

EU-klassad pråmtrafik kontra småskalig IMO-sjöfart

– skillnader och styrkor

Inkl förklaringar av olika typer av sjöfart

EU-KLASSAD PRÅMTRAFIK

Pråmtrafik är ett miljö- och kostnadseffektivt femte trafikslag anpassat för urbana miljöer. Pråmtrafikens roll är "vattenvägslastbilens" med regelbundna, tillförlitliga transportslingor på klassade inre vattenvägar. Trafiken är ett direkt alternativ till lastbilen och innebär ett kapacitetstillskott i region- och citylogistiken. Pråmfartygen är långa, låga och högteknologiska samt specialbyggda för olika typer av last. De är inte beroende av etablerade hamnar utan kan även anlöpa enklare och tillfälliga lastageplatser/kajlägen, vilket ökar service-möjligheterna och flexibiliteten. Logistiksystemen ger hållbara och ekonomiskt fördelaktiga distributionslösningar, en effektiv samlastning av gods och balanserade flöden. Pråmtransporter minskar utsläppen och belastningen på landinfrastrukturen samt frigör gatuutrymme. Trafiken styrs av ett EU-regelverk infört i svensk lagstiftning 2014 och är en del av Sveriges inrikes sjöfart.



Container- och bulkpråmar kan flytta stora mängder gods från lastbilen och gatuutrymmet till pråmfartyg och inlandssjöfart. Fartygen är utrustade och specialbyggda för urbana miljöer med låga broar, enklare kajutrymmen och trånga passager. Foto: Johan Lantz och Vigilia Shipping BV

Pråmtrafik innebär inrikes transporter med EU-klassade pråmfartyg med litet djupgående och mycket god manöverförmåga (bättre än IMO-fartygens). De är anpassade för sina klassade inre vattenvägar och specialiserade för sin last. Det finns t ex bulkpråmar, containerpråmar, bränslepråmar, ro-ro-pråmar och passagerarpråmar. Fartygen är högteknologiska och EU-systemet River Information System möjliggör digital övervakning och styrning av trafiken. Lastbilsbränsle är standard och motorerna ombord är energieffektiva lastbilmotorer. Kravet är högsta EURO klass vid motorbyte eller nybygge. En stark hållbarhetsutveckling mot el/batteridrift och gas pågår också.

Pråmtrafik är ett eget trafikslag inom EU (inland navigation). Det utgör ett direkt alternativ till lastbilen i det inrikes transportsystemet och pråmtrafik räknas därför som ett landbaserat trafikslag. En standard-containerpråm inom EU (110 m lång och med en lastbilmotors maskinstyrka) kan lasta maximalt 200 TEU i fyra lager. Det motsvarar 100 lastbilar med 2 st 20 fots containrar var. Trots fartygens specialanpassning till en gods-kategori kan t ex en containerpråm, beroende på efterfrågan, ofta även bidra i bulktransporter.

Pråmfartygen regleras av EU-direktivet 2006/87 och de kan enbart trafikera EU-klassade inre vattenvägar, såsom floder, sjöar, kanaler och väderskyddade kustzoner. Våghöjden på inre vattenvägar får max vara 2 m över tid. I Sverige är Transportstyrelsen klassningsmyndighet. Pråmfartygen går "instängda" i sina inre vattenvägar, ofta i slingor mellan kusthamnen, inlandshamnen, mindre lastageplatser och industrier/varuägare.

Pråmtrafiken kräver kajutrymme, men inte samma hamnkapacitet som övrig sjöfart och inte heller speciella investeringar på landsidan av hamnföretagen. Att vara oberoende av den etablerade hamnen innebär flexibilitet och ett bredare service- och transportutbud. En del pråmfartyg har också egen kran ombord och kan lätt själv lasta och lossa. Många är utrustade med ett modernt förankringssystem, vilket gör att pråmfartyget står stabilt påhydrauliskt nedsänkta pålar. Dessa pråmfartyg är på så sätt inte beroende av traditionell och tidskrävande kajangöring vilket också är en fördel vid lastning/lossning direkt mellan pråmfartyget och det större fartyget. Pråmfartygen har inga ballasttankar, vilket sparar värdefull trimningstid vid hamnanlöpen.

Pråmtrafik ger möjlighet att lyfta stora mängder gods från land till sjö i city- och regionlogistiken och bidrar därmed med motsvarande fördelar för samhälle och varuägare. I tillägg kan den större kustområdet flytta terminaler längre in i landet och därmed minska belastning på landinfrastrukturen runt själva hamnområdet. Pråmtrafiken blir länkar mellan trafikslagen.



