



NÄR SVERIGE STANNAR

Efter skyfallen i Västernorrland:
Industrins berättelser om eftersatt infrastruktur,
samhällsnytta och vägen mot hållbar konkurrenskraft.

SKOGSINDUSTRIERNAS RAPPORT EFTER SKYFALLEN I VÄSTERNORRLAND

Det går inte att värja sig när man läser berättelserna i den här rapporten. Bakom siffror, produktionsvolym och logistikflöden möter vi människor som lägger sin yrkesstolthet i att hålla Sverige rullande. När vägar och järnvägar brister tvingas de tänja på gränserna för vad som är möjligt. De hittar omvägar i industrins eget vägnät, bokar om transporter mitt i natten, dirigerar om virkesflöden över halva landet och löser problem långt snabbare än de system som ska bära dem. Det är imponerande. Men det är också en varningssignal. Sverige har under för lång tid förlitat sig på en infrastrukturalternativ som inte fått det underhåll den behöver.

Skogsindustrin är en av landets mest stabila tillväxtmotorer. Vår råvara skapar exportvärden som finansierar välfärden, stärker sysselsättningen och ger Sverige en unik position i den globala omställningen. Men en timmerstock i skogen har inget värde förrän den når industrin – och en färdig produkt har inget värde förrän den når kunden. Utan fungerande vägar, järnvägar, hamnar och farleder stannar flödena, och då stannar Sverige.

Det här är ingen abstrakt dystopi. Skyfallen i Västernorrland visade vad som händer när enskilda trummor, banvallar och broar inte håller. Ett hundratal vägar och två järnvägssträckor rasade, företag isolerades, lastbilar kom inte fram och tåg blev stående i veckor. Och den yttersta konsekvensen är att det faktiskt handlar om liv och död. En av SCA:s åkare överlevde när vägen försvann under honom, men den bilist som stannade för att hjälpa gjorde det inte.

Hur illa det än låter, så hade det kunnat bli betydligt värre. Och det är därför jag vill vara tydlig: Sverige måste börja i rätt ände. Vi har inget emot att bygga nytt. Men innan vi bygger mer måste vi ta hand om det vi redan har. Underhållsskulden, som nu äntligen erkänns och delvis börjar återtäckas i Trafikverkets plan, är fortfarande omfattande. Särskilt i norra Sverige, där klimatet ställer höga krav och där skogsindustrin är beroende av varenda väg för att få in råvara och få ut produkter.

Klimatanpassningen är en del av detta. De avsatta 1,4 miljarderna till klimatanpassning av järnväg är en viktig start, men vi vet att det inte räcker för det väder vi har framför oss. Trummor behöver större dimensioner, banvallar bättre dränering och vägar måste

förstärkas för att inte sköljas bort. Det handlar inte bara om funktionalitet utan om säkerhet, robusthet och i förlängningen konkurrenskraft.

I rapporten återkommer också vikten av att se helheten. Alla delar av transportsystemet hänger ihop. Att förstärka vägar hjälper föga om järnvägen samtidigt saknar omledningsmöjligheter. Att modernisera järnvägen gör begränsad nytta om kommunala vägar inte klarar BK4-klassning. Enligt samma logik är exporten beroende av ett sjöfartssystem som fungerar året om. Därför behöver isbrytarflottan uppgraderas och vinterväghållningen till sjöss likställas med underhåll av väg och järnväg. Industrin ska inte bära denna kostnad själv.

Den europeiska länken är lika central. Tågfärjetrafiken mellan Sverige och kontinenten gör att vi vågar satsa på tågtransport till Europa utan att behöva vara rädda för tågstopp på broarna genom Danmark.

Sammantaget visar berättelserna i den här rapporten att människor i vår bransch gör mer än någon rimligen kan begära. De hittade vägar när vägar saknades. De höll fast vid tåget när banor rasade. De stod upp för kundlöften när systemet inte stod upp för dem. Men deras insatser får inte bli normaliserade. Sverige kan inte förlita sig på hjältehandlingar i vardagen.

Det är dags att ge dem ett system som håller: fungerande vägar, tillförlitliga järnvägar, isfria farleder, redundans i hela kedjan. Och en planering som ser var värdena faktiskt skapas.

Skogen kommer fortsatt att vara en av Sveriges största tillgångar. Men då måste också infrastrukturen bli en tillgång – inte ett hinder.

VIVEKA BECKMAN
VD, Skogsindustrierna



OM RAPPORTEN

Kontakt: Elin Swedlund, ansvarig för transportfrågor på Skogsindustrierna, elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Redaktör: Lisa Alexandersson, Skogsindustrierna

Skribent: Maria Hellbjörn, Brightnest

Publiceringsår: 2025/2026

Omslagsbild: Mats Andersson/TT

”Det var en djupt
traumatisk upplevelse.”



LARS NOLANDER
Logistikchef
SCA Skog

UNDERHÅLL OCH FLASKHALSAR MÅSTE PRIORITERAS FÖRE NYA PRESTIGeprojekt

När regnmassorna drog in över Västernorrland i september 2025 blev det snabbt tydligt hur bräcklig infrastrukturen har blivit. Vägar rasade, järnvägar spårade ur och SCA:s logistikkedja sattes på prov.

– Tillgängligheten finns inte i dag. Underhållsskulden är så stor att Sverige inte längre håller ihop, säger Lars Noland, logistikchef på SCA Skog.

