

Riktlinjer för fartygsbryggors standard och tillgänglighet RTG 08

För att underlätta för alla trafikanter som färdas med turlistbunden linjetrafik inom Skärgården är det viktigt för säkerheten, framkomligheten och trivseln på de bryggor som trafikerats, att dessa utformas och utrustas, med en standard som med avseende på tillgänglighet, är så hög som möjligt.

Dessa riktlinjer omfattar av naturliga skäl inte anslutande vägar och stigar på öarna i skärgården, men naturligtvis är det viktigt att även dessa anpassas i görligaste mån med tanke på personer med funktionshinder.

Riktlinjerna är avsedda att användas som arbetsbeskrivning, vid projektering eller som bilaga till förfrågningsunderlag vid upphandling av nybyggnads-, drift-, eller rot-entreprenader och omfatta statliga, kommunala och enskilda fartygsbryggor med turlistbunden linjetrafik.

Frågor kan ställas till:

Tillgänglighetsfrågor Jan Norell, Wåab	tel.08-614 64 74	jan.norell@waxholmsbolaget.se
Bryggfrågor Claes Petterson, Wåab	tel 08-614 64 60	claes.petterson@waxholmsbolaget.se
Kristina Söderberg, Vägverket	tel.08-757 67 46	kristina.soderberg@vv.se
Bengt Adamsson, HSO	tel. 08-625 28 10	info@stockholmslan.hjart-lung.se
Nils-Åke Kadeby, Kadeby AB	tel. 08-658 15 70	nils-ake@kadeby.se

Trafikbryggor

De flesta brygglägen har som regel tillkommit och utvecklats under lång tid och många platser har säkert försvunnit på grund av landhöjning och förändringar av boendet mm.

Platser för brygglägen utvaldes naturligt nog till någorlunda väderskyddade områden med lättillgänglig anslutning till näraliggande bebyggelse.

Förr utgjordes fartygsbryggorna i regel av pålade träbryggor eller stenkistor med däck av plank, av vilka förvånansvärt många står sig bra fortfarande.

Numera konstrueras praktiskt taget samtliga nya fartygsbryggor av betong och metoderna för grundläggning har blivit fler och bättre, vilket innebär att det blivit enklare att finna och placera nya brygglägen.

Förutsättningen för ett nytt bryggläge som skall passa dagens fartygsflotta är förstås att det finns ett tillräckligt stort vattenområde som har ett minsta vattendjup som inte understiger 4,5 m räknat från normalvattennivån. (-0,39 år 2007) dels inom den zon vilken beräknas vara fartygets manöverutrymme utanför bryggan och dels i den led fartyget måste färdas, från och till den farled som den normalt trafikerar.

Vissa av fartygen är 40 m långa och kräver därför ett relativt stort och tryggt manöverutrymme.

Waxholmsbolaget skall alltid kontaktas för närmare information och samråd.

Varje brygga och bryggläge är unikt och förutsättningarna vid anlöp olika, därför beslutas placering av pollare och moringar i samråd med Waxholmsbolaget.

Detta gäller vid nybyggnation eller förändringsarbeten av och intill fartygsbryggor.

Den sammanlagda påverkan, av dels den pågående landhöjningen och dels klimatförändringar, är svåra att överblicka.

Vi vet med säkerhet att landhöjning sker med ca 9 mm per år längst upp efter Norrlanskusten och med ca 4,5 mm i Stockholms skärgård, medan det på Västkusten däremot knappast sker någon landhöjning alls.

Påverkan av ett varmare klimat i Norden, i alla fall tillfälligtvis, innebär med största sannolikhet att vattenståndet kommer att öka, dock är inte vetenskapen ännu överens om med hur mycket.

Före anläggandet av nya fartygsbryggor eller vid förändringar av befintliga brygglägen inom vattenområde, vare sig det gäller under vattenytan, ut över, eller på vatten gäller att myndigheterna i regel kräver att tillstånd sökes i enlighet med miljöbalken och att det skett samråd med omgivande boende och andra som kan vara påverkade eller komma att bli påverkade av anläggningsförändringar.

