

Skogsindustrins transporter – från råvara till färdigvara

PM: 2026:11
Datum: 2026-11-06

TRAFIK ANALYS

Trafikanalys
Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm
Telefon: 010 414 42 00
E-post: trafikanalys@trafa.se
Webbadress: www.trafa.se
Ansvarig utgivare: Andreas Tapani
Omslagsfoto: Adobe Stock
Datum: 2026-11-06

Förord

Trafikanalys gör regelbundet beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet och har under 2025 och 2026 i samarbete med branschintressenter från skogsindustrin genomfört en kartläggning av transporter in till och ut från skogsindustrin. Skogsindustrin är en av Sveriges största transportköpare med behov av att transportera stora volymer råvara till sina fabriker och färdigvaror ut till sina kunder runt om i världen.

Rapporten kartlägger och analyserar den svenska skogsindustrins flöden vad gäller sortiment, omfattning och flödesmönster. Jämförelser över tid görs där det är möjligt för att se vilka förändringar som har skett, t.ex. om ny terminal- och näringslivsstruktur har lett till ändrade transportmönster.

Utgångspunkten i kartläggningen är att använda befintliga underlag från Trafikanalys officiella transportstatistik och andra offentliga data om skogsindustrins utveckling.

Rapporten är framtagen av Henrik Petterson och Anders Jäder. Björn Tano samt Skogforsk har bidragit med stöd för kartvisualiseringar. Henrik Petterson har varit projektledare och Sofie Orrling ansvarig avdelningschef. Krister Sandberg och Lisa Eriksson har lämnat värdefulla synpunkter.

Trafikanalys vill tacka branschföreningen Skogsindustrierna och dess medlemmar samt Skogforsk för ett gott samarbete och bidrag i form av kompletterande underlag till rapporten.

Stockholm i november 2026

Sofie Orrling

Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning **5**
Summary **9**
1 Inledning **13**
1.1 Bakgrund 13
1.2 Syfte och avgränsningar 14
1.3 Dataunderlag och metod 14
1.4 Definitioner 17
2 Den svenska skogsindustrin **19**
2.1 Delbranscher och hanterade varuslag 19
2.2 Skogsindustrins betydelse för den svenska ekonomin 21
2.3 Hur påverkas skogsindustrin av händelser i omvärlden? 24
3 Lokalisering av verksamheterna **27**
3.1 Industrins produktionsenheter 27
3.2 Terminaler och hamnar 34
4 Varuflöden och stråk **45**
4.1 Inrikes leveranser av skogsråvara till industrin 45
4.2 Import till industrin 50
4.3 Avgående leveranser av färdigvaror 55
5 Slutsatser och diskussion **69**
5.1 Slutsatser 69
5.2 Diskussion 70
6 Litteraturförteckning **73**
Bilaga 1 Frågeområden och frågor till skogsindustriföretag **75**

Sammanfattning

Trafikanalys har kartlagt den svenska skogsindustrins transporter från råvara till färdigvara. Analysen bygger framför allt på Varuflödesundersökningen (VFU), kompletterad med Trafikanalys övriga transportstatistik, uppgifter från Skogforsk och andra offentliga data samt information från företrädare för branschen. Jämförelser över tid görs där underlagen medger det. Syftet är att bidra med nya kunskaper som kan användas såväl internt på Trafikanalys som av branschen och andra målgrupper för att förstå branschens transporter med avseende på varugrupper, omfattning och flödesvägar.

Skogsindustrin ställer stora krav på hela transportsystemet

Skogsindustrin är en av Sveriges mest transportintensiva branscher. Leveranser av virke från skogsbruket svarar ensamt för drygt en tredjedel av all transporterad godsmängd inrikes. Samtidigt transporterar skogsindustrin stora mängder färdigvaror till kunder i Sverige och på internationella marknader. Transporterna omfattar därmed hela kedjan från skogen till industrin och vidare till slutkund.

Transporterna är beroende av många delar av transportsystemet. Skogsbilvägar och det övriga vägnätet behövs för att få ut råvaran från skogen. Järnvägen används för att samla och transportera större volymer över längre avstånd, medan hamnar och sjöfart har stor betydelse för utrikeshandeln. Terminalerna knyter samman trafikslagen och fungerar samtidigt som lager och buffertar i försörjningskedjan. Sammantaget innebär detta att skogsindustrin är beroende av att transportsystemets olika delar fungerar tillsammans.

Transportbehoven är stora men totalt sett relativt stabila

Transportefterfrågan bestäms i stor utsträckning av avverkningen, industrins produktion, efterfrågan och produktionsanläggningarnas geografiska struktur. Trots förändringar inom enskilda delbranscher framstår de samlade transportbehoven som relativt stabila. Även om de transporterade rundvirkesvolymerna varierat mellan varuflödesundersökningarna 2016, 2021 och 2025 har rundvirkesvolymernas andel av det totala inrikes godset varit i stort sett oförändrad. Produktionen av skogsindustriprodukter har på totalnivå också varit relativt stabil under de senaste 10 åren, med undantag för bland annat en långsiktig minskning av pappersproduktion kopplad till digitaliseringen.

Det har samtidigt skett strukturella förändringar. Antalet sågverk och träförpackningsindustrier har minskat, framför allt genom att mindre produktionsenheter försvunnit. Massa- och pappersindustrins lokalisering är mer stabil. Förändringarna har påverkat vissa regionala flöden, men rapporten visar inga större förändringar i skogsindustrins övergripande geografiska struktur.

Lastbilen är avgörande från skogen – järnvägen samlar större volymer

Rundvirke, framför allt sågtimmer och massaved, är den klart viktigaste inkommande råvaran. Fjärrvärmeindustrin tar hand om restprodukter i form av grenar och toppar, då det varken går att såga bräder av dem eller göra flis till pappersmassa. Den svenska skogen utgör basen för

försörjningen. Branschen hämtar i första hand virke så nära respektive industri som möjligt, i andra hand används importerat rundvirke.

Lastbilen är nödvändig i transportkedjans första led eftersom virket hämtas vid ett stort antal avverkningsplatser. Transporterna använder såväl skogsbilvägar som lågtrafikerade allmänna vägar, länsvägar och riksvägar. År 2021 gick omkring 86 procent av närmare 70 miljoner ton rundvirke med lastbil hela vägen, medan cirka 14 procent transporterades i en kedja där virket lastades om till järnväg. Järnvägens betydelse ökar när större volymer kan samlas vid terminaler och transporteras längre sträckor.

Även för skogsindustrins inrikes utleveranser är lastbilen dominerande. Av de cirka 13 miljoner ton som transporterades till mottagare i Sverige 2021 gick knappt 86 procent med eller huvudsakligen med lastbil och knappt 14 procent med eller huvudsakligen med järnväg. Järnvägen används framför allt för papper, pappersmassa och andra större och mer koncentrerade flöden.

Importen kompletterar den svenska råvaran

Skogsindustrin importerade uppskattningsvis 7,3 miljoner ton varor 2021, motsvarande omkring 13 procent av den totala importerade godsmängden till Sverige. Rundvirke dominerade och svarade med omkring 5,6 miljoner ton för cirka 76 procent av skogsindustrins import. Massa- och pappersindustrin importerar dessutom bland annat flis och sågavfall, kemikalier, pappersmassa samt papper och papp.

Norge var 2021 det största avsändarlandet och svarade för 39 procent av den importerade volymen, följt av Lettland och Finland. Importen sker med flera trafikslag. Lastbil är vanligast, men sjöfart och järnväg har stor betydelse både som huvudsakligt trafikslag och som delar av multimodala transportkedjor. För importen av rundvirke är sjöfarten särskilt viktig.

Importen av rundvirke genom svenska hamnar varierar betydligt mellan åren. Mellan 2021 och 2025 ökade både volymen och antalet hamnar som hanterade importerat rundvirke. Samtidigt har den geografiska fördelningen förändrats, där hamnar längs södra ostkusten och i området Halmstad–Varberg fått större betydelse medan andelen längs delar av Norrlandskusten har minskat.

Exporten gör hamnar och sjöfart centrala

Skogsindustrins avgående transporter uppgick 2021 till omkring 29 miljoner ton. Av dessa gick cirka 55 procent till mottagare utomlands. Exportandelen varierar betydligt mellan varuslagen. Papper och pappersvaror samt pappersmassa är starkt exportinriktade, medan flis och sågavfall nästan uteslutande går till mottagare i Sverige.

Exporttransporterna har mer varierade transportupplägg än de inrikes transporterna. Lastbil eller huvudsakligen lastbil svarade för 40 procent av exportvolymen 2021. Ytterligare 19 procent transporterades i kombinationen sjöfart och lastbil, 16 procent med eller huvudsakligen med sjöfart och 12 procent med eller huvudsakligen med järnväg. Sjöfartens betydelse är därmed betydligt större för exporten än för de inrikes transporterna.

Hamnarna har olika funktioner. Många industrihamnar är nära knutna till närliggande massa- och pappersbruk eller sågverk, medan större allmänna hamnar som Göteborg hanterar flöden från industrier i större delar av landet. Hamnarna längs Norrlandskusten är fortsatt mycket betydelsefulla och området Umeå–Sundsvall svarade för 37 procent av den registrerade exportvolymen via sjöfart 2025. Samtidigt har Halmstad–Varberg ökat sin andel jämfört med

2016. Varberg är enligt rapportens underlag den största exporthamnen för skogsindustriprodukter, inte minst trävaror, och har fått en allt större betydelse under perioden 2016–2025. Däremot är det svårt att veta hur mycket skogsindustriprodukter som går i container via de stora containerhamnarna, eftersom gods som transporteras i container i regel syns i statistiken som okänt varuslag.

Industrins ekonomiska geografi formar transportstråken

Skogsindustrins transportmönster följer i hög grad råvarans och produktionsanläggningarnas geografi. Sågverken är relativt många och spridda över stora delar av Sverige. Massa- och pappers- och kartongbruken är färre, större och ofta lokaliserade nära skogsråvara, järnväg och hamn. Nästa tillverkningssteg, Pappers- och pappvarutillverkningen ligger i större utsträckning i södra Sverige, där närheten till kunder och den europeiska marknaden har större betydelse. Detta avspeglas i godsflödena.

Ett omfattande nät av järnvägsterminaler och hamnar knyter samman produktionsområdena med de nationella och internationella transportnäten.

Bristande underhåll, kapacitet och tillförlitlighet samt fossilfri omställning är de stora utmaningarna

Branschföreträdarnas synpunkter visar att transportfrågorna i stor utsträckning handlar om underhåll, kapacitet och tillförlitlighet. För väg och järnväg lyfts behovet av bättre underhåll och bortbyggda flaskhalsar. För järnvägen framhålls även behov av tillförlitligare transporter, terminalkapacitet, längre mötesspår och tillgång till vagnar. För vägtransporterna är möjligheten att använda tyngre fordon viktig för att effektivisera transporterna. För sjöfarten lyfts djupare farleder, tillräcklig isbrytningskapacitet och konkurrenskraftiga farledsavgifter.

Samtidigt ska transporterna ställas om till fossilfrihet. Elektrifiering, alternativa bränslen och ökad användning av järnväg kan bidra, men rapporten pekar på flera hinder. Elektrifieringen innebär kostnader, alternativa drivmedel upplevs som dyra. En ökad överflyttning till järnväg förutsätter dessutom att järnvägen är tillräckligt tillförlitlig och konkurrenskraftig. Branschens transportbehov innebär därför att omställningen behöver förenas med ett pålitligt och kapacitetsstarkt transportsystem.

Rapporten visar samtidigt att kunskapen om transportkedjorna kan utvecklas ytterligare. Kombinationen av VFU, annan officiell statistik, branschdata och kartanalyser ger en bred bild, men det saknas fortfarande uppgifter om bland annat vissa insatsvaror, exakta transportvägar och terminalanvändning. Metoderna för kartläggningen kan även användas för motsvarande analyser av andra transportintensiva branscher.

Summary

Transport analysis has mapped the Swedish forest industry's transport operations, tracing the journey from raw material to finished product. The analysis is primarily based on the Commodity Flow Survey (VFU), supplemented by other transport statistics from Trafikanalys, data from Skogforsk and other public sources, and information from industry representatives. Comparisons over time are made where the available data permits. The aim is to generate new insights that can be used—both internally at Trafikanalys and by the industry and other target groups—to understand the industry's transport operations in terms of commodity groups, volumes, and flow routes.

The forest industry places heavy demands on the entire transport system

The forest industry is one of Sweden's most transport-intensive sectors. Timber deliveries from forestry operations alone account for just over one-third of the total volume of domestic freight transport. At the same time, the industry transports large quantities of finished products to customers in Sweden and on international markets. Consequently, transport operations span the entire chain—from the forest to the processing plant and on to the end customer.

These transport operations rely on many components of the transport system. Forest roads and the general road network are essential for moving raw materials out of the forest. Railways are used to consolidate and transport large volumes over long distances, while ports and shipping play a crucial role in foreign trade. Terminals link different modes of transport and serve as storage points and buffers within the supply chain. Overall, this means the forest industry depends on the various parts of the transport system functioning together effectively.

Transport needs are substantial yet in general relatively stable

Transport demand is largely determined by logging activity, industrial production, market demand, and the geographical distribution of production facilities. Despite changes within individual sub-sectors, overall transport needs appear relatively stable. Although the volumes of roundwood transported have varied across the freight flow surveys conducted in 2016, 2021, and 2025, the share of roundwood within total domestic freight has remained largely unchanged. Production of forest industry products has also been relatively stable,during the last 10 years with the notable exception of a long-term decline in paper production linked to digitalization.

At the same time, structural changes have occurred. The number of sawmills and wood packaging facilities has decreased, primarily due to the closure of smaller production units. The geographical distribution of the pulp and paper industry is more stable. While these changes have affected certain regional flows, the report shows no major shifts in the forest industry's overall geographical structure.

Trucks are crucial for transport from the forest; rail consolidates larger volumes

Roundwood—specifically saw logs and pulpwood—is by far the most important incoming raw material. The district heating industry utilizes residual products in the form of branches and tops, as they cannot be used to saw boards or produce wood chips for paper pulp. Swedish forests form the basis of the supply. The industry primarily sources timber as close as possible to the respective industrial facilities; imported roundwood is used as a secondary option.

Trucks are essential for the initial stage of the transport chain, as timber is collected from a large number of logging sites. Transport operations utilize forest roads as well as public roads with low traffic volumes, county roads, and national highways. In 2021, approximately 86 percent of close to 70 million tonnes of roundwood was transported by truck for the entire journey, while around 14 percent was moved via a chain involving transshipment to rail. The importance of rail transport increases when larger volumes can be consolidated at terminals and transported over longer distances.

Trucks also dominate domestic outbound shipments for the forest industry. Of the approximately 13 million tonnes transported to recipients in Sweden in 2021, just under 86 percent was moved wholly or primarily by truck, and just under 14 percent wholly or primarily by rail. Rail transport is used primarily for paper, pulp, and other large-scale, concentrated flows.

Imports complement Swedish raw materials

In 2021, the forest industry imported an estimated 7.3 million tonnes of goods, representing around 13 percent of the total volume of goods imported into Sweden. Roundwood was the dominant category, accounting for approximately 5.6 million tonnes—or about 76 percent—of the forest industry's imports. Additionally, the pulp and paper industry imports items such as wood chips and sawmill residues, chemicals, pulp, and paper and paperboard.

Norway was the largest source country in 2021, accounting for 39 percent of the imported volume, followed by Latvia and Finland. Imports are transported via various modes. Road transport is the most common, but shipping and rail play significant roles, both as primary modes of transport and as components of multimodal transport chains. Shipping is particularly important for roundwood imports.

Roundwood imports via Swedish ports vary significantly from year to year. Between 2021 and 2025, both the volume and the number of ports handling imported roundwood increased. At the same time, the geographical distribution shifted; ports along the southern east coast and in the Halmstad–Varberg area gained importance, while the share handled by ports along parts of the Norrland coast declined.

Exports make ports and shipping central

In 2021, outbound shipments from the forest industry totaled approximately 29 million tonnes. Of this amount, around 55 percent went to recipients abroad. The share of exports varies significantly depending on the type of product. Paper, paper products, and pulp are heavily export-oriented, whereas wood chips and sawmill residues go almost exclusively to recipients within Sweden.

Export shipments involve more varied transport arrangements than domestic shipments. Trucks—or transport primarily by truck—accounted for 40 percent of the export volume in

2021. A further 19 percent was transported using a combination of shipping and trucking, 16 percent primarily by sea, and 12 percent primarily by rail. Shipping is thus significantly more important for exports than for domestic transport.

Ports serve different functions. Many industrial ports are closely linked to nearby pulp and paper mills or sawmills, whereas larger public ports, such as Gothenburg, handle flows from industries across a wider area of the country. Ports along the coast of Norrland remain highly significant, with the Umeå–Sundsvall area accounting for 37 percent of the registered export volume via shipping in 2025. At the same time, the Halmstad–Varberg area has increased its share compared to 2016. According to the data in the report, Varberg is the largest export port for forest industry products, not least wood products, and has grown increasingly important during the 2016–2025 period. However, it is difficult to determine the volume of forest industry products shipped in containers via the major container ports, since goods transported in containers generally appear in the statistics as an unknown type of commodity.

The economic geography of the industry shapes transport corridors

The transport patterns of the forest industry largely mirror the geographical distribution of raw materials and production facilities. Sawmills are relatively numerous and spread across large parts of Sweden. Pulp and paper mills are fewer in number and larger in scale, often located close to forest raw materials, railways, and ports. The next stage of production, the manufacture of paper and paperboard products, is concentrated more in southern Sweden, where proximity to customers and the European market is of greater importance. This is reflected in freight flows.

An extensive network of rail terminals and ports links production areas to national and international transport networks.

Key challenges include maintenance, capacity, and reliability issues, as well as the transition to fossil-free operations

Industry representatives indicate that transport-related concerns largely center on maintenance, capacity, and reliability. Regarding road and rail, there is a call for improved maintenance and the elimination of bottlenecks. For rail transport, the need for greater reliability, increased terminal capacity, longer passing loops, and adequate wagon availability is also highlighted. In road transport, the ability to use heavier vehicles is crucial for enhancing efficiency. For the shipping sector, priorities include deeper fairways, sufficient icebreaking capacity, and competitive fairway dues.

At the same time, the transport sector must transition to fossil-free operations. Electrification, alternative fuels, and increased rail usage can contribute to this shift, yet the report identifies several obstacles. Electrification entails costs, and alternative fuels are perceived as expensive. Furthermore, a shift towards rail transport requires the railway system to be sufficiently reliable and competitive. Consequently, the industry’s transport needs dictate that this transition must be coupled with a reliable, high-capacity transport system.

At the same time, the report indicates that knowledge regarding transport chains can be further developed. While the combination of VFU data, other official statistics, industry data, and map analyses provides a comprehensive overview, information is still lacking on aspects such as certain input materials, exact transport routes, and terminal usage. The mapping methods employed can also be applied to similar analyses of other transport-intensive industries.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Trafikanalys har till uppgift att mäta varutransporternas omfattning och hur de utförs. Det görs bland annat i den så kallade Varuflödesundersökningen (VFU). Där mäts varutransporterna för näringslivets mest transportintensiva branscher så som, jord- och skogsbruk, gruvor och mineralutvinning, tillverkningsindustri samt parti- och distanshandel. Mätningarna görs cirka vart femte år och har på sistone publicerats för 2016 och 2021. Undersökningen för 2025 publiceras hösten 2026.

Trafikanalys gör även regelbundet beskrivningar av utvecklingen inom olika delar av transportområdet i rapporter och analyser.[1] En kartläggning av skogsbrukets transporter genomfördes 2015 med data avseende 2012[2]. Då avgränsades analysen till rundvirke och övrig skogsråvara. Utleveranser av färdigvaror samt import av övriga insatsvaror till industrin ingick inte alls. Den data som användes i studien hade samlats in i syfte att användas som underlag till Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) för denna bransch. De insamlade data kan sägas vara registerdata eftersom de hämtats från administrativa register och inte är insamlade primärt för statistikändamål. En metod för att samla in registerdata från skogsbruket har nu implementerats i de ordinarie VFU-undersökningarna gällande år 2016, 2021 och 2025.

Skogsforsk tar regelbundet fram rapporter om råvaruflödena[3] Dessa rapporter bygger på samma datakälla som VFU, det vill säga branschens transportredovisningsregister som omfattar lastbilar. Skogforsk[4] har vid enstaka tillfälle också tagit fram rapporter om skogsbrukets transporter på järnväg[5].

Skogsindustrins transporter av färdigvaror har tidigare inte kartlagts närmare. Det finns därför ett behov av att kartlägga skogsindustrins transporter ur ett bredare perspektiv –från råvara till färdigvara, vilket görs i denna studie. Den främsta förbrukaren av skogsråvara är skogsindustrin som förädlar råvaran till färdigvaror i flera steg. Skogsindustrins huvudsakliga färdigvaror är sågade trävaror, pappersmassa, papper och pappersvaror.

[1] www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010186-med-instruktion-for_sfs-2010-186/, 2026-08-12
[2] www.trafa.se/transportmonster/varufloden/kartlaggning-av-skogens-transporter-4342/ 2026-08-12
[3] Se t.ex. www.skogforsk.se/contentassets/0ec488624a2b4440a1a9b264c86100db/arbetsrapport-1197-2024-skogsbrukets-vagtransporter-2022.pdf, 2026-08-12
[4] Det svenska skogsbrukets forskningsinstitut, finansierat av skogsnäringen och staten.
[5] www.skogforsk.se/kunskapsbanken/kunskapsartiklar/2023/skogsbrukets-transporter-pa-jarnvag-2016/, 2026-08-12

1.2 Syfte och avgränsningar

Syftet med rapporten är att bidra med nya kunskaper som kan användas såväl internt på Trafikanalys som av branschen och andra målgrupper för att förstå branschens transporter med avseende på varugrupper, omfattning och flödesvägar. Resultaten kan även användas för att öka förståelsen för hur olika branscher bidrar till den totala efterfrågan på varutransporter.

Några av de frågor som rapporten belyser är:

- Hur ser transportbehoven ut och hur har de utvecklats över tid?
- Vilka är de dominerande varuslagen?
- Hur ser transportkedjorna ut från tillverkare till kunder?
- Vilka är de viktiga godsstråken i Sverige?
    - Hur stora godsmängder handlar det om?
    - Vilka är avsändande och mottagande regioner för godset?
- Vilka terminaler och hamnar används och vad har de för funktion i relation till skogsindustrins transporter?
- Vilka är de upplevda bristerna i dagens transportsystem?
- Vilka transportutmaningar står branschen inför, bland annat omställningen till fossilfria transporter?

