

PRÅMTRAFIK – DEL 2; INRIKES ANPASSADE PRÅMFARTYG

INFORMATION FRÅN AVATAR LOGISTICS AB OCH EU-PROJEKTET EMMA EXTENSION, FINANSIERAT INOM INTERREG BALTIC SEA REGION PROGRAMMET 2014-2020 (Denna gång en lite längre text.)

För en svensk är nog sinnebilderna av en pråm något platt, svart och utan egen framdrift, som används vid byggprojekt eller för att transportera projektlast av olika slag. Så har Sverige använt – och använder – pråmar, men inom övriga EU har pråmen vidareutvecklats. Där finns pråmar såväl utan som med egen framdrift. Pråmfartygen är långa, låga, smala och med lågt djupgående. Du har säkert sett dem på floderna nere i Europa, även inne i städer som t ex Paris. Men vad är vitsen med pråmfartyg? Varför behöver Sverige dem?

Det är viktigt att påpeka att vi pratar om *pråmtrafik i det inrikes transportsystemet*. Det handlar inte om den sjöfart och de fartyg som anlöper våra svenska kusthamnar med gods till eller från andra länder. Det är något annat. Det är trafik med havsgående fartyg, klassade enligt FN-organet IMOs internationella regelverk och denna typ av sjöfart inkluderar inte pråmtrafiken. Pråmfartygen däremot, är byggda och anpassade för att trafikera inre vattenvägar. Pråmfartygen, deras vattenvägar och trafik styrs av EU-regelverk. Utmaningarna är inte de öppna havens, utan istället trafikflödena inom city- och regionlogistiken på urbana, trängre vattenvägar, floder, kanaler, sjöar, vid lågt vattenstånd och låga broar. Pråmfartygen ska navigera tillförlitligt inne i staden, vara tekniskt säkra och stabila, kunna vända på en femöring och utnyttja enklare kajer och lastageplatser för lastning och lossning. Det är detta pråmfartygens konstruktion och manöverförmåga utgår från och det är detta som utgör pråmfartygens stora fördelar.

För alla typer av transporter

Det finns pråmfartyg för alla typer av transporter och pråmfartyg i alla storlekar. Designskillnaderna möter olika lastbehov och olika vattenvägar. Pråmfartyg för torrbulk är vanligast, t ex för råvaror, byggmaterial, sand och grus och spannmål. En del är väldigt låga, vissa är öppna, andra byggda med separata lastrum och luckor. Tankpråmfartyg transporterar bränsle, kemikalier och gas. De kan direkt kopplas samman med terminaler i land och lastrummen kan vara separata eller sammankopplade. Ca 80 procent av all farlig last inom EU transporteras med tankpråmfartyg, vilket är säkrare än motsvarande landtransporter. Pråmfartygen för roro-last är byggda med däck för bil- och fordonstransporter. Containerpråmfartygens lastrum är anpassade efter containerstorlekarna och vid full last, med containrar i flera lager, hissas deras bryggor upp för fri sikt. Många bulkpråmfartyg kan också lasta containrar. Containertransporter utgör ofta ryggraden i många smarta logistiklösningar, t ex kombinationstransporter med en typ av varor in till stadskärnorna och en annan ut. I tillägg finns både passagerarpråmfartyg och kryssningspråmfartyg.

Om det behövs och om vattenvägen tillåter kan en pråm utan egen framdrift kopplas till pråmfartyget, vilket ger större lastkapacitet. Pråmar utan egen framdrift kan också koppas ihop och skjutas fram av sk pushers.

Vattenvägens megalastbil

Pråmfartygen kallas ofta för vattenvägens megalastbilar. De är alternativ till framför allt lastbilen (ibland även tåget) inom regionlogistiken. Samtidigt kompletterar lastbilen och pråmfartyget varandra och tillsammans kan de bidra till det kostnads-, klimat- och transporteffektiva transportsystemet.



Foto: Johan Lantz, Avatar Logistics AB

Ett genomsnittligt pråmfartyg, lastar lika mycket gods som 100 lastbilar* tillsammans (ca 2 000 ton), med hjälp av endast en eller två lastbilmotorer. Idag är de moderna pråmfartygen ofta längre och har större lastkapacitet. De flesta drivs med lastbilsbränsle, lägst Euroklass är IV och energiförbrukningen per km/ton är ca 17 procent av motsvarande landtransport. Miljökraven ökar hela tiden och uppgraderingar sker kontinuerligt. Utvecklingen mot biogas, batteri, el, eller t ex vätgas, är precis som på lastbilssidan stark.

Pråmfartygen är oerhört säkra. De är anpassade för trafik på inre vattenvägar, ibland tät trafik och har bättre manöverförmåga än de havsgående fartygen. Till skillnad från de havsgående fartygen är de inte heller beroende av den etablerade hamnen utan kan även anlöpa enklare kajanläggningar, industrikajer och lastageplatser.

Ett svensk pråmfartyg – men inte EU-klassat

Sverige har ännu inga EU-klassade pråmfartyg. Det finns ett 50 år gammalt fartyg, MS JEHANDER 1 i Stockholm (ägt av Avatar Logistics), som tekniskt sett är ett pråmfartyg. JEHANDER 1 har under hela sin levnad tjänat storstadsområdet med transporter av sand och grus, årligen motsvarande ca 20 000 lastbilar på landvägen. Vid en enkel kaj lossar hon, utan annan teknik än ett transportband i fören, snabbt och smidigt grus direkt in till HeidelbergCements betongfabriker.

SLUTSATS: Pråmfartyg är anpassade för urbana transporter och kan komplettera och effektivisera i det inrikes transport- och distributionssystemet. De tillför stor kapacitet, kan lyfta stora mängder gods från landvägen till vattenvägen och starkt bidra till att nå transportsektorns miljömål.

För att pråmfartygen ska kunna göra nytta i det inrikes transportsystemet behöver pråmfartygen och lastbilen likabehandlas. Lastbilen betalar ingen vägs katt. Farleds- och godsavgifter ska därför inte utgå för pråmfartyg som trafikerar vattenvägar inne i landet. Lastbilen utnyttjar landvägen och pråmfartygen vattenvägen och båda är del av det svenska vägnätet. Den lotsplikt som Sverige har (skriven för havsgående fartyg) ska inte gälla högteknologiska pråmfartyg, anpassade och byggda för att gå i permanenta slingor på enbart inre vattenvägar. Här behövs politiska beslut och myndighetsåtgärder.

Så snart utestående förutsättningar och beslut finns på plats kan pråmfartyg tas upp från EU och sättas i trafik här i Sverige. Och trafiken kan starta direkt. Pråmfartygens möjligheter behövs i Sverige, precis som inom övriga EU.

PRÅMTRAFIK – för ett framtidssäkrat transportsystem

Not. Det bör påpekas att en del inre vattenvägar även trafikeras av mindre havsgående fartyg, t ex Södertälje Hamn in i Mälaren mot Stockholmsområdet. Skillnaden är att pråmfartyget är helt anpassat för inrikes godsdistribution och trafik i inre urbana områden. Pråmfartyget, som är oberoende av den etablerade hamnen, kan skapa nya transportflöden och via vattenvägen nå närmare slutlig mottagare.

* EU-lastbilar, trailer med dragbil

För mer information: Johan Lantz, Avatar Logistics AB, tel 073-866 4645, johan.lantz@avatarlogistics.se www.avatarlogistics.se
Anna Hammargren, Fullpage Communications AB, tel 070-977 02 46, anna@annahammararen.com

2020-04-29/Fullpage Communications AB/Anna Hammargren