

Åtgärdsvalsstudie

Färjelinjen Dalarö - Ornö

Ärendenummer: TRV 2017/53284



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie - Färjelinjen Dalarö - Ornö

Författare: Johnny Alf, Emil Frodlund, Ramböll

Datum - start: 2016-02

Datum - avslut: 2017-07

Dokumentdatum: 2017-07-17

Ärendenummer: TRV 2017/53284

Version: TRV Slutrapport

Fastställt av: Trafikverket Region Stockholm

Kontaktperson: John Nilsson, Trafikverket

Publikationsnummer: 2017:143

ISBN: 978-91-7725-139-2

Trafikverket

Solna strandväg 98

171 54 Solna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Figur 1. Åtgärdsvalsstudien omfattar bilfärjan mellan Dalarö och Ornö i Haninge kommun och dess omgivande infrastruktur.



Bild 1. Bilfärjan är idag enskild och sköts av Ornö sjötrafik AB på uppdrag av Ornöfärjans samfällighetsförening.

Förord

Färjelinjen som går mellan Dalarö-Ornö i Haninge kommun utgör en viktig länk i aktuell del av Stockholms skärgård. Boende och verksamma i regionen är starkt beroende av en fungerande förbindelse. Denna åtgärdsvalsstudie har startats för att belysa den problematik som finns kopplad till driften av färjelinjen och hur de brister och behov som finns i utredningsområdets transportsystem kan hanteras. Studien har resulterat i förslag på åtgärder och lösningar som rekommenderas att hanteras vidare i nästkommande del av planeringsprocessen.

Rapporten ska också ses som en fördjupning av det förändringsärende-PM "Färjelinjen mellan Dalarö och Ornö, Haninge kommun, Stockholms Län" (TRV 2014/17894) där Trafikverkets ställningstagande utifrån generella kriterier är att färjeläget bör vara allmän färja. I ställningstagandet har hänsyn dock inte tagits till de investeringskostnader och trafikupplägg som blir följden av ett sådant beslut. Åtgärdsvalsstudien tillför dessa aspekter och Trafikverket har överlämnat det samlade beslutsunderlaget till Länsstyrelsen i Stockholms län för beslut av gällande så väl eventuellt förändrat huvudmannaskap för färjan som finansiering av medföljande investeringar.

Peter Huledal
Enhetschef Utredning
Trafikverket Region Stockholm

Innehållsförteckning

1. BAKGRUND	1
1.1. Syfte.....	1
1.2. Arbetsprocess.....	1
1.3. Tidigare planeringsarbete.....	2
1.4. Pågående projekt.....	10
2. INTRESSETER	11
3. AVGRÄNSNINGAR	13
3.1. Geografisk avgränsning.....	13
3.2. Avgränsning av innehåll och omfattning.....	13
3.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande.....	14
4. MÅL	15
4.1. Nationella transportpolitiska mål.....	15
4.2. Regionala och lokala mål.....	15
4.3. Projekt mål.....	15
5. NULÄGESBESKRIVNING	16
5.1. Problembeskrivning.....	16
5.2. Befintliga förhållanden.....	18
5.3. Utpekade funktioner i transportsystemet.....	28
5.4. Nollalternativ.....	28
6. ÅTGÄRDSGENERERING	29
6.1. Tänkbara åtgärdstyper.....	29
6.2. Studerade åtgärder.....	30
6.3. Åtgärdspaket.....	39
7. FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER	43

Sammanfattning

Bilfärjan mellan Dalarö och Ornö drivs idag som en enskild färja. Representanter från Ornös tomtägarföreningar upphandlar färjans drift genom Ornöfärjans samfällighetsförening och i dagsläget körs bilfärjan av Ornö sjötrafik AB. Samfälligheten gjorde i samband med en ny upphandling i mars 2014 en anhållan hos Trafikverket att en utredning gällande färjelinjens framtida driftsform skulle genomföras. Bakgrunden är att Ornöfärjans samfällighet anser att det är en ansvarstung börda för föreningen i och med upphandlingens storlek samt att det i dagsläget finns ytterst få anbudsgivare. Trafikverket publicerade i april 2015 en PM "Färjelinjen mellan Dalarö och Ornö, Haninge kommun, Stockholms Län" (TRV 2014/17894)" där man i ett förändringsärende föreslår att färjan ska bli allmän. Remissinstanser var dock kritiska till att underlagen för beslutet var knapphändiga och att man inte tillräckligt beaktat de utmaningar som ökade trafikmängder och driftskostnader vid införande av en allmän färja skulle innebära.

Trafikverket startade under 2016 en åtgärdsvalsstudie för att utreda frågan vidare. Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet till och från färjeläget, att skapa en ökad trafiksäkerhet till färjeläget samt att säkerställa färjetrafiken till och från Ornö.

