## Investering i elektrifiering och ny spårdragning för järnvägsterminalen på sågverksområdet i Hissmofors

## Bakgrund

Norra Skog transporterar idag cirka 340 000 ton skogsprodukter per år från järnvägsterminalen på sågverksområdet i Hissmofors. Det innebär 4-5 tåg/vecka. Skogsprodukterna transporteras med lastbil till Hissmofors och därifrån vidare med tåg till kunder i form av byggindustri, massaindustrier och värmeverk. Norra Skog planerar att öka verksamheten i området runt Hissmofors och har även beslutat att investera 150 Mkr i sågverket. Investeringen i sågverket beräknas vara färdigställd våren 2028. Ökad verksamhet innebär givetvis även ett ökat transportbehov. Fram till 2030 planeras den transporterade mängden skogsprodukter från Hissmoforsområdet att öka kraftigt från dagens 340 000 ton/år till cirka 720 000 ton/år. Det mest klimateffektiva sättet att transportera är tåg vilket innebär en ökning till 10 tåg per vecka.

Dessvärre är det inte möjligt att uthålligt köra mer än fem tåg per vecka från Hissmofors med nuvarande anläggning. Anledningen är att industrispåret är i dåligt skick och placeringen ligger nära industribyggnaderna vilket medför arbetsmiljöproblem och produktionsstörningar. Med en framtida ökad sågverksproduktion ökar problemet med arbetsmiljörisker och produktionsstörningar. Det troliga är att man på sikt kommer att tvingas halvera tågtransporterna till cirka 2,5 tåg per vecka för att anpassa situationen till en ökad sågverksproduktion. XXXXXX

En annan nackdel med dagens järnvägsterminal är att den inte är elektrifierad. Det betyder att man måste använda diesellok för sträckan mellan Östersund och Hissmofors. Det innebär dels en ökad klimatbelastning, dels att transporterna blir dyrare och mer arbetskrävande.

Om kapaciteten för tågtransporter minskar samtidigt som att transportbehovet ökar kommer lastbilstransporterna att öka kraftigt. Något som givetvis inte är önskvärt, varken vad gäller klimatpåverkan eller resurseffektivitet. Norra Skogs största bidrag till ett hållbart samhälle är de fossilfria skogsprodukterna(Norra Skogs hållbarhetsredovisning 2024). Men en viktig del i hållbarhetspolicyn är även att minska negativ miljöpåverkan, till exempel genom att flytta så mycket transporter som möjligt från lastbil till tåg.

För att se till att järnvägstransporterna kan öka till 10 tåg per vecka krävs att industrispåret flyttas så att det får en dragning där man undviker konflikter mellan järnvägshantering och sågverksproduktion. Samtidigt kan spåret elektrifieras vilket ytterligare höjer effektiviteten och minskar klimatpåverkan. Järnvägstransporter med ellok drivs med fossilfri el (Green Cargo års- och hållbarhetsredovisning 2024) vilket betyder att det inte blir några CO2-utsläpp.

Ytterligare en brist hos Hissmofors järnvägsterminal är att befintlig anslutningsväxel inte är fjärrstyrd. Det gör att den måste hanteras manuellt vilket resulterar i spärrtrafik på sträckan mellan Östersund och Hissmofors. Följden blir att tåg till och från Hissmofors-terminalen stör övrig järnvägstrafik onödigt mycket. Detta är dock en fråga för Trafikverket. Norra Skog har därför initierat en ansökan till Trafikverket för att automatisera anslutningsväxeln med finansiering från Näringslivspotten.

## Alternativ för framtida transporter av Norra Skogs skogsprodukter från Hissmoforsområdet

Norra Skogs behov av att transportera skogsprodukter från Hissmoforsområdet beräknas öka från cirka 340 000 ton/år 2025 till cirka 720 000 ton/år 2030.

### Alternativ 1: Inga större investeringar görs i järnvägsterminalen på sågverksområdet i Hissmofors

I och med investeringarna i ökad sågverksproduktion kommer järnvägskapaciteten att halveras från maximalt cirka 5 tåg/vecka till cirka 2,5 tåg/vecka. Detta på grund av problemen med arbetsmiljö och att järnvägstransporterna stör sågverksproduktionen. Tågen körs med diesellok från Hissmofors till Östersund och där byter man till ellok.

Resterande volym transporteras med lastbil till andra järnvägsterminaler och därifrån med tåg till de olika kunderna. Det innebär att sträckan som skogsprodukterna körs med lastbil förlängs med cirka 80 km enkel väg. Största delen av kostnaden för ökade lastbilstransporter kan föras över på köparna av skogsprodukter men 10% uppskattas komma att belasta Norra Skog.

