

# Agroväst – Förstudie järnvägstransporter

Syftet: Att se på konsekvenserna av att byta ut fossildrivna lastbilstransporter av spannmål mellan Vara och Uddevalla mot järnvägstransporter.

Bedömning har gjorts av:

- Samhällsekonomiska värden vid de olika alternativen, främst transport- och terminalkostnader, samt investeringskostnader
- Förändringar av klimatpåverkan/konsekvenser vid de olika alternativen i form av miljö, hälsa och säkerhet
- Ekonomiska kalkyler i rådande penningvärden
- Förändringar vid Uddevalla hamn
- Förändringar i Vara
- Koldioxidförbrukningen i de olika alternativen

# Nuvarande förhållanden – Varaslättens Lagerhus

- Köper och säljer ca 250 000 ton spannmål. Huvuddelen av spannmålet går till svensk kvarn- och maltindustri, samt export.
- Produktionen är bl.a. malkorn, brödvete och gryn Havre. Varaslättens lagerhus erbjuder även torkning av spannmål åt sina kunder.
- Exporten går i huvudsak via Uddevalla hamn. I hamnen genomförs vägning, lagring och lastning direkt på båt.
- Volymen ca 100 000 ton körs dit med lastbil.
- Årligen går ca 2 500 lastbilar till hamnen.

# Utredningsalternativ (UA)

Utredningsalternativen bygger på olika järnväglösningar i form av vagnsgrupper som växlas ihop till ett heltåg (ca 1000 ton) på annan plats.

Ett spår anläggs i Vara Lagerhus för ca 10 fyraxliga vagnar motsvarande 20 heltåg.

- UA 1, 10 vagnar till Uddevalla
- UA 2, 20 vagnar till Uddevalla
- UA 3, 20 vagnar till Halmstad
- UA 4, 10 vagnar i vagnslast till Sydsverige (kopplas ihop med andra vagnar till ett heltåg via Göteborg)



Medelvikt på spannmål ca 650 kg per kubikmeter.

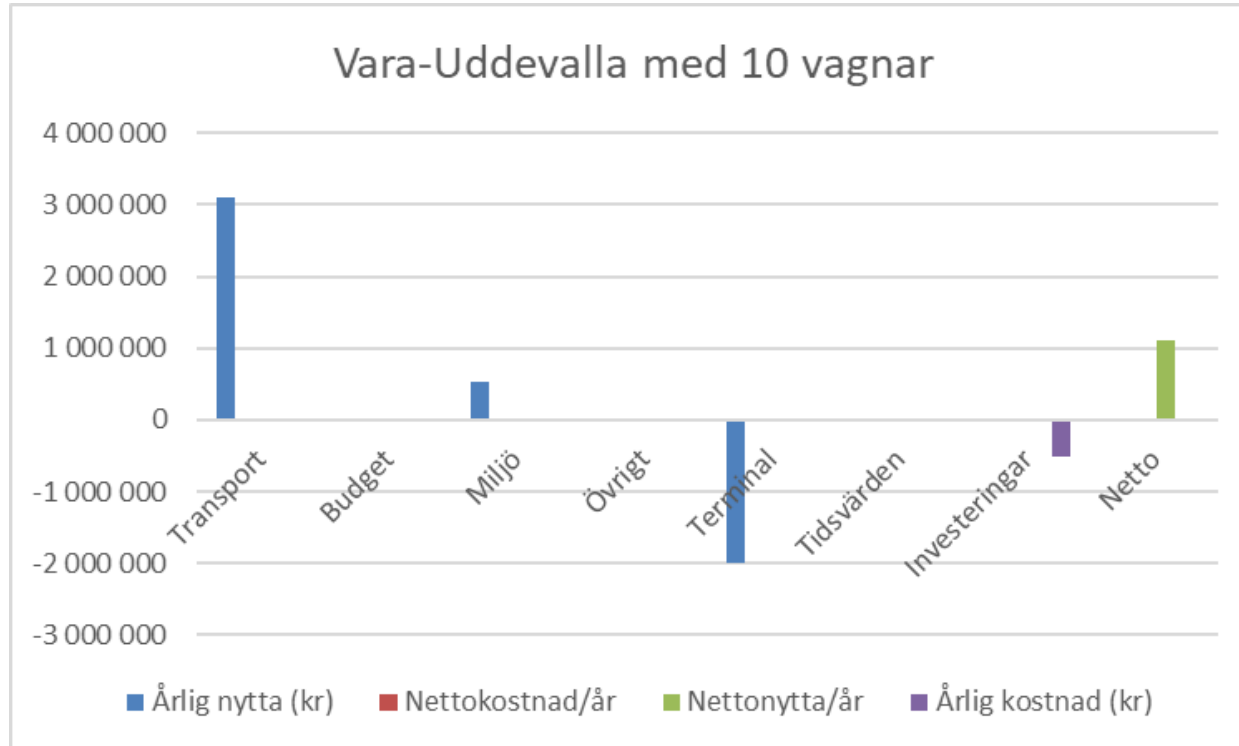
En lastbil tar i genomsnitt ca 40 ton.

