

Fatta beslut om utestående svenska regelfrågor

Det grundläggande tekniska EU-regelverket (2016/1629 – tidigare 2006/87) infördes i svensk lagstiftning 2014, men vissa förutsättningar från samhällets sida saknas fortfarande. Det är enklare frågor, men frågor som skapar hinder och har stor påverkan på såväl prisbildningen som på möjligheterna att optimera transportsystemet. Dessa förutsättningar måste snarast regleras.

Pråmfartygen opererar på vattenvägar i det inrikes transportsystemet, regionalt eller lokalt. De är byggda för trånga, inre vatten i urbana miljöer och t ex för att kunna gå under låga broar i städer. Manöverförmågan är mycket god. Pråmtrafiken skapar regional samhällsnytta på samma sätt som den vattenburna kollektivtrafiken gör. Stora mängder lastbilar kan lyftas bort från gatuutrymmet och minska den tunga trafiken, trängseln, olycksriskerna, miljöbelastningen och alla förseningar som ständigt uppstår.

De utestående regelverken måste utgå från pråmfartygens roll och förutsättningar och harmoniseras med motsvarande EU-regelverk. Pråmtrafiken får inte jämföras eller jämnas med den havsgående IMO-sjöfarten (anpassad för trafik på öppna hav).

Detta behövs:

- Fatta beslut att avgiftsbefrielse från farledsavgifter ska gälla, i likhet med den regionala vattenburna kollektivtrafikens undantag. Uppdatera SFS 2017:866, paragraf 2 "från avgiftsplikt undantas" med pråmtrafik
- Säkerställ att pråmfartygen när så behövs erhåller vinterväghållning, dvs nödvändig isassistans
- Tydliggör att pråmfartyg inte berörs av befintlig lagstiftning om lotsplikt för IMO-fartyg
- Ta fram riktlinjer för landbaserad trafikövervakning för inre vattenvägar (system som gynnar den totala säkerheten på vattenvägarna)
- Säkerställ att pråmfartygen - vattenvägens megalastbilar - likabehandlas med lastbilen
- Fatta beslut om hamnavgifter som utgår från att pråmtrafik och lastbilstrafik har parallella roller i transportsystemet och tillsammans stödjer handelns distributionsystem och den internationella handelssjöfarten
- Bered och fatta beslut kring utestående frågor om cabotage, bemanning, utbildning mm
- Säkerställ långsiktiga forskningsmedel för pråmtrafiken och att pråmtrafik ska ingå i forskningsprojekt kring city- och regionlogistik
- Säkerställ snabba tillståndprocesser för pråmfartygens tillfälliga kajanläggningar och att befintliga kajanläggningar inte byggs bort
- Fatta tillfälliga och tidsbegränsade beslut om den regelsättande processen hindrar pråmtrafiken att komma igång och testas
- Klassificera samtliga inre vattenvägar

Stimulera igång en svensk pråmtrafik och stöd de som går före

Vattenvägarna finns på plats och de svenska inre vattenvägarna är mycket bra. Pråmtrafiken har alla möjligheter att göra stor nytta inom city- och regionlogistiken. Den kan svara upp mot i princip samtliga utmaningar i transportsystemet.

Att etablera ett nytt trafikslag kräver kännedom, kunskap och nya förhållningssätt. Speciellt viktigt är att kunskap når in i myndigheter, nationellt och regionalt och att pråmtrafik synligt ingår i alla utredningar kring infrastruktur- och transportfrågor.

För att skapa intresse och incitament hos varuägare och transportköpare behövs stimulansåtgärder. Stimulansåtgärderna måste kommunicera statens långsiktiga strategiska avsikt att använda pråmtrafik som ett framtidsinriktat redskap i transportplaneringen. Staten behöver stödja de som går före och de som vill bli del av nya horisontella transportsamarbeten och hållbara logistiklösningar.

Detta behövs:

- Fatta beslut om fleråriga stimulansåtgärder för att underlätta för varuägare och transportköpare att lägga om sina logistiksystem (gäller utöver beslutad eko-bonus)
- Fatta beslut om myndighetsdrivna demonstrations- och testprojekt för att lära och utveckla pråmtrafiken
- Inkludera och ställ krav på att pråmtrafik skall var ett transportalternativ i upphandlingar (gäller speciellt för myndigheter och kommuner som bör gå före)
- Sprid kunskap om pråmtrafik – uppifrån och ner i organisationer och företag
- Utveckla regionala logistiksystem med nya parametrar som ger värden för framtiden.
- Använd nya analysmodeller och ASEK-värden som inkluderar pråmfartygens speciella förutsättningar
- Rucka på interna system och inkluderar pråmtrafik
- Samverka – pråmtrafiklösningar bygger på en ny dynamik, horisontella samarbeten och mer engagerade industri/varuägar- och samhällsaktörer
- Ta kostnader initialt och vinn långsiktigt på pråmtrafikens kostnads- och transporteffektivitet
- Bidra effektivt till både samhällsnytta och samhällets miljö- och transportmål



Foto: P Vanoutrive

Pråmtrafik gör transportsystemet mer hållbart och effektivt. Pråmtrafik ger ökat gatuutrymme och ett förbättrat stadsrum för alla

Ett modernt pråmfartyg – vattenvägens megalastbil – lastar lika mycket gods som ca 100 lastbilar tillsammans. Pråmfartygen är specialiserade för sin last, t ex container-, bränsle-, bulk- och roro-laster samt anpassade för den urbana miljön. De är långa, smala, låga och med litet djupgående, kan gå under låga broar och har en extremt god manöverförmåga.