Rapporten avser att ge en bild av skogsindustrins varuflöden främst med utgångspunkt i Trafikanalys senaste Varuflödesundersökning (VFU) för år 2021 kompletterat med färska resultat från VFU 2025. Även 2016 gjordes en varuflödesundersökning. Övergripande jämförelser mellan undersökningarna görs för att försöka identifiera huruvida det skett några betydande förändringar över tid, t.ex. om ny näringslivsstruktur lett till ändrade transportmönster. Fokus i rapporten är på godsmängder i ton för att beskriva de fysiska förflyttningarna och inte värdet i kronor. För att få en heltäckande bild av den svenska skogsindustrin beskrivs däremot marknadens struktur och utveckling i kronor i kapitel 2. Rapporten ska också kunna användas för att skapa en förståelse för de hållbarhets-utmaningar som finns, t.ex. när det gäller att ställa om till transporter med lägre klimatpåverkan.

Arbetet har avgränsats bland annat med hänsyn till vilka dataunderlag som finns tillgängliga för att beskriva transporterna. Se mer i 1.3 och 2.1 om dataunderlagen och hur vi valt att avgränsa skogsindustrin med avseende på branscher och varugrupper.

1.3 Dataunderlag och metod

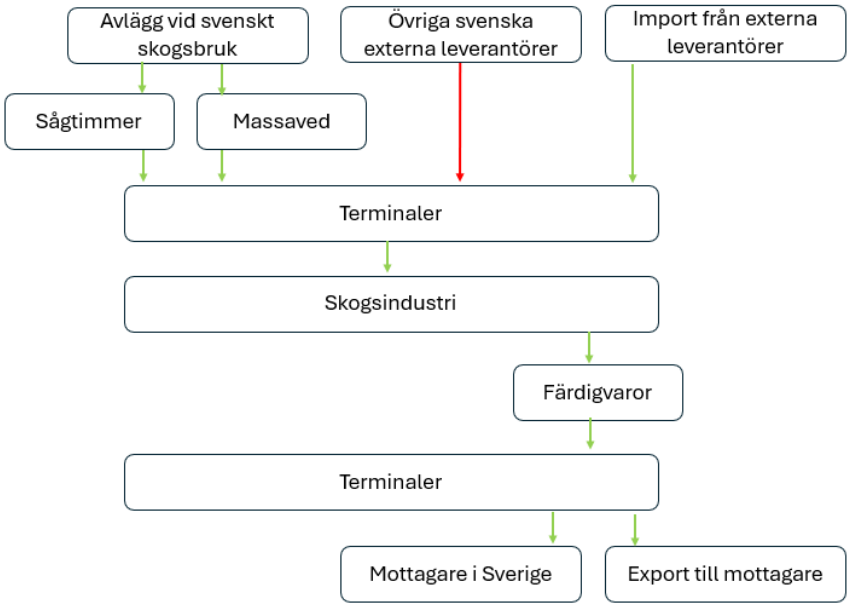
Vilka dataunderlag vi är intresserade av hänger ihop med hur varutransporterna inom skogsindustrin ser ut. För att skapa en förståelse för vårt metodval följer här en övergripande beskrivning av dessa.

Skogsindustrins varutransporter kan förenklat delas in i fem olika typer:

1. Transporter av rundvirke från svenska skogsbruket till industrin, dvs. till massabruk eller sågverk, via terminaler. Rundvirket kan delas in i sågtimmer respektive massaved.
2. Transporter från övriga externa leverantörer i Sverige till skogsindustrin, via terminaler.
3. Transporter från externa leverantörer i utlandet (d.v.s. import) till skogsindustrin, via terminaler
4. Transporter av färdigvaror från skogsindustrin till kunder och mottagare i Sverige, via terminaler.
5. Transporter av färdigvaror från skogsindustrin till kunder och mottagare i utlandet, via terminaler.

De data som företagen lämnat som underlag till Trafikanalys Varuflödesundersökningar täcker punkterna 1, 3, 4 och 5 ovan. Data som täcker punkt 2 ovan, dvs transporter från övriga externa leverantörer i Sverige till industrin, finns visserligen också med i dataunderlagen, men vi kan inte särskilja just de leveranser där skogsindustrin är mottagare från leveranser till övriga mottagare. Vi bedömer däremot att skogsråvaran är den klart största insatsvaran sett till transporterad volym och den har vi god kunskap om. För mer detaljerade beskrivningar av datakvalitet hänvisas till avsnittet nedan eller till dokumentationen av varuflödesundersökningarna på Trafikanalys webbplats.

Figur 1 nedan beskriver schematiskt transportflödena med avseende på vad vi kan beskriva och inte beskriva utifrån våra data. Endast transporter motsvarande de gröna linjerna i Figur 1 studeras närmare i denna kartläggning eftersom övriga transporter inte kan fångas i våra data.



Figur 1. Förenklad bild av skogsindustrins transporter och vad vi kan beskriva med våra data.

Anm. Efter avverkning placeras skogsråvaran på virkesupplagsplatser vid en bilväg, så kallade avlägg, i väntan på vidaretransport till industrin eller annan mottagningsplats.

Data från VFU har kompletterats med data från Trafikanalys Sjötrafikstatistik för att möjliggöra beskrivningar av hamnarnas betydelse och roll i transportkedjan över tid. Beskrivningar av flöden genom enskilda hamnar förutsätter däremot godkännande från hamnarna och volymerna kan därför inte beskrivas i detalj. Sjötrafiken beskrivs därför mer översiktligt på hamnnivå utan att nämna några siffror. Jämförelser mellan åren görs för att se om det skett några betydande förändringar i transportmönstren. Till skillnad från i VFU saknas information i Sjötrafikstatistiken om vilka som är avsändare och mottagare av varorna och därmed deras branschtillhörighet. Det finns information om lossat och lastat gods i hamnarna samt från och till vilken hamn som godset fraktats. Därför behöver antaganden göras om huruvida flödena tillhör skogsindustrins branscher eller inte.

För beskrivningar av virkestransporterna på lastbil för olika år har Skogforsk rapporter använts, vilka bygger på bearbetade dataunderlag från virkesmätningsföretaget Biometria[6]. För beskrivningar av virkestransporterna på järnväg har Skogforsks rapport baserat på dataunderlag från tågoperatörerna 2016 använts.

Offentlig ekonomisk statistik och avverkningsstatistik har använts för att övergripande förstå vad som driver transportefterfrågan inom branschen på lite längre sikt, främst under 2000-talet.

Under 2026 har intervjuer alternativt enkätundersökningar genomförts med totalt 5 skogsindustriföretag inom branschen som komplement till aggregerade data och för att få förklaringar till den bild som data ger. Företagen har föreslagits som lämpliga att fråga genom kontakter med branschföreningen Skogsindustrierna. Frågeområden och frågor redovisas i Bilaga 1.

Vi har försökt få ut data om terminalanvändning i branschen. Skogforsk har tillgång till information om virkesterminalerna som vi tagit del av. Det finns även ett axplock av beskrivningar av terminaler inklusive övriga färdigvaruterminaler i diverse rapporter och i dataunderlag från Trafikverket m.m., men vår kartläggning har inga ambitioner på att vara heltäckande.

AI-verktyget ChatGTP har använts som stöd för informationsinhämtning och vid sammanfattningar av resultaten.

Mer om datakvalitet

För råvarutransporterna av rundvirke finns detaljerade registerdata bearbetade av Skogforsk som kompletterats med järnvägsdata från tågoperatörerna. Datakällan är transportredovisningsdata från Biometria samt från tågoperatörerna. Generellt har underlag om tåg lägre upplösning än motsvarande underlag från lastbilstransporter, t.ex. gällande vilken sträcka som godset färdats. Begränsningar i tågnätet gör att tågoperatörerna inte alltid kör den kortaste vägen. Flödena visualiseras i kartor där den transporterade mängden summeras per sträcka.

För övriga importerade insatsvaror och för färdigvarorna är datamaterialet från Trafikanalys varuflödesundersökning begränsat till ett slumpmässigt urval av varusändningar. Urvalet räknas upp till årsvolymer i ton. Det innebär att skattningarna för helåret innehåller en urvalsosäkerhet och att resultaten ska tolkas med försiktighet. Vi beaktar urvalsosäkerheten för att bedöma om det skett statistiskt signifikanta förändringar. En begränsning är att godsmängden mäts i ton och inte i transportarbete (tonkm). Nyttan respektive utvecklingen av

[6] www.biometria.se/om-biometria/om-oss/, 2026-08-12

transportsystemet är nära kopplat till transportarbetet, särskilt när det handlar om transporter med långa avstånd och långa avstånd till marknaderna. Industrierna är beroende av effektiva transporter på framför allt långa avstånd, då den inhemska marknaden är mycket liten. Det innebär att betydelsen av de långa färdigvarutransporterna riskerar att underskattas jämfört med de kortare och tunga råvaruflödena.

I VFU ingår ett urval av arbetsställen, men inte de allra minsta arbetsställena, detta för att undvika onödig uppgiftslämnarbörda. För delbransch SNI16, som inkluderar sågverken och träförpackningsindustrin, är tröskelvärdet minst 5 anställda.

För delbransch 17, som innefattar pappers- och pappersvarutillverkning är produktionsenheterna större och där är tröskelvärdet satt till minst 10 anställda. Branschklassificeringarna baseras på huvudbranschen enligt SCB:s företagsregister. Det kan över tid ske ändringar i arbetsställenas klassning till bransch, dels på grund av ändrad verksamhet, dels på grund av felklassificering vid någon tidpunkt. Den geografiska upplösningen i redovisningen i denna rapport har anpassats till kvaliteten på data och risken för röjande av enskilda företag. Vid import och export är det realistiskt att redovisa resultaten på landnivå eller för grupper av länder och mottagande och avgående region i Sverige (för det mesta län). För inrikes transporter sker redovisningen i huvudsak per län.

Kartvisualiseringar

Vilka vägar som godset tar från start till mål är inte känt från statistiken och behöver därför modelleras eller baseras på kompletterande information från branschen. Eftersom vi saknar information om flödesvägarna begränsar det också våra möjligheter att uttala oss om förändringar i rutter som sker över tid.

För att kunna visualisera data på karta har varje plats geokodats baserat på adress och postnr, kommun alternativt koordinat.

1.4 Definitioner

I Tabell 1.1 beskrivs viktiga termer och begrepp som används i rapporten och dess definitioner.

Tabell 1. Definitioner.

Term	Innebörd
Avlägg	Efter avverkning placeras skogsråvaran på virkesupplagsplatser vid en bilväg, så kallade avlägg, i väntan på vidaretransport till industrin eller annan mottagningsplats.
Gods	Objekt, betraktade ur transport-, hanterings- och lagringssynpunkt. Summan av skogsbruket och skogsindustri. En transport är själva processen och förflyttningen av godset från startpunkten till slutpunkten.
Godsmängd	I tid och rum avgränsat antal godsenheter, vilket ofta mäts i ton eller kg.
Partihandel	Handel som sker med stora partier av varor, ofta mellan producenter eller grossister och detaljhandelsföretag.

Term	Innebörd
Rundvirke	Samlingsbegrepp för skogsråvara som omfattar avverkade trädstammar som är kvistade men ännu inte har bearbetats ytterligare.
Skogsbruket	Skogsbruket är de som äger och förvaltar och skogen och därifrån skogsindustrin hämtar rundvirket, Enligt svensk näringsgrensindelning (SNI) motsvarar den SNI 02.
Skogsindustrin	Skogsindustrin består av industrier som på olika sätt tillverkar varor som har sitt ursprung i skogsråvaran, tex. sågverk, massa- och pappersbruk. Enligt svensk näringsgrensindelning (SNI) motsvarar den SNI 16–17 För mer exakta avgränsningar i denna studie, se kapitel 2.1
Skogsnäringen	Summan av skogsbruket och skogsindustrin.
Stråk	Ett stråk är en sammanslagning av ett antal flöden till ett större flöde. Flödesstråket definieras mellan platser, som t.ex. en industri eller en terminal. Av intresse är att definiera hur stor varumängd, sett till vikt, stråket sammantaget omfattar.
Varusändning/sändning	Gods från en avsändare till en mottagare, upptaget på en och samma fraktsedel eller motsvarande dokument och avlämnat för transport vid ett och samma tillfälle.
Vara	Ämne eller visst slag av föremål, betraktat ur anskaffnings- och försäljningssynpunkt.
Varuflöde	Transporterad eller hanterad godsmängd per tid och utgör ett envägsflöde.

2 Den svenska skogsindustrin

För att sätta in kartläggningen av varuflödena i ett sammanhang beskrivs den svenska skogsindustrin, dess marknad och omvärld översiktligt i detta kapitel. I avsnitt 2.1 avgränsas skogsindustrin i form av statistiska branscher och varugrupper. I avsnitt 2.2 beskrivs den svenska skogsindustrins betydelse för den svenska ekonomin och i avsnitt 2.3 beskrivs hur skogsindustrin påverkas av händelser i omvärlden.

Kapitlet syftar till att belysa vilka faktorer som påverkar skogsindustrins transportefterfrågan, såsom försäljningsutveckling och skogsavverkning.

2.1 Delbranscher och hanterade varuslag

Mellan skogsbruket och skogsindustrin och mellan skogsindustrin och skogsindustrins kunder behövs omfattande transporter. Själva transporterna beskrivs närmare i kapitel 4. I detta avsnitt beskrivs skogsindustrin och de aktörer som ingår och som skapar transportefterfrågan.

Det finns ingen redovisningsgrupp i svensk näringsgrensindelning som heter ”Skogsindustrin”. Däremot finns branscher som kan tolkas som skogsindustri, såsom SNI 16–17. Nedan beskrivs vilka delbranscher och varuslag vi har med i kartläggningen (Tabell 2). Avgränsningen av delbranscher har gjorts i samarbete med Skogsindustrierna.[7,8]

Tabell 1. Delbranscher som vi inkluderar respektive utesluter ur studien.

Näringsgren enligt SNI	Benämning	Inkluderas i denna studie
16.10	Sågning och hyvling av trä	Ja
16.21	Tillverkning av fanér och träbaserade skivor	Nej
16.22	Tillverkning av sammansatta parkettgolv	Nej
16.23	Tillverkning av andra byggnads- och inredningssnickerier	Nej
16.24	Träförpackningstillverkning (t.ex. lastpallar)	Ja
16.29	Övrig trävarutillverkning; tillverkning av varor av kork, halm, rotting o.d.	Nej
17.11	Massatillverkning	Ja
17.12	Pappers- och papptillverkning	Ja
17.21	Tillverkning av wellpapp och pappers- och pappförpackningar	Ja
17.22	Tillverkning av hushålls- och hygienartiklar av papper	Ja
17.23	Tillverkning av skrivpapper, kuvert o.d.	Ja
17.24	Tapettillverkning	Nej
17.29	Tillverkning av andra pappers- och pappvaror	Nej

[7] www.skogsindustrierna.se/, 2026-08-12
[8] Skogsindustrin har andra indelningsgrunder för sina medlemmar, såsom vad de tillverkar för typ av produkter och produktionskapacitet samt även medlemmar som vidareförädlar träprodukter. www.skogsindustrierna.se/om-oss/medlemmar/karta/, 2026-08-12

Träförpackningstillverkning har inkluderats i studien trots att den normalt inte brukar kopplas till skogsindustrin. Vi har inkluderat den i vår studie eftersom branschen tillverkar pallar av den skogsråvara som inte kan användas för att skapa sågade trävaror. Produktionsenheterna[9] kan ha olika verksamheter, och därmed flera branschkoder. Vi har utgått ifrån respektive företags huvudbransch enligt ovan när företag klassats till bransch.[10]

Det är bara i Varuflödesundersökningen som vi har tillgång branschindelade transportdata. När vi använder annan transportstatistik såsom sjötrafikdata behöver vi i stället utgå ifrån varuslagen för att göra en uppskattning av branschens transporter. Förutom att avgränsa vår studie när det gäller bransch behöver vi därför även avgränsa vilka varuslag vi ska beskriva. Det gäller för både skogsindustrins färdigvaror och skogsindustrins råvaror. Vid avgränsningen har vi utgått från de standardiserade varukoder som används i transport-statistiken.

När det gäller färdigvarorna levererar skogsindustrin flera samhällsviktiga varor såsom byggmaterial, hygienartiklar, tryckpapper, livsmedelskartong men även insatsvaror till biodrivmedel m.m. Flödena av färdigvaror är begränsade till ett fåtal transportstatistiska varukoder (Tabell 3). Det gäller varor inom den övergripande varugruppen, NST 06, ”Trä och varor av trä (exklusive möbler), massa, papper och pappersvaror”, dvs. sågade och hyvlade trävaror, papper och pappersvaror samt pappersmassa.

Till färdigvaror räknar vi även betydande mängder av biprodukten Flis, trä-/sågavfall, t.ex. sågspån[11] inom sågverksindustrin som är viktiga för sågverksindustrins inrikes varuflöden. Varukoden ”Övriga trävaror” inkluderas inte i denna studie eftersom de varorna inte är en primär produkt för de branscher som inkluderas i studien.

Ett varuslag specifikt för träförpackningsindustrin är pallar och annat tomemballage som ingår i varugruppen NST 16. Detta varuslag rapporteras inte separat i sjötrafikstatistiken, men finns med som ett eget varuslag i VFU.

De varukoder gällande färdigvaror som vi inkluderar respektive inte inkluderar sammanfattas nedan (Tabell 3).

Tabell 2. Varuslag gällande färdigvaror som vi inkluderar respektive utesluter ur studien.

NST	Varukod VFU	Varukod VFU	Varukod Sjötrafik	Inkluderas i denna studie
06	50	Sågade, hyvlade trävaror	64	Ja
06	51	Flis, trä-/sågavfall, t.ex. spån, pellets	65	Ja
06	52	Övriga trävaror, t.ex. byggelement av trä	66	Delvis, redovisas under ”övriga varor” i VFU
06	53	Papper, papp och varor därav	68	Ja
06	54	Pappersmassa	67	Ja
16	115	Pallar och annat tomemballage under användning, tomma	-	Ja

[9] I SCB:s företagsdatabas benämns dem arbetsställen, men vi väljer att kalla dem produktionsenheter.
[10] Detta sker i praktiken redan i Varuflödesundersökningen.
[11] Sågspån och annat sågavfall används för värmeproduktion genom förbränning. De delar av stocken som inte är möjliga att såga, flisas kan användas som råvara för massaproduktion.

När det gäller skogsindustrins råvaror så är skogsråvara den viktigaste råvaran. Skogsråvaran har olika användningsområden och används inte bara av skogsindustrin. Massaved och sågtimmer används som insatsvaror i skogsindustrin medan grenar och kvistar transporteras relativt lokalt till energiproducerande branscher. Sågtimmer är de finare delarna av trädet så som nedre delarna av stammen, medan den övre och smalare delen av stammen blir massaved. Skogsindustrin försöker på detta sätt få ut så mycket värde som möjligt från trädet. Dessutom har vi fragmentet ”Primärt skogsbränsle” som går att urskilja ur Biometrias data. Primärt skogsbränsle är det som inte duger för sågtimmer eller massaved, exempelvis virke av sämre kvalitet och rötangripet trä samt grenar och kvistar.[12] Vi avgränsar oss här till skogsråvaror som skogsindustrin använder i sin produktion, dvs i huvudsak massaved och sågtimmer. De varukoder gällande skogsindustrins skogsråvaror som vi valt att inkludera respektive inte inkludera sammanfattas nedan (Tabell 4).

Tabell 3. Varuslag med råvaror som vi inkluderar respektive utesluter ur studien.

NST	Varukod VFU	Beskrivning varukod	Varukod Sjötrafik	Grunddata från Skogforsk	Inkluderas i studien
01	12	Rundvirke	15	Timmer	Ja
01	12	Rundvirke	15	Massaved	Ja
01	16	Andra skogsråvaror än rundvirke, t. ex grenar, toppar, stubbar, skogsplantor	01C	Primärt skogsbränsle	Nej

Utöver skogsråvaran tillkommer skogsindustrins övriga insatsvaror och övriga varor som skogsindustrin köper från svenska leverantörer eller importerar. Dessa varor beskrivs när så är möjligt, se t.ex. avsnitt 4.2 avseende importen. Därtill återanvänder massaindustrin fibermaterial från pappavfall som vi inte kan urskilja i statistiken och vars flöden därför inte kan beskrivas i rapporten.

2.2 Skogsindustrins betydelse för den svenska ekonomin

Skogsindustrin är en viktig bransch för den svenska ekonomin och sysselsättningen. Utvecklingen av produktionen och verksamheten påverkar också transportbehovet. Nedan (Tabell 5) visas nyckeltal för skogsnäringen.

[12] Skogsråvara i form av restprodukter från skogsnäringen utgör 25–30 % av Sveriges energitillförsel. Biobränslen är totalt sett en av Sveriges största energikällor och skogen står för över 80 procent av denna bioenergi. Den används framför allt till fjärrvärme, interna processer i skogsindustrin och till biodrivmedel. Källa: https://www.energimyndigheten.se/energisystem-och-analys/sveriges-energisystem/hur-fungerar-energisystemet/tillforsel/, 2026-10-06.

Tabell 4. Nyckeltal för skogsnäringen enligt Företagens ekonomi år 2021, antal och avrundat till miljarder kronor exklusive moms.

Bransch	Antal anställda	Netto-omsättning	Förädlings-värde
02 Skogsbruksföretag	14 910	81	23
Summa Skogsbruksföretag	**14 910**	**81**	**23**
16.10 Sågverk och hyvlerier	10 131	76	27
16.24 Träförpackningsindustri	1 858	6	2
17.11 Massaindustri	5 255	44	15
17.12 Pappers- och pappindustri	15 199	104	24
17.21 Industri för wellpapp och pappers- och pappförpackningar	3 237	10	3
17.22 Industri för hushålls- och hygienartiklar av papper	2 942	13	6
17.23 Industri för skrivpapper, kuvert o.d.	173	0	0
Summa Skogsindustri	**38 795**	**253**	**77**
Summa Skogsnäring	**53 705**	**334**	**100**
Näringslivet (exklusive finansiell sektor)	**2 937 990**	**10 164**	**3 015**

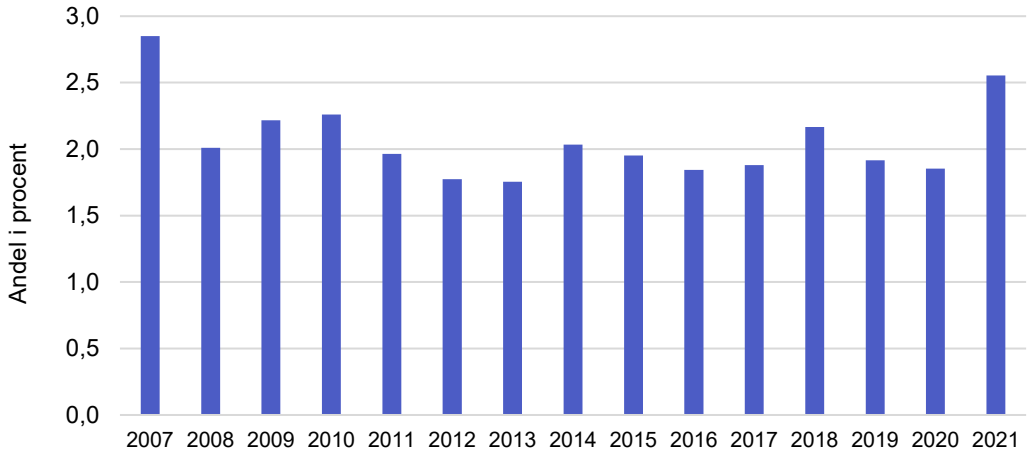
Källa: SCB, Företagens ekonomi.