Ägarförhållanden, över det aktuella land och vattenområdet, måste redovisas så att rådigheten kan klarläggas om ärendet eventuellt måste passera Miljödomstolen.

Som tidigare nämnts anläggs de flesta fartygsbryggor av betong, grundläggningen, som kan vara pålar, plintar, kassuner eller konsoler utföres i regel också med betong. En riktigt utförd betongbrygga har en livslängd på minst 70 år, beroende mest på hur den klarat av slitage samt annan yttre påverkan och förstås på hur underhållet skötts.

När prövning och tillstånd klarats av måste ovillkorligen en projektering utföras som prövar om förutsättningar finns för fartygstrafik.

Kriterier som kan påverka ett anläggningsförfarande är förstås vattendjup, manöverutrymme, grundläggningsförhållanden, vind, is, tillgänglighet mm.

På basis av resultaten från ovanstående undersökningar kan layout och konstruktion på bryggan bestämmas.

Vägverkets bronormer bör gälla som konstruktionsförutsättningar och för anläggandet skall klass 1 behörighet krävas för betong och utförande.

Bryggdäcket skall hels vara utformat så att minst en yttre rak front finns, utformad vinkelrät mot fartygens längdriktning vid normalt stävtillägg.

Längden på denna bryggfront bör inte understiga 4 m och behöver inte överstiga 5,5 m. Samtliga yttre hörn bör utföras med fasning.

Bryggdäckets höjd över medelvattennivån bör vara ca: 1,45 m dvs ligga på plushöjd 1,05 m vilket är baserat på SMHI: s beräkning att medelvattennivån i Stockholms skärgård ligger under år 2007 på -0,39 m enligt system RH00

Genom ett monterat fenderverk av gummi på bryggans yttre front skyddas passagerare, fartyg och även bryggans betongkonstruktion i samband med stötar vid tillägg. Erfarenhetsmässigt har det visat sig att en kombination av en överliggande "D-list 200" ovanför plattor 75*500*L är ett slitstarkt och väl fungerande alternativ.

TILLGÄNGLIGHET PÅ OCH INTILL FARTYGSBRYGGOR I LINJETRAFIK

Förord och förutsättningar:

En arbetsgrupp bestående av representanter för handikapporganisationer, Waxholmsbolaget, och N-Å Kadeby AB har på nedanstående sätt upprättat en beskrivning, avsedd att tillämpas i samband med nybyggnad, ombyggnad eller komplettering av allmänna och enskilda fartygsbryggor och brygglägen syftande till att höja tillgängligheten för passagerare.

Arbetsgruppen har fäst stor vikt i sammanhanget vid att de åtgärder som vidtas på och intill bryggor och brygglägen blir enhetliga och i möjligaste mån utformas i enlighet med de befintliga riktlinjer som gäller övrig samfärdslösning som tåg, tunnelbana, buss, färjeterminaler etc. I samband med nybyggnad, ombyggnad eller särskilda utrustningar bör resp. bryggansvariga tillse att dessa åtgärder enligt RTG 08 prioriteras .

Äldre fartyg i linjetrafik lägger oftast till vid bryggorna med ena sidan av förskeppet och lägger ut och tar in sin landgång (alltid med räcken) med hjälp av besättningsmän, medan de lite nyare fartygstyperna lägger till med stäven mot bryggan och har där oftast en maskinell landgång för av- och påstigningar.

Ett normalt bryggdäck är ca 4 till 6 meter brett i fronten ut mot öppet vatten.

Längden på bryggan, mellan land och bryggans front varierar avsevärt på grund omgivande förutsättningar på mark och i vatten.

Höjden på befintliga bryggdäck, mätt från normalvattennivå, kan variera mellan ca 120 cm och 150 cm.

På bryggans front, som oftast är rak men ibland kan vara svagt v-formad, sitter olika typer av avfendringar, som har till uppgift att skydda fartyg och bryggan vid tillägg samt för passagerarnas del, minska effekten av en eventuell stöt.

På minst en av sidorna på däckets skall finnas ett räcke som skall stanna ca 120 cm från bryggans front.

Fartygsbryggornas däck är alltid utrustade med en Semafor (optisk signal, som går att vrida mot kommande fartyg) för att göra personalen på linjefartygen uppmärksamma på att man har för avsikt att åka med.