1 barge equals 100 trucks on average



Illustration: Inland Navigation Europe



Mer information: www.avatarlogistics.se



Foto: Vigilia Shipping BV

Satsa på vattenvägens megalastbil. Inför svensk pråmtrafik

Använd vattenvägarna och förnya regionlogistiken. Utveckla det hållbara och effektiva transportsystemet.

Svenskt pråmtrafikmanifest:

- Inför pråmtrafik - EUs femte trafikslag - i Sverige
- Lär och bygg vidare från erfarenhet i andra EU-länder
- Fatta beslut om utestående regelfrågor
- Stimulera igång en svensk pråmtrafik

Låt prämtrafiken skapa regional transport- och samhällsnytta



Foto: John Lantz, Avatar Logistik AB

Tänk att ha moderna prämartyg inom city- och regionlogistiken, i vatten runt huvudstadens många öar, inne i Mälaren, i Göteborg, Göta älv, Vänern och vädskyddade sträckor mellan kusthamnar. Tänk att kunna avlasta landvägarna stora mängder lastbilstrafik och istället låta godstransporterna ta de parallella eller alternativa vattenvägarna. Tänk att gatuutrymme kan frigöras, transportflöden optimeras, medborgarnas stadrum förbättras och godstrafikens miljö- och klimatpåverkan minska. Tänk svensk prämtrafik!

Det svenska transportsystemets utmaningar är stora och infrastrukturen är ansträngd. Vi har en infrastrukturskuld och stora underhållsbehov. Transportsystemet är inte tillräckligt robust och transportflödena måste optimeras och bli mer miljö- och klimatsmarta. För region- och citylogistiken, med ett begränsat gatuutrymme, är utmaningarna extra stora. Här behövs nya sätt att utveckla godslogistiken.

Lösningarna handlar inte bara om nya väg- och järnvägslösningar, utan mer om att utnyttja trafikslagen och infrastrukturen optimalt. Det krävs en helhetssyn, ett nytänkande och åtgärder för ökad samhällsnytta, miljöeffektivitet och näringslivets konkurrenskraft. Och åtgärderna behövs nu.

En satsning på EUs femte trafikslag prämtrafik – och att ge trafikslaget dess fulla möjligheter att etableras i Sverige – är en kraftfull åtgärd. Nere i Europa trafikerar sedan mer än 100 år prämartyg på kontinentens inre vattenvägar och utnyttjas strategiskt i trafikplaneringen. Prämtrafiken möjliggör minskad tung lastbilstrafik, mer balanserade flöden och ett effektivare, mer klimatsmart transportsystem.

Sverige har mycket bra inre vattenvägar, utan problem med tidvatten och starka strömmar, och med stor kapacitet. En satsning på dessa är en satsning för en hållbar svensk infrastruktur. Satsningen stämmer dessutom väl med samhällets pågående investeringar i den maritima infrastrukturen, bl a i Södertälje kanal/sluss (Mälarpjektet) samt i det planerade bygget av nya slussar i Trollhättan.

Vad behövs för en svensk prämtrafik? Först och främst måste vi släppa vårt snäva, invanda tankesätt att väg- och tågtrafik är alltings lösning. Vi behöver uppgradera värdet av våra inre vattenvägar, bryta strukturer, jobba med nya analysmodeller/analysverktyg och nya värdeparametrar. Prämtrafiken är kostnads-, miljö-, energi- och transporteffektiv.

En kraftfull satsning kräver att alla förutsättningar finns på plats (det saknas regelverk/beslut). Det nya trafikslaget måste kommuniceras och en långsiktig inriktning från samhällets sida vara tydlig. Såväl offentliga som privata kunder behöver kunna lita på att trafikslaget är väl förankrat och att det ses som ett långsiktigt redskap för framtidens infrastruktur- och transportplanering.

Regionala transportsystem kan göras mer hållbara, effektiva och säkra. Industrin kan få ytterligare ett trafikslag för sina distributionsflöden. Samhällsnyttan kan öka och medborgarnas livsmiljö förbättras. Etablera och utveckla en svensk prämtrafik – och som i övriga EU – använd fem trafikslag i transportsystemet.

Inför EUs femte trafikslag i Sverige och inkludera det i samhällsplaneringen

Prämtrafik är sedan länge EUs femte trafikslag och måste tydligt pekas ut som detta även här i Sverige. Trafikslaget skiljer sig helt från den havsgående, internationella sjöfarten och kan varken jämföras eller jämföras med den. Prämtrafik räknas som ett landbaserat trafikslag och är ett alternativ till lastbilstrafik. Prämartygen är megalastbilar på alternativa eller parallella inre vattenvägar, som tillsammans med asfalterade landvägar utgör det svenska vägnätet.