Från vänster; pråmfartygens höj- och sänkbara styrhytt (som klarar lägre brohöjder), den avancerade bryggutrustningen, pråmfartygets lastbilsmotor och containerpråmen som med den egna kranen själv lastar containrar uppställda vid ett enkelt kajutrymme. Pråmfartygen samspelar med samhället på samma sätt som lastbilen och utgör en länk mellan trafikslagen. Foto: Johan Lantz och Anna Hammargren

Pråmfartygens fördelar och utmärkande egenskaper:

- Är anpassad för urban sjötrafik inom city- och regionlogistiken
- Är ett direkt alternativ till lastbilen och räknas inom EU som ett eget, landbaserat trafikslag
- Har hög och säker manöverförmåga i urbana områden
- Trafikerar i slingor på klassade inre vattenvägar
- Levererar billiga, hållbara och tillförlitliga logistiklösningar samt möjliggör balanserade flöden
- Ger betydande miljöfördelar för transportköpare och samhälle genom pråmarnas konstruktion, teknik och energieffektiva framdrift
- Har landströmsanslutningar ombord som minimerar buller och utsläpp
- Skapar ökad godsflexibilitet genom att t ex en containerpråm även kan lasta bulkods
- Behöver enklare kajutrymme, men inte den etablerade hamnen stora kajer, utrustning och investeringar
- Kan, pga möjligheten att anlöpa och utnyttja enklare kajlägen/lastageplatser, erbjuda en bred service med stor flexibilitet – en styrka i city- och regionlogistiken
- Lastar/lossar snabbt och enkelt med t ex en containertruck. Många pråmfartyg har också egen kran ombord
- Möjliggör effektiva och hållbara logistiklösningar där de olika trafikslagen kan samverka
- Är lågt byggda med hög och sänkbar brygga och en seglingshöjd på ca 6 meter, vilket minimerar störande broöppningar
- Innebär samverkan mellan aktörer som vill ta ett större ansvar för transportsystemet
- Avlastar landinfrastrukturen stora mängder gods och minskar belastningen på gatutrymmet samt även olycksrisken, bullernivåer och samhällets totala kostnader för infrastrukturen

SMÅSKALIG IMO-SJÖFART

Småskalig IMO-sjöfart innebär godstrafik med mindre fartyg som seglar under FN-organet IMOs regelverk för internationell sjöfart. När fartygen går i kustsjöfart mellan svenska hamnar eller utgör del av en närsjöfartslösning (den europeiska transportslingan trafikerar mellan två eller flera svenska hamnar) ingår den småskaliga IMO-sjöfarten i Sveriges inrikes transportarbete. Den kan även trafikera inrikes på Göta älv in i Vänern eller via Södertälje kanal in till hamnarna i Mälaren. Fartygen är redskap i regionlogistiken, men är inte specialanpassade för urban sjötrafik/citylogistik där korta sträckor och enklare kajläggningar är av vikt. Den småskaliga IMO-sjöfarten ger nytta i form av frekvens, vilket de större IMO-fartygens skalekonomi ofta inte medger och genom att kunna lasta större volymer. Den kan kombinera internationell trafik och valfria svenska hamnar och är ett miljöeffektivt alternativ till de långväga lastbils- och järnvägstransporterna genom landet.

I Sverige kan den småskaliga IMO-sjöfarten trafikera såväl längs kusten som in, via Göta älv till Vänern och via Södertälje kanal in i Mälaren. Fartygen kräver hamnkajer med tillräckligt djupgående och kan inte anlöpa enklare kajlägen eller mindre lastageplatser, vilket sätter ramar för serviceutbudet. Om fartygen inte är självlastare/självlössare, behöver de den etablerade hamnen och dess utrustning.

Den småskaliga IMO-sjöfarten erbjuder effektiva transportlösningar längs kusten eller i en region, men är inte, som pråmtrafiken, ett direkt alternativ till lastbilen inom citylogistiken. Storlek, konstruktion, teknik och dimensioner sätter gränser. Styrkan är att erbjuda transportköpare regelbundna miljöeffektiva transportalternativ mellan närliggande svenska och internationella hamnar för gods som annars går längre sträckor inom landet med lastbil eller tåg. Trafiken är ett redskap i såväl det inrikes transportsystemet som i trafiken till och från landet. IMO-sjöfarten är sjöfart i traditionell bemärkelse. Detta trafikslag benämns som "maritime transport" inom EU (pråmtrafik på klassade inre vattenvägar är "inland navigation"). Det styrs av FN-organet International Maritime Organizations regelverk.