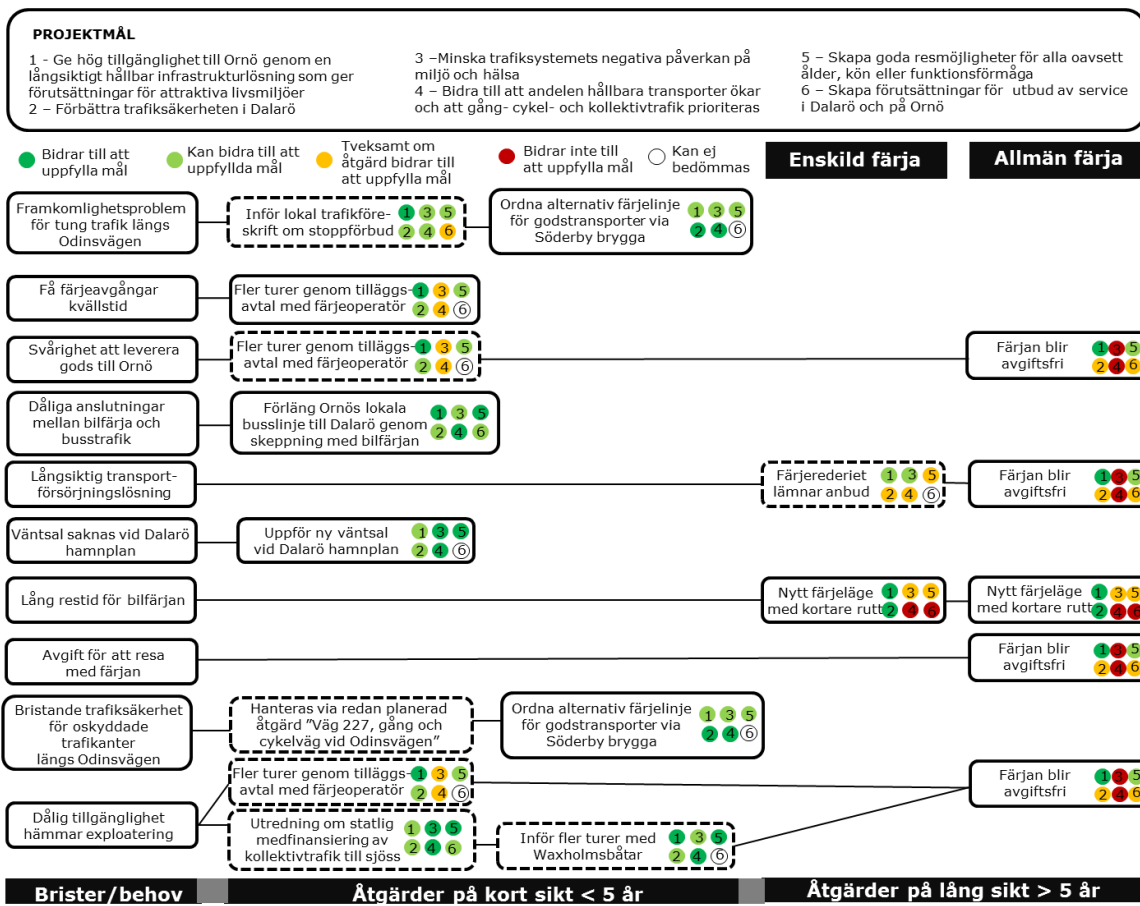
Grundproblematiken till denna studie är att administration och upprätthållande av färjelinjen är betungande för samfälligheten och bristen på anbudsgivare har bedömts vara en risk för att kunna säkerställa en långsiktig transportförsörjning. I processen har andra brister och problem kopplade till färjelinjen och omkringliggande infrastruktur identifierats genom dialog med boende och näringsidkare i Dalarö och på Ornö:

- Framkomlighetsproblem för tung trafik längs Odinsvägen i Dalarö
- Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs Odinsvägen i Dalarö
- Få färjeavgångar kvällstid
- Svårighet att leverera gods till Ornö med dagens system
- Dåliga anslutningar mellan bilfärja och busstrafik
- Dålig tillgänglighet hämmar exploatering på Ornö
- Väntsal saknas vid Dalarö hamnplan där färjan lägger till
- Lång restid för bilfärjan
- Avgift för att resa med färjan

Åtgärdsvalsstudien har formulerat projektmål vilka har varit vägledande för analys och framtagande av lösningsförslag. Målen är:

