

PRÅMTRAFIK – DEL 4;

EU-KLASSEDE INRE VATTENVÄGAR – ETT KAPACITETSSTARKT TILLSKOTT FÖR LANDINFRASTRUKTUREN

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

Tänk att långa, låga, smala EU-klassade pråmfartyg transporterar containrar, sand/grus, byggmaterial, sopor eller annat gods på t ex Stockholms och Mälarens vattenvägar och att varje fullastad pråmfartyg lastar lika mycket gods som ca 100 EU-lastbilar tillsammans. Tänk att kunna flytta stora mängder tunga transporter från hårt belastade landvägar i storstadsregionen och därmed kunna minska trängseln, olycksriskerna och den negativa klimatbelastningen. Tänk att vattenvägen är del av det svenska vägnätet.



Ett modernt pråmfartyg som transporterar containrar inne i Rotterdam. Foto: Johan Lantz, Avatar Logistics AB

En gång hade vi bara vattenvägar för gods- och passagerartransporter, sedan kom broarna och ett vägnät växte fram, som band ihop staden och regionen. Sedan släppte vi lastbilen lös och glömde bort vattenvägens möjligheter. Men de finns där och vi behöver dem fortfarande. Transporterna ökar hela tiden och Trafikverket är tydliga med att myndighetens anslag för nya infrastrukturprojekt, ny teknik, elvägar mm och till underhåll av befintlig landinfrastruktur inte räcker till. Glädjande nog börjar våra inrikes vattenvägar få ett nytt fokus. De finns med i debatten, i regeringens målsättning om flyttning av gods från land till sjö och järnväg samt t ex i regeringsuppdraget om samordning av inrikes sjöfart och närsjöfart.

Begreppen som för närvarande används runt sjöfart inne i landet är många. De är inte entydiga och används inte konsekvent. "Inlandssjöfart", "inomlandssjöfart" och t ex "insjöfart", liksom "inre vattenvägar" och "inrikes sjöfart" står ömsom för alla Sveriges inrikes vattenvägar eller all typ av trafik inrikes eller också specifikt den EU-klassade pråmtrafiken. Så vad är korrekt att säga? Och vad är egentligen EU-klassade inre vattenvägar?

Ny kategori för ny typ av vattenvägstrafik

Först och främst är det viktigt att komma ihåg att den EU-klassade pråmtrafiken på sina inrikes EU-klassade vattenvägar och den havsgående IMO-sjöfarten på både inrikes och internationella vattenvägar har två skilda roller och kan bidra i det inrikes transportsystemet på två olika sätt.

Den EU-klassade pråmtrafiken kan t ex enbart och uteslutande trafikera på de av EU-kommissionen speciellt klassade inre vattenvägarna. Alltså inte på alla inre vattenvägar och aldrig på öppna hav. Den EU-klassade pråmtrafiken med sina pråmfartyg och klassade vattenvägarna utgör en helt egen kategori fartygstrafik – ett eget trafikslag inom EU. Pråmfartygen utgör en ny typ av lastfartyg – de är inte IMO-fartyg – utan EU-klassade pråmfartyg som omfattas av EU-lagstiftning och är speciellt byggda och utrustade för att köra på vattenvägar

i det inrikes transportsystemet. De är långa, låga, smala och har ett litet djupgående. Tekniken och manöverförmågan är utvecklad för trafik i urbana områden, i städer och för att gå under låga stadsbroar. De kan anlöpa lastageplatser, industrikajer, enklare kajanläggningar och kräver inte den etablerade hamnens service. Mindre mobila kranar i land utnyttjas och ibland har pråmfartygen en egen kran ombord vilket öppnar nya möjligheter för en effektiv och hållbar city- och regionlogistik. Godset kan nå närmare mottagaren med vattenvägen och lastbilen kan sedan ta godset den kortare, sista sträckan till slutlig mottagare.