När media började rapportera om konsekvenserna av hundraårsregnet i Ångermanland förstod SCA Skog snabbt att det skulle bli en kamp för att över huvud taget försörja industrin med råvara från skogen. Tåg hade spårat ur vid både Skorped och Prästmon, vägar var avskurna och flödena av råvara och färdigvara stod still.

– Vi kör jättemycket på järnväg, men också otaliga skogsvägar. Vi hämtar allting i skogen och är beroende av varenda vägsnutt, kommenterar Lars.

Dagen efter skyfallens start samlades ledningen till ett krismöte där de gick igenom var tågen stod och vilka vägar som var farbara. Man kunde konstatera att några av SCA:s egna tåg fick avbokas, vilket medförde en direkt kostnad på runt 200 000 kronor. Betydligt värre var att delar av vägnätet var bortspolat. En av SCA:s timmeråkare i Kramforsområdet tvingades lämna sin lastbil och lifta, bara för att hamna i en bil som körde rakt ner i ett raserat vägparti. Den äldre mannen som körde bilen omkom, men SCA:s åkare överlevde.

– Det var en djupt traumatisk upplevelse. Och en brutal påminnelse om vad undermålig infrastruktur faktiskt kan leda till, säger Lars.

Både Lars och Magnus Svensson, inköps- och logistikdirektör på SCA, beskriver skyfallen som en väckarklocka för Sverige. Den redan eftersatta infrastrukturen klarade inte påfrestningen.

– Vi ser effekterna av det eftersatta underhållet varje dag. Men den här gången blev det synligt för alla i och med att persontrafiken drabbades, kommenterar han.

SCA äger och underhåller själva hundratals mil av vägar som används för att hämta virke i skogen. De enklare men robust byggda vägarna klarade sig förvånansvärt bra i skyfallen. Däremot visade de statliga vägarna hur djupa problemen är.

– Det är inte inne i skogen problemen är störst. Det är när vi kommer ut på de allmänna vägarna, säger Lars.

Han beskriver ett system där Trafikverkets entreprenörer hellre sätter upp 12-tonsskyltar, vilket begränsar vilka fordon som får köra på vägen, än utför reparationer.

– Penningpåsen för entreprenörerna krymper och då stänger de hellre än åtgärdar. Det är en ond cirkel som gör vägnätet allt mindre tillgängligt för industrin.

När Magnus blickar ut över Sveriges transportsystem ser han samma problem, men också ett mönster.

– Vi har haft en politisk vilja att bygga nytt, i stället för att ta hand om det vi redan har. Jag brukar jämföra Sverige med en bil, där industrin är motorn. Du kan bygga på hur många elhissar och underhållningssystem du vill, men om du inte byter olja på motorn så slutar bilen till sist att fungera, säger han.

Lars håller med och beskriver hur SCA i årtal försökt få in de så kallade tvärbana i den nationella infrastrukturplanen. De förbinder inlandet med kusten och är helt avgörande för att råvaran ska kunna nå industrin.

– De bana är våra livlinor. Men eftersom det inte går persontrafik på dem är de lågt prioriterade. Vi kör fortfarande med diesellok på enkelspår och saknar mötesplatser. Det är som att åka tåg på 1950-talet, kommenterar han.



SCA:s viktigaste budskap framåt:

- Prioritera att åtgärda underhållsskulden i norra Sverige. Vägar och hela järnvägsnätet, även tvärbana, måste underhållas så att vi når den biobaserade råvaran året runt.
- Säkerställ omledning, kapacitetshöjande åtgärder som triangelspår i järnvägen och robusthet. Prioritera flaskhalsar innan nya projekt startas.
- Hög verkningsgrad. Pengarna måste nå vägarna och spårerna – inte stanna för mycket i administration och utredningar.
- Rimliga banavgifter. Höjda avgifter utan förbättrad funktion gör svensk basindustris transporter för dyra och undergräver svenska företags konkurrenskraft på den globala marknaden.
- Skynda på utbyggnaden av nytt signalsystem. Bygg ut stråkvägen.

”Det värsta som kan hända är att våra kunder inte uppfattar oss som tillförlitliga.”

MAGNUS SVENSSON
Inköps- och logistikdirektör
SCA

Foto: Håkan Sjödin

Trots att SCA och flera andra aktörer tagit fram underlag, utredningar och samhällsekonomiska kalkyler har banorna ännu inte fått plats i planen.

– Vi fortsätter att kämpa för det. Underhåll och flaskhalsar måste prioriteras före nya prestigeprojekt. Det tjänar hela Sverige på. Man måste laga taket på huset innan man åker på solsemester, säger Magnus.

Skyfallen visade också hur bristen på ett enhetligt signalsystem lamslår järnvägen. Vissa banor är elektrifierade, andra inte, och flera har olika tekniska standarder.

– I stället för att satsa på att göra om signalsystemet på en hel sträcka får vi öar av nya signalsystem som inte pratar med varandra. Det är insatser som inte ger oss någon som helst effektivitetsförbättring, säger Magnus.

Skyfallen kostade SCA uppskattningsvis omkring tio miljoner kronor i extra transporter, omläggningar och produktionsstörningar. Men det är inte den siffran som oroar mest, utan hur kunderna ser på SCA:s tillförlitlighet.