- Ge hög tillgänglighet till Ornö genom en långsiktig hållbar infrastrukturlösning och som ger förutsättningar för attraktiva livsmiljöer.
- Förbättra trafiksäkerheten i Dalarö.
- Minska trafiksystemets negativa påverkan på miljö och hälsa.
- Bidra till att andelen hållbara transporter ökar och att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras.
- Skapa goda resmöjligheter för alla oavsett ålder, kön eller funktionsförmåga.
- Skapa förutsättningar för utbud av service i Dalarö och på Ornö

Utifrån identifierade brister och behov samt fastställda projektmål har förslag på åtgärder genererats. Alla åtgärder har föreslagits enligt tidsperspektiven kort sikt (<5 år) och lång sikt (>5 år). I flödesschemat på nästa sida presenteras vilka problem som hanterats med föreslagna åtgärder och hur väl de uppfyller de projektspecifika målen samt inom vilken tidshorisont de kan genomföras.



Det föreslås att följande trimnings- och effektiviseringsåtgärder på kort sikt genomförs:

- Uppför ny väntsal vid Dalarö hamnplan
- Inför lokal trafikföreskrift om stoppförbud längs Odinsvägen
- Förläng Ornö's lokala busslinje till Dalarö genom skeppning med bilfärjan
- Fler turer genom tilläggsavtal med färjeoperatör

Föreslagna åtgärder på kort sikt som kräver särskild hantering föreslås också genomföras. Ett fördjupat arbete är nödvändigt för att implementera dessa

- Ordna alternativ färjelinje för godstransporter via Söderby brygga

Förutom åtgärder på kort sikt är det två principiella ställningstaganden som behöver tas

- Val av färjeförbindelsens driftsform på lång sikt
- Val av färjelägens lokalisering på lång sikt

Problematiken kring att säkerställa en långsiktig transportförsörjning är en del av de grundläggande frågorna men val av driftsform är också kopplat till större utmaningar gällande dimensionering av tillhörande infrastruktur och driftskostnader. Åtgärdsvalsstudien föreslår därför att man vid ett senare tillfälle tar ställning till val av framtida driftsform, vilken kan vara:

- Enskild drift (delvis avgiftsfinansierad, delvis genom statsbidrag). Upphandlad av samfälligheten som idag. Dock skulle konkurrens och långsiktighet kunna förbättras genom att man genomför anpassningar av färjelägena så att förutsättningar för fler anbudsgivare underlättas t.ex. Trafikverkets färjerederi.
- Allmän drift (avgiftsfri, helt finansierad av statsbidrag). Trafikverkets färjerederi agerar huvudman. Färjelägen måste anpassas till Trafikverkets färjor.

Färjelägets placering i Dalarö hamn medför redan idag utmaningar med trafik inklusive tunga transporter genom centrala Dalarö. En övergång till allmän färja skulle med stor sannolikhet innebära ökad trafik och därmed leda till ytterligare problem gällande både framkomlighet och trafiksäkerhet genom centrala Dalarö. Många identifierade problem skulle däremot kunna lösas genom åtgärder på kort sikt. Åtgärdsvalsstudien behandlar och bedömer ett antal tänkbara färjelägen översiktligt med tanke på dess genomförbarhet och måluppfyllelse. Det bör poängteras att alla potentiella färjelägen bör studeras förutsättningslöst i en fördjupad studie.

Tre olika utredningsalternativ har definierats för att bedömas enligt fastställd ordning för åtgärdsvalsstudier genom en så kallad *samlad effektbedömning* (SEB). Bedömningen innehåller kvantitativa och kvalitativa analyser efter ett antal uppsatta kriterier. Bedömda alternativ som jämförts med nuläget är

- Utredningsalternativ 1 (UA1) Enskild färja med en alternativ färjelinje för tung trafik
- Utredningsalternativ 2a (UA2a) Enskild färja, förutsätter genomförda åtgärder enligt UA1, i kombination med åtgärder som möjliggör att flera operatörer kan lämna anbud
- Utredningsalternativ 2b (UA2b) Allmän färja