Självlastande pråmfartyg vid enklare kajanläggning.
Foto: Anna Hammargren, Fullpage Communications AB

Den havsgående IMO-sjöfarten kan transportera gods- och varor från internationella och europeiska hamnar till och/eller mellan svenska kusthamnar och våra inrikes hamnar i Väner och Mälaren. IMO-fartygen är konstruerade för trafik över öppna hav och mellan länder. De är beroende av den etablerade hamnen och dess utrustning samt kan när som helst ändra vilka hamnar de vill anlöpa. Den EU-klassade pråmtrafiken däremot, kan bara gå på sina EU-klassade vattenvägar och ingen annan stans. Trafiken utgör en integrerad del av en city- och regionlogistik och sker i ständiga slingor på de klassade vattenvägarna – varje dag, månad och år. Pråmfartygen, vattenvägens megalastbilar, kompletterar och konkurrerar med lastbilen och ska på olika sätt likabehandlas med den. Landvägarna och de EU-klassade vattenvägarna ingår båda i det svenska vägnätet.

Två EU-klassade svenska vattenvägsområden och fler på gång

För närvarande finns två svenska vattenvägsområden som EU-kommissionen klassat för pråmtrafik. Det är Göteborgs hamn – Göta älv – Väner och Södertälje hamn, kanal – Mälaren/Stockholm. Vattenvägsområdena är klassade i fyra olika zoner med max 2 meter våghöjd över tid för en inrikes, urban trafik med EU-klassade pråmfartyg <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/Zoner-inlandssjofart/>

Transportstyrelsen har klassat fler vattenvägsområden för den EU-klassade pråmtrafiken, främst gamla kustnära farleder som användes förr i tiden och t ex Göta kanal. De nya områdena omfattas av skärgårdsområden norr om Göteborg, Vättern, delar av ostkusten från Kalmarsund i söder till Öregrundsgrepen i norr samt Göta kanal. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2019/nya-vagar-for-inlandssjofarten/> Dessa vattenvägar väntar på EU-kommissionens godkännande, vilket dröjt pga coronapandemin. DG Move, EUs generaldirektorat med ansvar för transport och rörlighet, meddelar att man hoppas kunna fatta beslut under tredje kvartalet nästa år.

Sjöfartsverket har gjort de första simuleringarna för en av inomskärsfarlederna, Brofjorden – Göteborg. Det är en farled som Preem önskar använda för pråmtrafik mellan Brofjorden och företags nya depå i Karlstad. Simuleringen gjordes i oktober med två olika fartygsmodeller, varav den ena var det holländska tankpråmfartyget Veendam, 86 meter långt och med 3,2 m djupgående. Vid simuleringen deltog det holländska rederiet Vigilia Shipping, Avatar Logistics och Sjöfartsverkets lotsar från Lysekil och Marstrand.

Ökade möjligheter – transportsystemet och samhället behöver dem

EU-klassade vattenvägar ger Sverige nya möjligheter och innebär ett direkt behövligt kapacitetstillskott för det inrikes transportsystemet. Godset kan i många fall ta den nästan gratis vattenvägen istället för att utnyttja landinfrastrukturen, t ex från kusthamnar in i landet, i huvudstads/storstadsregioner och mellan närliggande kusthamnar. Vattenvägarna effektiviserar transportsystemet, ger både industri och samhälle direkta möjligheter att flytta stora mängder gods från land till sjö och skapar klimatnytta. Med EU-klassad pråmtrafik kan vi också bättre utnyttja resultatet av två stora pågående infrastrukturprojekt; bygget av nya slussar i Trollhättan och projektet för en ny och bredare sluss i Södertälje.

Värt att påpeka är också att den EU-klassade pråmtrafiken på EU-klassade vattenvägar i våra storstadsområden kommer att bidra till ett mer tillförlitligt och säkert transportsystem om något skulle hända vår landinfrastruktur (t ex Essingeleden, Södertäljebrobron eller liknande) – i tider av kris eller ofred.

Man kan också konstatera att den EU-klassade pråmtrafiken innebär nya möjligheter för sjöanställda att kombinera jobb och familjeliv, vilket i sin tur kan bidra till att stärka sjöfartens attraktionskraft.

Tänk att EU-klassade pråmfartyg, vattenvägens megalastbilar i regionlogistiken, går i regelbunden godstrafik från nya hamnen Stockholm Norvik till hamnar, depåer och lastageplatser i Mälaren – eller från Göteborgs hamn till Väneren – istället för att omlasta till lastbil redan i kusthamnen/den större hamnstaden. Tänk att utnyttja mindre kajer för att skapa cirkulära flöden med t ex konsumtionsvaror eller byggmaterial in till urbana områden och kanske soptransporter eller byggavfall ut. Tänk att möjliggöra för industrierna i Mälardalen eller Vänerregionen att kunna bygga mer hållbara och tillförlitliga transportflöden. Det går när vi med kraft satsar på och utvecklar den EU-klassade pråmtrafiken på svenska EU-klassade vattenvägar!

