet	Bärighet/slukhål uppstår till och från på sträckan Mss-Mssb 0+200 - 0+500 ca fram till andra bron.	877	Frågan har ställts till den region som ansvarar för banan om det finns några åtgärder för att hantera detta. Saknas svar i dagsläget. Behövs följas upp under 2026.	
Mönsterås – Blomstermåla	Spårläget	Spårläget är relativt dåligt. De kör inte gärna 70 km/h.	877	Frågan har ställts till den region som ansvarar för banan om det finns några åtgärder för att hantera detta. Saknas svar i dagsläget. Behövs följas upp under 2026.	
Mönsterås – Blomstermåla	Lövhalva/vinterhalva och trädsäkring	Träd nära spåret kan bidra till spårhalva, problematiskt vid ordinarie tågvt. Trädsäkring, behöver ibland stanna för nedfallna träd.	877	Lövhalva och även halkbekämpning under vinterperiod ska lyftas i gruppen som Sara Solem (tidigare mötesdeltagare) har informerat om.	

				Trafikverket har fått Skogsindustrins kontaktuppgifter och kommer att bjuda in till möten i höst och vinter. Kopplat till träsäkring fick gruppen tidigare en dragning av Anders Colling som är ansvarig för träsäkring.	
Nässjö- Hultsfred och Oskarshamn- Berga	Spårunderhåll	Eftersatt spårunderhåll vilket medför ostabil tågföring	831 & 833	Under 2025 och 2026 görs rälsbyten mellan Eksjö och Hultsfred samt mellan Nässjö och Eksjö görs rälsbyte 2029.	
Nässjö- Hultsfred och Oskarshamn- Berga	Lövhalka/vinter- halka och träsäkring	Problem med halka när vi drar tunga tåg på 950 ton, de fastnar ibland i "Eksjöbacken". Träsäkringen är inte på samma nivå som de elektrifierade banorna. De upplever att det ofta är nedblåsta träd.	831 & 833	Lövhalka och även halkbekämpning under vinterperiod ska lyftas i gruppen som Sara Solem (tidigare mötesdeltagare) har informerat om. Trafikverket fått Skogsindustrins kontaktuppgifter och kommer att bjuda in till möten i höst och vinter. Kopplat till träsäkring fick gruppen tidigare en dragning av Anders Colling som är ansvarig för träsäkring.	
Nässjö- Hultsfred och Oskarshamn- Berga	Signalsystem	Föråldrat signalsystemet, System M, vilket gör det svårt att bedriva tex Adhoc tåg. Att "styra om" ett tåg är dessutom krångligare då man måste ta in 8 veckorsregeln.	831 & 833	Bäst om kundansvariga på verksamhetsområde Trafik får till sig denna information. Har Skogsindustrin kontaktvägar dit? Återkoppla till Jesper Redander.	
Nässjö- Hultsfred och Oskarshamn- Berga	Banprofil	Begränsningar pga banprofilen. Då det är väldigt kuperat kan vi inte nyttja lokens fulla kapacitet utan måste reducera vagnsantalet.	831 & 833		
Nässjö- Hultsfred och Oskarshamn- Berga	Mötesspår	Delade meningar mellan tågoperatörerna angående mötesspår, men då trafiken rimligen är relativt lågintensiv är det inte högsta prio.	831 & 833		Om frågan blir aktuell är den för Planering att svara på
Nässjö- Hultsfred och Oskarshamn- Berga	Hastighets- nedsättning	Hastighetsnedsättningar på vissa platser gör att vi måste sänka totalvikten på tågen.	831 & 833	Kan inte hitta några hastighetsnedsättningar på dessa bandelar. Det ligger hastighetsnedsättning på gränsande bandelar till stor del av dålig sikt samt en farlig plankorsning	
Storuman - Hällnäs	Lövhalka/vinter- halka och träsäkring	Skogsindustrin får snöröja själva när de trafikerar banan. Det kan ta upp till ett dygn att tina av ett lok. Åtgärder kopplat till halkbekämpning är inte tillräckliga, tågen kör fast och i förebyggande syfte kan tågen behöva reduceras och det är svårt att köra ikapp ett reducerat tåg. Det blir då lastbil som får hanterade det gods som har reducerats. 1 vagn = 2 lastbilar med timmer är tumregeln. Snöröjningar och halkbekämpning behöver anpassas till när tågen faktiskt går, i dagsläget blir det operatörerna som får ta smällen och det behöver hanteras proaktivt. Särskilt vid Grötberget och vid stigningar och under stigning.	152	Lövhalka och även halkbekämpning under vinterperiod ska lyftas i gruppen som Sara Solem (tidigare mötesdeltagare) har informerat om. Trafikverket har fått Skogsindustrins kontaktuppgifter och kommer att bjuda in till möten i höst och vinter. Kopplat till träsäkring fick gruppen tidigare en dragning av Anders Colling som är ansvarig för träsäkring.	