– Händer det här en gång är det kanske okej. Men om vi inte uppfattas som tillförlitliga tappar vi förtroendet och det skulle kunna innebära att våra kunder väljer att öka sin andel inköp

från andra leverantörer, säger Magnus.

Till det kommer banavgifterna, som ökat med 600 procent för tung godstrafik på 15 år. Bara det senaste årets ökning på 55 procent innebar ökade kostnader på 15 miljoner kronor för SCA, som har svårt att se vad de får för pengarna.

– För norrländsk industri är järnväg ett jätteviktigt transportsätt för stora flöden av framförallt råmaterial men även viss del färdigprodukter. Men prisutvecklingen på banavgifterna är galen och det riskerar att man flyttar gods från tåg till bil. Det går tvärt emot den strategi som SCA har. Om vi kunde se att höjningarna bidrog till ökad tillförlitlighet eller ökad kapacitet hade vi haft större förståelse för höjningarna, säger Lars.

För både Lars och Magnus är slutsatsen tydlig: svensk skogsindustri måste uppvärderas i den nationella planeringen. Särskilt i tider när det pratas mycket om beredskap och totalförsvar.

– I ett beredskapsläge är det bra med industrier som kan exportera och samtidigt behöver minimal import, vilket ger ett stort nettoinflöde av valuta. Råvaruindustrin, med skogen och malmen i spetsen, är en av Sveriges viktigaste inkomstkällor. De värden som skapas där är grunden för vår välfärd – och för att Sverige ska hålla ihop i nästa kris, avslutar Magnus.





JOHANNA NORDQVIST
Chef för hamn och magasin
Metsä Board

”Det inte bara vår industri som påverkas, utan hela kedjan av företag som är beroende av oss.”

Metsäs viktigaste budskap framåt:

- Säkerställ att Sveriges isbrytarflotta fungerar tillförlitligt.
- Åtgärda underhållsskulden på vägar och järnvägar snabbt. Tillgänglighet är avgörande för industrins konkurrenskraft.
- Skynda på BK4-utbyggnaden av Sveriges vägnät.
- Sverige måste värdera råvaruindustrins samhällsnytta högre i den nationella planeringen.
- Infrastrukturen i norr är inte en kostnad – den är en förutsättning för export, tillväxt, jobb, intäkter till Sverige, välfärd och beredskap.
- Prioritera underhåll och redundans framför nya prestigeprojekt.

VI KAN INTE BYGGA VÄLFÄRD PÅ IMPORT

När skyfallen drog in över Ångermanland i september hade Metsä i Husum tur i oturen. Ett planerat underhållsstopp gjorde att fabriken stod stilla när järnvägar och vägar spolades bort. Men det som kunde ha blivit en kris blev i stället ännu en påminnelse om en sårbar infrastruktur och en undervärderad norrländsk industri.

– I ett annat läge hade det kunnat bli riktigt allvarligt för oss, konstaterar Åke Forsgren, virkechef för Metsä Forest Sverige.

Hade skyfallet i Västernorrland kommit någon vecka tidigare hade läget blivit allvarligt. Metsä förädlar tre miljoner kubikmeter virke varje år, och ungefär en femtedel av den volymen transporteras in via järnväg. Om banorna hade stängts av under drift hade försörjningen snabbt brutits.

Åke Forsgren konstaterar att händelsen blev en väckarklocka. Underhållet i den statliga infrastrukturen är eftersatt och när något oväntat händer finns varken beredskap eller kapacitet att styra om. För industrier som Metsä, med lång väg till både råvara och kund, är det en sårbarhet som är kännbar.

I Husum konkurrerar Metsä med producenter i Brasilien och Asien – företag som har virket betydligt närmare fabriken och kortare ledtider till marknaden. I Brasilien växer eukalyptusen sju gånger snabbare än den svenska björken, och de långa avstånden i norr gör logistiken dyr. När svenska vägar och järnvägar inte håller måttet blir skillnaden ännu större.

– Våra konkurrenter har helt andra förutsättningar. Här måste vi vara extremt effektiva i logistiken för att kompensera för långa avstånd och långsammare tillväxt i skogen. Det har länge varit vår styrka, men nu är risken att vi tappar den, säger Åke.

De stora kostnaderna ligger inte bara i transporter, utan också i skillnaderna i regelverk. På sjöfartssidan är EU:s klimathandels-system, ETS, ett tydligt exempel. När europeiska rederier betalar för sina utsläpp medan länder som Brasilien och Asien slipper, blir svenska exportföretag dubbelbesträffade – både av avståndet och av reglerna.

– Vi har långa transporter till våra kunder och vi betalar dessutom mer för att skeppa våra varor än våra konkurrenter gör. Det är bra att vi tar ansvar för klimatet, men det måste ske på lika villkor globalt, säger Johanna Nordqvist, som jobbar med färdigvara som chef för hamn och magasin på Metsä Board.

För Metsä är sjöfarten livsnerven. Nästan allt som lämnar fabriken går med fartyg, och in kommer både råvara och kemikalier. Därför blir frågor som isbrytning och farledsunderhåll avgörande, både för industrin och för Sveriges beredskap.

– Det är avgörande för oss att farlederna hålls öppna. När hamnar fryser igen eller båtar inte kan ta sig fram stannar produktionen. Då är det inte bara vår industri som påverkas, utan hela kedjan av företag som är beroende av oss, säger Johanna.