Observera att trimnings- och effektiviseringsåtgärder på kort sikt hanteras utanför dessa utredningsalternativ i bedömningen. Dessa åtgärder föreslås genomföras innan något av ovanstående alternativ ovan realiserats och kan förväntas vara en förutsättning i alla tre utredningsalternativen. Bilfärjan utgör en viktig samhällsfunktion för boende och näringsidkare på Ornö samt skapar arbetstillfällen lokalt. Samhällsekonomiska modeller som främst används för att bedöma väginvesteringar är inte helt anpassade för studier som denna därav är de kvalitativa bedömningarna av åtgärdernas effekter viktiga i denna åtgärdsvalsstudie. Syftet med åtgärderna är att säkerställa en långsiktig transportförsörjning för Ornös befolkning som är trafiksäkert, miljömässigt och socialt hållbar. Att tung trafik som ska med färjan flyttas från Odinsvägen till Söderby brygga skulle leda till att trängseln minskar, att trafiksäkerheten förbättras och att buller och vibrationer minskar. Negativt är att när tung trafik skeppas från Söderby brygga vilket är en åtgärd som ingår i UA1 och UA2a, innebär detta längre restider för gods. Alla utredningsalternativ innebär investeringskostnader för anpassning av färjelägen och ökade driftkostnader. UA2a och UA2b som omfattar anpassning av färjelägena inklusive eventuellt inköp av nya färjor så att Trafikverkets färjerederis färjor kan användas innebär betydande investeringar. UA2b bedöms ge ökade trafikmängder då detta alternativ medför att bilfärjan blir avgiftsfri och därmed mer attraktiv att nyttja. För att möta efterfrågan kan detta innebära att fler turer införs vilket ökar driftkostnaden. Man bör också beakta en negativ miljöpåverkan från ökad bil- och båttrafik samt även under ombyggnationen av färjelägen. UA2b är dock det enda alternativet som innebär att samfälligheten avlastas från det administrativa arbetet kring färjetrafikens upphandling.

1. Bakgrund

1.1. Syfte

Bilfärjan mellan Dalarö och Ornö drivs idag som en enskild färja. En enskild färja fungerar på samma sätt som en enskild väg där väghållaren oftast brukar utgöras av en samfällighet. En allmän väg eller en allmän färja ansvarar staten eller kommunen för. Alla allmänna färjor är avgiftsfria. Representanter för Ornös tomtägarföreningar ansvarar gemensamt för Ornöfärjans drift genom Ornöfärjans samfällighetsförening som i dagsläget körs av Ornö sjötrafik AB. Samfälligheten gjorde inför arbetet med en ny upphandlingsperiod en anhållan hos Trafikverket att en utredning om färjelinjens framtida driftsform skulle genomföras. Bakgrund var att samfälligheten ansåg det vara en ansvarstung börda för föreningen, med tanke på upphandlingens storlek och att det i dagsläget finns ytterst få anbudsgivare. Trafikverket genomförde därför en utredning kring möjligheterna att göra färjan allmän. I april 2015 publicerade myndigheten ett förändringsärende där man föreslår att färjan ska bli allmän. Flera remissinstanser var bekymrade över att utredningen inte i tillräcklig utsträckning beaktade ökade kostnader för färjans driftshållning och problem med framkomlighet och trafiksäkerhet i Dalarö vid införande av en allmän färja.

Trafikverket inledde i januari 2016 processen att ta fram en åtgärdsvalsstudie för färjelinjen. Ramböll anlätades för uppdraget. Syftet med en åtgärdsvalsstudie är att genom dialog skapa delaktighet och ansvarstagande bland flera aktörer. Åtgärdsvalsstudier tillämpar fyrstegsprincipen efter en noggrann kartläggning av problembilden i syfte att ta fram hållbara och kostnadseffektiva åtgärder. Det projektspecifika syftet för denna åtgärdsvalsstudie formulerades i uppdragsbeskrivningen: ”Syftet med arbetet är att skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet till och från färjeläget, att skapa en ökad trafiksäkerhet till färjeläget samt att säkerställa färjetrafiken till och från Ornö.”

Problembilden i denna studie består av flera dimensioner. Grundläggande är driftsfrågan och de problem som den enskilda driften är behäftade med. Vidare finns problem kopplat till infrastrukturen och den trafik som använder färjan i Dalarö som berör framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö samt förutsättningar för långsiktig samhällsutveckling och social hållbarhet på Ornö. I åtgärdsvalsstudien har inga begränsningar gällande investeringskostnader definierats.

1.2. Arbetsprocess

Arbetsprocessen har organiserats i fyra faser i enlighet med metodiken för åtgärdsvalsstudier. Åtgärdsvalsstudien har bedrivits i projektform med en projektledare från Trafikverket. Ramböll har varit utförande konsult. I projektet har representanter från Trafikverket, Trafikförvaltningen, Haninge kommun och Ornöfärjans samfällighet medverkat. Följande personer har under projektets gång medverkat under arbetsgruppsmöten och workshops:

- Olof Johansson, Trafikverket
- Johanna Levin, Trafikverket
- John Nilsson, Trafikverket
- Erik Andersson, Haninge kommun
- Kent Lindgren, Haninge kommun
- Gunnar Friberg, Trafikförvaltningen SLL
- Cecilia Bostorp, Trafikförvaltningen SLL
- Sara Nordenskjöld, Trafikförvaltningen SLL
- Leif Horn, Ornöfärjans samfällighet

- Johnny Alf, Ramböll Sverige AB
- Emil Frodlund, Ramböll Sverige AB
- Bo Hjerstrand, Ramböll Sverige AB

Kontakter med andra personer inom ovan nämnda organisationer samt representanter från berörda aktörer har även tagits vid behov.

