

## Förslag till yttrande

Dnr: KFKS 2021/639

NTN 2021/154

TN 2021-0151

Trafikförvaltningen  
Region Stockholm

## Förslag till yttrande på remiss – Riktlinjer för trafikbryggor

Nacka kommun välkomnar enhetliga riktlinjer för trafikbryggor. För en kommun med stor bebyggelseutveckling i vattennära lägen, samt en exceptionell resandeutveckling för befintlig pendelbåtstrafik är det viktigt att samtliga delar i sjötrafiken tas i beaktning, så även trafikbryggorna. På så sätt kan det vattenväga resandet fungera och utvecklas på bästa möjliga sätt.

Nacka kommun saknar att det inte finns några beräkningar eller uppskattningar för vilka ökade kostnader som de nya kraven kan leda till vid nybyggnad och ombyggnad av bryggor. Även om bryggägaren tar kostnaderna för dessa så ankommer det på en kravställare att kopplat till krav belysa vilka kostnader kraven innebär. Eftersom de flesta trafikbryggor ägs av staten via Trafikverket eller av kommunerna så kommer ökade kostnader att belasta landets skattebetalare. Tilläggas kan att kraven inte endast blir kännbara för offentliga bryggägare utan även för privata. Kopplat till frågan om kostnader finns även frågan om vilken typ av båtar som ska angöra bryggan. Regionen har idag en stor variation av båtar i storlek, ålder och hur de är utformade. Regionen kommer i sjötrafikutredningen del 2 om vilket tonnage man avser ha framöver att återkomma i frågan om vilka båtar som ska finnas framgent. En större variation i hur båtar är utformade är en kostnadsdrivande faktor när det gäller utformning av bryggor jämfört med en mer standardiserad. Nacka utgår ifrån att denna fråga både beaktas i det fortsatta arbetet med trafikbryggor och vilket tonnage som ska finnas.

Trafikförvaltningen belyser vikten av samverkan mellan förvaltningen och bryggägaren, Nacka kommun instämmer i detta och ser fram emot utökad samverkan både mellan förvaltning och bryggägare samt förvaltning och kommun för att skapa goda förutsättningar för fungerande och attraktiv sjötrafik.

Enligt tidigare riktlinjer ska bryggor med tät trafik möjliggöra för samtidig angöring av minst två fartyg, om detta fortfarande är ett ska krav kan det förtydligas i dokumentet i *kapitel 3.3 Utformning*. I samma kapitel beskrivs att "samtliga yttre hörn bör utföras med fasning", detta kan förtydligas med exempelvis önskad längd. Om hörnet bör ha fenderverk, för att skydda passagerare, fartyg och bryggans konstruktion, kan det med fördel kompletteras i exempelritningen i Bilaga 2. Sedan i *kapitel 4.4.3 Fartygslast* beskrivs hur en brygga bör dimensioneras för en horisontell kraft, förutsatt att det är ett krav, här önskar Nacka kommun att det förtydligas om denna kraft tar höjd för två fartyg som samtidigt angör bryggan. Nacka kommun ifrågasätter formuleringen i tredje stycket i *kapitel 3.4.1 Fast bryggkonstruktion* där det fastslås att konstruktionen kan vara relativt underhållsfri med rätt typ av skyddsåtgärder. Snarare kan konstruktionen vara relativt lätt att underhålla förutsatt god konstruktionsutformning, ett kvalitativt utförande och ett genomtänkt underhållsprogram.

I *kapitel 3.4.2 Flytbryggor* bör det klargöras om tredje stycket syftar till avsedd teknisk livslängd hos flytkroppen eller endast betongen. Det kan bli en utmaning att hitta tillverkare av flytkroppar som går i god för en livslängd på minst 80 år.

Gällande underhåll av bryggor kan frågor såsom om det finns krav att förhålla sig till för att temporärt stänga av en brygga eller hur behovet för en eventuell ersättningsbrygga ser ut belysas. Beroende på exempelvis bryggläge och storlek kan det under omfattande renoveringsarbeten vara en teknisk utmaning att angöra bryggan.

I tabell 2 i *kapitel 3.4.3 Jämförelse mellan bryggtyper* kan det förtydligas om aspekten *Kostnad* inkluderar både investerings- och underhållskostnader.

I kapitel 4.1 hänvisas till Trafikverkets krav Brobyggande. Trafikverket har en ny version, TRVINFRA-00227.

I *kapitel 4.4.2 Islast* i stycket om "Vertikal lyftkraft" verkar ekvationens dimension inte stämma. Figur 3 får gärna kompletteras med förklarande text. Figur 4 med tillhörande text kan förtydligas genom att lastvariationer i horisontal- respektive vertikalplan separeras i två olika bilder, när fartyg kommer in snett mot anläggningen (lastvariation i horisontalplanet) och när fartyg trycker mot bryggan och sjön häver sig (lastvariation i vertikalplanet).

I *kapitel 4.4.3 Fartygslast* önskas att Trafikförvaltningen förtydligar huruvida fenderverket ska täcka hela bryggfronten, i sid- och höjddled. En typritning av pollare med önskad placering från bryggkant kan inkluderas i riktlinjen, förslagsvis förtydligas detta i exempelritningen i Bilaga 2.

I *kapitel 4.6 Konstruktionshandlingar för förvaltning* föreslår Nacka kommun att listan över konstruktionshandlingar som bör levereras kompletteras med en punkt för "Drift- och underhållsinstruktioner inklusive kostnadsuppskattning".



Namn

Ordförande  
Kommunstyrelsen

Namn

Stadsdirektör  
Nacka kommun