

PRÅMTRAFIK – DEL 3; PRÅMLOGISTIK, PUSSELBITEN SOM SAKNAS

INFORMATION FRÅN AVATAR LOGISTICS AB OCH EU-PROJEKTET EMMA EXTENSION, FINANSIERAT INOM INTERREG BALTIC SEA REGION PROGRAMMET 2014-2020.

Pråmlogistik – vad är det och hur kan pråmtrafik skapa samhälls- och transportnytta?

Varför behöver Sverige den EU-klassade pråmtrafiken, trafikslaget för inrikes vattenvägstrafik?

Vilken roll har pråmtrafiken i logistikkedjan?

Globaliseringen och centraliseringen av produktionsenheter världen över utmanar transportsystemen mellan/inom kusthamnar och in i landet. Skalfördelar har medfört att fartyg som transporterar import- och exportgodis över världshaven och fartyg inom den europeiska närsjöfarten hela tiden har ökat i storlek. Större fartyg har inneburit större godsvolymer, större hamnar och en ständigt ökande trafik till och från kusthamnarna. Här i Sverige delar i princip järnvägen och landvägen på detta inrikes transportarbete.

För Göteborgs hamn har ett omfattande system med järnvägsbussar in i landet byggts upp och parallellt finns lastbilstrafiken med sitt ständiga trafikflöde av fulla eller tomma lastbilar till och från hamnen. Belastningen på landinfrastrukturen och behovet av underhåll och investeringar i infrastruktur växer, gatuutrymmet minskar och trafikflödena påverka hela staden. Vattenvägen från hamnen in i landet, upp mot Väneren, finns. Vissa rederier med havsgående fartyg transporterar gods till Väneren, men de är inte del i ett strategiskt logistiksystem byggt kring vattenvägens möjligheter för regionen.

På östkusten har nya Stockholm Norvik Hamn utanför Nynäshamn nyligen öppnat. Hamnen är väl positionerad för trafiken österut och för försörjningsmöjligheter för huvudstads- och Mälardalsregionen. Precis som för Göteborg finns ett flöde av mindre IMO-fartyg in i landet, via Södertälje kanal till Västerås och Köping, men utbyggnaden av Stockholm Norvik Hamn sätter fokus på hur samhället och transporterna ska kunna utvecklas tillsammans. Infrastrukturen till och från Nynäshamn inte är optimal och de nya transportflödena genom huvudstadsregionen kommer att bli utmanande. Parallellt med järnväg och landväg finns vattenvägen. Röster för att utnyttja vattenvägen hörs, men de målfokuserade gemensamma satsningarna saknas.

Inom city- och regionlogistik dominerar lastbilen. Lastbilar kör ständigt in och ut ur eller runt i de växande städerna med stor belastning på vägnätet som följd. Samtidigt ökar behoven av transporter och tillgänglig infrastruktur. Trängseln och det minskande gatuutrymmet påverkar hela regionen, näringslivet och människorna.

Så här är det, men så här behöver det inte vara: Sverige använder två landbaserade, inrikes trafikslag, men inom EU finns det tre. Järnväg, lastbilstrafik och pråmtrafik. Järnvägen behövs och lastbilen är nödvändig – speciellt för den sista sträckan till slutlig mottagare, men pråmtrafiken är pusselbiten som saknas.

Så här skulle det kunna vara: Pråmtrafiken kompletterar lastbils- och järnvägstrafiken i det inrikes transportsystemet. Pråmfartyg utnyttjar befintliga och färdiga vattenvägar och tillför transportsystemet stor kapacitet. Ett genomsnittligt pråmfartyg lastar lika mycket gods som 100 EU-lastbilar, men många pråmfartyg är mycket större än så. Pråmfartygen tar godset från kusthamnen till terminaler, inlandshamnar, industrikajer eller enklare kajanläggningar inne i landet. Det minskar trycket på landinfrastrukturen runt kusthamnen och säkerställer ett effektivt, tillförlitligt och hållbart transportflöde. Så jobbar kusthamnar nere i Europa, där städer som t ex Rotterdam inte skulle fungera utan pråmtrafikens möjligheter att låta godset ta vattenvägen till terminaler inne i landet.