Enligt vårt sätt att definiera skogsindustrin svarar skogsindustrin för runt 2 procent av totala produktionen inom näringslivet (exklusive finansiell sektor), mätt som förädlingsvärde. Räknas även skogsbruket med som delvis ägs av skogsindustrin, ökar andelen till drygt 3 procent 2021. Även mätt i sysselsättning och omsättning ligger skogsindustrins andelar på några procent. Sysselsättningen finns främst i de mer glesbefolkade delarna av landet.

Förädlingsvärdesandelarna för skogsindustrin har varierat något de senaste åren (Figur 2). Eftersom både skogsnäringen i Sverige till stor del använder inhemska råvaror (svensk skog) men säljer till en global marknad, är importbehovet av råvaror mycket lågt. Det gör att näringens handelsnetto är mycket stor och positiv vilket är fundamentalt för Sveriges totala bytesbalans. Skogsindustrins beroende av skogsråvara genererar stora mängder transporter, som vi kommer beskriva närmare i kapitel 4.

År 2021 var extraordinärt för de svenska sågverken med rekordhög produktion till följd av hög efterfrågan på trävaror både i Sverige och internationellt.[13,14] Byggsektorn har ökat sitt fokus på förnybara material så som trä, samtidigt som flera exportinriktade sågverk i andra länder stängde ned under pandemin, vilket ökade efterfrågan på svenska trävaror. Dessutom ökade den inhemska efterfrågan med många ”hemmafixare” under pandemin. Även 2007 var ett gynnsamt år för svensk skogsindustri, det sammanföll med ett stort uttag av skoglig råvara från skogen till följd av att stormen Per fällde många träd.

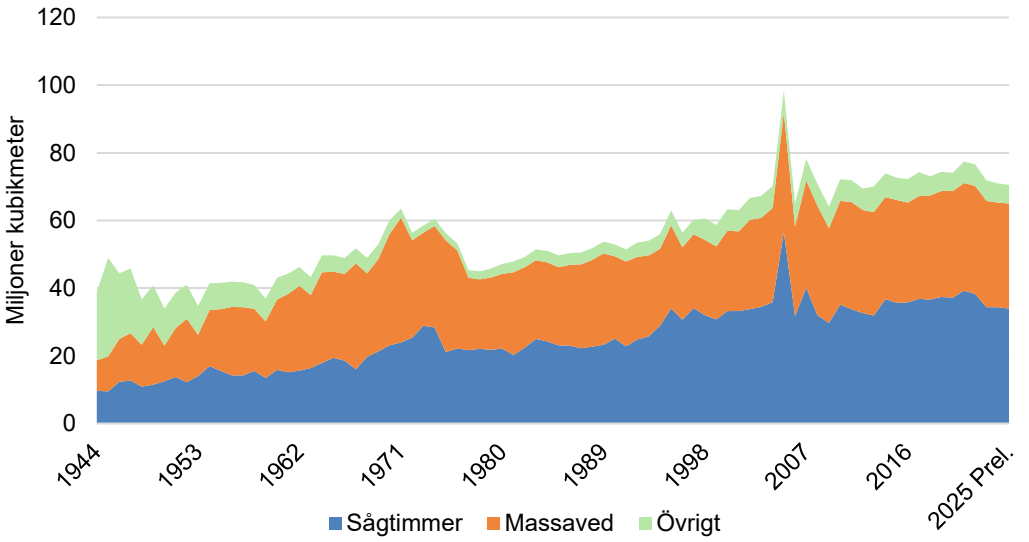
[13] www.skogsindustrierna.se/siteassets/bilder-och-dokument/sa-gar-det-for-skogsindustrin/2022/sa_gar_det_for_skogsindustrin_090322.pdf, 2026-08-12
www.skogsindustrierna.se/aktuellt/nyheter/2022/02/rekordar-for-sagverken/
[14] www.nyteknik.se/sponsrad/svensk-sagverksindustri-vinner-marknadsandelar-internationellt-under-pandemin/167178, 2026-08-12
www.nyteknik.se/sponsrad/svensk-sagverksindustri-vinner-marknadsandelar-internationellt-under-pandemin/167178



Figur 2. Skogsindustrins (våra utvalda branscher) andel i procent av förädlingsvärdet för hela privata näringslivet exkl. finansiell sektor, 2007–2021.

Källa: SCB, Företagens ekonomi.

Volymen avverkad skog har ökat över tid, men under senare år (från år 2010) har avverkad volym stabiliserats något. De extraordinärt stora avverkningarna 2005 och 2007 beror på stormarna Gudrun och Per. Det rör sig främst om barrträd och i andra hand av lövträd.



Figur 3. Nettoavverkad volym (milj. m3fub) efter sortiment 1944–2025.

Källa: Skogsstyrelsen.

2.3 Hur påverkas skogsindustrin av händelser i omvärlden?

Branschen har liksom samhället i övrigt påverkats av olika händelser i omvärlden, vilket medfört att branschen har behövt anpassa sig på olika sätt. Områden relaterat till detta beskrivs kortfattat nedan. Avsnittet bygger bland annat på frågor som vi ställt till olika företrädare för branschen i intervjuer alternativt i en mindre enkät.

2.3.1 Hållbarhetsutmaningar i transportverksamheten

Nedan följer en redovisning av de särskilda utmaningar som skogsindustriföretagen, dvs. de stora transportköparna valt att lyfta fram i våra intervjuer och enkäter[15], kompletterat med ett urval ytterligare referenser. Skogsindustrins gemensamma syn på infrastrukturen framhålls även i yttrandet över nationell plan för transportinfrastrukturen.[16]

Branschen menar att storskalighet är viktigt för att få ned transportkostnaderna och bibehålla konkurrenskraften. Därför behövs infrastrukturanpassningar i form av större terminaler, längre kajer, djupare farleder, högre bärighet på vägar, längre mötesspår o.s.v. för att hantera större fartyg och fordon.

Över lag efterfrågar aktörerna långsiktighet i politiska beslut så att branschen har en rättvis chans att ställa om samtidigt som konkurrenskraften säkerställs.

En utmaning med lastbilstransporterna är chaufförsbrist och kostnader för att ställa om till fossilfritt. Branschens företrädare säger sig vilja flytta över mer gods till järnväg, men de menar att höjningen av banavgifterna gör järnvägstransporterna mindre konkurrenskraftiga jämfört med lastbilstransporter och därför försvårar överflyttningen. [17] Det kan också tilläggas att tunga lastbilar med släp i mindre utsträckning än godståg betalar för sina samhälls-ekonomiska kostnader.[18] Våra tillfrågade branschföreträdare uppger att det behövs terminaler för effektiv omlastning till tåg. Järnvägen behöver bli mer tillförlitlig, det måste gå att lita på att tågen kommer fram i tid. Ett utbyggt och enhetligt signalsystem för järnvägen, som skapar färre störningar, är också prioriterat. Någon branschföreträdare nämnde också förbättrade förutsättningar för längre tåg, t.ex. genom mötesspår. Brist på tomvagnar är också en utmaning för att kunna köra mer gods på järnväg.

Vissa branschföreträdare uppger att det finns obalanser i flödena på så sätt att varorna huvudsakligen går i en geografisk riktning. I Norrland finns mycket industriproduktion, men inte lika mycket konsumtion, vilket leder till stort transportbehov i ena riktningen, men inte lika stort behov av frakt i andra riktningen. Därför uppges det vara ett pussel i att få ihop tillräcklig transportkapacitet i form av fordon och lastbärare. En massatillverkare uppgav att de t.ex. använder outnyttjad kapacitet i järnvägspendlarnas returtransporter för att frakta uttjänta

[15] Under 2026 har svar kommit in från totalt 5 företag.
[16] www.regeringen.se/contentassets/126d927630804376b0f1068ed7677d87/skogsindustrierna.pdf, 2026-08-12
[17] www.trafa.se/bantrafik/har-sverige-hoga-eller-laga-banavgifter-15816/.
https://dagenslogistik.se/banavgifterna-sanks-for-gods/?ct=t(RSS_EMAIL_CAMPAIGN_COPY_01)&mc_cid=647df5f771&mc_eid=a47a4e83f1
2026-08-12. Trafikverket har i en rapport gjort en förbättrad skattning av de direkta kostnaderna som godstågen genererar. De direkta kostnaderna omfattar bland annat utgifter för underhåll, trafikledning och reinvesteringar. Därmed planerar Trafikverket att sänka banavgifterna för godstågen i Tågplan 2028. www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2026/maj/forandringar-i-jarnvagens-banavgifter-gynnar-godstrafiken/
[18] www.trafa.se/globalassets/rapporter/2026/rapport-2026-3-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2025.pdf, 2026-08-12

kartonger. Från dessa kartonger återvinns sedan fiber som används som insatsvara i massaproduktionen.

En viktig fråga för branschen uppges vara underhållet av både väg- och järnvägsnätet, att arbeta i kapp underhållsskulden och bygga bort flaskhalsar. Aktörerna säger sig helt enkelt vilja ha ett fungerande system av vägar och tillförlitliga järnvägar. Vägnätet som tillåter tyngre lastbilar anses viktigt för att effektivisera transporterna och branschen verkar därför för att skapa godskorridorer för denna typ av transporter, så kallade HCT-korridorer[19]. Utbyggnaden av ett vägnät för den högsta bärighetsklassen, BK4, pågår och ca 45 procent av det statliga vägnätet tillhör i dag bärighetsklass 4. I den senaste infrastrukturpropositionen, för perioden 2026–2037[20], bedömer regeringen att utbyggnaden till bärighetsklass 4 ska fortsätta.

Branschen arbetar med hållbarhetsfrågorna på olika sätt. Elektrifieringen av transporterna är en del av detta. Skogsindustrin har tagit fram en framtidsagenda[21] och där är ambitionen att de inrikes transporterna ska vara helt fossilfria till 2040. En relativt stor del av rundvirkestransporterna på järnväg, cirka 20 procent av transporterade ton och tonkilometer, sker på icke elektrifierade banor[22]. Här kan biobränslen användas som alternativ till diesel, men alternativa bränslen upplevs av branschens företrädare som dyra. Däremot är branschens bedömning att även om loken går på diesel är det klimatmässigt bättre att öka andelen gods på tåg då ett tåg kan ersätta cirka 50 långväga lastbilstransporter.

Eftersom branschen använder sjöfart i stor utsträckning och många anlöp sker längs Norrlandskusten är det viktigt att farlederna hålls isfria. Branschföreträdare anser därför att det behövs ytterligare isbrytarkapacitet och att kostnaderna för isbrytningen inte får bli orimligt höga. Branschen vill även att kostnaderna för drift och underhåll av sjöfartsleder ska anslagsfinansieras och likställas med andra trafikslag. Idag finansieras drift och underhåll genom Sjöfartsverkets avgifter och dessa upplevs minska konkurrenskraften för industrin på den internationella marknaden.[23] Konkurrenskraftiga sjötransporter anses viktigt över lag. Hållbara alternativ till fossila bränslen till en rimlig kostnad anses vara en kritisk fråga då bränslet kan stå för en betydande del av sjöfraktkostnaden.

[19] www.skogforsk.se/kunskapsbanken/kunskapsartiklar/2020/25-vagstrackor-identifierade-som-potentiella-korridorer-for-hogkapacitetsfordon/, 2026-08-12
[20] www.regeringen.se/contentassets/0c8564476c464dacb711939c039829d9/vagen-till-en-palitlig-transportinfrastruktur--for-att-hela-sverige-ska-fungera-prop.-20242528, 2026-08-12
[21] www.skogsindustrierna.se/vara-loften/skogsindustrins-framtidsagenda/. 2026-08-12
[22] Enligt Skogforsk bearbetningar av data från tågoperatörerna.
[23] www.sjofartsverket.se/sv/om-oss/nyheter-och-press/nyheter/anstrangt-lage-for-sveriges-isbrytare/ 2026-10-06

3 Lokalisering av verksamheterna

I detta avsnitt fördjupar vi oss i centrala frågeställningar såsom var tillverkningen sker och vilka terminaler och hamnar som används.

3.1 Industrins produktionsenheter

Beskrivningarna nedan utgår ifrån de arbetsställen som ingår i urvalsramen till Varuflödes-undersökningen (VFU), det vill säga arbetsställen med minst 5 anställda som haft verksamhet inom någon av delbranscherna under någon del av året, om inget annat nämns.[24] Små arbetsställen med runt 5 anställda kan ha försvunnit eller tillkommit mellan åren på grund av att de förändrat antal anställda över åren.

Arbetsställets produktionsvolym påverkar transportbehoven. Vi har endast tillgång till antal anställda som mått för att uppskattat produktionens storlek, men antal anställda speglar inte nödvändigtvis transporterade volymer.

Sågverken är flest till antalet men de består också av många mindre produktionsenheter (Tabell 6). Massa- och pappersbruken är färre till antalet men är i regel större mätt i både produktion och antal anställda. Produktionsenheternas lokalisering i Sverige för respektive delbransch beskrivs mer detaljerat nedan.

Tabell 5. Antal produktionsenheter (arbetsställen) inom skogsindustrin fördelat på huvudsaklig bransch och storleksklass.

		Antal anställda							
Ng1	**Branschtext**	**5–9**	**10–19**	**20–49**	**50–99**	**100–199**	**200–499**	**500–999**	**Totalt**
1610	Sågning och hyvling av trä	91	71	76	49	22	1	.	**310**
1624	Träförpackningstillverkning (tex lastpallar)	37	34	17	5	2	.	.	**95**
1711	Massatillverkning	.	.	1	2	3	8	.	**14**
1712	Pappers- och papptillverkning	.	6	11	5	10	15	10	**57**
1721	Tillverkning av wellpapp och pappers- och pappförpackningar	.	12	16	10	10	3	.	**51**
1722	Tillverkning av hushålls- och hygienartiklar av papper	.	1	5	2	1	3	.	**12**
1723	Tillverkning av skrivpapper, kuvert o.d.	.	2	1	1	1	.	.	**5**
	Totalt	**128**	**126**	**127**	**74**	**49**	**30**	**10**	**544**

Källa: Arbetsställen som ingår i urvalsramen till VFU 2021.

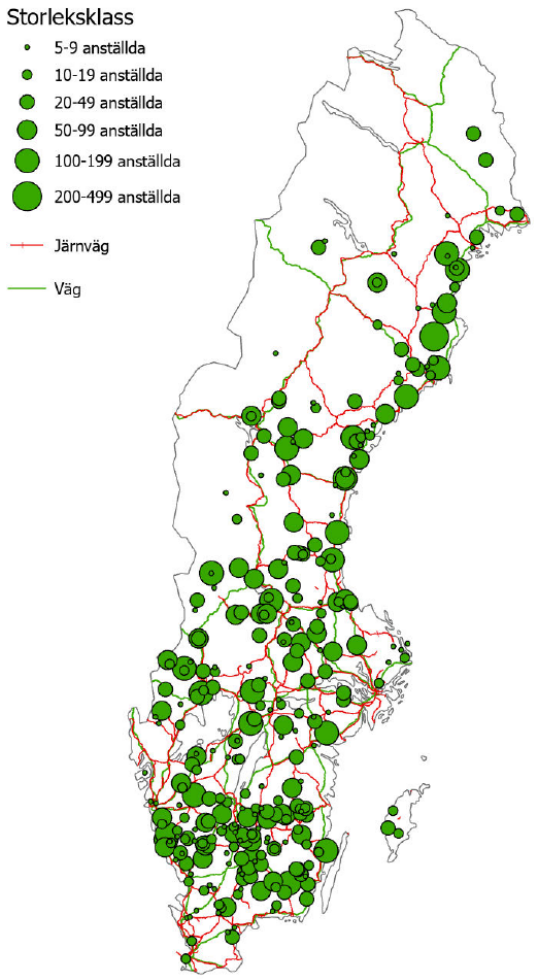
Anmärkning: I tabellen ingår arbetsställen som haft huvudverksamhet inom skogsindustrin under någon del av 2021. Observera att endast arbetsställen med minst 5 anställda ingår, för massa- pappers och papptilverkning är storleksgränsen minst 10 antällda.

3.1.1 Sågverk

Vi har identifierat runt 300 arbetsställen i Sverige med sågverk (SNI 16.10) som huvudsaklig verksamhet. Sågverken är relativt utspridda över landets orter (Figur 4) och har väldigt

[24] Skogsindustrin äger i viss utsträckning arbetsställen även inom partihandel med skogsprodukter men vi avgränsar oss här till arbetsställen inom tillverkningsindustrin

varierande storlekar. Det finns ett antal stora exportinriktade sågverk men också många små och sågverk med mer lokal marknad.



Figur 4. Arbetsställen i Sverige med sågverk (SNI 16.10) som huvudsaklig verksamhet 2021 uppdelade på storleksklass.

Källa: Egen bearbetning av data från SCB:s arbetsställeregister.

Anm. Järnvägsnätet kommer från Trafikverkets nationella järnvägsdatabas, NJDB som är framtagen i samarbete med Transportstyrelsen för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet. Vägnätet kommer från Trafikverkets Tillgänglighetsvägnät som bygger på nationella vägdatabasen, NVDB. Arbetsställets lokalisering bygger på en kombination av exakta koordinater och kommunens mittpunkt, i de fall som koordinater saknas. I vissa fall har lokaliseringen finjusterats för att arbetsstället ska synas på kartan. Arbetsställen med minst 5 anställda ingår.

Sågverken bedriver även i viss utsträckning annan sekundär verksamhet, t.ex. skogsskötsel, annan trävaruindustri eller partihandel.

Av de timmerstockar som anländer till ett sågverk blir ungefär 45 procent av volymen sågade trävaror. Återstående cirka 55 procent blir biprodukter, varav hälften består av flis, vilken går till massa- och pappersbruk för att användas i produktionen där. Den andra hälften biprodukter från sågverken är bioenergi i form av spån och bark som till ungefär en femtedel används i

sågverken till virkestorkning, uppvärmning och elproduktion. Resten av spånet används till andra energiprodukter som pellets och drivmedel, dvs. levereras till externa kunder.[25]

Sågverken har blivit färre över tid, en nettominskning från 318 sågverk 2016 till 293 sågverk 2025 med minst 5 anställda. Flera mindre sågverk har successivt lagts ned, men det finns även några sågverk som ändrat verksamhetsinriktning och inte klassas som sågverk längre. Det har försvunnit fler sågverk än vad som har tillkommit i form av nyetableringar. Nedläggningar har exempelvis skett i samband med uppköp och sammanslagningar eller på grund av konkurser, Efter nedläggningarna har flera kommuner mist sina sågverk samtidigt som det endast etablerats nya sågverk i ett fåtal kommuner.

Sågverken har allt från ett fåtal upp till ett par hundra anställda. Exempel på företag med många anställda och stor produktion är Setra Trävaror, Vida, Moelven, Södra Timber, SCA Wood. Historiskt har sågverk lokaliserats nära vattendrag[26] för att kunna flotta timmer in till fabriken, senare har järnvägsspår dragits fram till fabrikerna[27].

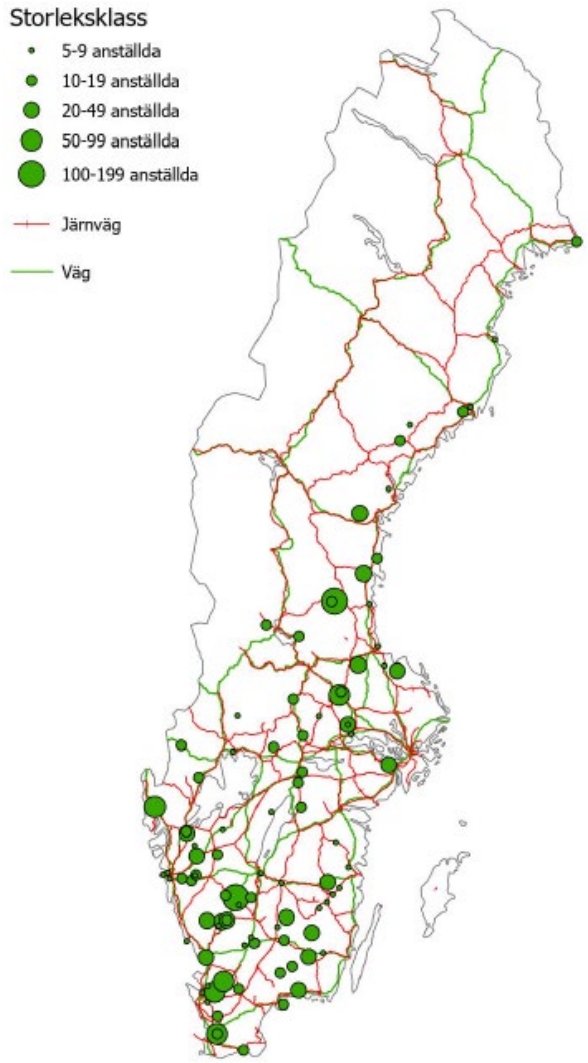
Skogsindustrin har valt olika affärsmodeller. De stora internationella företagen har ofta kontroll över hela eller större delar av värdekedjan, från skogsbruk till sågverk, massa- och pappersbruk. SCA är ett exempel på företag som både äger mycket egen skog och som även har verksamhet inom flera delbranscher och t.o.m. egna hamnar, fartyg och godsterminaler. Södra skogsägarna har en modell där de organiserar många skogsägare som både är leverantörer och delägare i ett producentkooperativ med sågverk, massa- och pappersbruk m.fl. verksamheter[28].

3.1.2 Träförpackningsindustri

Vi har identifierat ett 100-tal produktionsenheter inom träförpackningstillverkning (SNI 16.24) med minst 5 anställda. Dessa bedrivs av specialiserade företag som även de i viss utsträckning har annan närliggande sekundär verksamhet, t.ex. partihandel. De flesta är relativt små med upp till 50 anställda, men det finns också industrier med ett 100-tal anställda, t.ex. Nefab Packaging i Alfta i Hälsingland och Vida packaging i Hestra i Småland.