Vi räknar med motsvarande 100 000 ton per år.

Bruttoton = tågets vikt+last

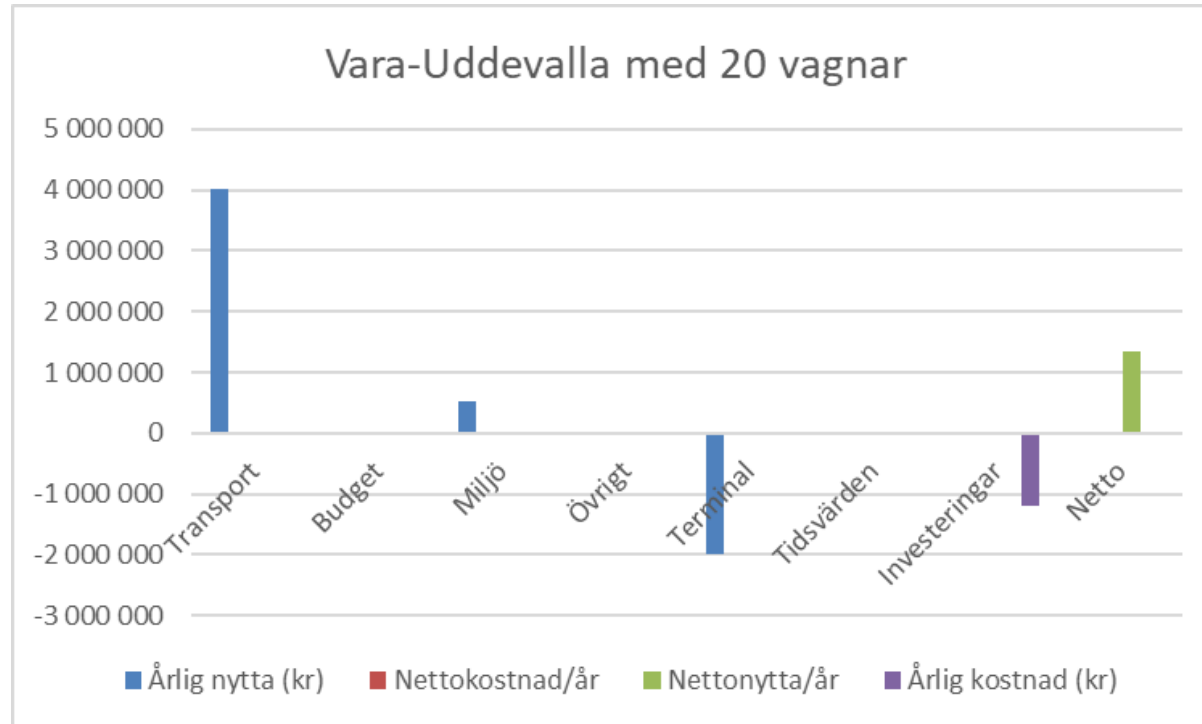
Nettoton = last

# UA 1



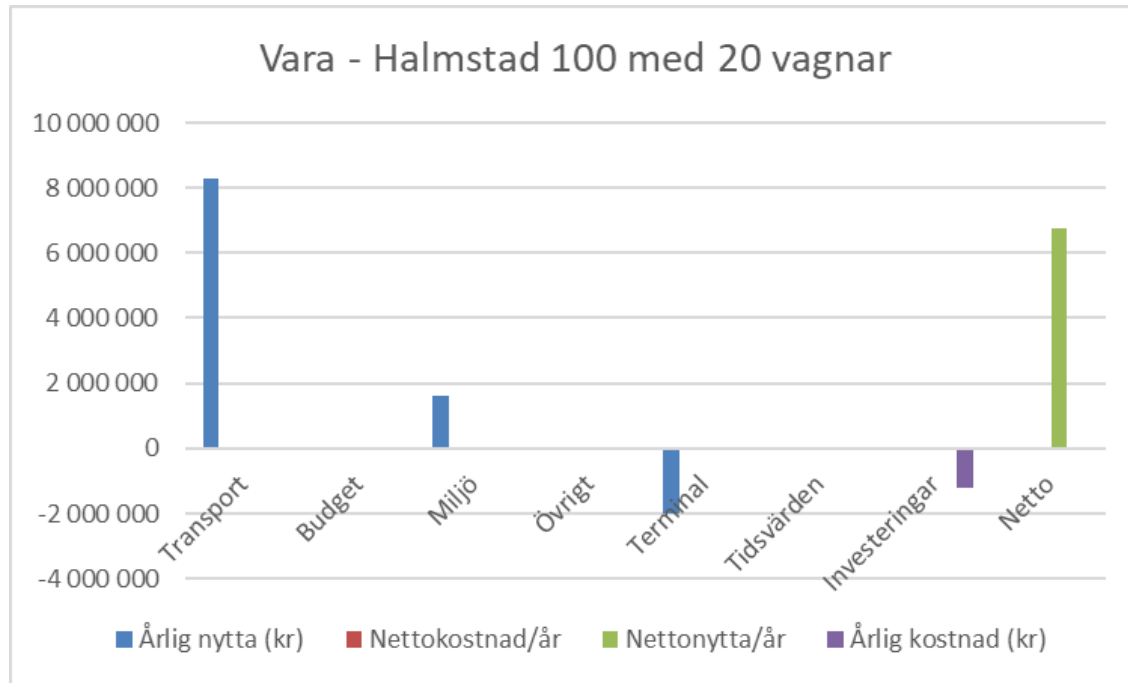
- Upplägget är företagsekonomiskt lönsamt (transport- och terminalkostnader).
- Oklart om någon tågoperatör kan låsa sig till att operera flera dagar i veckan med ett begränsat uppdrag.
- Samhällsekonomiska resultatet lönsamt (netto, ca 1 Mkr/år).
- Åtgärden har minskat koldioxidutsläppen årligen med ca 280 ton.