MS Eken, en av Thunbolagens torrlastare i Vänermax-storlek (max 89 m långa och 13,4 m breda), är ett exempel på den småskaliga IMO-sjöfarten. Fartyget med 4 800 dwt är anpassat för slussarna i Trollhättan. Foto: Erik Thun AB

Den småskaliga IMO-sjöfartens fördelar och utmärkande egenskaper:

- Kan trafikera såväl utrikes som inrikes längs kusten och in i Vänern och Mälaren
- Är ofta del av en närsjöfartstrafik med dess möjligheter
- Kan lätt lägga om sina transportslingor och byta hamnar både inrikes och utrikes
- Möjliggör en större och regelbunden anlöpsfrekvens, vilket de stora IMO-fartygens skalekonomi inte tillåter
- Är ett miljöeffektivt alternativ till landtransporter framför allt på längre avstånd och längs kusten
- Kan konkurrera med lastbilstransporter genom möjligheten att kunna lasta stora volymer
- Utnyttjar vattenvägen längs kusten och bidrar därmed till ökad kostnadseffektivitet och hållbarhet i transportsystemet

Olika typer av sjöfart i Sverige och längs kusten

INLANDSSJÖFART

Inlandssjöfart, engelskans inland navigation, är EU-klassad pråmtrafik. Den EU-klassade pråmtrafiken räknas som det femte och landbaserade trafikslaget och ingår i inrikes sjöfart. Trafiken utgör ett direkt alternativ till lastbilen i det inrikes transportsystemet.

Inlandssjöfart är trafik på inre vattenvägar (engelskans Inland Waterways Transport, IWT), dvs klassade inre vattenvägar som floder, sjöar och kanaler samt väderskyddade kustzoner med max signifikant våghöjd på 2 meter över tid. Dess pråmtrafik består av låga, högteknologiska och lättmanövrerade EU-klassade pråmfartyg (pråmar, inlandsfartyg eller inlandspråmar, engelskans barges eller inland shipping vessels) anpassade för sin last och sina vatten. Pråmarna går ”instängda” i sina inre vattenvägar, ofta i slingor mellan kusthamnen, inlandshamnen, mindre lastageplatser och industrier/varuägare. De är inte beroende av den stora hamnen, utan kan även angöra mindre lastageplatser och enklare kajlägen. Inlandssjöfarten regleras i EU-direktivet 2006/87, som är infört i svensk lagstiftning. Trafiken är framför allt ett redskap inom city- och regionlogistiken.

KUSTSJÖFART

Kustsjöfart är trafik som utnyttjar vattenvägen längs kusten. Kustsjöfart, som går mellan svenska hamnar, ingår i den inrikes sjöfarten. Den kan också vara en del av en närsjöfartslösning, som i sin slinga mellan europeiska hamnar även trafikerar mellan svenska hamnar. Kustsjöfarten dominerade transportsystemet fram till ca 1970 då den gick tillbaka till förmån för lastbilen.

INRIKES SJÖFART

Inrikes sjöfart är ett begrepp för transportarbetet inrikes (mellan svenska hamnar) för gods och passagerare. Hit räknas den EU-klassade inlandssjöfarten, kustsjöfarten, den nationella passagerarsjöfarten och annat inrikes transportarbete med fartyg. Av det totala svenska godstransportarbetet står fartygstransporter för idag ca 7 %.

NÄRSJÖFART

Närsjöfart är en intra-europeisk sjötrafik. Den kallas även kortsjöfart och europasjöfart eller beskrivs med det engelska begreppet short-sea shipping (SSS). Det är trafik med gods och passagerare som går i slingor mellan hamnar inom Europa. EU definierar närsjöfarten som både EU-inrikes och internationell trafik, inkl feedertrafik, på hav, sjöar och mellan hamnar i geografiska Europa (inkl Norge och Island) eller mellan dessa hamnar samt icke-europeiska länder vars kustlinje ligger vid de insjöar som angränsar EU-hamnar. Hamnarna i Marocko, Egypten, Israel och Ryssland (mot Barents hav, Vita havet och de ryska hamnarna i Östersjön) räknas in. Även offshore supply services, med sin specifika verksamhet räknas numera till närsjöfarten.

FEEDERTRAFIK

Feedertrafik är definitionsmässigt en förlängning av en transocean sjötransport (samma konossement dvs combined bill of lading). Den är ett slags matartrafik från stora transoceaniska hamnar till mindre hamnar i Europa. I praktiken utgör den ofta en del av närsjöfarten.



Foto: Erik Thun AB och Gent Schreevaart

2018-05-19/Avatar Logistics AB och Fullpage Communications AB