Förutom det löpande arbetet har arbetsgruppsmöten, workshops och dialogmöten hållits. Till dialogmötena bjöds intressenter bestående av boende, näringsidkare och representanter för samhällsservice i Dalarö och på Ornö in för att kunna inhämta information till åtgärdsvalsstudien om brister, behov och önskade funktioner gällande färjelinjen. Mötena var utformade i form av workshops där deltagarna ingick i grupper bestående av företrädare för olika intressen för att på så sätt lyfta frågans komplexitet och bidra till konstruktiva diskussioner. Dialogmötena har varit viktiga för framtagandet av en gemensam problembild tillsammans med boende och lokalt näringsliv på Ornö och i Dalarö.

1.3. Tidigare planeringsarbete

I detta avsnitt görs en kortfattad redovisning om relevant material från planeringsdokument, strategier och utredningar som tagits fram tidigare i andra sammanhang. Materialet kan återge mål och visioner som respektive organisation har och som påverkar utredningsområdet. Tidigare noterade brister och behov samt åtgärder som planerats beskrivs också.

1.3.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025 (Länsstyrelsen, 2014)

I Länsstyrelsens aktuella länsplan finns inget utpekad eller namnsatt ärende kring utredningsobjektet men planen redovisar en inriktning för regionen gällande de aktuella åren. I länsplanen anges att infrastrukturen ska användas effektivt och att kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ska prioriteras. Bebyggelseplaneringen ska också anpassas efter kollektivtrafiken. Planen påpekar också att samhällsinstitutioner behöver skapa goda förutsättningar för effektiva och miljövänliga gods- och varutransporter.

1.3.2. Skärgårdspolitiskt program för Stockholms läns landsting (Stockholms läns landsting, 2010) samt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län - Kollektivtrafik på vatten (Stockholms läns landsting, 2013)

Syftet med det skärgårdspolitiska programmet är att hantera landstingets verksamheter i skärgården och beskriva vilka strategier som ska gälla. I programmet står att kollektivtrafiken är en förutsättning för en levande skärgård och att Waxholmsbolaget ska sköta dessa transporter med inriktning på hög kvalitet. Visioner och mål som presenteras i den övergripande visionen härrör från 2010:s års regionala utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2010): ”En skärgård som genom sina unika värden är attraktiv för boende, verksamheter och besökare.”

Målen för det skärgårdspolitiska programmet är att:

- En långsiktigt väl förvaltd skärgård med natur-, kultur- och rekreationsvärden som bevaras och utvecklas.
- En för alla öppen och tillgänglig skärgård med effektiva miljövänliga, kollektiva transporter och ändamålsenlig infrastruktur.
- En livskraftig skärgård med goda förutsättningar för verksamheter och kommersiell service som är anpassade till skärgårdens förhållanden året om.

- En skärgård med behovsanpassad, tillgänglig och resurseffektiv offentlig service av god kvalitet.

Utifrån programmålen i kombination med utvecklingstrender, tillgängliga resurser och formella förutsättningar har följande fyra utmaningar antagits:

- Att möjliggöra utveckling och samtidigt bevara skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden.
- Att vidareutveckla kommunikationerna till och inom skärgården, genom ändamålsenlig infrastruktur och ett effektivt och hållbart transportsystem.
- Att utveckla förutsättningar för näringsliv och kommersiell service som är baserade på skärgårdens värden, förutsättningar och behov.
- Att erbjuda offentlig service av god kvalitet och tillgänglighet i skärgården.

Till varje utmaning finns en beskrivning i det skärgårdspolitiska programmet. Planen för skärgårdens kommunikationer eftersträvar en effektiv kollektivtrafik med smidiga byten och en samordnad lösning gällande taxan. En risk som påtalas i programmet är att investeringar som görs i skärgården är relativt små och att investeringsansvaret ofta är splittrat på flera aktörer. Landstingets strategi och inriktning för att uppnå detta är att:

- Utveckla och bevara skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden.
- Erbjuder en bra kollektivtrafik och bidra till en ändamålsenlig infrastruktur.
- Bidra till goda generella förutsättningar för en livskraftig skärgård.
- Säkra tillgången till effektiv och behovsanpassad offentlig service av god kvalitet.
- Planera för en attraktiv skärgård samt attraktiva och funktionella skärgårdssamhällen.