Prämartygen är specialiserade för sin last (bulk, bränsle, container eller t ex för roro-laster) och deras konstruktion och teknik är anpassade för trafik i trånga vatten på floder, sjöar och kanaler, i stadsmiljöer eller vädskyddade kustzoner. De är långa, låga, smala och har ett litet djuggående. Ett genomsnittligt prämartyg ersätter ca 100 lastbilar. Prämartygen går i slingor mellan kusthamnen och inlandshamnen eller mellan mindre kajläggningar, industrikajer och lastageplatser. De är inte beroende av den etablerade hamnen. Prämtrafik inom city- och regionlogistiken innebär ökad transportsamverkan och optimerade trafikflöden. Trafiken skapar samhälls- och miljönytta, fler och nya transportmönster och bidrar till att förbättra stadrummet för alla medborgare.

Detta behövs:

- Regeringen måste tydligt kommunicera att prämtrafik är Sveriges femte trafikslag, ett landbaserat trafikslag som inte kan jämföras med övrig handelsjöfart samt att det fulla trafikslagsansvaret ligger hos Trafikverket
- Regeringen/näringsdepartementet måste tydliggöra prämtrafikens del i infrastruktur- och transportplaneringen samt slå fast prämtrafikens långsiktiga målsättning
- Regeringen/näringsdepartementet måste i respektive myndighets regleringsbrev/instruktioner inkludera ansvar, arbete och planering för prämtrafik
- Myndigheterna måste ge prämtrafiken plats i organisationen och i det strategiska planeringsarbetet. Utbildningsinsatser måste säkerställas för kunskap hos tjänstemän och handläggare
- Regeringen/näringsdepartementet och myndigheterna måste säkerställa att prämtrafiken inkluderas i information/utredningar/uppdrag om och runt det svenska transportsystemet
- Regioner/landsting och kommuner vid och runt inre vattenvägar måste uppmanas lära, utveckla och stödja prämtrafik – för lokal, regional och nationell samhälls- och miljönytta
- Ansvariga myndigheter/regioner/kommuner måste genom beslut och andra åtgärder säkerställa markallokering för kajläggningar, mindre terminaler, vägpåfarter mm

Lär och bygg vidare från erfarenhet och kunskap i andra EU-länder

I mer än 100 år har prämtrafiken varit ett redskap i EUs transportsystem (engelskans inland navigation till skillnad från den havsgående sjöfarten, engelskans maritime transport). Inom vissa länder och runt de större europeiska hamnstäderna är prämtrafiken helt avgörande för ett effektivt transportsystem. Prämtrafikens transportandel inom EU är sju procent, men i vissa storhamnar utgör prämtrafiken 60 procent. Idag finns ett starkt fokus på nya bränslen, digitalisering och en upprustning av äldre kanaler/vattenvägar.

Trafiken utvecklas hela tiden och nyckeln är det effektiva samspelet mellan prämartygets volymtransporter i urbana miljöer och lastbilens möjligheter för den sista sträckan. Regelverk mellan länder och inom EU harmoniseras allt mer, standardiseringen ökar och nya lösningar arbetas fram på gemensam basis. EU ser prämtrafiken som strategisk och mycket viktig för överflyttningen av gods från land till sjö samt för effektiva flöden där transportsystemet och samhället/städer ges möjlighet att fungera tillsammans.

Detta behövs:

- Använd EUs (kommissionens och enskilda länders) gedigna kunskap och kompetens kring prämtrafikens regelutveckling. Sverige kan göra rätt från början och bli väl positionerat för en fortsatt utveckling framåt
- Utgå från befintliga EU-regelverk i det svenska etableringsarbetet. Harmonisera regelverk med EUs och undvik svenska särregler
- Säkerställ att berörda myndigheter upprättar kontakt med andra prämtrafikländers myndigheter och med EU-representationen för att bygga kunskap som gynnar den svenska regionala godslogistik- och prämtrafikutvecklingen samt för ett aktivt deltagande i det EU-gemensamma utvecklingsarbetet.

Greenhouse gas emission

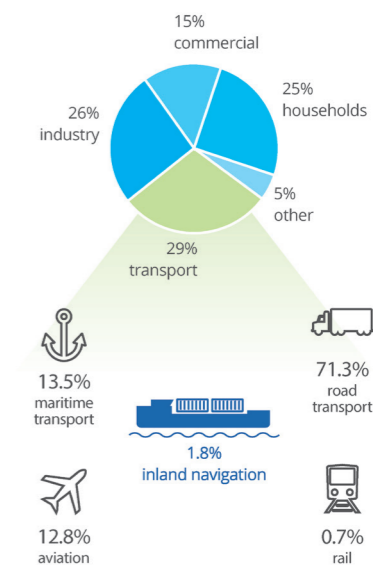


Illustration: Inland Navigation Europe