Med pråmlogistik kan stora containervolymer gå från nya Stockholm Norvik Hamn*, via Södertälje kanal till inlandshamnarna i Västerås och Köping. Där kan godset lastas om till väg eller järnväg för vidare trafik in i landet. Godset kan också transporteras till terminaler i Stockholms västra utkanter, t ex Bålsta, för att där

omlastas till järnväg eller till lastbil för den kortare sträckan inom ett närområde. Från Göteborg kan pråmpendlar ta importgods till inlandsterminaler i Göta älv eller hela vägen upp till hamnar i Vänerne – och exportgods och tomcontainrar tillbaka till hamnen.

Inne i städerna och regionerna vid vatten skapar pråmlogistiken nya möjligheter. Pråmfartygen är anpassade för trafik i urbana miljöer och på mindre vattenvägar. De är inte beroende av den etablerade hamnen och kan gå under låga stadsbroar. Pråmfartygen kan "ta vattenvägen" tvärs över och använda kajer som inte havsgående fartyg kan anlöpa. Betänk att Stockholm består av ca 15 öar och vattnet runt dem är vattenvägar. Med enklare kajläggningar, en mobil kran iland och anslutande mindre lastbilar, kanske el-lastbilar, kan godset nästan nå hela vägen till slutlig mottagare. Det kan också öppna upp för olika typer av kombinationstransporter. Livsmedel och konsumtionsvaror ska t ex ständigt in till staden, medan sopor alltid ska ut. Likaså ska schaktmassor ut ur staden, medan byggmaterial ska in. Dessutom kan de flesta bulkpråmfartyg också transportera containrar. Pråmlogistiken skapar nya smarta logistiklösningar där trafikslagen kan samverka och användas där de är mest lämpade.

Nya smarta logistikmöjligheter: I de flesta fall innebär pråmlogistik en samlastning mellan olika varuägares och transportköparens last och att det är de sammanlagda transportflödena som optimeras. Pråmfartygen går i slingor mellan kusthamn, inlandhamn och olika kajläggningar eller i slingor inom city- och regionlogistiken. Transportsystemen blir till cirkulära flöden som reducerar antalet lastbilar på vägnätet och minskar energiförbrukningen, miljöpåverkan och förslitningen på landvägen. Pråmlogistiken innebär också att antalet tomtransporter kan minskas (25 procent av alla transporter i Stockholm är tomtransporter). City- och regionlogistiken blir mer stabil, effektiv, säker och tillförlitlig. När pråmfartygen kan ta godset från kusthamnen långt in i landet för omlastning, kan lastbilen bli den effektiva transportören på de korta distanserna. Det ökar den samlade effektiviteten i det inrikes transportsystemet. Samverkan mellan varuägare/transportköpare, transportör och samhälle kan också leda till ökad innovation och nya sätt att tänka kring och planera för hållbara transportlösningar.

Slutsats – pråmlogistik är pusselbiten som saknas i transportsystemet: Alla vinner på pråmtrafiken. Samhället får ett mer kostnadseffektivt och robust transportsystem (vattenvägen är näst intill gratis och färdig att användas) med större kapacitet och ökad tillförlitlighet. Miljön och klimatet vinner på minskad negativ påverkan från transportsystemet. Infrastruktursatsningar kan prioriteras på ett nytt sätt. Varuägare och transportköpare får nya möjligheter att skapa hållbara smarta distributionssystem och möjlighet att öka sin miljöeffektivitet. Medborgarna får bättre gatutrymme och ökade möjligheter att på ett säkert sätt leva, arbeta och bo i tätbefolkade områden. Den samlade nyttan är mycket stor.

Låt pråmtrafiken ta plats i transportsystemet och låt offentlig sektor gå före och ta lead. Säkerställ att samhällets upphandlingar inkluderar vattenvägens möjligheter och att upphandlingsunderlagen blir funktionsbaserade och även adresserar pråmtrafikens förutsättningar och möjligheter (som skiljer sig från lastbilens). Och i samhällsplaneringsarbetet; värna kajutrymmen och se vattnet som en del av infrastrukturen, inte bara som en vacker utsikt.

Pråmtrafik och pråmlogistik tillför!

PRÅMTRAFIK – för ett framtidssäkrat transportsystem

* Förutsätter att ytterligare, av Transportstyrelsen klassade, inre vattenvägar som ligger för godkännande på EU-kommissionens bord godkänns.

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@annahammargren.com

2020-06-14/Fullpage Communications AB/Anna Hammargren