Produktionsenheterna har blivit färre över tid, från 113 arbetsställen 2016 till 94 arbetsställen 2025, och framför allt mindre produktionsenheter har försvunnit, i samband med t.ex. uppköp och sammanslagningar eller vid konkurs. Vi kan även här se att flera kommuner mist tillverkning samtidigt som tillverkning etablerats på nya orter i andra kommuner. Liksom för sågverken är de kommuner som påverkas av nedläggningar relativt glesbefolkade och spridda över olika delar av landet.

[25] www.skogsstyrelsen.se/globalassets/mer-om-skog/skogsskotselserien/skogsskotselserien-22-skogsbruk-virke-och-skogsindustriprodukter.pdf?utm_source=chatgpt.com, 2026-08-12
[26] www.forestindustries.se/forest-industry/forest-management/swedish-forestry-through-the-ages/?utm_source=chatgpt.com, 2026-08-12
[27] https://skogshistoria.se/wp-content/uploads/2022/03/A%CC%8Arsskrift-2021.pdf?utm_source=chatgpt.com. 2026-08-12
[28] www.sodra.com/sv/se/omoss/organisation/anlaggningar/, 2026-08-12



Figur 5. Arbetsställen i Sverige med träförpackningstillverkning (SNI 16.24) som huvudsaklig verksamhet 2021 uppdelade på storleksklass.

Källa: Egen bearbetning av data från SCB:s arbetsställeregister.

Anm. Järnvägsnätet kommer från Trafikverkets nationella järnvägsdatabas, NJDB som är framtagen i samarbete med Transportstyrelsen för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet. Vägnätet kommer från Trafikverkets Tillgänglighetsvägnät som bygger på nationella vägdatabasen, NVDB. Arbetsställets lokalisering bygger på en kombination av exakta koordinater och kommunens mittpunkt, i de fall som koordinater saknas. I vissa fall har lokaliseringen finjusterats för att arbetsstället ska synas på kartan. Arbetsställen med minst 5 anställda ingår.

3.1.3 Massa-, pappers- och papptillverkning

Totalt har vi identifierat ett drygt 70-tal arbetsställen i Sverige med huvudverksamhet inom massa- och papperstillverkning med minst 10 anställda. Av dessa har ett 15-tal arbetsställen huvudverksamhet massatillverkning (SNI 17.11). Massabruk omvandlar massaved till pappersmassa. Moderna massabruk producerar även biprodukter i form av kemikalier och biobaserade produkter som kan ersätta fossila alternativ, det kan röra sig om terpentin, tallolja och lignin. I massa- och pappersbruken är andelen biprodukter mindre än i sågverken, ungefär 35 procent. Den dominerande delen är de ligninrika svartlutarna från kemisk

massaframställning. Den används till stor del för massa- och pappersindustrins interna behov av värme och elkraft. Därmed genererar biprodukterna inom massaindustrin ett relativt litet transportbehov.[29]

Majoriteten av massa- och pappersbruken är klassade med huvudverksamhet inom papperstillverkning. Vi har vi identifierat ett 60-tal arbetsställen med huvudverksamhet inom papperstillverkning (SNI 17.12).

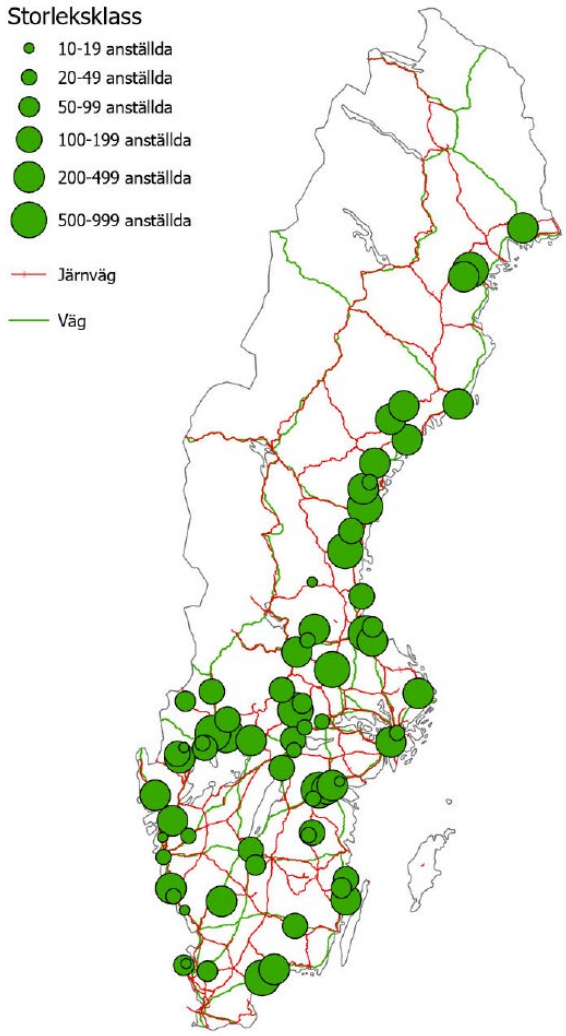
Pappersbruk omvandlar massa till papper och papp. Massa- och pappersbruk kan vara separerade med (interna) leveranser mellan fabrikerna, alternativt integrerade på samma geografiska plats. Enligt Skogsindustrierna tillverkas merparten av massan av integrerade massa- och pappersbruk där massan används för egen produktion av papper och kartong[30]. Vi har däremot svårt att utifrån data urskilja de integrerade massa- och pappersbruken. Bland pappersbruk finns det även ett fåtal som även tillverkar andra förädlade pappersprodukter, kemikalier och bedriver partihandel.

Massa- och pappersbruk hanterar stora volymer och därmed ligger dessa nära hamnar eller till och med har egna hamnar för att kunna ta emot råvaror och skeppa ut färdigvaror till marknaden. Historiskt är bruken lokaliserade utifrån tillgång till hamn, järnväg och skogsråvara (Figur 6). Då det handlar om stora investeringar byggs sällan nya fabriker. Massatillverkning är råvarutung och kräver mycket skog och vatten, vilket gör att massafabrikerna är lokaliserade nära råvaran i norr.

Antalet produktionsenheter har varit någorlunda stabilt under de senaste åren, med enstaka bruksnedläggningar under senare år. Det är framför allt produktionen och efterfrågan på tryckpapper som har minskat under flera år[31]. De största nedläggningarna är pappersbruket Stora Enso Kvarnsveden utanför Borlänge under slutet av 2021 och Ortvikens tryckpapperstillverkning utanför Sundsvall i början på 2021. Det har samtidigt skett investeringar i befintliga bruk för att öka kapaciteten. Det får effekter på transportsystemet – exempelvis behovet av större flöden till de expanderande produktionsenheterna.

Det finns ett antal mindre papperstillverkare med mellan 10–20 anställda. Sedan finns det ett antal större pappersbruk med upp emot 1 000 anställda. Exempel på större företag inom massa och papper: BillerudKorsnäs, SCA, Holmen, Stora Enso, Smurfit Westrock.

[29] www.skogsstyrelsen.se/globalassets/mer-om-skog/skogsskotselserien/skogsskotselserien-22-skogsbruk-virke-och-skogsindustriprodukter.pdf?utm_source=chatgpt.com, 2026-08-12
[30] www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/vad-gor-skogsindustrin/material-fran-skogen/massa-till-papper-och-kartong/, 2026-08-12. Det är svårt att urskilja dessa kombinat utifrån företagsregistret. Sekundär-verksamheter som bara levererar internt syns inte som en egen näringsgren. T.ex. kan det vara så att pappersbruk som har integrerad massaproduktion klassas som pappersbruk eftersom omsättningen kommer därifrån.
[31] www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/branschstatistik/produktion-export-och-import/, 2026-08-12



Figur 6. Arbetsställen i Sverige med massa-, pappers- och papptillverkning (SNI 17.11–17.12) som huvudsaklig verksamhet 2021 uppdelade på storleksklass.

Källa: Egen bearbetning av data från SCB:s arbetsställeregister.

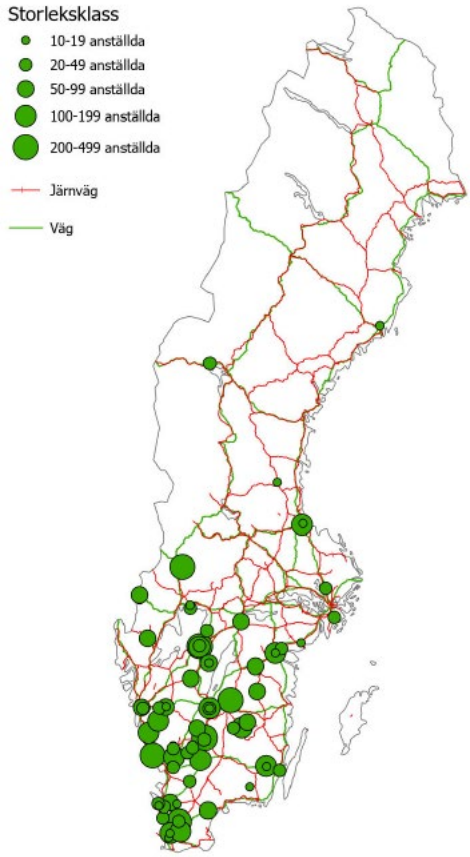
Anm. Järnvägsnätet kommer från Trafikverkets nationella järnvägsdatabas, NJDB som är framtagen i samarbete med Transportstyrelsen för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet. Vägnätet kommer från Trafikverkets Tillgänglighetsvägnät som bygger på nationella vägdatabasen, NVDB. Arbetsställets lokalisering bygger på en kombination av exakta koordinater och kommunens mittpunkt, i de fall som koordinater saknas. I vissa fall har lokaliseringen finjusterats för att arbetsstället ska synas på kartan. Arbetsställen med minst 10 anställda ingår.

3.1.4 Pappers- och pappvarutillverkning

Vi har funnit ett 70-tal produktionsenheter som har som huvudverksamhet att vidareförädla papper och kartong till pappers- och pappvaror (SNI 17.21–17.23)[32] och som har minst 10 anställda. Dessa fabriker utgör nästa steg efter pappersbruken. Dessa enheter kan till viss del även ha sekundär verksamhet inom närliggande tillverkning såsom pappers- och papptillverkning, eller bedriva partihandel.

[32] Inom branschen används också benämningen Förädlingsindustri av papper och kartong.

Produktionsenheterna i branschen varierar mycket i storlek och är koncentrerade till den södra delen av Sverige (Figur 7). Denna delbransch är inte lika beroende av närheten till skogsråvaran och då blir närheten till slutkonsumenter och Europa viktigare, vilket gynnar södra Sverige.



Figur 7. Arbetsställen i Sverige med pappers- och pappvarutillverkning (SNI 17.21–17.23) som huvudsaklig verksamhet 2021 uppdelade på storleksklass.

Källa: Egen bearbetning av data från SCB:s arbetsställeregister.

Anm. Järnvägsnätet kommer från Trafikverkets nationella järnvägsdatabas, NJDB som är framtagen i samarbete med Transportstyrelsen för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet. Vägnätet kommer från Trafikverkets Tillgänglighetsvägnät som bygger på nationella vägdatabasen, NVDB. Arbetsställets lokalisering bygger på en kombination av exakta koordinater och kommunens mittpunkt, i de fall som koordinater saknas. I vissa fall har lokaliseringen finjusterats för att arbetsstället ska synas på kartan. Arbetsställen med minst 10 anställda ingår.

Exempel på större företag med hundratals anställda är Metsä Tissue, Essity, Smurfit Westrock och Tetra Pack.

Ett mindre antal produktionsenheter har lagts ned under senare år.

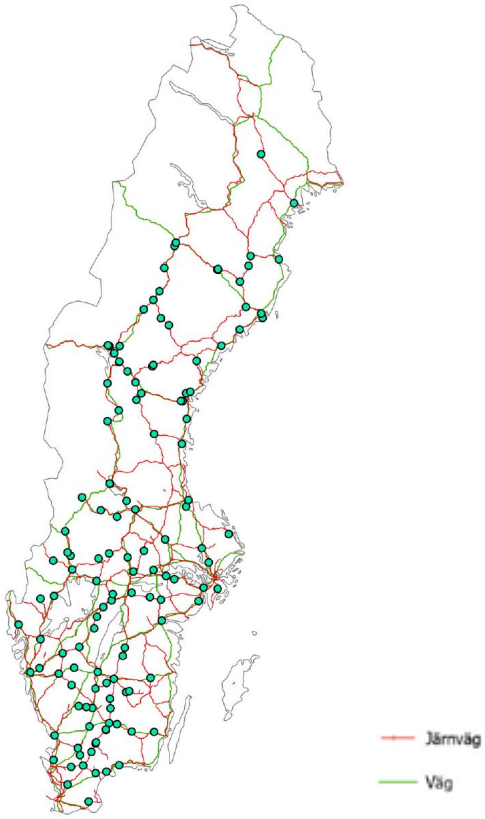
Betydelsen av lokalisering i goda logistiklägen i anslutning till större vägar såsom E4 och E6 framgår särskilt tydligt i figuren. För samlastning och utskeppning utgör terminaler och hamnar en nyckelkomponent i dessa logistikkedjor och redovisas mer ingående i nästa avsnitt.

3.2 Terminaler och hamnar

I detta avsnitt beskriver vi vilka terminaler och hamnar som skogsindustrin använder för inleveranser av råvaror respektive utleveranser av färdiga produkter.

3.2.1 Järnvägsterminaler

Användningen av virkesterminaler vid järnväg har flera syften, bland annat för att säkerställa leveranser och som lagringsyta. Ur ett logistikperspektiv används terminaler som noder i multimodala leveranskedjor, där trafikslag (järnväg, vattenväg) eller volymer (lastbilar med större nyttolaster) ändras.[33] I samband med en kartläggning av underlagen till Trafikverkets nationella godsmodell Samgods[34] har det identifierats ett nätverk av knappt 90 järnvägs-terminaler som på något sätt används av skogsindustrin, antingen för transporter av virke eller för hantering och omlastning av förädlade varor.



Figur 8. Järnvägsterminaler för rundvirke i Sverige.

Källa: Egen bearbetning av data från Skogforsk.

Anm. Järnvägsnätet kommer från Trafikverkets nationella järnvägsdatabas, NJDB som är framtagen i samarbete med Transportstyrelsen för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet. Vägnätet kommer från Trafikverkets Tillgänglighetsvägnät som bygger på nationella vägdatabasen, NVDB.

[33] www.skogforsk.se/contentassets/4dfba8f933ef4644845ad4b2ebd20d45/ap-1167-2023-skogsbrukets-jarnvagstransporter-2016.pdf, 2026-08-12
[34] https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/trafikprognoser-och-trafikanalyser/prognosmodeller/, 2026-08-12

Terminalstrukturen är under kontinuerlig förändring och anpassas efter industrins behov av konkurrenskraftiga transportflöden. Efter avstämningar med Skogforsk har vi fått en utökad lista med cirka 130 järnvägsterminaler som för närvarande hanterar rundvirke i Sverige, men skillnaden i antalet terminaler beror sannolikt på hur en terminal eller terminalort definieras. De identifierade terminalerna finns utspridda över i stort sett hela det svenska järnvägsnätet (Figur 8).

3.2.2 Hamnar

När skogsindustrin använder sjötransporter är det nästan uteslutande vid export och import. Skogsindustrins inrikes transporter med sjöfart utgör endast en liten andel av sjötransporterna. I detta avsnitt fokuserar vi därför på hamnarnas roll som nod för export av färdigvaror respektive import av råvara i form av rundvirke till den svenska skogsindustrin. Skogsindustrin använder såväl egna hamnar som allmänna ofta kommunala hamnar som även hanterar andra varugrupper. De egna hamnarna ligger i ofta nära eller i direkt anslutning till de stora massa- och pappersbruken.

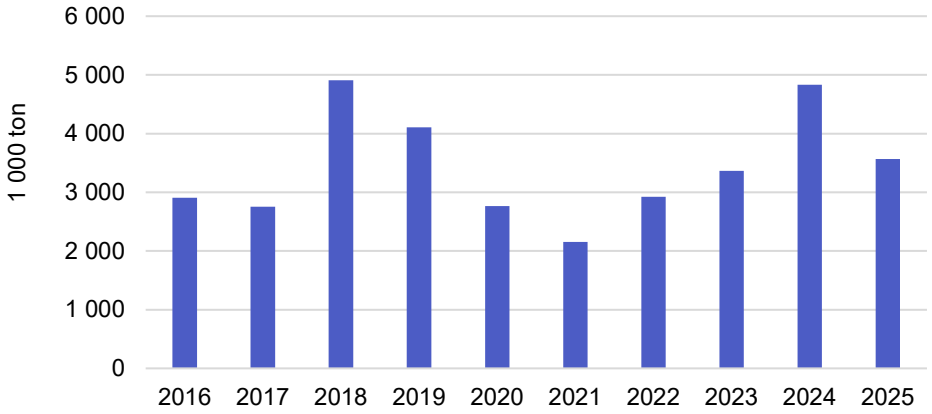
I avsnitten nedan beskrivs hamnarna för import av rundvirke respektive för export av färdigvaror separat. Det finns även ett 20-tal hamnar som hanterar såväl import av rundvirke (främst massaved) som export av de färdiga industrivarorna, och de beskrivs därmed i båda avsnitten.

Importhamnar för rundvirke

Hamnarnas hantering av rundvirke för försörjning till skogsindustrin är nära kopplat till import. Importerad volym av rundvirke via svenska hamnar har varierat kraftigt under perioden 2016 till 2025. Andelen rundvirke av allt lossat gods på fartyg från utlandet uppgick till runt 5 procent 2025, motsvarande omkring 3,6 miljoner[35] ton. Det är en kraftig ökning jämfört med volymerna 2021 på cirka 2,2 miljoner ton rundvirke från utlandet, motsvarande 3 procent av allt lossat gods från utlandet i svenska hamnar (Figur 9).

År 2021 var däremot ett år med relativt små importvolymer. Som jämförelse uppgick de lossade volymerna under 2016 till 2,9 miljoner ton, motsvarande 4 procent av allt lossat gods från utlandet.

[35] www.skogsstyrelsen.se/statistik/ovrig-statistik/utrikeshandel-med-skogs--och-skogsindustriprodukter/, 2026-08-12



Figur 9. Lossat rundvirke utrikes i svenska hamnar 2016-2025 100-tals ton.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys sjötrafikstatistik.

Anm. Utöver ankommande rundvirkestransporter från utlandet till den svenska skogsindustrin, förekommer betydande sjötransporter inrikes med rundvirke. Det finns däremot inga inrikes sjötransporter av rundvirke redovisade i VFU-data för 2021, däremot utrikes ankommande och avgående sjötransporter. Det skulle kunna vara så att de inrikes sjötransporterna som redovisas i sjötrafiken ingår som en del i internationell transportkedja med sjöfart, med den svenska skogen som ursprunglig avsändare. Alternativt att det utgör importerat rundvirke till skogsindustrin med inrikes sjöfart som en del av en internationell transportkedja. För att undvika dubbelräkning av utrikes varusändningar exkluderar vi här inrikes sjötransporter från sjötrafikstatistiken. En brist i sjötrafikstatistiken är att det saknas information om vilken som är mottagare av det importerade rundvirket, det finns ingen koppling till bransch. Enligt VFU 2021 har ca 8 procent av importerat rundvirke med sjöfart arbetsställen inom Partihandel med virke, andra byggmaterial och sanitetsgods som mottagare. Resterande 92 procent har skogsindustrin som köpare. Det är däremot sannolikt att det mesta av de importerade virket ändå slutkonsumeras av skogsindustrin. Vi kan därför göra ett antagande om att samtliga ton av lossat rundvirke i svenska hamnar är flöden till skogsindustrin. Det är i linje med hur Skogsindustrin själva räknar skogsindustrins transporter, dvs. de tar med samtliga ton med rundvirke oavsett vilken som är mottagare.

Även antalet aktiva importhamnar varierar över åren. Enligt Sjötrafikstatistiken fanns det ett 30-tal hamnar i Sverige som lossade rundvirke från utlandet 2025, både stora och små hamnar (Tabell 7). Som jämförelse var antal hamnar för import av rundvirke ett 20-tal under 2021. De flesta av de tillkommande hamnarna hanterar däremot relativt små volymer och det är de befintliga hamnarna som står för de största ökningarna.

Tabell 7. Svenska hamnar med lossat rundvirke från utlandet 2016, 2021, 2024 och 2025.

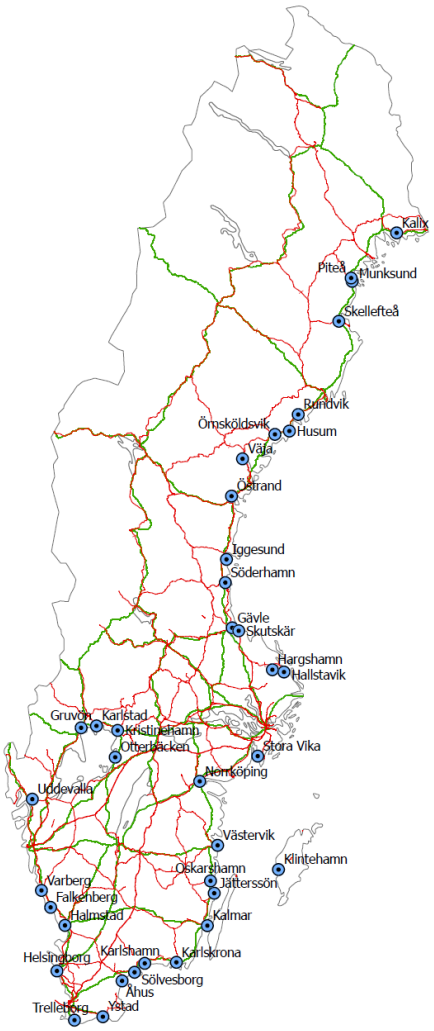
Hamn	2016	2021	2024	2025
Falkenberg	x		x	x
Gruvön	x	x	x	x
Gävle	x	x	x	x
Hallstavik		x		
Halmstad	x			x
Hargshamn				x
Helsingborg	x	x		
Husum	x	x	x	x
Iggesund	x	x	x	x
Jätterssön	x	x	x	x

Kalix	x	x	x	x
Kalmar	x	x	x	x
Karlsborg Axelvik (nära Kalix och Billerud)	x			
Karlshamn	x	x	x	x
Karlskrona	x			
Karlstad	x			
Klintehamn	x	x		
Kristinehamn			x	x
Munksund		x	x	x
Norrköping	x	x	x	x
Oskarshamn	x		x	x
Otterbäcken			x	
Piteå	x	x	x	x
Rundvik			x	
Skellefteå			x	
Skutskär			x	x
Stora Vika			x	
Söderhamn				x
Sölvesborg	x	x	x	x
Trelleborg	x			
Uddevalla			x	x
Varberg	x	x	x	x
Väja	x		x	x
Västervik			x	x
Ystad			x	
Åhus	x		x	x
Örnsköldsvik	x		x	x
Östrand	x	x	x	x

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys sjötrafikstatistik.