Åke pekar på att de norrländska industrierna inte bara är arbets-givare, utan också generatorer av skatteintäkter, exportintäkter och klimatnytta för hela landet. Trots det räknas samhällsnyttan ofta utifrån storstadsregionernas perspektiv.

– Samhällsekonomisk nytta går inte att mäta i befolkningstäthet och persontrafik, utan den nationella planen måste se den nytta som svensk exportindustri skapar för vårt samhälle. Utan råvaru-industrin i norr skulle Sverige ha mindre att exportera och därmed mindre att bygga välfärd på, säger han.

Han menar att Sverige länge har levt på den styrka som infrastrukturen en gång gav, men att försprånget nu håller på att försvinna.

– Vi har haft bra vägar, järnvägar och hamnar som gjort att vi kunnat konkurrera trots våra avstånd. Men nu ser vi hur den infrastrukturen försämras år för år. Underhållsskulden växer och besluten blir allt mer kortsiktiga, säger han.

För Metsä är lösningen inte nya prestigeprojekt, utan att ta hand om det som redan finns. Att rusta upp, bygga redundans och säkra att industrin faktiskt kommer fram.

– Det viktigaste för oss är tillgänglighet. Vi behöver ha bättre järnvägar med ökad redundans, även i inlandet, och ett robust vägnät med BK4-klassade vägar så att vi kan öka antalet ton gods per befintlig lastbil. Sverige måste börja se industrins infra-struktur som en del av landets beredskap, inte som en kostnad, säger Johanna.

Åke håller med och är hoppfull, men realistisk. Diskussionen om samhällsnytta behöver breddas, menar han, från storstadsperspektivet till verkligheten där exporten faktiskt sker.

– Vi pratar ofta om vad som skapar välfärd, men sällan om varifrån pengarna kommer. Industrin i norr är en motor för hela Sverige. Vi kan inte bygga välfärd på import, avslutar han.



ÅKE FORSGREN
Virkechef
Metsä Forest Sverige

HELA PITEÅ KUNDE HA FRUSIT

När järnvägen stängdes norr om Ånge efter skyfallen i september växte oron snabbt på Smurfit Westrock i Piteå, Europas största kraftlinerbruk och kommunens största privata arbetsgivare.

– Det kunde ha blivit mycket allvarligt. Inte bara för oss, utan för hela Piteå, säger Lina Danielsson, logistikchef för färdigvara på Smurfit Westrock.

Volymen pappersvara som rullas ut från Smurfit Westrocks fabrik i Piteå varje dag skulle, utrullad på marken, räcka hela vägen till Paris i en sex och en halv meter bred bana. För Lina, som ansvarar för logistiken för de enorma mängderna färdigvara, är en fungerande infrastruktur helt avgörande. Därför var det tur i oturen att skyfallen i Västernorrland inträffade när bruket var på väg in i ett planerat underhållsstopp.

– Hade det varit normaldrift hade det kunnat få betydligt större konsekvenser, kommenterar hon.

Förutom att vara en stor arbetsgivare är Smurfit Westrock oundgängligt för Piteås funktion. Fabriken håller i gång en stor del av regionens näringsliv, från åkerier och hamnen till entreprenörer och underhållsföretag, och förser 95 procent av behovet av stadens fjärrvärme. Ett avbrott mitt i vintern skulle bli dramatiskt.

– Vi har stresstestat konsekvenserna av ett scenario där något sådant här händer i januari eller februari och det är svårt att kompensera för bortfallet av fjärrvärme. Vad gör vi då av alla människor? 40 000 invånare ska rymmas någonstans om fabriken fryser. Det är heller inte säkert att det skulle gå att starta om en fabrik där viktiga delar frusit ihop.

På grund av det planerade underhållsstoppet var fabriken redan på väg mot en reducerad utlastning när det första beskedet om totalstopp kom. Det gav de berörda medarbetarna en viss handlingsfrihet, men också ett race mot klockan. De styrde om flöden, jagade lastbilskapacitet och maximerade utlastningen mot hamnen.

Under stoppets första dagar skickade Smurfit Westrock ut allt som gick att få i väg och satte en medarbetare på heltid med uppdraget att säkra transporter. Snart märkte de hur snabbt marknaden för lastbilar förändrades när krisen slog till.

– Ju längre stoppet pågick, desto mer trissades priserna upp. Det är i svåra tider som man känner vem som verkligen är en god och långsiktig partner. Vissa tog chansen att höja priserna, andra stod kvar, säger Lina.

Men osäkerheten vägde nästan tyngre än kostnaderna. När beskedet från Trafikverket sköts fram i omgångar blev planeringen

näst intill omöjlig.

– Det är svårt att planera när man får höra att ”det kanske löser sig om en vecka”, men inte vet om det betyder en eller tre. Den osäkerheten kostar mycket, säger hon.

Järnvägstrafiken är viktig för Smurfit Westrock, som ligger i den så kallade ScanMed-korridoren – den europeiska transportkorridor som sträcker sig från Medelhavet upp till Norge och Finland. Men ännu finns ett glapp kvar på den svenska sidan, mellan Umeå och Luleå, där Smurfit Westrock inte har några alternativa omledningsvägar i relation till stambanan när något inträffar.

Lina berättar att både företaget och branschorganisationer i Norrbotten, inte minst Norrbotniagruppen, under lång tid drivit på för att få in det sista glappet i den 12-åriga nationella planen för transportinfrastruktur.