Storuman - Hällnäs	Får inte bygga tåg i Hällnäs	Behöver dra ner tågen till Tvärålund, norr om Vännäs för att bygga om tågen då det inte finns kapacitet att bygga tåg i Hällnäs. Har ansökt om kapacitet men fått avslag.	152		Trafikverket har gett Skogsindustrin rätt kontaktuppgifter för att reda vidare i frågan
Storuman - Hällnäs	Signalsystem	Finns det planer på att byta ut ställverket 72 och 85?	152	I slutet av 2020-talet kommer arbetet att starta för i ett första steg bygga ATC med det långsiktiga målet att ERTMS ska införas på sträckan	
Storuman - Hällnäs	Generell information	Skogsindustrin blir begränsade av förutsättningar i infrastrukturen, i dagsläget är det diesellok som kör fram och tillbaka. I området kring Lycksele når Skogsindustrin bättre söderut än norrut och det finns en stor potential att flytta gods från last till järnväg. Men då behövs modernisering för el och signalsystem.	152		
Storuman - Hällnäs	Hastighetsnedsättning	Önskemål framförs om att Trafikverket tar tag i Grötberget där det ofta är återkommande hastighetsnedsättningar. Finns det någon hastighetsnedsättning för Grötberget idag?	152	Mellan Lycksele – Storuman & Åmsele – Lycksele finns det hastighetsnedsättningar som beror på slipersbyten. Nedsättningar som uppkommer/läggs ut under året beror främst på grund av krav på detta efter att vissa underhållsarbeten som ex. slipersbyten utförts då dessa utgör banstabiliserande arbeten. Då banan är lågt trafikerad så måste hastighetsnedsättningen ligga relativt lång tid innan man når full stabilisering (ett fastställt antal bruttoton passerat) av banan.	
Torsby – Karlstad	Lövhalka/vinter- halka och träsäkring	Främst är det problem på sträckan Kil – Sunne. Det sker även ett antal trädfall	661	Lövhalka och även halkbekämpning under vinterperiod ska lyftas i gruppen	

		som hamnar på banan. Vid kraftig blåst samt tung snö faller träd omkull.		som Sara Solem (tidigare mötesdeltagare) har informerat om. Trafikverket har fått Skogsindustriens kontaktuppgifter och kommer att bjuda in till möten i höst och vinter. Kopplat till trädsäkring fick gruppen tidigare en dragning av Anders Colling som är ansvarig för trädsäkring.	
Torsby – Karlstad	Solkurvor & urspårningar	Vid höga temperaturer har Skogsindustrin ibland fått tillstånd att köra på nätter. Det kan även bli så att banor helt stängs ner och detta blir problematiskt för Skogsindustrin.	661	För att förebygga solkurvor genomförs årlig skarvmätning. Utöver det som ingår i underhållskontraktet har extra skarvreglering genomförts. Utöver detta utförs extra besiktning av spåret i samband med varm väderlek. För att förebygga bärighetsnedsättning har det genomförts avvattningsåtgärder. Mellan Sunne – Torsby (26-27) samt Kil – Rottneros (27-28) ska spårbyten genomföras.	
Torsby – Karlstad	Signalsystem	Behöver ibland få till extra tågkapacitet, men då är det en handläggningstid på 8 veckor. Önskvärt med system H.	661		Om system H ska införas kommer det mest troligt att behöva vara ett namngivet objekt i nationell plan då kostnaden troligtvis skulle överstiga 150 mnkr. I den pågående revideringen av nationell plan har åtgärden inte funnits med som förslag.
Torsby – Karlstad	Plan-korsningar	Problematiskt vid en specifik oönskad övergång norr om Sunne, Olle återkommer med exakt position. Sedan finns ett flertal andra plankorsningar längs sträckan som skulle behöva ses över.	661		Josefin undersöker närmare efter att Olle återkopplat om mer exakt position.