Det andra målet i det skärgårdspolitiska programmet anger också att det är Waxholmsbolaget som är landstingets främsta redskap för att tillhandahålla god tillgänglighet i skärgården och programmet anger att standarden ska höjas. Minimistandard för båttrafiken mellan replipunkter och kärnöar är två turer på morgon/förmiddag från öarna och två turer eftermiddag/kväll till öarna. Därmed ges permanentboende i skärgården möjlighet att dagligen resa till kommuncentrum och därifrån vidare med direktförbindelse med Stockholms innerstad. Därutöver ska det finnas en kvällstur som ger boende möjlighet till kvällsaktiviteter en dag i veckan. Bastrafiken under veckoslut och helger ska även vara inriktad på fritidsboende och utflyktsresenärer.

1.3.3. Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (Trafikförvaltningen, 2015)

Riktlinjer som ska tillämpas i Trafikförvaltningens arbete men även av externa aktörer presenteras i dokumentet *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län*. I dokumentet hanteras frågeställningar kring trafikplanering som behöver besvaras i ett tidigt skede i kommunernas planeringsprocesser. Handlingen innehåller även krav på linjenät och utbud som ska återspegla det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Olika typer av trafik definieras i dokumentet och sjötrafik delas in i skärgårdstrafik och pendelbåtstrafik. Skärgårdstrafiken ska motsvara landbaserad landsbygdstrafik och garantera boende på öar utan fast landförbindelse eller statlig vägfärja, nödvändiga förbindelser för arbetspendling samt erbjuda inköps- och serviceresor. Den samhällsunderstödda båttrafiken kan även syfta till att stötta turisttrafik till öarna. I dokumentet definieras olika linjetyper: baslinjer, transferlinjer, daglinjer, vinterlinjer och kulturlinjer. Minimiutbudet för skärgårdstrafik mellan replipunkt och kärnö ska möjliggöra att det dagligen går att resa till kommuncentrum och därifrån vidare med stomlinje till Stockholms innerstad.

Minimiutbudet ska vara:

- Två turer morgon alternativt förmiddag från öarna.
- Två turer eftermiddag alternativt kväll till öarna.

- Ytterligare en kvällstur som möjliggör kvällsaktiviteter en dag i veckan.

Den andra kategorin sjötrafik som beskrivs är pendelbåtstrafik som trafikerar bryggor som också kan nås med landtrafik. Den ingår i det sammanhängande kollektiva systemet och utgör ett komplement till det lokala gång- och cykelnätet. För denna trafik finns inga rekommendationer för minimiutbud men följande anges:

- Pendelbåtstrafiken ska i första hand planeras för arbetsresor under högtrafik men kan med fördel även trafikeras andra tider på dygnet.
- Särskild hänsyn ska tas till möjligheterna att ansluta den landbaserade trafiken till sjötrafiken vid de bryggor som trafikeras av pendelbåtar. Detta gäller i synnerhet anslutningen till cykelvägnätet.

1.3.4. Översiktsplan 2030 - med utblick mot 2050 (Haninge kommun, 2016)

Syftet med Haninge kommuns översiktsplan är att presentera konkreta strategier, mål och riktlinjer för mark- och vattenanvändningen inom kommunen fram till år 2030, med en horisont och utblick mot år 2050. Kommunens planering ska präglas av en sammanhållen bebyggelsestruktur som lättare kan försörjas med hållbara transporter såsom gång, cykel och kollektivtrafik. I översiktsplanens mål och planeringsinriktningar olika delområden återfinns följande formuleringar som berör innehållet i åtgärdsvalsstudien:

- Bebyggelseutvecklingen sker i huvudsak nära befintlig infrastruktur, och skapar underlag för samhällsservice, handel och kollektivtrafik.
- Kollektivtrafiken är tät och i tätorterna är det lätt att gå och cykla.
- Skärgården är lättillgänglig med goda kommunikationer och utbyggd infrastruktur.
- Det finns hållbara trafiklösningar i alla kommundelar.

För trafik och kommunikationer anges att trafikslagen ska prioriteras enligt ordningsföljden

1. Gång- och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Varu- och godstransporter
4. Biltrafik

Prioritetsordningen syftar till att få ett gaturum och trafiknät som främst är planerat, utformat och underhållet utifrån gåendes och cyklisters behov. Den utgör även en påminnelse om att alltid beakta gående, cyklister och kollektivtrafikanter när ny infrastruktur planeras. Likaså anges att goda möjligheter till hållbart resande ska skapas för alla oavsett ålder, kön eller funktionsförmåga. Följande riktlinjer anges också gällande kommunens planering för skärgårdstrafiken:

- Kommunen verkar för utveckling av kollektivtrafiken på vatten, där båt- och färjetrafiken till kommunens större öar ges en långsiktigt hållbar lösning vilket möjliggör pendling året runt.
- Vid planering i vattennära lägen så beaktas framtida behov av hamn- och kajlägen. Markområden likväl som anslutande vattenområden reserveras för detta ändamål.