Så vad säger man – inre vattenvägar eller EU-klassad pråmtrafik, inre vattenvägar eller inrikes vattenvägar? Hur beskriver man de nya möjligheterna på ett tydligt sätt?

- **Använd** ordet inrikes sjöfart för all typ av sjöfart på inrikes vattenvägar – havsgående fartyg, pråmfartyg, passagerarfärjor, arbetsfartyg m fl. Inrikes sjöfart är en övergripande term.
- **Använd** begreppen EU-klassad pråmtrafik, EU-klassade pråmfartyg och EU-klassade vattenvägar. De är tydliga, avskiljande och lättförståeliga och betecknar en inrikes sjöfart som styrs av EU-regelverk.
- **Använd inte** beteckningen ”inre vattenvägar” för IMO-sjöfart. ”Inre vattenvägar” är heller inte synonymt med den EU-klassade pråmtrafiken, som bara kan trafikera vissa inre vattenvägar som godkänts av EU. Var försiktig med begreppet.
- **Använd inte** ordet inlandssjöfart. Det blandas lätt ihop med inrikes sjöfart m fl ord. Ordet är inte särskiljande.

Ett annat ord som kan kräva ett förtydligande är ”pråmfartyg”. En del undrar varför det heter så när pråmen är mer som en ponton i Sverige? Pråmfartyg med egen framdrift och avancerad teknik och manöverförmåga är en vidareutveckling av pråmar utan egen framdrift. Pråmen, som en gång drogs av hästar, har blivit pråmfartyg och använts i årtionden nere i Europa. Av olika anledningar har de ännu inte nått Sverige.

Bidra i etableringsarbetet

Till sist en önskan och uppmaning till dig som nu läst om pråmtrafikens möjligheter för Sverige. Hjälp oss att sprida budskapet. Lyft fram den EU-klassade pråmtrafiken, det ännu outnyttjade trafikslaget och de inrikes vattenvägarnas möjligheter – i samtal och diskussioner om transportsystemet, samhällets infrastruktur-utmaningar och frågor kring trängsel och bristande stadsrum i städer vid vatten. Till våra politiker och tjänstemän på myndigheter vill vi säga; infrastrukturförutsättningar för att starta pråmtrafik i Sverige finns, men en slutförd integration av EU-lagstiftningen och viss svensk lagstiftning behövs för att ge förutsättningarna för rederi/logistikaktör och kunder att starta trafik. Hjälp de aktörer som går före med att få trafikslaget väl etablerat i Sverige. Den EU-klassade pråmtrafiken kan sedan bidra till en effektivare city- och regionlogistik med nya transportflöden, skapa stor samhällsnytta och minskad klimatbelastning. Och inte minst bidra till en mer robust och kostnadseffektiv svensk infrastruktur. Vattenvägen är ju näst intill gratis och har stor kapacitet.

Vill du veta er om pråmtrafikens specifika möjligheter för dina eller din regions transportmöjligheter?

Kontakta Avatar Logistics, Sverige första specialiserade pråmtrafikrederi och pråmlogistikaktör. Avatar Logistics har i nuläget ett pråmfartyg i trafik (men inte klassat som ett pråmfartyg) i Stockholms/Mälardalsregionen och ett pråmfartygsnybygge med hållbar framdrivning är på gång för internationella HeidelbergCement.

Johan Lantz, vd Avatar Logistics AB, johan.lantz@avatarlogistics.se, tel 073-866 46 45

För mer information om den EU-klassade pråmtrafiken, kontakta

Johan Lantz eller Anna Hammargren, Fullpage Communications AB, anna@annahammargren.com, tel 070-977 02 46

EU-KLASSAD PRÅMTRAFIK – för ett framtidssäkrat inrikes transportsystem

Alla nyhetsbrev ”Pråmtrafik – varför då?” finns på Avatar Logistics webbplats. www.avatarlogistics.se

2020-11-23/Fullpage Communications AB/Anna Hammargren