Vi kan se att hamnarna är av varierande storlek och spridda längs med stora delar av Sveriges kust och att import även går via Göta älv till hamnar i anslutning till fabrikerna runt Vänern (Figur 10).

Gemensamt för de stora hamnarna är att de är belägna nära större massa- och pappersbruk såsom Metsä board och Domsjö industrier nära Örnsköldsvik hamn, Smurfit Westrock och SCA i närheten av Piteå hamn, Billerud-Korsnäs och Stora Enso vid Skutskär hamn, Setra trävaror i närheten av Gävle hamn, Billerud-Gruvön, Stora Enso Skoghall och Nordic paper nära hamnen Gruvön samt Södra med massabruk och sågverk vid hamnarna i Varberg och på Jättersön. Även Mondi Dynäs utanför Kramfors har en egen hamn i Väja, för försörjning med rundvirke.



Figur 10. Hamnar som lossat rundvirke från utlandet under minst ett av åren 2016, 2021, 2024 och 2025.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys sjötrafikstatistik.

Anm. Järnvägsnätet kommer från Trafikverkets nationella järnvägsdatabas, NJDB som är framtagen i samarbete med Transportstyrelsen för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet. Vägnätet kommer från Trafikverkets Tillgänglighetsvägnät som bygger på nationella vägdatabasen, NVDB. Hamnens lokalisering bygger koordinater från Sjöfartsverket enligt den internationella standarden WGS84.

Beroende på tillgång och efterfrågan kan importvolymerna variera från år till år, både totalt sett och fördelat på industrier och geografiska områden. Enligt branschföreträdare vi pratat med köps virke i första hand från den svenska skogen, i andra hand från andra skogsindustrier och först i sista hand importeras rundvirket. Det har skett en geografisk omfördelning av importvolymerna under åren 2016–2025 (Tabell 8). Vi kan exempelvis se att hamnarna längs kusten från Umeå till Sundsvall fått minskad betydelse medan hamnarna längs Södra ostkusten och Halmstad–Varberg med Varbergs hamn som i stället ökat sin import.

Tabell 6. Lossat rundvirke från utlandet per geografiskt område 2016, 2021, 2024 och 2025, andelar och 1 000-tals ton.

Geografiskt område	2016	2021	2024	2025
02: Umeå–Sundsvall	30%	28%	12%	11%
01: Haparanda–Skellefteå	18%	18%	19%	15%
03: Hudiksvall–Gävle	18%	14%	22%	16%
07: Karlskrona–Trelleborg	12%	13%	11%	13%
06: Södra ostkusten	10%	12%	20%	21%
12: Trollhättan–Kristinehamn (Vänern)	8%	9%	6%	5%
09: Halmstad–Varberg	5%	6%	8%	15%
Övriga	0%	1%	1%	2%
Totalt	**2 906**	**2 155**	**4 833**	**3 567**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys sjötrafikstatistik.

Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

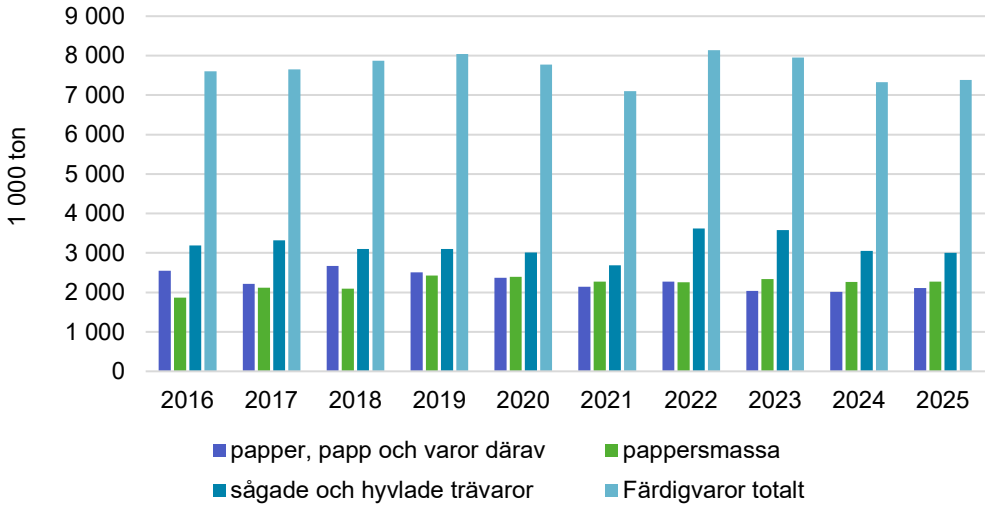
Råvaran från det svenska skogsbruket till industrin i Sverige transporteras sällan med sjöfart utan sker i stället i huvudsak med lastbil eller lastbil i kombination med järnväg (se kapitel 4.1)

Exporthamnar för skogsindustriprodukter

De svenska utskeppningshamnarna är en central del av transportkedjan när skogsindustrin ska exportera sina färdigvaror. Färdigvarorna kan transporteras i stora volymer och även blandas med andra varor i containrar och lastbilar. I Sjötrafikstatistiken kan färdigvarorna urskiljas genom varukoderna Sågade, hyvlade trävaror (64), Pappersmassa (67), Papper, papp och varor därav (68). Därtill ingår skogsindustriprodukter som okänd andel av ”oidentifierbart gods”, dvs. gods med okänt varuslag. Denna okända del utgörs främst av enhetsgods på lastbilar och i containers[36].

Under 2021 lastades enligt Sjötrafikstatistiken 7,1 miljoner ton skogsindustriprodukter i svenska hamnar för export (Figur 11), vilket motsvarade cirka 10 procent av allt lastat gods utrikes i svenska hamnar. Året, som var ett pandemiår, präglades av relativt låga volymer jämfört med föregående år. Däremot var 2024 och 2025 år som präglades sämre konjunktur. Exporterade volymer via sjöfarten var endast något högre 2025 jämfört med 2021. Andelen av allt lastat gods till utlandet har ökat något från 2021 till 2025, till runt 12 procent.

[36] En uppskattning av andelen av det okända godset i Sjötrafikstatistiken som motsvaras av skogsindustri-produkter kan fås genom att använda data från VFU. Av avgående gods på containertransporter som går på fartyg svarar Skogsindustrin för ca en tredjedel av volymen mätt i ton enligt VFU 2021. Sedan tillkommer den del av okänt gods som går på lastbilar som rullas på fartygen. Uppskattningsvis ungefär en tredjedel av transporterad godsvikt på lastbil i kombination med sjöfart skickas från skogsindustrin enligt VFU 2021.



Figur 11. Lastade skogsindustriprodukter utrikes i svenska hamnar 2016–2025, 1 000-tals ton.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys sjötrafikstatistik.

Anm. En brist i hamnstatistiken är att vi inte känner till vilket företag som är avsändare av varorna och därmed inte heller avsändarens branschtillhörighet. Utifrån VFU kan vi dock se att det allra mesta av de avgående färdigvarorna har arbetsställen inom skogsindustrin som avsändare, även om en mindre del går via partihandel. Det är därmed sannolikt att det mesta av de avgående färdigvarorna som registrerats i hamnstatistiken har tillverkats av den svenska skogsindustrin. Vi kan därför göra ett antagande om att samtliga ton av lastade varor för aktuella varukoder i svenska hamnar är flöden från skogsindustrin. Det är i linje med hur Skogsindustrin själva räknar skogsindustrins transporter, dvs. de tar med samtliga ton med färdigvara oavsett vem som är avsändare.

Enligt Sjötrafikstatistiken finns det ett 30-tal hamnar som lastar färdiga skogsindustrivaror till utlandet, i varierande omfattning (Tabell 9). Det var färre hamnar som lastade färdigvaror både 2021, 2024 och 2025 jämfört med 2016. Pandemiåret 2021 påverkade hanteringen särskilt med färre involverade hamnar.

Stora containerhamnar såsom Gävle, Göteborg, Helsingborg och Norrköping är troligen underskattade i redovisningen av volymen skogsindustriprodukter. En stor del av containertransporterna redovisas i tillgänglig statistik som okänt varuslag. Vi har från branschen fått inspel om att statistiken inte speglar den konvertering från bulkflöden till containerflöden som skett de senaste åren.

Företaget Railport har systemupplägg för skogsindustrin med järnvägstransporter till Göteborgs hamn, där godset ofta går i containrar och i trailers. För de mer nischade industrihamnarna är det lättare att bestämma varuslag på godset. Det finns även andra järnvägspendlar till kontinenten från flera av de stora industriorterna, bland annat upphandlat genom ScandFibreLogistics[37].

[37] Green Cargo tecknar nya avtal för SFL:s transporter - dagensinfrastruktur

Tabell 7. Svenska hamnar med lastade skogsindustrivaror till utlandet 2021 fördelade efter varuslag.

Hamn	Sågade, hyvlade trävaror	Pappers-massa	Papper, papp och varor därav
Ala	X		
Bollstabruk	X		
Gruvön	X		
Gävle	X	X	
Göteborg	X		X
Hallstavik			X
Husum		X	X
Iggesund	X	X	X
Jätterssön	X	X	
Kalix		X	
Kalmar	X		
Karlshamn	X	X	
Karlstad	X	X	X
Kristinehamn	X	X	X
Lugnvik	X		
Norrköping	X	X	X
Oskarshamn	X	X	
Piteå	X		X
Rundvik	X		
Skellefteå	X		
Skutskär		X	
Sundsvall	X	X	X
Söderhamn	X		
Uddevalla		X	X
Umeå	X		X
Vallvik		X	
Varberg	X	X	
Västerås	X		
Wallhamn	X		X
Örnsköldsvik	X	X	

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys sjötrafikstatistik.

Hamnarna har ofta en koppling till de industrier som finns i närheten. Umeå hamn exporterar både trävaror och pappersprodukter från SCA Obbola och Norra Skog/Norra Timber. I Sundsvallsområdet finns viktiga hamnar med närhet till Tunadals sågverk och Östrand med SCA:s massafabrik i Timrå. Husum och Örnsköldsvik betjänar Metsä board och Domsjö industrier för utskeppning av massa- och pappersprodukter.

Från Piteå exporteras trävaror och pappersprodukter från t.ex. Smurfit Westrock; SCA Munksund och Stenvalls trä. Kalix hamn inklusive Karlsborgs hamn är inriktad på massaexport och ligger i närheten av Billerud pappers-och massabruk. SCA:s såg i Bollsta

använder hamnen i Bollstabruk för export av trävarorna. SCA har egna specialbyggda rorofartyg genom SCA Logistics som förbinder bruken och Norrlandshamnarna med kontinenten, bland annat finns en hub i Tyskland för vidare transporter på tåg och bil.[38]

Varberg är den största exporthamnen för skogsindustriprodukter i Sverige. Varberg har Sveriges största hamn för sågade trävaror och har även mycket container- och roro-trafik för skogsindustrin. Varberg har en viktig exporthamn för sågverk i södra Sverige, men är också viktig för exporten av pappersmassa. Varberg har en viktig exporthamn för Södra, ATA Timber, Vida, JGA, Setra m.fl. sågverk men är också viktig för exporten av pappersmassa.

Varbergs betydelse som exporthamn för skogsindustrin har ökat under perioden 2016–2025. Liksom till Göteborgs hamn erbjuder logistik- och tågbolag tågpendlar för skogsindustri-produkter till Varbergs hamn[39].

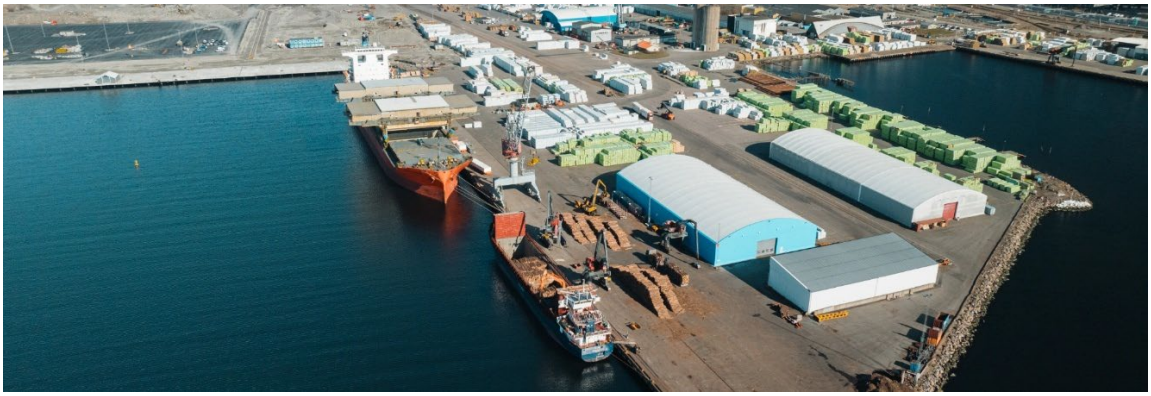
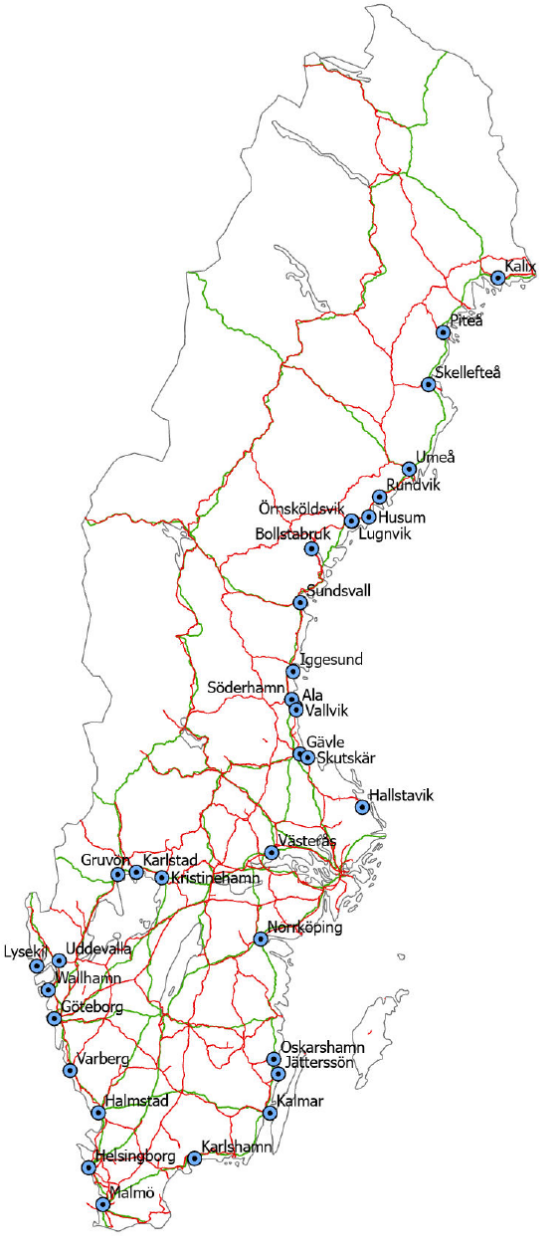


Foto över Varbergs hamnterminal.

Källa: Terminalinformation - Hallands Hamnar

Flera av de största exporthamnarna ligger annars längs med norrlandskusten (Figur 12), hamnar som ligger lokaliserade från Umeå till Sundsvall svarade 2025 ensamt för nästan 40 procent av utskeppade ton (Tabell 11). Exempel på stora exporthamnar för färdigvaror är hamnarna i Umeå, Sundsvall, Husum och Örnsköldsviks hamn. Längs kuststräckan Piteå till Skellefteå är Piteå och Kalix de största hamnarna.

[38] www.sca.com/sv/logistik/, 2026-08-12
[39] https://dagenslogistik.se/hector-rail-tar-over-sodras-varopendel/?ct=t(RSS_EMAIL_CAMPAIGN_COPY_01)&mc_cid=9329cb5467&mc_eid=a47a4e83f1. 2026-08-12



Figur 12. Hamnar med lastade skogindustrivaror till utlandet under minst ett av åren 2016, 2021, 2024 och 2025.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys sjötrafikstatistik.

Anm. Järnvägsnätet kommer från Trafikverkets nationella järnvägsdatabas, NJDB som är framtagen i samarbete med Transportstyrelsen för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet. Vägnätet kommer från Trafikverkets Tillgänglighetsvägnät som bygger på nationella vägdatabasen, NVDB. Hamnens lokalisering bygger koordinater från Sjöfartsverket enligt den internationella standarden WGS84.

Längs kusten mellan Gävle och Hudiksvall ligger några av Sveriges största exporthamnar för skogsindustriprodukter. Holmen, Billerud, Stora Enso och Rottneros har stora pappers- och massabruk i närheten. Hamnarna i området är bland annat Iggesund utanför Hudiksvall, Söderhamns hamn, Vallviks hamn i närheten av Söderhamn med Rottneros massafabrik, Skutskärs hamn med Stora Ensos massafabrik samt Gävle hamn med Billeruds pappersbruk.

Längs Södra ostkusten är Jättersön/Mönsterås den största exporthamnen, därifrån skeppas framför allt pappersmassa men även sågade trävaror från ön Södras massabruk och sågverk utanför Oskarshamn. Norrköpings hamn hanterar betydande volymer av sågade trävaror och papper med närhet till stora produktionsområden i Östergötland och norra Småland med Holmen Braviken med pappersbruk och sågverk, Billerud Skärblacka, Setra:s sågverk m.fl.

I Västsverige används också Göteborgs hamn i stor utsträckning för containerexport av skogsindustriprodukter, särskilt till Asien och Nordamerika. Flera stora skogsindustriföretag runt om i Sverige såsom Stora Enso, SCA, Setra, Södra och Billerud använder Göteborgs hamn och det går även tågpendlar dit[40]. Göteborg får små andelar och ingår i gruppen ”Övriga” hamnar eftersom de inte ka skilja exporten av skogsindustriprodukter från annan export som går i containers.

Till följd av Varbergs ökade betydelse som exporthamn har det geografiska området Halmstad–Varberg ökat sina andelar markant över tid (Tabell 11).

Tabell 11. Lastade skogsindustrivaror till utlandet per geografiskt område 2016, 2021, 2024 och 2025, andelar av 1 000-tals ton.

Geografiskt område	2016	2021	2024	2025
02: Umeå–Sundsvall	39%	39%	36%	37%
09: Halmstad–Varberg	9%	14%	15%	14%
03: Hudiksvall–Gävle	16%	14%	15%	14%
06: Södra ostkusten	14%	14%	11%	12%
01: Haparanda–Skellefteå	14%	12%	10%	11%
07: Karlskrona–Trelleborg	3%	3%	7%	6%
12: Trollhättan–Kristinehamn (Vänern)	4%	3%	2%	2%
Övriga	2%	2%	3%	3%
Totalt	**7 605**	**7 102**	**7 330**	**7 387**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys sjötrafikstatistik.

Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

[40] Källa: Skogsindustrierna.samt frågor till företagen.

4 Varuflöden och stråk

I detta kapitel fördjupar vi oss i centrala frågeställningar kring vilka transportmönster som skogsindustrin genererar och vilka som är de stora transportstråken. Kapitlet delas upp på inrikes och utrikes flöden (import och export) samt på råvara/insatsvara respektive färdigvara. Beskrivningarna sker även uppdelat på olika delbranscher. Hela transportkedjan från råvara till färdigvara analyseras.

Vi inleder med att i avsnitt 4.1 beskriva de inrikes leveranserna av skogsråvara till industrin. I avsnitt 4.2 beskrivs importen av insatsvaror till skogsindustrin och slutligen i avsnitt 4.3 beskrivs avgående leveranser av färdigvaror uppdelat på leveranser till mottagare i Sverige (avsnitt 4.3.2) respektive i utlandet (dvs. export, avsnitt 4.3.3).

4.1 Inrikes leveranser av skogsråvara till industrin

Skogsindustrin är den största enskilda transportköparen i Sverige mätt i transporterade ton när det gäller inrikes transporter. En stor del av skogsindustrins transporter sker dessutom inom landet. Leveranser av virke från skogsbruket svarade ensamt för drygt en tredjedel av transporterade ton inrikes enligt de senaste varuflödesundersökningarna. Även om de transporterade rundvirkesvolymerna varierat mellan undersökningarna 2016, 2021 och 2025 är andelen av allt inrikes gods i stort sett oförändrad. [41] En obetydlig del av virket har andra avsändare än skogsbruket, det är transporter mellan industrier och via partihandeln med virke (Tabell 12).

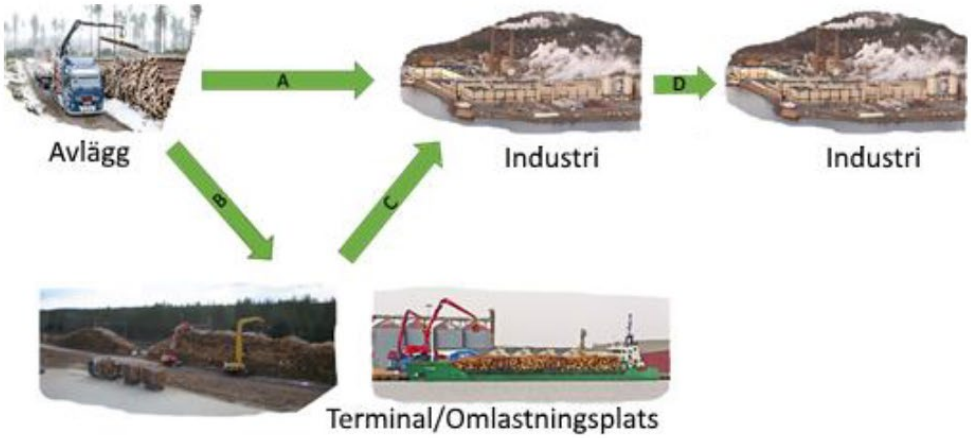
Skogsindustrin använder i första hand råvara från den svenska skogen, varav rundvirke är den dominerande kategorin. Branschen är beroende av lastbilstransporter från skogen där avverkningen sker. Skogsindustrin försöker minimera transportavstånden och spara pengar genom att hämta virket så nära industrierna som möjligt. Det kan ske genom att skogsbolag byter virke med varandra. I stället för att köra timmer eller massaved tvärs över landet till sina egna industrier, byter bolagen råvara med varandra.

Tabell 12. Transporterad volym av rundvirke i 1 000-tals ton 2021, uppdelat på andelar efter avsändarens bransch.

Avsändarens bransch	Andelar
Skogsförvaltning och skogsskötsel	99%
Partihandel med virke, andra byggmaterial och sanitetsgods	1%
Sågning och hyvling av trä	0%
Tillverkning av faner och träbaserade skivor	0%
Totalt	**78 453**

Källa: Bearbetningar av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning 2021.

