

PRÅMTRAFIK – DEL 1, ETT EGET TRAFIKSLAG INOM EU

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

Pråmtrafik eller inland navigation/inland waterway transport – du har förstås hört det nämnas åtskilliga gånger. Gissningsvis tycker du att det är intressant, men har en avvaktande hållning, bl a på grund av ottydlighet från politiskt och myndighetshåll. Blir det något? Är tanken grundad? Är pråmtrafiken en reell möjlighet för Sverige?

Ja, pråmtrafik är den största möjligheten för överflyttning av gods från land till sjö. Med pråmtrafik kan vi skapa ett mer hållbart, kapacitetsstarkt och effektivt inrikes transportsystem. Inre, EU-klassade vattenvägar finns i båda våra storstadsregioner där pråmtrafiken kan förstärka i regionlogistiken. Gatuutrymmet är hårt belastat, befolkningmängden och transportbehovet ökar, klimatmålen styr och landinfrastrukturen är ansträngd och kräver underhåll och investeringar. Samtidigt – parallellt med landväg och järnväg – finns utmärkta svenska inre vattenvägar med stor kapacitet. Där kan pråmfartyg, ”vattenvägens megalastbilar”, komplettera i transportsystemet och skapa framtidssäkrade transportlösningar. Vattenvägarna är tillgångar för transportsystemet.

EU ser pråmtrafik för godstransporter som självklar. Sverige däremot, har hitintills bortsett från vattenvägarna och dess möjligheter och aktivt valt att inte satsa på pråmtrafik. Det behöver ändras och Sverige måste lära av EU hur man använder pråmtrafiken med de specialbyggda pråmfartygen i det inrikes transportsystemet. EU kan pråmtrafik, de har arbetat med och utvecklat den under många decennier.

Det är viktigt att veta att pråmtrafiken skiljer sig helt från den havsgående sjöfarten. Transportmönstren är olika, vattenvägarna är olika, liksom fartygen med dess teknik och manöverförmåga, behovet av den etablerade hamnen, logistiksystemen mm. Inom EU kallas den havsgående sjöfarten för ”maritime transport”, medan pråmtrafiken är ”inland navigation” eller ”inland waterway transport”. Pråmtrafik är ett av tre landbaserade trafikslag (road, rail and inland waterway transport). EUs inrikes transportsystem planeras med utgångspunkt i dessa tre trafikslag*. EU Commissionens transportenhet är organiserad utifrån dem och alla länder med inland navigation har tre trafikslag i sina inrikes transportsystem.

SLUTSATS: Pråmtrafik innebär en stor möjlighet för Sverige och för vårt inrikes transportsystem – transportmässigt, ekonomiskt och klimat/miljömässigt – och kan bidra till att framtidssäkra transportsystemet inne i landet. Sverige, nationellt, regionalt och lokalt, måste inkludera pråmtrafiken i sin transportplanering. För att detta ska ske behöver pråmtrafiken vara ett eget trafikslag och likabehandlas med framför allt lastbilen. Vattenvägen och landvägen bildar tillsammans det svenska vägnätet. Detta kräver nödvändiga grundläggande beslut som bygger på tydlighet och långsiktighet.

Pråmtrafik är inte ”sjöfart som sjöfart”. Pråmtrafik är ett eget trafikslag och ska i alla delar hanteras som ett sådant. Dess regelverk och förutsättningar måste utgå från detta och från EUs regelverk för pråmtrafik. Sverige behöver pråmtrafiken.

PRÅMTRAFIK – för ett framtidssäkrat transportsystem

*** 2020-02-09 Commissioner Valean's Speech on the upcoming transport strategy:**

https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2020-02-03-commissioner-valeans-speech-eu-strategy-mobility-and-transport_en

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

2020-03-27/Fullpage Communications AB/Anna Hammargren