– Att vi inte har full redundans är en svaghet och vi har lyft frågan i flera år. Jag tycker att vi fick ganska bra draghjälp när det satsades på Northvolt, Stegra och de andra nya industrierna, men när Northvolt gick i konkurs blev det tyngre opinionsmässigt att lobba för det, säger Lina.

Hon upplever ibland att engagemanget för att bygga ihop järnvägssystemet är större i andra delar av Europa än i Sverige.

– Ibland känns det som att trycket är starkare på kontinenten än här hemma. På kontinenten är betydelsen av ScanMed-korridoren självklar, medan den i Sverige lätt hamnar i skymundan. Det kan

Smurfit Westrocks viktigaste budskap framåt:

- Färdigställ glappet i Botniabanan och skapa full redundans med ScanMed-korridoren.
- Prioritera underhåll och tillgänglighet framför nya investeringar.
- Se sjöfarten som en del av samma transportsystem som väg och järnväg.
- Förnya hela den svenska isbrytarflottan för att säkra vintertrafiken. Och drift och underhåll av isbrytarna ska betalas av staten och inte av industrin – på samma sätt som staten betalar för vinterväghållningen på väg och järnväg.
- Fatta långsiktiga politiska beslut som möjliggör investeringar i fossilfria transporter.
- Ge industrin förutsägbarhet. Stabil infrastruktur och tydliga spelregler är grunden för konkurrenskraft.



Foto: Sanna Dahlen

LINA DANIELSSON
Logistikchef för färdigvara
Smurfit Westrock

hänga ihop med att Norrland inte har så många företrädare i riksdagen. Utan lokal förankring är det svårt att fullt ut förstå hur avgörande den här länken är för industrin och för landets konkurrenskraft. Det är nog inte alltid som Trafikverkets investeringskalender heller ger en rättvisande bild av nyttan av vad investeringen i Norrbotniabanan skulle leda till, både ur ett svenskt och ett europeiskt perspektiv. Vi välkomnar förslaget om att inrätta en oberoende expertkommitté för att styra kalkylmetoder och ingångsvärden och att man förhoppningsvis också får en transparent återrapportering.

Sjöfarten är en lika central del av logistiken för Smurfit Westrock som järnvägen. Två tredjedelar av volymerna går via hamn, främst via Haraholmen, nio kilometer från fabriken i Piteå. Lina ser det som en avgörande konkurrensfråga att farlederna hålls öppna.

– Vi hade inte haft möjlighet att ställa om de volymer vi skickar till sjöss på bilar och järnväg. Det skulle kräva stora investeringar för att ställa om och skicka 450 000 ton på årsbasis med lastbilar och tåg.

Därför är tillgång till fungerande isbrytning kritisk och Lina önskar att sjöfarten i högre grad borde ses som en del av samma blodomlopp som vägar och järnvägar.

– Vinterväghållning på sjö måste prioriteras upp. Det är bra att en ny isbrytare är beställd, men flera av de andra är i så dåligt skick att hela flottan måste uppgraderas. Vi önskar även att drift och underhåll av isbrytarna anslagsfinansieras, likt vinterhållning på väg och järnväg, kommenterar hon.

När Lina blickar framåt ser hon ett stort behov av långsiktighet i svensk infrastrukturpolitik. Skyfallen har visat att den växande underhållsskulden inte bara handlar om vägar och järnvägar – utan också om förtroende och förutsägbarhet. För industrin är det livsviktigt att kunna planera sina investeringar på lång sikt.

– Vi vill känna trygghet i att vi kan göra långsiktiga satsningar tillsammans med våra speditörer. Alla vill ställa om till fossilfria transporter, men för att kunna nå dit krävs politisk stabilitet som gör att man vågar fatta de besluten.

Hon menar att politiken just nu är för kortsiktig, vilket gör att bolag tvingas anpassa sig efter tillfälliga villkor i stället för att kunna planera strategiskt.

– Då hoppar företagen mellan tuvorna, beroende på vad som gynnar dem konkurrensmässigt här och nu. Det är varken hållbart för företagen eller för omställningen, avslutar Lina.

”Ju längre stoppet pågick, desto mer trissades priserna upp.”

”Det var fullständigt
bristfällig information.”

Foto: Ludwig Arnlund

MIKAEL EKHOLM
Logistikchef
Mondi Dynäs

NÄR JÄRNVÄGEN STÅR STILL – OCH SVAREN UTEBLIR

När skyfallen drabbade Västernorrland trodde Mikael Ekholm, logistikchef på Mondi Dynäs, att fabriken i Väja utanför Kramfors skulle klara sig. Men snart kom beskedet om urspårningar och ras – och den tunga insikten att hela anläggningen var avskuren från omvärlden.

– Först tänkte jag att det inte skulle påverka oss. Sedan insåg jag att vi faktiskt var helt isolerade, säger han.

För Mondi Dynäs blev skyfallen ett stresstest för hela logistikkedjan. Företaget är ett av Europas ledande producenter av kraft- och säckpapper, med 360 anställda och nästan all sin export via järnväg. Ett medvetet val för både klimatet och effektiviteten. När regnet föll och järnvägen bröts av både norr- och söderut fanns det plötsligt inga vägar ut. En intensiv kartläggning påbörjades.