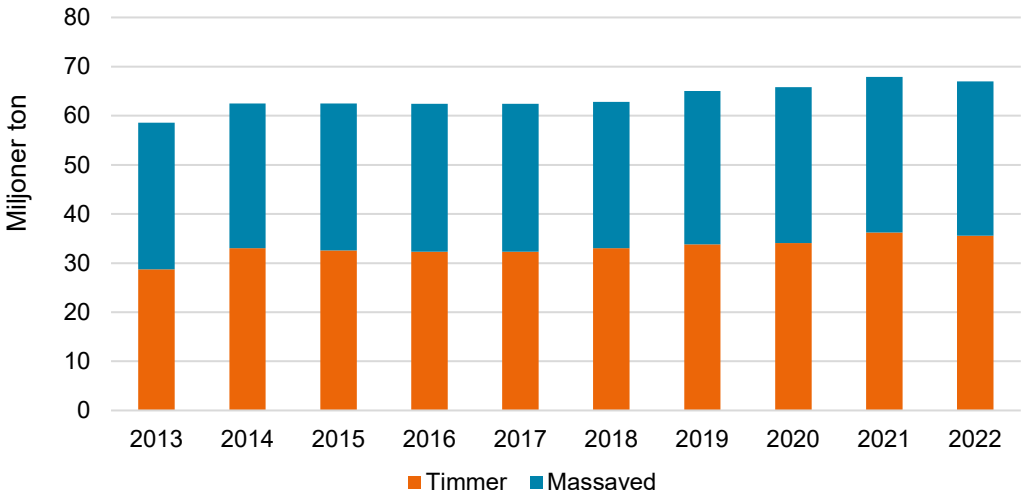
[41] Data baserat på Varuflödesundersökningen, www.trafa.se/transportmonster/varufloden/



Figur 13. Principskiss för virkestransporter.

Källa:Skogforsk.

Transportvolymerna följer avverkningsmönster och transporterade volymer från svenska skogen har varit relativt stabila under senare år. Mätt i ton är det relativt jämn fördelning av transporter av timmer till sågverk respektive massaved till massabruken (Figur 14). En obetydlig del av de inrikes flödena av rundvirke har andra mottagare än skogsindustrin och en mindre del transporteras via partihandeln eller mellan industrierna och inte direkt från den svenska skogen.



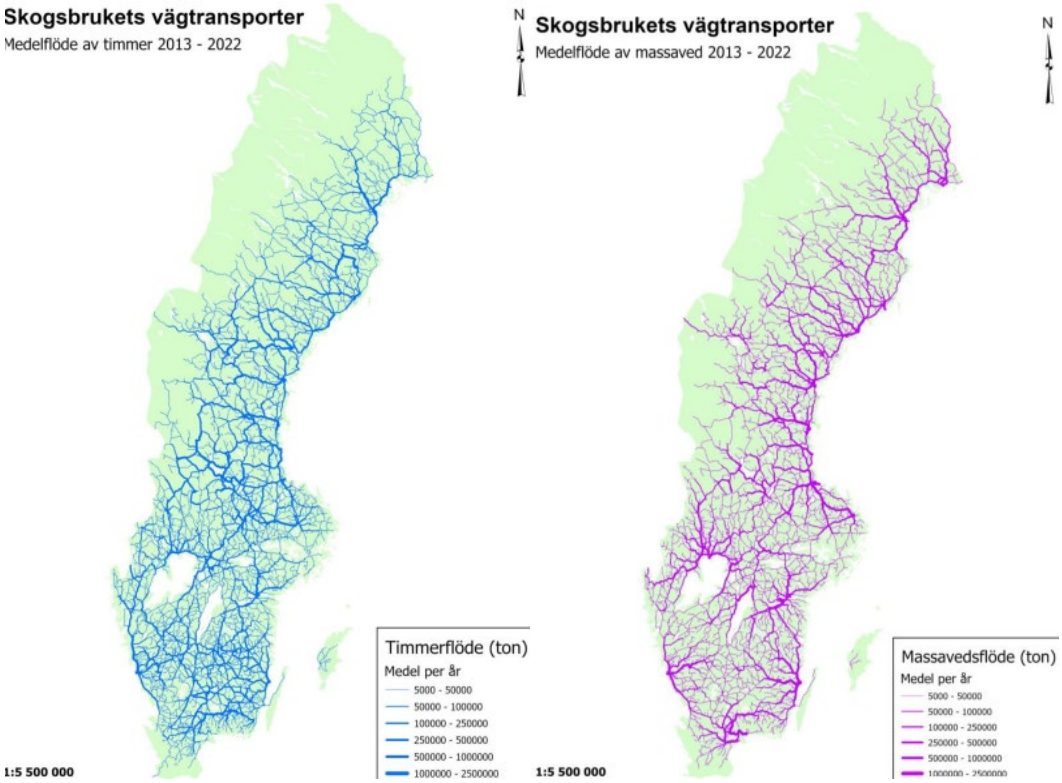
Figur 14. Transporterad volym rundvirke på lastbil i miljoner ton uppdelat på sortimenten sågtimmer och massaved, 2013–2022[42]

Källa: Skogforsks bearbetningar av data från Biometria.

[42] Nivåerna skattas högre än i Trafikanalys officiella statistik för svenskregistrerade lastbilar. Det kan förklaras av att Trafikanalys inte täcker in samtliga lastbilstransporter, t.ex. saknas de utländska lastbilarna helt och endast transporter på det allmänna vägnätet ingår.

Rundvirkestransporterna utförs på stora delar av infrastrukturen och över hela landet (Figur 14). Efter avverkning forslas skogsråvaran ut ur skogen till närmsta bilväg där den sorteras i högar beroende på sortiment och köpare, så kallade avlägg. Där mellanlagras virket i väntan på vidaretransport till industrin eller annan mottagningsplats. Det finns drygt 2 000 svensk-registrerade timmerbilar i trafik i Sverige[43]. Skogsbruket använde under 2022 cirka 280 000 avlägg.[44] Eftersom det är dyrt att transportera virke från skogen tas råvaran från platser relativt nära industrin. Det innebär att transportavstånden för lastbilstransporterna är relativt korta. Den genomsnittliga inrikes körningen av rundvirke var runt 90 km 2024 och 2025.[45] Avstånden skiljer sig däremot mycket mellan olika delar av landet samt beroende på sortiment. Avstånden beror främst på industristrukturen, det vill säga hur många industrier av olika slag som finns i respektive region och var i regionen de ligger. T.ex. är transport-avstånden längre för transporter startar i Norrland jämfört med i Götaland och Svealand.

Skogsbruket är beroende av vägar runt om i hela landet, från små enskilda vägar till större statliga riksvägar (Figur 15).



Figur 15. Genomsnittligt sågtimmerflöde respektive massavedsflöde i ton 2013–2022.

Källa:Skogforsk bearbetningar av data från Biometria.
Anm. Kartan illustrerar timmerflöden över 5 000 ton per väg.

[43] www.trafa.se/vagtrafik/fordon/
[44] www.skogforsk.se/contentassets/0ec488624a2b4440a1a9b264c86100db/arbetsrapport-1197-2024-skogsbrukets-vagtransporter-2022.pdf, 2026-08-12
[45] www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/

Även det lågtrafikerade allmänna vägnätet och det enskilda vägnätet nyttjas i betydande omfattning för skogsbrukets transporter. De enskilda skogsbilvägarna behövs för att kunna få ut råvaran från skogen, men sammantaget utförs en liten del av transportarbetet på dessa vägar.[46] Motor- och europavägarna används i mindre utsträckning, medan riks- och länsvägar är viktiga länkar för skogsbrukets transporter (Tabell 13).

Tabell 13. Vägar med störst transporterad mängd, båda riktningarna.

Vägnummer	Startpunkt	Slutpunkt	Län
Rv 23, 37 och 47 samt E22	Vimmerby	Kalmar	Kalmar
Rv 41 och länsväg 850	Borås	Väröbacka	Västra Götaland och Halland
E6 och E20	Göteborg	Varberg	Västra Götaland och Halland
Rv 55	Katrineholm	Norrköping	Södermanland och Östergötland
E45	Sunne	Gruvön	Värmland
Rv 50	Alfta	Söderhamn	Gävleborg
Rv 84	Färila	Hudiksvall	Gävleborg
Rv 70	Garberg	Mora	Dalarna
Rv 90	Sollefteå	Bollstabruk	Västernorrland
Länsväg 331	Sollefteå	Timrå	Västernorrland
Länsväg 348	Bredbyn	Örnsköldsvik	Västerbotten
Länsväg 374	Älvsbyn	Piteå	Norrbotten

Källa:Skogforsks bearbetningar av data från Biometria.

Även om lastbilar behövs för att få ut råvaran ur skogen används lastbil i kombination med järnväg för att kunna hantera stora flöden av gods fram till mottagande industri.

Tabell 14. Transportsättens andelar för rundvirke 2021.

Transportsätt	2016	2021	2025
Lastbil	90%	86%	90%
Lastbil och Järnväg	10%	14%	10%
Totalt	**100%**	**100%**	**100%**

Källa: Bearbetningar av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning 2016, 2021 och 2025.

Enligt en uppskattning baserat på Varuflödesundersökningen uppgick andelen virke som lastas om till järnväg till cirka 14 procent 2021. Järnvägsandelarna var något lägre 2016 och 2025. I Varuflödesundersökningen blir lastbilstransporten och järnvägstransporten två separata sändningar. Om vi justerar för dubbelräkning av rundvitrke som går både på lastbil och järnväg uppgår godsmängden till cirka 70 miljoner ton.

[46] www.skogforsk.se/contentassets/0ec488624a2b4440a1a9b264c86100db/arbetsrapport-1197-2024-skogsbrukets-vagtransporter-2022.pdf, 2026-08-12

Järnvägen har andra utmaningar än lastbilstransporterna. Järnvägen har t.ex. andra kapacitetsbegränsningar, som kan vara problematiskt, särskilt för företag som behöver mer flexibilitet än vad den årliga ansöknings- och planprocessen tillåter. Skogforsk har skrivit en rapport om virkestransporter på järnväg baserat på ett dataunderlag från Trafikanalys Varuflödesundersökning 2016 som samlats in från de större tågoperatörerna i Sverige[47]:

Medeltransportavståndet i km är genomgående längre för järnvägstransporter jämfört med lastbilstransporter).[48]

Det är en betydande andel av virkestransporterna på järnväg, cirka 20 procent av transporterade ton och ungefär lika stor andel av tonkilometer, som sker med diesellok på icke elektrifierade banor (Tabell 15). Som jämförelse är det enligt den officiella statistiken om Bantrafik endast cirka 3 procent av totala antalet bruttotonkm som går på ej elektrifierade banor. Andelen har varit relativt stabil över tid.

Tabell 15. Fördelningen av järnvägstransporter av virke 2016 efter bantyp, tusentals ton.

Bantyp	Vikt (tusen ton)	Transportarbete (miljoner tonkilometer)
Diesel	1429	353
Elektrifierad	6534	1221
Totalt	**7963**	**1574**

Källa:Skogforsk bearbetningar av data från tågoperatörerna.

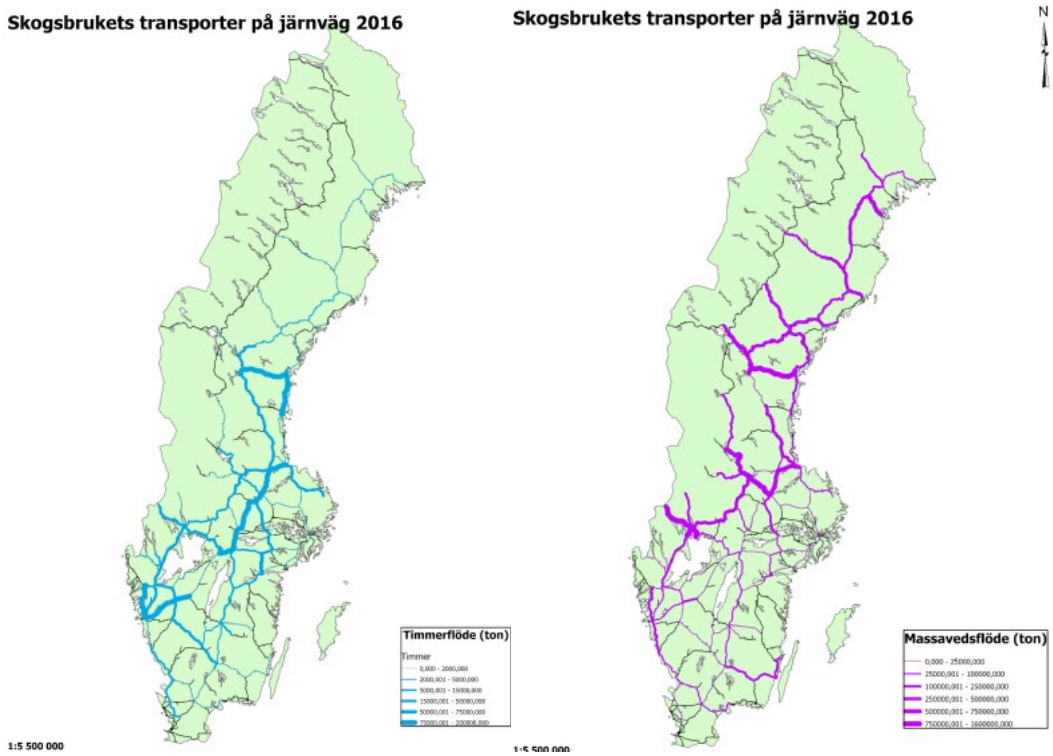
Det finns tyvärr inte tillgång till senare järnvägsuppgifter än data från 2016. Även om järnvägstransporterna förekommer över stora delar av landet finns en koncentration av flöden. Av totalt cirka 7,8 miljoner ton rundvirkestransporter på järnväg 2016, utgjorde massaved 92 procent och sågtimmer resterande 8 procent.

Sågtimmerflödena på järnväg är koncentrerade kring industrier i mellersta Norrland, Bergslagen, Vänern och Göteborgsområdet. Massavedsflöden på järnväg är fördelade på flera stora stråk och mer koncentrerade till Norrland, men även till viss del till Bergslagen och trakterna norr om Vänern. Endast en liten del av transporterna sker i de södra delarna av Sverige.

Enligt Varuflödesundersökningen är de sju största mottagarlänen för rundvirke på järnväg de samma 2016 och 2021. Totalt svarar dessa län för runt 90 procent av de mottagna volymerna av rundvirke på järnväg. Under 2025 försvann Dalarna från de sju största mottagarlänen och ersattes av Kronoberg. Koncentrationen av järnvägsvolymer till de största mottagarlänen minskade också något under 2025. Västernorrland med sina stora virkesterminaler och betydande skogsindustri, är det klart största mottagarlänet, med mer än en femtedel av virkesvolymerna. Sedan är det en jämnare fördelning för de resterande stora mottagarregionerna.

Sjöfart används idag i begränsad utsträckning vid inrikes transporter och beskrivs därför inte närmare i denna studie.

[47] www.skogforsk.se/contentassets/4dfba8f933ef4644845ad4b2ebd20d45/ap-1167-2023-skogsbrukets-jarnvagstransporter-2016.pdf, 2026-08-12
[48] www.skogforsk.se/contentassets/4dfba8f933ef4644845ad4b2ebd20d45/ap-1167-2023-skogsbrukets-jarnvagstransporter-2016.pdf, 2026-08-12



Figur 16. Sågtimmerflöden respektive massavedsflöden på järnväg 2016.

Källa:Skogforsk bearbetningar av data från tågoperatörerna.

4.2 Import till industrin

Detta avsnitt beskriver och analyserar omfattningen av skogsindustrins import och hur de importerade varorna transporteras till Sverige. Utgångspunkten för analysen är VFU 2021 som kompletteras med data från Trafikanalys sjötrafikstatistik för en bättre bild av hamnarnas betydelse för transporterna av rundvirke till Sverige.

Skogsindustrins andelar av totala importerade volymer

Skogsindustrin, så som vi definierar den, beräknas ha importerat 7,3 miljoner ton varor under 2021, cirka 13 procent av all transporterad volym till Sverige. Det är en av de branscher som står för störst import till Sverige volymmässigt, näst efter raffinaderierna. I Tabell 16 redovisas skogsindustrins import i ton fördelat på de mest importerade varuslagen. I tabellen redovisas även andra branschers import av dessa varuslag. Övriga branscher består främst av partihandel som säljer varorna för slutkonsumtion eller vidareförädling.

Den klart viktigaste insatsvaran för skogsindustrin är rundvirke. Den dominerar även importen mätt i ton, med runt 5,6 miljoner ton motsvarande 76 procent av importerad volym

Tabell 16. Ankommande varuflöden från utlandet 2021 fördelat per varuslag och bransch, tusentals ton.

Varukod	Vara	Våra utvalda branscher	Övrigt SNI 16–17	Övriga branscher	Totalt
12	Rundvirke	5 602	0	192	5 794
51	Flis, trä-/sågavfall, t.ex. spån, pellets	521	19	9	549
70	Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror m.m.	425	2	2 687	3 113
53	Papper, papp och varor därav	322	20	189	531
54	Pappersmassa	287	0	2	289
50	Sågade, hyvlade trävaror	81	246	209	536
	Övriga varor	85	71	47 063	47 219
	Totalt	**7 323**	**357**	**50 350**	**58 031**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Anmärkning: Övrigt SNI 16–17 är delbranscher som förädlar skogsindustriprodukter men som inte direkt använder skogsråvara såsom sågtimmer och massaved.

Importerade varuslag per delbransch

Sågverksindustrin respektive Massa- och pappersindustrin är de delbranscher som svarar för merparten av de importerade volymerna (Tabell 18). Sågverksindustrin importerar nästan uteslutande sågtimmer medan massa- och pappersindustrin främst importerar massaved men även betydande volymer av cellulosaflis och kemikalier för användning i produktionen. Flis, trä- och sågavfall används som råvara i massaproduktionen alternativt används för egen energiproduktion.[49] Kemikalier och kemiska produkter står för cirka 6 procent av skogsindustrins importerade vikt. Branschföreträdare uppger att företagen jobbar strategiskt med att ha flera leveransalternativ för insatsvaror. De har även flera produktionsenheter inom samma koncern för att minska påverkan på kund vid uteblivna leveranser.

Industrierna importerar även en hel del produkter som kompletterar det de själva tillverkar i Sverige. Det importeras t.ex. en hel del pappersmassa till massa- och pappersindustrin och papper och papp och pappersvaror till både massa- och pappersindustrin och tillverkare av pappers- och pappvaror. För att tillverka t.ex. kartong kan den svenskproducerade massan behöva blandas upp med kortfibrig massa från t.ex. Spanien eller Sydamerika, där av att det importeras massa. Gällande import av papper och papp och pappersvaror kan det vara volymer återvunna livsmedelskartongförpackningar som används till att göra nya förpackningar av dem. Returpapper importeras i stora volymer för att tillverka t.ex. toapapper.

Hur transporteras varorna till Sverige och från vilka länder?

Vanligast är att varorna till skogsindustrin fraktas till Sverige med lastbil, 37 procent av volymen fraktas enbart med eller huvudsakligen med lastbil (Tabell 17). Fartyg eller huvudsakligen fartyg används för 14 procent av transporterade ton, medan 9 procent av antal ton går på tåg eller huvudsakligen tåg. Därtill transporteras 31 procent av godsmängden i

[49] www.sca.com/sv/fornybar-energi/bioenergi/sagverksbranslen/?utm_source=chatgpt.com, 2026-08-12

multimodala kedjor där sjöfart spelar en central roll medan 8 procent går i kedjor där järnvägen spelar en central roll.

Tabell 17. Ankommande varuflöden från utlandet 2021 fördelat på transportsätt, andelar av ton.

Transportkombinationer vid import	Andel
Lastbil eller huvudsakligen lastbil	37%
Kedjor där fartygsfrakt är en central del	31%
Sjöfart eller huvudsakligen sjöfart	14%
Järnväg eller huvudsakligen järnväg	9%
Kedjor där tågtransporter är en central del	8%
Totalt	**7.3 miljoner ton**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

Tabell 18. Ankommande varuflöden från utlandet efter delbransch och varuslag, tusentals ton.

Bransch	Rundvirke	Flis, trä-/sågavfall	Kemikalier, kemiska produkter m.m.	Papper, papp och varor därav	Pappersmassa	Sågade, hyvlade trävaror	Övriga	Totalt
1610 Sågning och hyvling av trä	3 682	0	2	0	0	81	2	**3 768**
171 Massa-, pappers- och papptillverkning	1 919	519	417	170	282	0	43	**3 350**
172 Tillverkning av pappers- och pappvaror	0	0	6	152	5	0	17	**180**
1624 Träförpackningstillverkning	0	3	0	0	0	0	22	**25**
Totalt	**5 602**	**521**	**425**	**322**	**287**	**81**	**85**	**7 323**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Norge var 2021 det klart största avsändarlandet för ankommande varutransporter till skogsindustrin, cirka 39 procent av alla ton kommer därifrån (Tabell 19). Importen från Norge transporteras i huvudsak på lastbil eller järnväg eller lastbil i kombination med järnväg. Lettland är det näst största importlandet med 20 procent av total volym. Finland är tredje största importland.

Tabell 19. Ankommande varuflöden från utlandet till skogsindustrin fördelat per avsändarland, andelar av ton.

Importland	Andel
Norge	39%
Lettland	20%
Finland	14%
Estland	8%
Tyskland	5%
Övriga	13%
Totalt	**7.3 miljoner ton**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.
Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

Om vi bryter ner transporterna per varuslag ser vi att en stor del av rundvirket transporteras via sjöfarten. Enligt hamnstatistiken är de klart största avsändarländerna av rundvirke till svenska hamnar baltländerna (främst Lettland och Estland) men även Norge, Polen och Finland har varit betydande avsändarländer under de senaste åren.