Ornö är av landstinget utpekad som kärnö vilket innebär att den anses kunna ha förutsättningar för ett utbud av samhällsservice och infrastruktur. Kommunen vill underlätta för fler fastboende på Ornö genom att möjliggöra mindre kompletteringar av nya bostäder. Översiktsplanen poängterar dock att det är viktigt att ny bebyggelse harmonierar med befintligt landskap och kulturmiljö. Fler fastboende på Ornö ger underlag och behov för utvecklad service. Det är främst i redan bebyggda områden vid Kyrkviken, Vargvik, området mellan Hässelmara-Skinnardal och vid Lättinge som ny bebyggelse är aktuellt. Översiktsplanen nämner också möjligheten att ansluta den nordöstra delen av Ornö till öns vägnät. Vatten och avlopp vid nybyggnad bör däremot hanteras enskilt eller via samfällighet.

Översiktsplanen eftersträvar också att Dalarö ska växa vilket innebär att nya bostäder, utökad verksamhet i skola och omsorg planeras i området.

1.3.5. Ortsanalys Dalarö (Haninge kommun, 2009)

Haninge kommun genomförde en Ortsanalys av Dalarö mellan åren 2007 och 2008, vilken utgjordes av en utvecklingsdialog i samverkan med boende. Syftet var att beskriva orten utifrån fysisk plats, dess funktion som livsmiljö och hur orten relaterar till sin omgivning. I analysen ingick en rad faktorer som behandlade geografi, historia, trafik och livsmiljö.

I Ortsanalysens beskrivning av det framtida transportsystemet bedömdes de större vägarna under högsäsong få ett ökat flöde vilket ansågs innebära negativ påverkan på gång- och cykeltrafiken. Likaså bedömdes flera besökare öka efterfrågan på parkeringar och leda till att oönskad söktrafik och att icke regelrätt parkering riskerar att öka. I Ortsanalysen identifierade ett behov av bättre trafikledning och skyltning av parkeringar i Dalarö. Odinsvägen tas upp som problematisk i synnerhet med avseende på den tunga trafiken som kör till och från Ornöfärjan. Flera vägar i Dalarö som Odinsvägen, Smådalarövägen och Askfatshamnen saknar separering mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Under vintern konstateras också vissa trafikrelaterade problem så att otrygga situationer uppstår. Detta gäller främst under tiderna för hämtning och lämning vid skolan samt när kunder till butikerna parkerar. Vidare nämns att längs Baldersvägen, Odinsvägen och Berghamnsvägen förekommer otillåtna höga hastigheter. Den kollektivtrafik som är vägburen anses i Ortsanalysen fungera bra även om vissa förbättringar gällande sena avgångar och turtäthet önskas. Dalaröbornas upplevelse av Waxholmbåttrafiken är positiv även om vissa förbättringar önskas gällande trafiken ut till öarna och in mot Stockholm.

För Ornöfärjan med tillhörande färjeläge råder det däremot delade meningar. En åsikt är att den nuvarande placeringen av Ornöfärjan skapar ett resandeunderlag som är nödvändigt för att upprätthålla servicen i Dalarö. Samtidigt menar andra att en flytt av färjeläget skulle frigöra utrymme för annan utveckling av Dalarö exempelvis vid hotellbryggan och längs Odinsvägen, och minska trafikrelaterade problem där. I Ortsanalysen slår dock fast att det är viktigt för Ornöborna med angöring för färjorna i Dalarö då samhället fungerar som huvudort för boende på Ornö och i dess skärgård. I analysen redovisas att merparten av de boende i Dalarö har tillgång till bil men att många trots det väljer att åka buss till och från Haninge centrum och Gullmarsplan, i synnerhet vid arbetspendling.

1.3.6. Askfatshamnen – Dalarö, Utredning av eventuellt nytt färjeläge för Ornöfärjan (Haninge kommun, 2006)

Utredningen som genomfördes av konsultbolaget Structor på uppdrag av kommunen beskriver möjligheten att flytta Ornöfärjans färjeläge till Askfatshamnen.

Följande motiv för en flytt från dagens färjeläge vid Dalarö hamn presenteras:

- Ökad efterfrågan på fler uppställningsplatser för fordonstrafiken vid färjeläget.
- Odinsvägen är smal och saknar trottoarer vilket i kombination med tung trafik leder till en otrygg trafikmiljö.
- Fordonstrafiken genom centrala Dalarö upplevs som besvärande.