– Vi förstod att vi inte kunde ta oss runt på Ådalsbanan, som är vår redundans, för där låg ju ett tåg. Och vi visste att det låg ett ammunitionståg i Skorped. Men att vi inte kunde ta oss söderut, det förstod vi inte. Och vi fick ingen information om varför, berättar Mikael Ekholm.

Trafikverket meddelade att banan skulle öppna igen ”på måndag klockan 15”. Sedan flyttades prognosen. Först ett dygn, sedan flera. Följt av en vecka.

– Det var nya besked hela tiden. Ena dagen hette det att trafiken snart skulle återupptas och nästa att man hittat nya skador. Det var fullständigt bristfällig information från Trafikverket, säger Mikael.

Fabriken fick snabbt organisera 40 lastbilskeppare till Sundsvall för omlastning till tåg. Det höll produktionen i gång, men till ett högt pris. Bara de första fyra dagarna innebar en merkostnad i miljonklassen.

Råvaruflödet in till fabriken påverkades också. Arvid Svanborg, virkeschef på Mondi Dynäs, minns hur vägar spolades bort och virkestransporter fick ledas om.

– Först trodde vi inte att det skulle bli så illa. Men när jag insåg att riksväg 90 var avstängd tänkte jag: ”okej, hur länge kommer det att vara så här?”. Där upplevde jag samma informationssvacka som Mikael. Vi fick inga besked, säger Arvid.

Mondis leverantörer av råvara säkrade virkesflödena genom att leda om transporterna på småvägar, vilket innebar merkostnader. Och avsaknaden av besked från Trafikverket fortlöpte.

– Prognoserna var vaga, gammal information låg kvar på hemsidan och ingen kunde svara på vad som hänt eller varför vi inte kunde köra söderut, säger Mikael.

Han förstår att säkerheten måste gå först, men menar att försik-

tigheten ibland kan övergå i handlingsförlamning.

– Vi har respekt för att Trafikverket inte vill riskera ännu en olycka. Men känslan är att man ibland stänger av ”för säkerhets skull”, utan att riktigt ha koll på läget. Och utan att föra dialog med oss i industrin som påverkas av nedstängningen. Det skapar osäkerhet, kostnader och misstro, säger Mikael.

Arvid fyller i:

– När järnvägen står still blir det snabbt flaskhalsar. Det blir brist på lokförare, vagnar hamnar fel och systemet blir trögt. Det tar veckor innan flödena fungerar normalt igen.

Skyfallen visade återigen hur skört systemet är. Inte bara för vädrets påfrestningar, utan också för hur järnvägen är byggd. Mikael berättar hur Mondi Dynäs tidigare år försökte leda om transporter via andra banor, men att det inte gick eftersom de olika signalsystemen inte ”pratade” med varandra.

– Vi har olika signalsystem på olika banor, vilket gör att tåg inte kan ledas om. ERTMS-systemet skulle vara en gemensam europeisk standard, men i Sverige har det bara införts på vissa sträckor. Vi hade lok och vagnar som stod redo, men de kunde inte användas eftersom lokförarna saknade rätt behörighet för de olika signal systemen. Det låter som en teknisk detalj, men i praktiken kan det stanna hela industrin, säger han.

Mondi Dynäs har under många år satsat på just järnvägstransporter, både för att minska utsläpp och för att öka effektiviteten. Men de senaste årens utveckling har fått Mikael och Arvid att ifrågasätta om incitamenten längre finns kvar. Banavgifterna har höjts med 600 procent på 15 år, och bara under det senaste året



Mondi Dynäs viktigaste budskap framåt:

- Underhåll är grundstenen i Sveriges export. Stopp i järnvägstransporterna tar veckor att hämta igen.
- Informationsbristen vid störningar gör planering omöjlig – industrin måste inkluderas i krishanteringen.
- Det svenska signalsystemet måste harmonisera för att möjliggöra omledning och flexibilitet.
- Kraftigt höjda banavgifter undergräver järnvägens konkurrenskraft och driver över gods till väg.
- Industrin efterlyser dialog med Trafikverket och att myndigheten vågar ge uppskattningar om tidsintervaller vid kriser.

“Underhåll är inte bara en kostnadspost,
det är grundstenen för hela Sveriges export.”

ARVID SVANBORG
Virkeschef på Mondi Dynäs



med 55 procent. För fabriken betyder det miljonbelopp, utan att tillförlitligheten har förbättrats.

– Vi betalar mer och mer, men får inte se någon skillnad i kapacitet och effektivitet. Hade höjningarna gått till konkret underhåll hade det varit lättare att acceptera. Nu förstår vi inte vad det är vi betalar för, säger Mikael.

De ökade kostnaderna för banavgifter gör att Mondi ibland tvingas välja vägtransporter för att få ekonomin att gå ihop, trots att järnvägen är det mer hållbara alternativet.

– Vi vill köra på järnväg, men då måste det fungera. Annars förlorar vi både kunder och konkurrenskraft. Som det ser ut nu så minskar flexibiliteten på järnvägen. Då är vi mer flexibla på lastbil eller båt, kommenterar Arvid.

För Mondi blev översvämningarna ännu en påminnelse om att robusthet börjar med fungerande basstruktur och tydlig kommuni-

kation. När Trafikverkets prognoser flyttades utan förklaringar och hemsidan visade fel lägesbilder flera dagar i rad, blev planeringen nästintill omöjlig. Mikael beskriver hur bristen på information gjorde hela systemet sårbart:

– Det är väldigt svårt att planera när man inte har några prognoser att förhålla sig till.