Bryggorna är även utrustade med tidtabeller, brevlåda, samt livräddningsutrustning.

Dessutom förekommer att bryggorna har en mindre, lägre brygga vid sidan om för taxibåtar eller mindre båtar.

Man måste dessutom tänka på att däckets ytor så gott som alltid lutar svagt åt något håll på grund av nödvändig vattenavrinning, samt förekomst av pollare (uppstickande järnrör) eller moringar (fastsatta, oftast liggande, järnringar) avsedda att förtöja fartygen. Även förekomst av tillfälligt gods samt burar för varor etc. kan förekomma.

Specifikation av åtgärder för förbättringar och förslag till kompletterande utrustning för att öka tillgängligheten i samband med förändringsarbeten av befintliga fartygsbryggor och vid nybyggnation

Däck,	Kontrastmålas runt bryggdäcket med ett 35 cm brett fält av ljusabsorberande vit färg. På sida där på- och avstigning kan ske, skall dessutom kontrastmarkeras med ”kännbara” ränder som löper parallellt i riktning med bryggans ytterkant. Ränderna kan förses med dubbar.
Räcke	Fast räcke skall finnas på minst en av bryggans sidor, mellan landförbindelsen och ut till 120 cm från bryggans front. Räcket skall vara mins 110 cm högt och överliggaren vara kontrastmålad med vit färg.
Pollare	Kontrastmålas dels med en 10 cm bred rand målad 20 cm över bryggdäcket samt dels med vit topp.
Moringar	Runt moring och dess infästning kontrastmålas med en 10 cm bred rand.
Godsupställningsplats	Område lämpligt för tillfällig uppställning av gods, burar etc kontrastmålas in med en 10 cm bred rand.
Soffa	Varje brygga bör vara försedd med en fast soffa, helst placerad med soffryggen mot räcke. Sitsen skall kontrastera bryggdäcket.
Väderskydd	Monteras väderskydd bör främre stolparna vara kontrastmålade.
Informationstavla och Tidtabell	Viktigt är att dessa placeras så att det ges möjlighet att stå intill för att läsa samt att rullstolbundna når upp att läsa.
Semafor	Placeras så att rullstolsbundna utan svårighet kan nå handtaget. Kontrastmålas med en 10 cm bred rand 20 cm över bryggdäck.
Belysning	Allmänbelysning bör finnas, placerad så att inte fartygstrafiken bländas.
Livräddningsutrustning	Utrustning som bör ingå som standard är: Frälsarkrans, kastlina, båtshake samt stege. Utrustningen bör sitta uppsatt i anslutning till bryggans räcke.

Waxholmsbolagets miljöpolicy

Bolaget skall verka för ett långsiktigt hållbart samhälle och en god livsmiljö för nuvarande och kommande generationer. Med utgångspunkt från Stockholms läns landstings miljöpolitiska program har vi därför antagit följande miljöpolicy.

- Vi verkar för att förebygga föroreningar och att minska avfallsmängder och resursförbrukning.
- Fartygen framförs så att störningarna för omgivningen minimeras.
- Vi bevakar utvecklingen av ny miljöteknik inom sjöfartssektorn.
- Vi ställer miljökrav på entreprenörer och varor
- Vi tar miljöhänsyn då verksamheten planeras.
- Vi följer gällande miljölagstiftning och strävar efter att fortlöpande förbättra vårt miljöarbete,

Ansvar:

Vägverket har ansvar för Allmänna fartygsbryggor

Ansvar för enskilda fartygsbryggor vilar på respektive väghållare antingen någon samfällighetsförening alternativt den omgivande kommunen.

Waxholmsbolagets ansvar:

Angående rederiets ansvar vid skador på bryggor kan sägas: Uppstår skada på brygga eller på bryggas utrustning, så ansvarar rederiet för reparation, om skadan uppstått på grund av haveri. Det gäller alltså att skilja mellan skador som förorsakats av slitage och på skador som uppstått under olyckshändelse eller sk. Haveri. Rederiet ansvarar inte för nötnings- eller slitageskador.