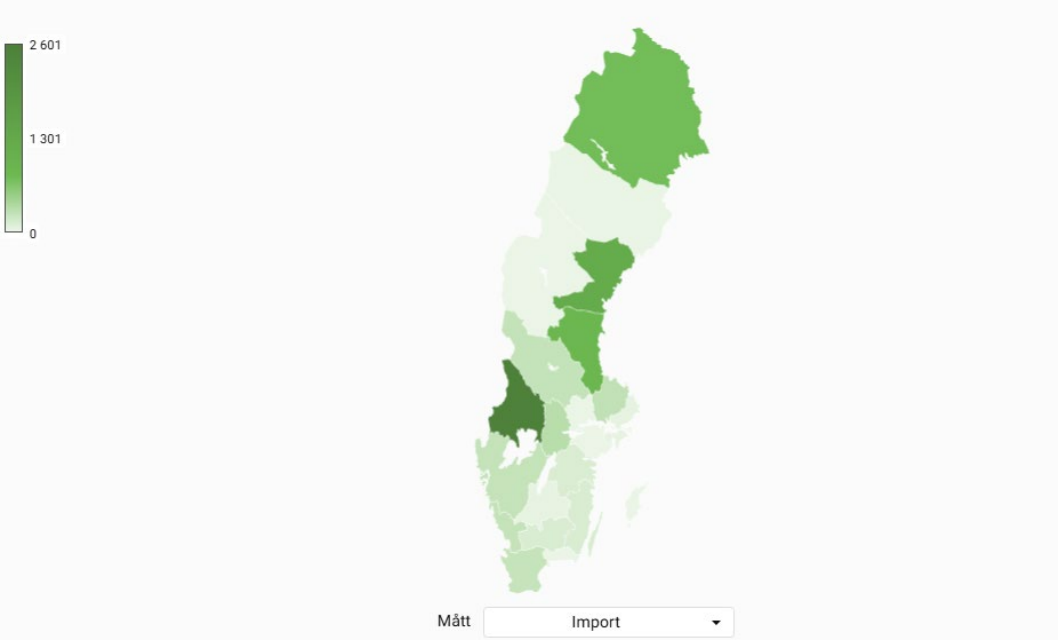
Varuslaget Flis, trä- och sågavfall fraktas till Sverige på fartyg, järnväg eller kombination av lastbil och fartyg eller lastbil och järnväg. Renodlade lastbilstransporter är inte lika vanliga. I stor utsträckning kommer godset från baltländerna, Finland och Norge.

Kemikalierna fraktas till Sverige i huvudsak på lastbil, och ibland med en kombination av lastbil och fartyg. I stor utsträckning kommer varorna från grannländerna, t.ex. Finland.

Var i Sverige finns de mottagande industrierna?

Det var några få län som svarade för merparten av importen till skogsindustrin. Värmland var 2021 det största mottagarlänet för skogsindustrins import, följt av Västernorrland, Gävleborg och Norrbotten (Figur 17). Massa- och pappersindustrins mottagande industrier har en koncentration till norrlandskusten och Värmland, som också importerar mest ton. Sågverkens import sker till stor del till Värmland.

Varuflödet från Norge har Värmland som dominerande mottagare, Norge till Värmland är också det enskilt klart största transportflödet för importen.



Figur 17. Ankommande varuflöden från utlandet per län 2021, 1 000-tals ton.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

4.3 Avgående leveranser av färdigvaror

Detta avsnitt beskriver och analyserar transporterna av färdigvaror från industrin ut till kunder i Sverige och övriga världen.

4.3.1 Totala avgående leveranser

Skogsindustrins andelar av avgående volymer

Näringslivet transporterade år 2021 varor ut från sina företag uppgående till totalt 300 miljoner ton. Av dessa transporterades cirka 10 procent eller 29 miljoner ton av skogsindustrin.

Produktionen av skogsindustriprodukter i Sverige på totalnivå har varit relativt stabil de senaste 10 åren.[50] Ett undantag är produktionen av grafiskt papper (tryckpapper), som minskat i takt med att vi blivit mer digitala. Många industrier har ställt om till att i stället producera kartong och andra typer av förpackningspapper. Det går inte att se några tydliga förändringar i den totala mängden som transporterades av skogsindustrin åren 2016, 2021 och 2025.

Av skogsindustrins totala avgående leveranser 2021 räknat i ton gick cirka 55 procent på export medan resten gick till inrikes mottagare, såväl kunder inom skogsindustrin som kunder utanför skogsindustrin (Tabell 20).

[50] www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/branschstatistik/produktion-export-och-import/, 2026-08-12

Tabell 20. Skogsindustrins avgående varusändningar 2021 efter varuslag, 1 000-tals ton och andelar för inrikes och utrikes sändningar.

Varukod	Vara	Inrikes	Utrikes	Totalt	Andel utrikes
50	Sågade, hyvlade trävaror	4 782	4 456	9 238	48%
53	Papper, papp och varor därav	3 361	8 917	12 278	73%
54	Pappersmassa	1 562	2 524	4 086	62%
115	Pallar och annat tomemballage	320	114	433	26%
	Totalt skogsindustri-produkter	**10 025**	**16 011**	**26 035**	**61%**
	Övriga varor	2 944	69	3 012	2%
51	*varav Flis, trä-/sågavfall*	2 656	8	2 664	0%
	Totalt	**12 968**	**16 080**	**29 048**	**55%**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Flis och sågavfall samt pallar och tomemballage levereras främst till inhemska mottagare medan papper och pappersvaror samt pappersmassa i stor utsträckning levereras till utländska kunder. Flis och sågavfall är en biprodukt från sågverken, men även en viktig råvara i massaindustrin.

En stor del av den pappersmassa som tillverkas i Sverige lämnar aldrig fabriksområdet som ren massa. Den produceras vid så kallade integrerade bruk, där massan direkt leds vidare till en pappersmaskin på samma anläggning. De förädlade produkterna exporteras sedan som kartong och förpackningsmaterial, tidnings- och tryckpapper och hygienartiklar (mjukpapper). Den massa som inte förädlas internt kallas marknadsmassa. Denna massa torkas, pressas till balar och exporteras i stora volymer. På så sätt sker själva slutförädlingen till papper och förpackningar utomlands.[51] När det gäller sågade trävaror är barrvirke vanligast och exempel på exportprodukter är konstruktionsvirke, möbelvirke och limträbalkar.[52]

Samma mönster upprepas om vi delar upp skogsindustrins leveranser utefter delbransch i stället för efter varuslag (Tabell 21).

Tabell 21. Skogsindustrins avgående varusändningar efter delbransch, 1 000-tals ton och andelar för inrikes och utrikes sändningar.

Delbransch	Inrikes	Utrikes	Totalt	Andel utrikes
1610 Sågning och hyvling av trä	7 609	4 471	12 080	37%
171 Massa-, pappers- och papptillverkning	4 589	11 239	15 828	71%
172 Tillverkning av pappers- och pappvaror	352	243	595	41%
1624 Träförpackningstillverkning	418	126	544	23%
Totalt	**12 968**	**16 080**	**29 048**	**55%**

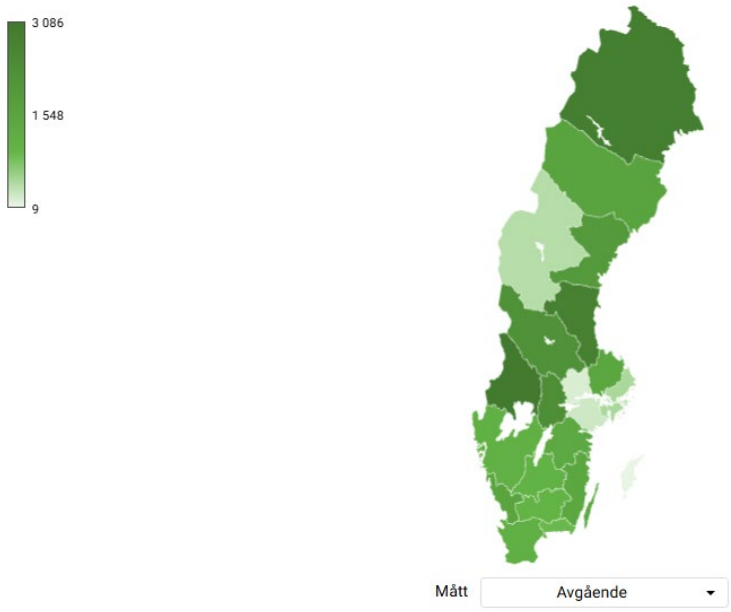
Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

[51] Se till exempel https://tullify.se/tullguiden/sveriges-skogsexport/ 2026-09-16
[52] https://tullify.se/tullguiden/sveriges-skogsexport/, 2026-09-16

Sågverksindustrin har en lägre andel utrikes transporter än varuslaget sågade hyvlade och trävaror. Det beror på att sågverksindustrin även producerar flis och sågavfall, vilket nästan uteslutande levereras till inrikes mottagare.

Varuflödena styrs av industriernas lokalisering och produktion

Varuflödena är kopplade till industriernas lokalisering och produktion. Det har skett vissa nedläggningar över åren på grund av förändrade marknadsförutsättningar, något som påverkar varuflödenas geografiska fördelning på län. Exempelvis har Ortvikens pappersbruk avvecklats tidigt under 2021, vilket minskade produktionen och avgående varuflöden från Västernorrlands län under 2021.[53] Värmlands län har totalt sett störst volymer av avgående flöden från skogsindustrin, mätt i ton såväl 2016, 2021 och 2025. Trots en minskning under 2021 är Västernorrland län däremot fortfarande ett av de största skogsindustrilänen i Sverige.



Figur 18. Avgående varuflöden per avsändarlän 2021, 1 000-tals ton.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Vi har tidigare kunnat konstatera att sågverken är många, delvis lokala, och dessutom spridda över flera län (se avsnitt Sågverk 3.1.1). Det illustreras också av spridningen och storleken på varuflödena (Tabell 22). Massa- och pappersindustrierna är mer koncentrerade till färre och större produktionsenheter (3.1.3) men ändå fördelade på flera län. Värmland, Norrbotten och Västernorrlands massa- och pappersindustri levererade mest ton 2021. Tillverkarna av pappers- och pappvaror samt träförpackningar är mer geografiskt koncentrerade till ett fåtal län i de södra delarna av Sverige. Sågverken är som nämnts mer jämnt fördelade över Sverige och det syns även i varuflödenas spridning.

[53] https://kollega.se/arbetsmarknad/scas-nedlaggning-kommer-sla-hart-mot-hela-regionen 2026-08-12

Tabell 22. Skogsindustrins avgående varusändningar efter delbransch och avsändarlän, 1 000-tals ton och andelar.

Bransch och avsändarlän	1 000-tals ton	Andel
171 Massa-, pappers- och papptillverkning	**15 828**	
VÄRMLAND	2 486	16%
NORRBOTTEN	1 877	12%
VÄSTERNORRLAND	1 631	10%
GÄVLEBORG	1 274	8%
ÖSTERGÖTLAND	1 138	7%
ÖREBRO	1 045	7%
Övriga län	6 377	40%
1610 Sågning och hyvling av trä	**12 080**	
DALARNA	1 551	13%
GÄVLEBORG	1 513	13%
ÖREBRO	1 289	11%
UPPSALA	1 118	9%
NORRBOTTEN	1 046	9%
Övriga län	5 563	46%
172 Tillverkning av pappers- och pappvaror	**595**	
HALLAND	149	25%
VÄSTRA GÖTALAND	140	24%
VÄRMLAND	89	15%
SKÅNE	77	13%
JÖNKÖPING	60	10%
ÖSTERGÖTLAND	41	7%
Övriga län	39	6%
1624 Träförpackningstillverkning	**544**	
SKÅNE	151	28%
JÖNKÖPING	106	19%
KRONOBERG	94	17%
VÄSTRA GÖTALAND	50	9%
KALMAR	40	7%
DALARNA	37	7%
Övriga län	66	12%
Totalt hela skogsindustrin	**29 048**	

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.
Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

4.3.2 Inrikes

Vid leveranser till mottagare i Sverige transporterar skogsindustrin främst fyra typer av färdigvaror (Tabell 23). Avgående transporter i övrigt består främst av biprodukten Flis, trä-/sågavfall. Övriga branscher än skogsindustrin har också en hel del avgående inrikes leveranser av skogsindustriprodukter. Det är främst bransch SNI 46.731 Partihandel med virke och andra byggmaterial och SNI 46.762 Partihandel med emballage som har avgående inrikes transporter av färdigvaror. Partihandlarna med virke och andra byggmaterial verkar inte främst vara ägda av skogsbolag utan är fristående från dessa.

Tabell 23. Skogsindustrins inrikes avgående varusändningar 2021 efter varuslag och bransch i relation till hela näringslivet, 1 000-tals ton.

Varukod	Vara	Skogs-industrin	Övrigt SNI 16–17	Övriga branscher	Totalt
50	Sågade, hyvlade trävaror	4 782	111	929	5 822
53	Papper, papp och varor därav	3 361	45	215	3 621
54	Pappersmassa	1 562	0	164	1 726
115	Pallar och annat tomemballage	320	0	449	768
	Totalt skogsindustri-produkter	**10 025**	**156**	**1 757**	**11 937**
	Övriga varor	2 944	2 489	200 716	206 148
51	varav Flis, trä-/sågavfall	2 656	1 435	40	4 131
	Totalt	**12 968**	**2 645**	**202 473**	**218 086**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

De delbranscherna inom skogsindustrin som transporterar de största volymerna inrikes är Sågning och hyvling av trä följt av Massa-, pappers- och papptillverkning. Dessa delbranscher står för 94 % av skogsindustrins avgående inrikes transporter mätt i ton (Tabell 24). Som nämndes i kapitel 2.2 var 2021 ett rekordår för de svenska sågverken.

De olika delbranscherna inom skogsindustrin är i hög grad specialiserade på sina respektive varor (Tabell 24). Som exempel kan nämnas att Sågverksindustrin producerar sågade och hyvlade trävaror och får som biprodukter flis och sågavfall. På samma sätt transporterar Pappers och pappindustrin sina produkter papper, papp och varor av papper och papp medan massaindustrin transporterar pappersmassa.

Tabell 24. Skogsindustrins inrikes avgående varusändningar 2021 efter delbransch och varuslag, 1 000-tals ton.

Bransch	*Sågade hyvlade trävaror*	*Flis, trä-/såg-avfall*	*Papper, papp och varor därav*	*Pappers-massa*	*Pallar och annat tom-emballage*	*Övriga*	*Totalt*
1610 Sågning och hyvling av trä	4 755	2 647	0	0	0	207	7 609
171 Massa-, pappers- och papptillverkning	0	0	3 018	1 562	0	9	4 589
1624 Träförpacknings-tillverkning	27	9	0	0	319	64	418
172 Tillverkning av pappers- och pappvaror	0	0	343	0	1	8	352
Totalt	**4 782**	**2 656**	**3 361**	**1 562**	**320**	**288**	**12 968**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Lastbils- och järnvägstransporter vanligast inrikes

Skogsindustrins avgående inrikes transporter går till övervägande del på lastbil eller huvudsakligen lastbil. Järnväg eller huvudsakligen järnväg används också i betydande utsträckning. Övriga trafikslag och trafikslagskombinationer är försumbara (Tabell 25).

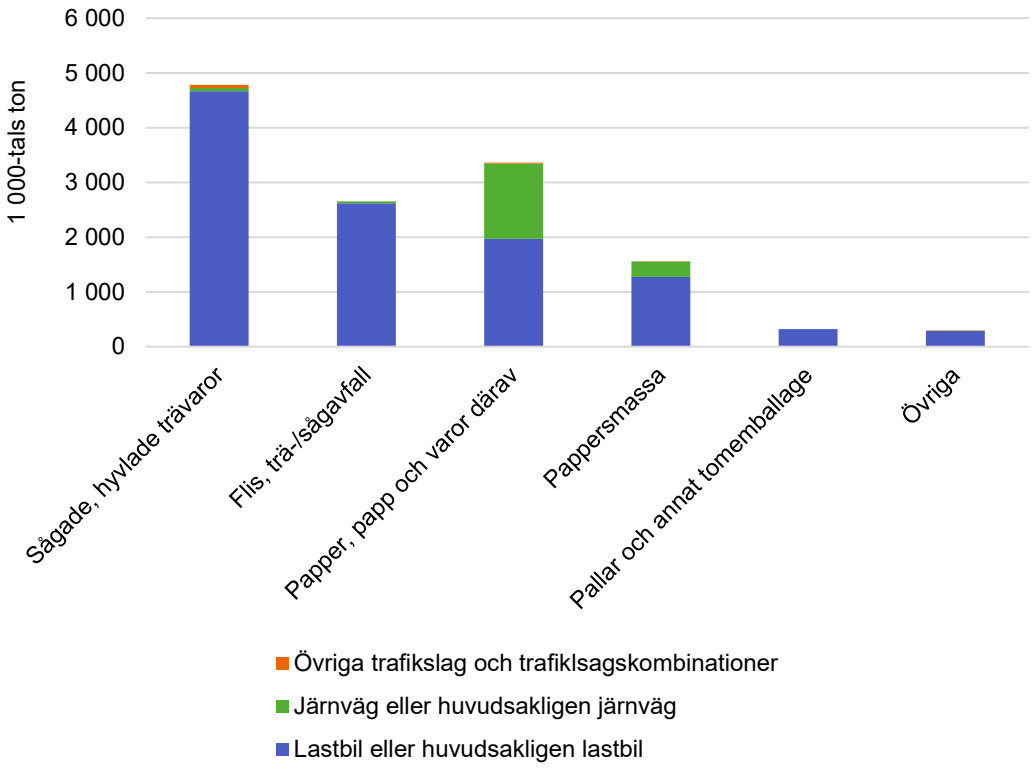
Tabell 25. Skogsindustrins inrikes avgående varusändningar 2021 efter transportsätt, 1 000-tals ton och andelar.

Trafikslag/trafikslagskombination	**1 000-tals ton**	**Andel**
Lastbil eller huvudsakligen lastbil	11 137	85,9%
Järnväg eller huvudsakligen järnväg	1 756	13,5%
Övriga trafikslag och trafikslagskombinationer	75	0,6%
Totalt	**12 968**	**100%**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

De varor som i betydande utsträckning transporteras med järnväg är papper, papp och varor därav samt pappersmassa, men även dessa transporteras främst med lastbil (Figur 19). Det finns däremot även sågverk som har järnvägsanslutningar som aktivt jobbar för att flytta över gods till järnväg[54].

[54] https://dagenslogistik.se/fran-sag-till-tag-skogsjatten-satsar-pa-ellok/, 2026-08-12



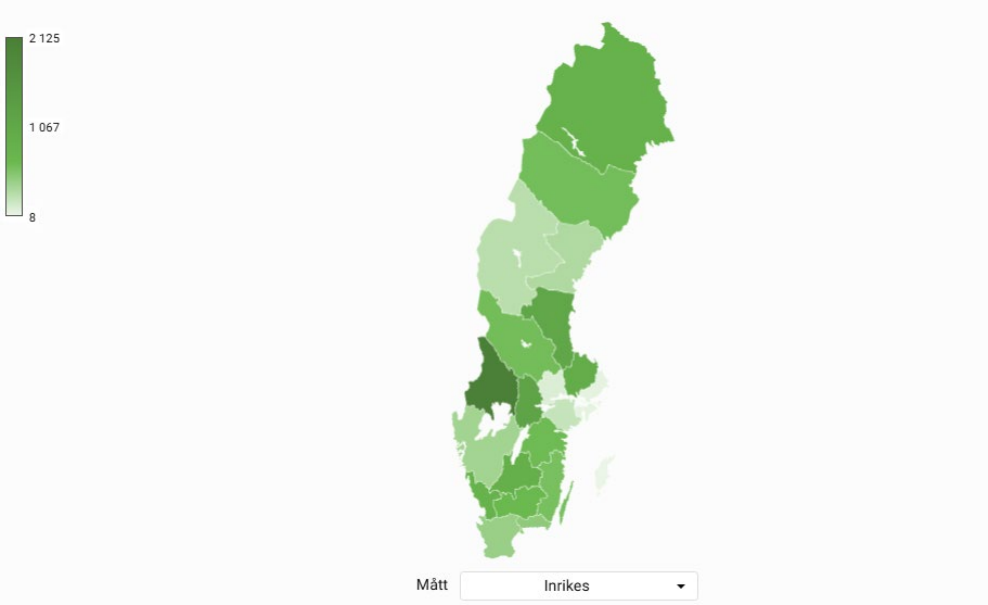
Figur 19. Skogsindustrins inrikes avgående sändningar 2021 per varuslag och transportsätt, 1 000-tals ton.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Transporternas geografi

Det är ungefär samma avsändarlän på topplistorna samtliga undersökningsåren, 2016, 2021 och 2025 men andelarna per län skiljer sig avsevärt. Värmland, följt av Örebro och Gävleborg var de län som skickade störst volymer av skogsindustrivaror till andra svenska län eller inom det egna länet under 2021 (Figur 20). Värmland sticker ut som största avsändarlänet, sedan är det en jämnare fördelning mellan övriga län. Västernorrland som var det största avsändarlänet 2016 hamnade utanför topp-10-listan både 2021 och 2025. Värt att notera är att det är en förhållandevis liten andel av leveranserna till inhemska mottagare som sker från Norrlandslänen.

Norrlandslänen verkar i stället vara mer exportinriktade, med högre andelar av produktionen som går på export. Det kan finnas flera förklaringar till att vissa län har en större andel leveranser till inhemska kunder än andra. Det kan bero på att en större del av varorna skickas för vidareförädling i andra län, t.ex. massa- och papper samt sågade trävaror. De förädlade varorna kan sedan exporteras vidare. Pappersmassa skickas till pappersbruk i andra län som insatsvara i deras tillverkning, papper skickas till anläggningar som gör färdiga förpackningar eller hygienartiklar på andra platser. Det kan också bero på att volymerna skickas till andra län för att mellanlagras inför omlastning till exportfartyg. Det kan underskatta exportvolymerna från län som saknar stora exporthamnar såsom Värmland och samtidigt överskatta produktionsvolymerna i län som har stora exporthamnar.



Figur 20. Avgående inrikes varuflöden per avsändarlän 2021, 1 000-tals ton.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Sett per delbransch ser det annorlunda ut. Sågverksindustrins inrikes leveranser har ett ganska spritt ursprung sett över Sveriges län (Tabell 26). Massa- och pappersbrukens inrikes leveranser är koncentrerade till färre avsändarlän. De största avsändarlänen varierar däremot över tid. Under 2021 skedde leveranserna från massa- och pappersbruken i stor utsträckning från Värmlands län[55].

[55] www.skogsindustrierna.se/aktuellt/debatt/2025/04/debatt-skogsnaringens-varde-for-varmland/, 2026-08-12

Tabell 26. Skogsindustrins inrikes avgående varusändningar 2021 efter delbransch och avsändarlän, 1 000-tals ton och andelar.