Han menar att en rotorsaksanalys behövs för att undvika samma flaskhalsar vid nästa störning – och att Trafikverket måste skapa en snabb och konsekvent kanal till industrin, så att beslut kan fattas på rätt underlag.

Arvid håller med:

– Vi måste ha ett helikopterperspektiv på Sveriges infrastruktur. Investeringar går inte att räkna hem om de inte ingår i ett total-system. Och underhållet är inte bara en kostnadspost, det är grundstenen för hela Sveriges export, avslutar han.



”Det är orimligt att vi inte har ett enhetligt signalsystem för vår järnväg.”

NIKLAS WIGGH
Produktchef
Holmen

RASEN UTLÖSTE EN SNÖBOLLS-EFFEKT FÖR HOLMEN

När väderleksrapporterna började tala om skyfall i början av september växte oron hos Holmen. Evelina Jonsson Berg, leveranssamordnare på Holmen Skog, följde prognoserna noggrant.

– Jag får alltid en klump i magen när jag ser oväder närma sig. Vi vet hur snabbt och hårt det kan slå, både för vår egen industri och för andra, säger hon.

När skyfallet väl kom och rasen i Ångermanland blev ett faktum inleddes en intensiv kartläggning för Evelina, som ansvarar för Holmens flöden från Härnösand och norrut.

– Första tanken var: var har vi lastat och vart är vi på väg? Jag kan ju mina tåg utan och innan, så jag förstod snabbt att vi inte var direkt drabbade. Men vad väntade oss på måndagen?

Om konsekvenserna för Evelina inte var direkta så blev det omedelbart kännbart för Holmens sågverk i Bygdsiljum. Produktchef Niklas Wiggh berättar att han befann sig i sitt hem på kvällen när han insåg att han hade ett logistiskt kaos framför sig.

– Det är så mycket av vårt gods som rör sig på järnväg. Om produktionen stannar av för att vi inte får ut våra varor så påverkas vi väldigt negativt, berättar han.

Niklas menar att många tror att ”det löser sig med lastbilar”, men i en krissituation går det inte att flytta allt gods från järnväg till väg. Den kapaciteten finns inte och det blir brist på lastbilar. Dessutom rör sig mycket av det som fraktas med lastbil i dag också långa sträckor på järnväg när det ska vidare söderut i Sverige eller ut i Europa. I slutändan tvingades Bygdsiljum ställa in ett tåg och fick flytta övriga avgångar till Botniabanan. Något som medförde merkostnader. Förutom dryga kostnader för det inställda tåget innebar flytten av avgångar ytterligare en fördyrning.

– När ett logistikflöde rubbas får det snöbollseffekter. Botniabanan har ett annat signalsystem än den bana vi normalt kör på. Då måste vi ta in ett extralok som kan kommunicera med det systemet. Vi löste det och kom ut med varorna, men det var dyrt, konstaterar han.

Att signalsystemen ställer till det är inte unikt för Holmen. Sverige har flera olika signalsystem på järnvägarna – ibland till och med på samma sträcka – vilket gör att tåg inte kan växlas eller ledas om utan speciallösningar.

– Det är orimligt att vi inte har ett enhetligt signalsystem för vår järnväg. Det gör oss sårbara, för när något händer sitter vi fast. Det borde vara en självklarhet att Sverige har ett gemensamt system

som gör järnvägen flexibel, säger Niklas.

För Evelina, å sin sida, handlade det inledningsvis om att snabbt ställa om hela logistiken. Ett av Holmens tåg befann sig i Norrköping och kunde inte återvända till Örnsköldsvik, vilket gjorde att resterande avgångar i september fick avbrytas.

– Våra avtal med tågbolagen omfattas av force majeure, så vid extrema väderhändelser ligger kostnaden på oss. I det här fallet var vi tvungna att betala för fyra tåg som aldrig gick. Sedan behövde jag lösa de utlovade volymerna med hjälp av fartygslast från Örnsköldsvik ner till Norrköping, berättar hon.

Utöver järnvägsavbrotten blev vägnätet ett stort bekymmer. Totalt identifierade Holmen ett 70-tal egna vägar som krävde någon typ av reparation. Men även när de var lagade gick det inte alltid att nå fram, eftersom flera allmänna vägar fortfarande var avstängda.

– Det är frustrerande. Vi kan reparera våra egna vägar, men vi kommer ändå inte fram till dem om de statliga vägarna ligger nere, säger Evelina.

Och det handlar inte bara om rasen. Hon beskriver en vardag där 12-tonsskyltar dyker upp utan förvarning och blir kvar på obestämd tid. Det betyder att fordon som ska framföras på vägen inte får överstiga 12 ton. Något som omöjliggör den tunga trafik Holmen behöver köra för att bedriva sin verksamhet.

– Det värsta är inte att skyltarna sätts upp, utan att vi inte vet när de tas ner. Det kan handla om en vecka eller två månader, vilket gör det omöjligt att planera, säger Evelina.

Niklas är mycket väl bekant med problemet och resonerar kring det faktum att Trafikverket löpande väljer att upphandla drift och underhåll från externa entreprenörer.

– Det gör att det blir helt personberoende. En del väghållare kan vi ha jättebra dialog med, andra inte alls. Vi kan ha en situation där vi har virke liggande i skogen och markägaren vill ha betalt. Och så dyker skylten upp utan förvarning och med omedelbar verkan. Det är som att det inte finns någon förståelse för industrins behov, säger han.