Genomsnittskostnaden för att köra skogsprodukter med järnväg från Hissmofors till de olika kunderna är idag 120 kr/ton. Den råvara som körs med lastbil till andra järnvägsterminaler kommer att köras till de terminaler som ger lägsta möjlig kostnad, till exempel Norra Skogs terminal i Östavall. Det gör att genomsnittskostnaden för järnvägstransporterna uppskattas till 115 kr/ton. Målet är att i så stor utsträckning som möjligt använda elektrifierade terminaler. I beräkningen av CO2-belastning tas därför inte dessa järnvägstransporter inte med.

Det ger följande situation:  
Mängden skogsprodukter som transporteras från Hissmofors   
med järnväg: 180 000 ton/år  
Avstånd Hissmofors-Östersund tur och retur: 44 km

Mängden skogsprodukter som körs med lastbil till andra   
järnvägsterminaler för vidare transport till kunderna: 440 000 ton/år  
Ökad körsträcka för lastbilar (tur och retur): 160 km

Mängden skogsprodukter som körs med lastbil direkt till kunderna: 100 000 ton/år  
Ökad körsträcka för lastbilar (tur och retur): 240 km

*Kostnader*  
Kostnad för järnvägstransport av 720 000 ton/år (115 kr/ton): 86 Mkr/år  
Norra Skogs kostnad för att transportera 440 000 ton/år 8 mil   
längre (10% av 8 kr per ton och mil): 2,8 Mkr/år  
Norra Skogs kostnad för att transportera 100 000 ton/år 12 mil   
längre (10% av 8 kr per ton och mil): 1,0 Mkr/år

*CO2-belastning*  
CO2-utsläpp från förbrukad diesel: 3,0 kg CO2e/liter

Dieselförbrukning vid järnvägstransport med diesellok,  
genomsnitt lastat respektive olastat tåg: 45 liter/mil(Inlandståg)  
Dieselförbrukning för timmerbil, genomsnitt lastad och olastad: 5 liter/mil(Skogforsk)

CO2-utsläpp från järnvägstransport Hissmofors-Östersund  
(180 000 ton/år, 1 500 ton/tåg, 44 km tur och retur): 76 ton CO2e/år  
CO2-utsläpp från lastbilstransporter till andra järnvägsterminaler  
(440 000 ton/år, 50 ton/lastbil, 160 km tur och retur): 2 112 ton CO2e/år  
CO2-utsläpp från lastbilstransporter till andra järnvägsterminaler  
(100 000 ton/år, 50 ton/lastbil, 240 km tur och retur): 720 ton CO2e/år

### Alternativ 2: Järnvägsterminalen på sågverksområdet i Hissmofors elektrifieras och byggs om för ökad kapacitet

Industrispårets dragning ändras så att järnvägstransporterna inte stör sågverksproduktionen. På så sätt blir järnvägsterminalens kapacitet tillräcklig för att hantera hela mängden skogsprodukter som Norra Skog planerar att frakta från Hissmoforsområdet (10 tåg/vecka). Samtidigt elektrifieras terminalen vilket gör att man kan köra med ellok till och från Hissmofors. Därmed behöver man inte köra diesellok mellan Hissmofors och Östersund för att byta till ellok i Östersund.

I och med att terminalens kapacitet räcker till för alla skogsprodukter som logistiskt bör transporteras från Hissmofors undviker man de extra lastbilstransporterna som tillkommer i alternativ 1. Järnvägstransporterna med ellok drivs med fossilfri el (Green Cargo års- och hållbarhetsredovisning 2024) vilket betyder att det inte blir några CO2-utsläpp.

Dagens genomsnittskostnad för att köra skogsprodukter med järnväg från Hissmofors till de olika kunderna är 120 kr/ton. Med elektrifiering av järnvägsterminalen kommer man ifrån bytet från diesellok till ellok vilket ger effektivare och billigare transporter. Det gör att genomsnittskostnaden för järnvägstransporterna uppskattas till 115 kr/ton.

Det ger följande situation:

Mängden skogsprodukter som transporters från Hissmofors   
med järnväg: 720 000 ton/år

Mängden skogsprodukter som måste köras till andra   
järnvägsterminaler: 0 ton/år  
Ökad körsträcka för lastbilar tur och retur: 0 km

*Kostnader*  
Kostnad för järnvägstransport av 720 000 ton/år (115 kr/ton): 86 Mkr/år

*CO2-belastning*  
Med elektrifiering av järnvägsterminalen undviker   
man CO2-utsläpp från järnvägstransporter: 0 ton CO2e/år

## Sammanfattning av effekten av att investera i elektrifiering och ny spårdragning för järnvägsterminalen på sågverksområdet i Hissmofors

Minskning av Norra Skogs kostnader med alt. 2 jämfört med alt. 1: 3,5 Mkr/år  
Minskning av CO2-utsläpp med alt. 2 jämfört med alt. 1: 2 900 ton CO2e/år