# UA 2



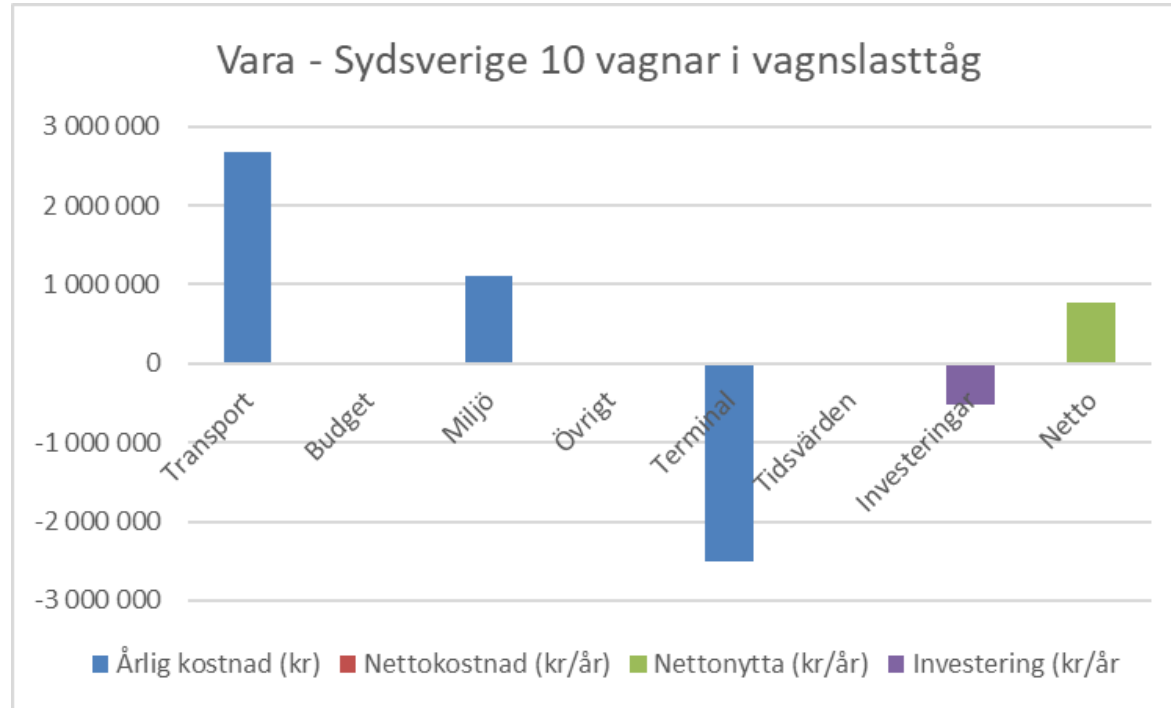
- Ett heltåg 100 dagar per år, något bättre resultat än UA 1
- Upplägget är företagsekonomiskt lönsamt (transport- och terminalkostnader).
- Färre dagar för samma transportmängd jämfört med UA 1.
- Samhällsekonomiska resultatet lönsamt (netto, drygt 1 Mkr/år).
- Åtgärden hade minskat koldioxidutsläppen årligen med ca 280 ton.

# UA 3



- Transport till Halmstad blir resultatet ännu bättre, jämfört med vägtransporter.
- Upplägg är företagsekonomiskt lönsamt (transport- och terminalkostnader).
- Samhällsekonomiska resultatet lönsamt (netto, knappt 7 Mkr/år).
- Den absoluta kostnaden för landtransporten är större än motsvarande till Uddevalla.
- Åtgärden hade minskat koldioxidutsläppen årligen med ca 870 ton.

# UA 4



- Som kompletterande åtgärd kan spannmål transporteras långväga i Green Cargos vagnslastsystem.
- Utgår från UA 1 kör istället till Karlshamn.
- Detta upplägg är företagsekonomiskt lönsamt (transport- och terminalkostnader).
- Samhällesekonomiska resultat lönsamt (netto, knappt 1 Mkr).
- Åtgärden hade minskat koldioxidutsläppen årligen med ca 590 ton.

# Sammanfattning

- Heltågslösning mellan Vara och någon västkusthamn (UA 2 och UA 3) samt, mellan Vara och en fjärrdestination (UA 4), t.ex. Karlshamn är intressanta att studera vidare.
- Ju längre landtransporten är desto mer lönsam blir järnvägslösningen jämfört med motsvarande vägtransport.

## Framtid

- Regeringen har givit Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningar för en lastningsbonus för överflyttning från vägtransporter till sjö och järnväg.
- Det finns tecken som pekar på att lastbilskostnaden kommer att öka på grund av ändrade arbetsvillkor för personal.
- På sikt kan detta leda till att järnvägstransporter blir mer lönsamma än vägtransporter.



# Förslag på fortsatt arbete

## Lagerhuset

- Fysiskt förutsättningarna för lastning av 20 vagnar.
- Finns det fler flöden som kan vara intressanta?
- Lagerhusets egen logistik

## Trafikverket

- Lämna in förslag på åtgärder för Vara bangård mm till Trafikverkets pågående åtgärdsvalsstudie för Älvsborgsbanan
  - Spåranslutning till lagerhuset (20 vagnar)
  - Planskild plattformsförbindelse på Vara bangård
  - Andra investeringar på järnvägen

## Offentliga aktörer

- Inspel till VGR, kommunalförbundet mm

Tack för visat intresse