Bransch och avsändarlän	1 000-tals ton	Andel
1610 Sågning och hyvling av trä	**7 609**	
ÖREBRO	949	12%
UPPSALA	931	12%
GÄVLEBORG	893	12%
NORRBOTTEN	682	9%
KRONOBERG	567	7%
Övriga län	3 586	47%
171 Massa-, pappers- och papptillverkning	**4 589**	
VÄRMLAND	1 857	40%
HALLAND	460	10%
BLEKINGE	454	10%
ÖSTERGÖTLAND	396	9%
JÖNKÖPING	312	7%
Övriga län	1 109	24%
1624 Träförpackningstillverkning	**418**	
SKÅNE	114	27%
JÖNKÖPING	67	16%
KRONOBERG	62	15%
KALMAR	40	10%
VÄSTRA GÖTALAND	39	9%
Övriga län	96	23%
172 Tillverkning av pappers- och pappvaror	**352**	
VÄSTRA GÖTALAND	93	26%
SKÅNE	67	19%
JÖNKÖPING	56	16%
HALLAND	42	12%
ÖSTERGÖTLAND	41	12%
Övriga län	54	15%
Totalt hela skogsindustrin	**12 968**	

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

Det är svårt att peka ut de enskilt största transportstråken, då det skiljer sig kraftigt mellan mätningarna. De största flödena av avgående inrikes leveranser för hela skogsindustrin 2021 gick från Värmlands län till Västra Götalands län eller till andra mottagare inom länet (Tabell 27). En möjlig bidragande orsak är att det i Västra Götalands län finns en stor transport- och logistikverksamhet[56] Många av de största inrikes transportstråken finns inom samma län eller

[56] Se t.ex. https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn12147-426641723-72/surrogate/Godstransportstrategi%202023-11-27.pdf, 2026-08-12

till närliggande län. Vi känner inte till vilka som är mottagare, men en del av flödena inom länen och till närliggande län skulle också kunna vara flöden mellan industrier. Även 2016 och 2025 fanns det stora flöden inom länen eller till närliggande län. De största inrikes transportflödena 2016 respektive 2025 fanns inom Västernorrlands län respektive inom Hallands län.

Tabell 27. De största transportrelationerna för Skogsindustrins inrikes varusändningar 2021 efter avsändar- och mottagarlän, 1 000-tals ton och andelar.

Avsändarlän	Mottagarlän	1 000-tals ton	Andel
VÄRMLAND	VÄSTRA GÖTALAND	1 021	8%
VÄRMLAND	VÄRMLAND	662	5%
ÖREBRO	ÖREBRO	517	4%
ÖREBRO	VÄRMLAND	504	4%
GÄVLEBORG	GÄVLEBORG	420	3%
HALLAND	VÄSTRA GÖTALAND	334	3%
NORRBOTTEN	STOCKHOLM	305	2%
HALLAND	HALLAND	282	2%
BLEKINGE	BLEKINGE	277	2%
ÖSTERGÖTLAND	ÖSTERGÖTLAND	265	2%
Övriga flöden		8 382	65%
Totalt		**12 968**	**100%**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.
Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

4.3.3 Utrikes

Det är främst tre varuslag som skogsindustrin exporterar, nämligen sågade och hyvlade trävaror, papper, papp och varor av papper och papp samt pappersmassa (Tabell 28). Flis och sågavfall exporteras i liten utsträckning av skogsindustrin, Pallar och annat tomemballage är också i sammanhanget ett relativt litet varuslag. I viss utsträckning finns det andra branscher som exporterar typiska skogsindustrivaror. Det handlar främst om företag som utgör mellanhänder: bransch 46.731 Partihandel med virke och andra byggmaterial, bransch 46.769 Partihandel med övriga insatsvaror och bransch 16.291 Tillverkning av förädlade trädbränslen.

Tabell 28. Skogsindustrins utrikes avgående varusändningar 2021 efter varuslag och bransch i relation till hela näringslivet, 1 000-tals ton.

Varuslag		Våra utvalda branscher	Övrigt SNI 16–17	Övriga branscher	Totalt
50	Sågade, hyvlade trävaror	4 456	111	345	4 912
51	Flis, trä-/sågavfall	8	141	0	150
53	Papper, papp och varor därav	8 917	9	178	9 104
54	Pappersmassa	2 524	0	670	3 194
115	Pallar och tomemballage	114	0	38	151
	Totalt skog	**16 019**	**261**	**1 232**	**17 512**
	Övriga varor	61	164	63 691	63 916
	Totalt	**16 080**	**426**	**64 923**	**81 429**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

För de utrikes avgående leveranserna är delbranschen Massa-, pappers- och papptillverkning den delbransch som exporterar mest mätt i ton (Tabell 29). Sågverksindustrin, som var störst för de inrikes avgående leveranserna, är bara näst störst sett till exporten.

Tabell 29. Skogsindustrins utrikes avgående varusändningar 2021 efter delbransch, 1 000-tals ton och andelar.

Delbransch	1 000-tals ton	Andel
171 Massa-, pappers- och papptillverkning	11 239	70%
1610 Sågning och hyvling av trä	4 471	28%
172 Tillverkning av pappers- och pappvaror	243	2%
1624 Träförpackningstillverkning	126	1%
Totalt	**16 080**	**100%**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

Sjöfarten har större betydelse för exporten

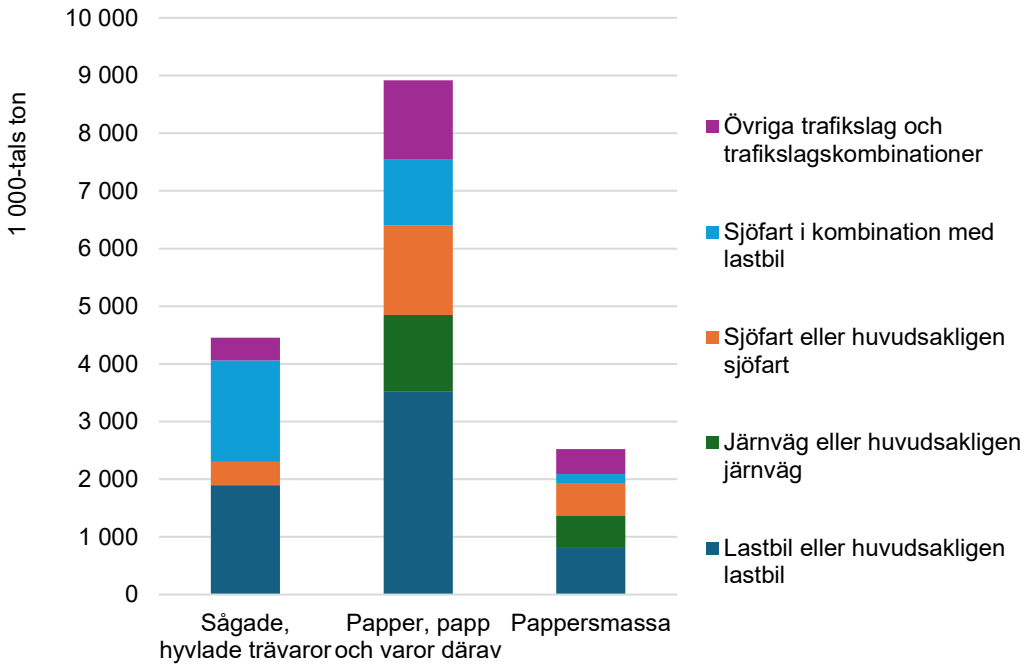
Även om vi inte har detaljkunskap om varje sändning, och att transportuppläggen kan variera över året, finns det ändå ett tydligt övergripande mönster. Här kan vi endast beskriva hur det ser ut i genomsnitt under hela året. Till skillnad från de avgående inrikes leveranserna går exportsändningarna på ett flertal olika trafikslag och trafikslagskombinationer. Lastbilarna är fortfarande viktigast, men multimodala transporter med sjöfart och lastbil och även järnväg är viktigare för exportsändningarna. Järnvägstransporter, som var det näst största trafikslaget för de inrikes leveranserna är bara den fjärde största trafikslagskombinationen för de utrikes avgående sändningarna.

Tabell 30. Skogsindustrins utrikes avgående varusändningar 2021 efter transportsätt, 1 000-tals ton och andelar.

Trafikslag/trafikslagskombination	1 000-tals ton	Andel
Lastbil eller huvudsakligen lastbil	6 401	40%
Sjöfart i kombination med lastbil	3 078	19%
Sjöfart eller huvudsakligen sjöfart	2 520	16%
Järnväg eller huvudsakligen järnväg	1 876	12%
Övriga trafikslag och trafikslagskombinationer	2 207	14%
Totalt	**16 080**	**100%**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.
Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

Papper och pappersprodukter transporteras i betydande utsträckning på lastbil vid export. Trävaror har en jämnare fördelning mellan lastbil och fartyg, medan pappersmassa transporteras jämnt fördelat på såväl lastbil, järnväg och sjöfart (Figur 21). Under 2025 verkar det däremot ha varit ovanligt med export av pappersmassa på järnväg. Trävarorna transporteras enligt våra undersökningar i begränsad utsträckning på järnväg.



Figur 21. Skogsindustrins utrikes avgående sändningar 2021 efter varuslag och transportsätt, 1 000-tals ton.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Den största delen av skogsindustrins export går till andra EU-länder (Tabell 31). Det enskilt största exportlandet är Tyskland. Utanför Europa är USA, Asien och Afrika några av de viktigaste marknaderna för svensk skogsindustri. För svenska sågade trävaror är EU:s inre marknad sammanlagt den största mottagaren. Storbritannien tillsammans med Norge och

Japan är de enskilt största exportländerna för Sågade och hyvlade trävaror utanför EU. För Pappersmassa är Tyskland, Italien och Nederländerna de största exportländerna och enligt sjötrafikstatistiken är hamnarna i Tyskland och Nederländerna viktiga noder i transportkedjan. För Papper, papp och pappersvaror är Tyskland det klart största mottagarlandet.

Tabell 31. Skogsindustrins utrikes avgående varusändningar 2021 efter mottagare, 1 000-tals ton och andelar.

Landregion	1 000-tals ton	Andel
EU	10 249	64%
Varav		
Tyskland	3 579	22%
Italien	1 111	7%
Nederländerna	1 085	7%
Storbritannien	1 288	8%
Norge	863	5%
Övriga Europa	475	3%
Övriga Världen	3 109	19%
Totalt	**16 080**	**100%**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.
Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.

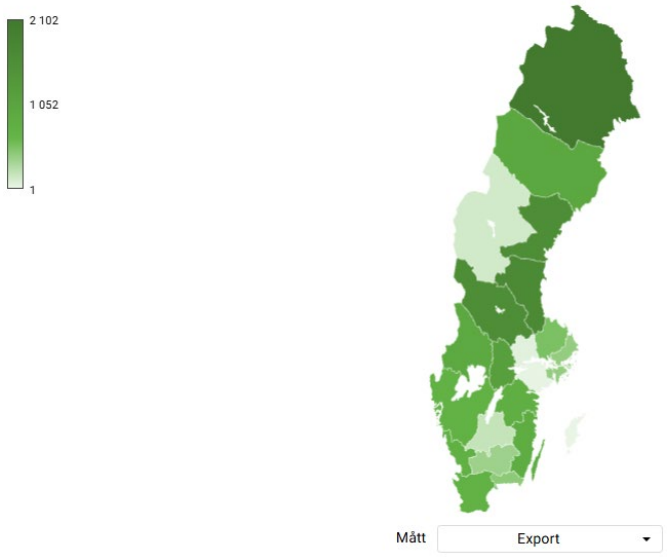
De viktigaste länen för exporten varierar mellan åren enligt VFU. Däremot är Västernorrland bland de fyra största exportlänen såväl 2016, 2021 som 2025. Under 2021 var Norrlandslänen längs kusten samt Dalarna de mest betydelsefulla avsändarlänen för utrikes varusändningar (Tabell 32, Figur 22).

Tabell 32. Skogsindustrins utrikes avgående varusändningar 2021 efter avsändarlän, 1 000-tals ton och andelar.

Avsändarlän	1 000-tals ton	Andel
NORRBOTTEN	2 102	13%
GÄVLEBORG	1 715	11%
DALARNA	1 621	10%
VÄSTERNORRLAND	1 621	10%
Övriga län	9 020	56%
Totalt	**16 080**	**100%**

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

Anm. Andelarna är avrundande och summerar därför inte alltid till 100 procent.



Figur 22. Avgående utrikes varuflöden per län 2021, 1 000-tals ton.

Källa: Bearbetning av data från Trafikanalys Varuflödesundersökning (VFU) 2021.

5 Slutsatser och diskussion

5.1 Slutsatser

Skogsindustrin är en av Sveriges mest transportintensiva branscher och den är beroende av ett i alla delar fungerande transportsystem. Det gäller bland annat skogsbilvägar, virkes- och färdigvaruterminaler, järnväg, hamnar och internationell sjöfart. Transporterna präglas av stora volymer, geografiskt spridda råvarukällor och leveranser till kunder i både Sverige och i utlandet. Det ställer höga krav på tillförlitliga, kapacitetsstarka och kostnadseffektiva transporter. Rundvirke dominerar de inkommande inrikes flödena, medan sågade trävaror, pappersmassa, papper och pappersvaror dominerar utleveranserna. Lastbil är avgörande i de första leden, järnvägen viktig för längre och samlade volymer och sjöfarten central för exporten.

Transportbehoven är stora och totalt sett relativt stabila

Rapporten visar att skogsindustrin har omfattande transportbehov både för inkommande råvara och avgående färdigvaror. Transportefterfrågan styrs i grunden av produktion, avverkning, efterfrågan på färdigvaror och branschens geografiska fördelning. Produktionen och avverkningen har varit relativt stabil åtminstone under de senare 10 åren, även om pappersproduktionen minskat i takt med digitalisering och sågverken hade ett särskilt starkt år 2021. Även om det skett nedläggningar av större bruk och ett flertal mindre sågverk har det inte skett några större ändringar i branschens geografiska fördelning.

Rundvirke är den dominerande insatsvaran

För ankommande transporter är rundvirke, framför allt sågtimmer och massaved, den centrala varugruppen. Den svenska skogen är basen i råvaruförsörjningen. Skogsindustrin försöker minimera transportavstånden och spara pengar genom att hämta virket så nära industrierna som möjligt. När det gäller importen består insatsvarorna förutom av rundvirke även av betydande volymer av kemikalier, samt restprodukter från sågverk som används som insatsvaror i massaindustrin. Stora mängder importerad pappersmassa samt returpapper och kartonger som återvinns används som insatsvaror inom massa- och pappersindustrin.

Färdigvarorna domineras av några få stora varuslag

För industrins avgående transporter är sågade och hyvlade trävaror, pappersmassa, papper och pappersvaror de viktigaste varuslagen. Därtill är flis, spån och andra biprodukter viktiga, särskilt i de inrikes flödena. En viktig slutsats är att skogsindustrins transporter inte bara består av råvara in och färdigvara ut till externa kunder, utan också av omfattande flöden mellan industrierna.

Transportkedjorna skiljer sig mellan råvara och färdigvara

Råvaran från skogen går främst med lastbil, ibland i kombination med järnväg via virkesterminaler. Lastbil är nödvändig i första ledet eftersom virket hämtas där skogsavverkningen sker. Järnvägen blir viktigare när större volymer kan samlas upp och

transporteras längre sträckor. För färdigvaror är mönstret mer varierat: inrikes leveranser sker i huvudsak med lastbil och järnväg, medan exporten i stor utsträckning går via sjöfart, ofta genom hamnar nära industrin eller via större exporthamnar med containerupplägg.

Den ekonomiska geografin formar transportmönstren

Lokaliseringen av produktionen påverkar transportmönstren. Sågverken är många och relativt spridda över landet, medan massa- och pappersbruken är färre, större och ofta lokaliserade nära kust, hamn, järnväg och råvarubas. Leveranser sker till stor del till mottagare i Sverige, i grannländer och/eller i andra EU-länder. Produktionen av massa, papper och papp är koncentrerade till de kustnära norrlandslänen samt Värmland. Sågverken är mer geografiskt utspridda. Pappers- och pappvarutillverkningen är mer koncentrerad till södra Sverige, där närheten till kunder och den europeiska marknaden väger tyngre. Liksom för andra basindustrier följer skogsindustrins transportstråk i hög grad råvarans geografi, industrins lokalisering och exportvägarna.

Järnvägsterminaler och hamnar är centrala noder

Järnvägsterminaler används för att samla, lagra och omlasta rundvirke och andra skogsindustriprodukter vid inrikes och utrikes transporter. Hamnarna har framför allt betydelse för import av rundvirke, främst massaved, och export av färdigvaror. Skogsindustrins inrikes sjötransporter är små, men sjöfarten är mycket viktig för utrikesflödena. Både egna industrihamnar och allmänna hamnar används. Flera industrihamnar har tydliga kopplingar till närliggande massa- och pappersbruk, medan exempelvis allmänna hamnar som Göteborg och Varberg har funktioner för container-, roro- och exportflöden som även betjänar andra industrier.

Varberg framstår som en allt viktigare hamn

Varberg har blivit en allt viktigare hamn, både för import av skogsråvara och för utskeppning av färdiga skogsindustriprodukter. Varberg har en bred funktion för såväl hantering av sågade trävaror, pappersmassa, containertrafik och roro-upplägg.

5.2 Diskussion

För att skogsindustrin ska kunna behålla konkurrenskraften och samtidigt ställa om till fossilfria transporter krävs ett pålitligt, kapacitetsstarkt och samordnat transportsystem med fungerande vägar, järnvägar, terminaler, hamnar, djupare farleder och tillräcklig isbrytning. Samtidigt behövs utvecklade kunskapsunderlag om transportsystemets utveckling.

Bristerna i transportsystemet handlar främst om underhåll, kapacitet och tillförlitlighet

De upplevda bristerna i transportsystemet handlar om behovet av fungerande väg- och järnvägsnät. För att uppnå detta behövs bättre underhåll av vägar och järnvägar, bortbyggda flaskhalsar, tillförlitliga järnvägstransporter, terminalkapacitet, mötesspår och möjligheten att använda längre tåg och tyngre lastbilar. Även bristande tillgång till fordon, tomvagnar och andra lastbärare, på grund av obalanserade flöden i nord-sydlig riktning, upplevs som ett

problem. För sjöfarten lyfts konkurrenskraftiga farledsavgifter, tillräcklig isbrytningskapacitet och djupare farleder som viktiga frågor.

Omställningen till fossilfria transporter är en central utmaning

Branschen arbetar med hållbarhetsfrågorna och har höga ambitioner för att ställa om till fossilfria inrikes transporter. Branschen lyfter flera hinder för omställningen såsom kostnader för elektrifiering och dyra alternativa bränslen. Omställningen kräver därför både teknisk utveckling och långsiktiga förutsättningar i transportpolitiken. Branschen uppger att det är utmanande att flytta över transporter till järnväg då de inte anses tillräckligt tillförlitliga och flexibla för att industrin ska kunna stå sig stark i konkurrensen på den europeiska kontinenten och globalt.

Databegränsningar och förslag till framtida studier

Rapporten använder Varuflödesundersökningen tillsammans med annan officiell statistik, branschens egna data, Trafikanalys sjötrafikstatistik samt kompletterande information från branschföreträdare för att få en så komplett bild som möjligt av branschens transportefterfrågan. Samtidigt finns databegränsningar, bland annat saknas data för vissa insatsvaror samt att det saknas information om rutter, flödesvägar och terminalanvändning.

Metoden för kartläggningen som använts i denna studie kan upprepas i framtida branschstudier och även tillämpas på andra varugrupper och branscher, till exempel för stål och metall. Ett sätt att initiera en sådan branschstudie är att etablera kontakter med branschorganisationer på liknade sätt som gjorts i denna studie av skogsindustrin.

6 Litteraturförteckning

Biometria (2024). *Skogsindustrins virkesförbrukning 2019–2023*. www.biometria.se/media/g4ckgtld/skogsindustrins-virkesfoerbrukning-2019-2023.pdf.

Lumsden, Kent (2012). *Logistikens grunder*.

RailPort, www.goteborgshamn.se/erbjudande/railport/

Regeringen (2024). *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*. Regeringens proposition 2024/25:28. www.regeringen.se/contentassets/0c8564476c464dacb711939c039829d9/vagen-till-en-palitlig-transportinfrastruktur--for-att-hela-sverige-ska-fungera-prop.-20242528,

Scandfibre logistics, www.scandfibre.se/

Skogforsk (2023). *Skogsbrukets transporter på järnväg 2016*. ap-1167-2023-skogsbrukets-jarnvagstransporter-2016.pdf

Skogforsk (2023). *Skogsbrukets vägtransporter 2020*. Skogsbrukets vägtransporter 2020 - Skogforsk

Skogforsk (2024). *Skogsbrukets vägtransporter 2013–2022*. arbetsrapport-1215-2024-skogsbrukets-vagtransporter.pdf

Skogforsk. *Skogsbrukets vägtransporter 2022.* www.skogforsk.se/kunskapsbanken/kunskapsartiklar/2024/skogsbrukets-vagtransporter-2024/.

Skogsindustrierna, Statistik om skog och industri, www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/branschstatistik/, 2026-08-12

Trafikanalys (2015). *Dagligvaruhandelns distribution– en kartläggning.* PM 2015:17. pm-2015_17-dagligvaruhandelns-distribution---en-kartlaggning.pdf (trafa.se)

Trafikanalys (2023). *Dagligvaruhandelns varutransporter – en kartläggning*. PM 2023:8. Dagligvaruhandelns varutransporter - en kartläggning

Trafikanalys (2015). *Skogens transporter–en trafikslagsövergripande kartläggning*. PM 2015:6. pm-2015_16-skogens-transporter---en-trafikslagsovergripande-kartlaggning.pdf

Trafikanalys (2026). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025*. Rapport 2026:3. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2026/rapport-2026-3-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2025.pdf

Trafikanalys, Sjötrafik 2016–2025, https://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Trafikanalys, Varuflödesundersökningen 2025, 2021 och 2016, www.trafa.se/transportmonster/varufloden/

.

Bilaga 1 Frågeområden och frågor till skogsindustriföretag

Lokalisering, infrastruktur och transportmönster

Hur är er verksamhet organiserad och lokaliserad utifrån ett transport- och logistikperspektiv? Vad har påverkat era val?

Hur ser en typisk logistikkedja ut från tillverkning till kund? Hur lång tid tar (i genomsnitt) leveranserna av varor från produktion till kund? Har transportupplägen förändrats över tid och i sådant fall hur? Om det finns flera produkter med olika logistikkedjor, ge gärna flera exempel.

Vilka är de för er viktigaste godsstråken i Sverige? Beskriv kortfattat de olika stråken och vad de används till för vilka produkter och lastbärare.

Vilka terminaler och hamnar används och vad har de för funktion i relation till era transporter?

Upplevda brister och utmaningar i transportverksamheten

Vilka är företagets upplevda brister i dagens transportsystem?

Vilka transportutmaningar står ni inför, bland annat omställningen till fossilfria transporter?

Vilka möjligheter har ni att parera eventuella höjda transportkostnader, t.ex. genom effektiviseringar och ändrade transport- och logistikupplägg?

Hur kan politiken underlätta era val av mer hållbara transporter?

Hur tänker företaget kring lagerhållning och sårbarheter vid uteblivna insatsvaruleveranser. Hur pass beroende är ni av importerade insatsvaror, finns alternativa leverantörer?

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken.
Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se