



Till [registrator.tf@sll.se](mailto:registrator.tf@sll.se)

Remissvar TN 2021-0151 Riktlinje trafikbryggor

**SIKO**, Skärgårdens Intresseorganisationers Kontaktorganisation, avger härmed synpunkter på *Riktlinje trafikbryggor*.

SIKO uppfattar inte att det är vår roll att ha synpunkter på det rent konstruktionsmässiga av bryggor. Däremot ger remissen anledning att framföra remiss synpunkter främst kring bryggornas användning.

I remissen finns en klassificering av bryggor med en byggnormklass kopplat till bryggornas funktion och användning. Vi vill ytterligare understryka detta, till exempel behöver inte alla bryggor tåla istrafik med tungt tonnage, eftersom de aldrig kommer att trafikeras vid is. Rent generellt kan även klassificeringen av bryggor och därtill kopplade krav utvecklas ytterligare (bryggor för mindre tonnage, pendelbåtsbryggor med stora trafikantströmmar osv). Om alla bryggor skall klara allt, blir följden orimliga kostnader i många fall.

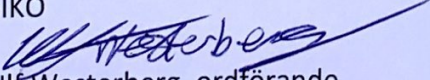
Det är viktigt att bryggor där skärgårdstrafiken behöver förtöja i samband med övernattning och / eller väntetider mellan olika avgångar dels är lämpliga för förtöjning dels är tillåtna att förtöja vid. För närvarande kan vi till exempel iakttä att båtar ligger och tomgångskör utanför bryggor upp till 45 minuter, vilket inte kan vara rimligt miljömässigt. Detta är ingen engångsföreteelse utan inträffar när sommarturlistan upphör att gälla. På förfrågan (i ett konkret fall) anger båtens besättning att det inte fungerar att förtöja vid den aktuella bryggan.

Det är även viktigt att båtarna kan övernatta i skärgården, då en ingående tidig morgontur är en viktig del av den bastrafik som skärgården efterfrågar. Då bör en överenskommelse finnas med Trafikverket eller annan bryggägare om nattförtöjning.

Mot bakgrund av att flertalet av de 250 skärgårdsbryggorna ägs av enskilda eller samfällighetsföreningar med begränsade resurser, är det viktigt att en konstruktiv dialog förs med brygg-ägarna med mycket god framförhållning vad gäller krav och upprustningar. Ett välkänt problem är till exempel användning av "läppfärjor" för godstransporter. När färjan håller fast i bryggan med hjälp av läppen i samband med lossning, så hänger både delar av båtens och godsets tyngd på bryggan, vilket bryggorna ofta inte är konstruerade för. Samtidigt vill förstås skärgården få ut sina frakter, så återigen viktigt med "konstruktiv dialog med god framförhållning". Bryggor som ägs av enskilda eller samfällighetsföreningar är beroende av god framförhållning inte minst med anledning av att kunna söka stöd och klara finansiering av ombyggnad och förbättring. Det är önskvärt att möjligheterna att få bidrag från samhället när det gäller allmänna trafikbryggor är klarlagt, detta är mycket flytande i dag. När man bygger järnvägs-, buss, och flygplanshållplatser är finansieringsmöjligheterna mer tydliggjorda.

Stockholms skärgård i september 2021

SIKO

  
Ulf Westerberg, ordförande