De båda menar att problemet i grunden handlar om bristen på uppföljning av den nationella styrningen och de krav som finns, både för bärighetsfrågor och för andra krav på vägar. Upplevelsen är att man inte verkar kontrollera att kravbilden efterlevs – och det drabbar industrin.

– Det finns ju krav på att europavägar ska klara tunga transporter,



”Det är som att det inte finns någon
förståelse för industrins behov.”

NIKLAS WIGGH
Produktchef, Holmens sågverk i Bygdsiljum

både vikt- och längdmässigt. Men genom vissa kommuner får man problem med långa transporter vid till exempel större rondeller. Det borde gå att bygga rondellerna så att större transporter kan ta sig fram på ett enkelt sätt. Vi behöver en central standard för vad en väg i Sverige ska tåla och en kontrollfunktion så att det efterlevs. Det är viktigt för industrin med en väl fungerande infrastruktur och en väl utvecklad dialog kring det, säger Niklas.

För Holmen är bärigheten på vägarna en avgörande fråga. När vägar saknar BK4-klassning, den tyngsta bärighetsstandarden i Sverige, eller när tillfälliga viktbegränsningar sätts upp utan förvarning, slår det direkt mot kostnader, klimatnytta och leveranssäkerhet. Evelina håller med Niklas om att det saknas en standard, i synnerhet när det gäller det allmänna vägnätet.

– Vi har förståelse för att vissa enskilda vägar inte kan bära tung trafik. Men när vi väl kommer ut på allmänna vägar måste vi kunna lita på att vi kan köra med fullastade ekipage och då behöver vi BK4-klassning. Att mötas av 12-tonsskyltar och tvingas köra med halvfulla bilar är dyrt och dåligt för miljön, säger hon.

Både Evelina och Niklas betonar att Sverige måste komma i kapp med underhållet av vägar och järnvägar. Inte bara för Holmens skull, utan för hela landets beredskap. Men de vill också se ett skifte i perspektiv: när vi bygger nytt, måste vi bygga för framtiden.

– Det är till exempel inte bra att Norrbotniabanan byggs med enkelspår. Det borde redan nu planeras för att få plats med godstrafiken, säger Evelina.

Trots de utmaningar som höstens skyfall medförde upplevde Holmen att Trafikverket vid krisuppföljningen prioriterade godstrafiken högre än tidigare. Det ger en försiktig optimism inför framtiden.

– I min mening har underhållsskulden vuxit sig så stor för att man har saknat en helhetsbild av hur godsflödena faktiskt ser ut, säger Niklas. Förhoppningen är att besluten nu ska vila på fakta och att man förstår hur viktig den norrländska industrin är för hela landet, avslutar Niklas.

Holmens viktigaste budskap framåt:

- Nationell standard för vägars bärighet. Vägar som används av industrin måste klara tunga transporter. Skyltar om viktbegränsning ska föregås av dialog och tydlig tidsangivelse enligt samma modell, oavsett väghållare. Fler vägar måste också klassas som BK4 – bärighetsklass 4 – där man får köra 74 ton. Det är bra för miljön med mer gods per transport och det bidrar till företagens konkurrenskraft.
- Prioritera underhåll före nybygge. Laga det som ger störst samhälls-ekonomisk nytta, särskilt i glesbyggda regioner där vägarna är industrins livsnerv.
- Bättre beslutsunderlag för godsflöden. Trafikverket behöver ha en helhetsbild över hur godsflödena ser ut och förståelse för hur viktiga godsflödena från den norrländska industrin är för Sveriges välfärd.
- Enhetligt signalsystem för hela landet. Samma standard ska gälla på alla järnvägssträckor – annars kan inte tåg ledas om vid störningar, vilket gör systemet sårbart och dyrt.



Foto: Holmen

NÄR SVERIGE STANNAR

**Efter skyfallen i Västernorrland:
Industrins berättelser om eftersatt infrastruktur,
samhällsnytta och vägen mot hållbar konkurrenskraft.**

De kraftiga skyfallen i Västernorrland hösten 2025 blev ett stresstest för Sveriges logistiksystem. I den här rapporten möter du skogsindustrins egna berättelser om dagarna då vägar bröts och banvallar rasade. Genom intervjuer med SCA, Holmen, Metsä, Mondi Dynäs och Smurfit Westrock ges en konkret bild av hur sårbar infrastrukturen är – och hur mycket som står på spel när den inte håller.

Tillsammans visar rösterna i rapporten hur nära vi är att tappa konkurrenskraft, leveranssäkerhet och beredskap om inte vägar, järnvägar och sjöfart fungerar. De pekar också på lösningar: mer underhåll, robustare väg- och järnbanor, nyare isbrytare och en tydlig prioritering av godstransporter som bär upp svensk ekonomi.

Det här är berättelsen om en industri som gör allt för att hålla Sverige i gång. Och om vilken infrastruktur som krävs för att det ska vara möjligt.

“Vi vill känna trygghet i att vi kan
göra långsiktiga investeringar.”

LINA DANIELSSON
Logistikchef för färdigvara, Smurfit Westrock

“Industrin i norr är en motor
för hela Sverige.”

ÅKE FORSGREN
Virkeschef, Metsä Forest Sverige