Utredningen fastslår också följande motiv för att inte ändra lokalisering:

- Näringsidkare på Dalarö önskar ha genomfartstrafik då detta ökar kundunderlaget.
- Att ha kvar färjeläget i närheten av centrala delarna av Dalarö ökar tillgängligheten för de öbor som nyttjar vårdcentral och skola för årskurs 6-9.

- Befintlig småbåtsverksamhet i Askfatshamnen påverkas troligen negativt.

Askfatshamnen är belägen vid det västra inloppet till Dalarö kanal och används i dagsläget av fritidsbåtar. Vattendjupet i hamnen varierar mellan tre och sex meter. Trafikflödet på Askfatsvägen uppgick vid tiden för utredningen till 250 – 500 fordon/dygn. Det nya färjeläget planerades i slutet av Askfatsvägen där den nya uppställningsplatsen planerades rymma ca 70 fordon (jämfört med de ca 35 fordon som ryms vid Dalarö hamnplan idag). En ny gång- och cykelbana längs Askfatsvägen ingick också i planerna. Tillkommande störningar i form av buller och ökade utsläpp bedömdes inte överskrida några gränsvärden för boende längs Askfatsvägen. Utredningens slutsats var därför att en flytt var realistisk och bedömdes kosta ca 21 - 26 Mkr.

1.3.7. Planbeskrivning, Detaljplan för Dalarö Strand, Dalarö 2:132 Dalarö (Haninge kommun, 2015)

Detaljplanen omfattar området vid Dalarö Strand vars hotellverksamhet avvecklas till förmån för nya bostäder. Fastigheten ska utvecklas för bostadsändamål, främst för flerbostadshus men även för handel och andra verksamheter.

Detaljplanens påverkan på omkringliggande infrastruktur beräknats generera ett nettotillskott av 82 nya fordonsrörelser per dygn. Ett nytt parkeringsgarage planeras vid fastighetens anslutning till Odinsvägen och rymmer merparten av boendeparkeringarna. Övriga parkeringar nås via Tullbacken men utkörande fordon får på grund av enkelriktningen använda Odinsvägen. Detta medför att Odinsvägen beräknas få 97 nya fordonsrörelser per dygn. Inga befintliga parkeringar påverkas av exploateringen. En ny gångbana längs Dalarö hamn planeras också för att ordna bättre gångvägar till det planerade hammagasinet med bostäder och verksamheter, bland annat en terrass med en uteservering sommartid.



Figur 2. Plan för förändringar vid Dalarö Strand.

1.3.8. PM Trafik Dalarö strand hotell (Ramböll, 2014)

Syftet med trafikutredningen var att utreda hur planförslaget för Dalarö strand påverkar trafiksystemet samt att studera förslagets utformning med avseende på tillgänglighet och trafiksäkerhet. Trafikalstringen från planområdet bedömdes endast ge marginell påverkan på Dalarö hamnplan, dock ansåg utredningen att de planerade parkeringarna inte kunde hantera parkeringsbehovet fullt ut. Risken för söktrafik under sommaren bedömdes som stor och rekommenderade att parkeringsledningssystem skulle utarbetas. Trafiksäkerheten bedömdes inte påverkas negativt av planförslaget.

1.3.9. Trafikutredning Väg 227, Dalarö, Haninge kommun (Ramböll, 2014)

Trafikutredningen behandlade hur planområdet vid Dalarö strand i stort påverkar Dalarövägen och anslutningen genom till dagens färjeläge. Syftet var bland annat att ta fram trafikunderlag för bullerberäkningar. Utredningen konstaterar att två tredjedelar av trafiken längs Odinsvägen inte har färjeläget som start eller målpunkt.

1.3.10. PM Förändringsärende - Färjelinjen mellan Dalarö och Ornö (Trafikverket, 2015)

Ornöfärjans samfällighet gjorde i samband med en ny driftsupphandling i början av 2014 en anhållan hos Trafikverket om att man önskade utreda möjligheterna för en ändrad driftsform av färjelinjen. Orsaken till förfrågan var att Ornöfärjans samfällighet ansåg det betungande att sköta upphandlingar av en så anseelig storlek och att det i dagsläget finns få anbudsgivare. Som svar till samfälligheten föreslår Trafikverket i en PM daterat april 2015 att färjan ska bli allmän. Motiven för en allmän färja enligt förändringsärendet är att en allmän färja skapar en sammanhållen länk för det statliga vägnätet på fastlandet och på Ornö eftersom färjelinjen utgör en utfartsväg för ca 300 trafikintressenter och bör vara skäl till att möjliggöra allmän samfärdsl. Remissinstanser var dock kritiska till att underlagen för beslutet var knapphändiga och att man inte tillräckligt beaktat de utmaningar som ökade trafikmängder och driftskostnader vid införande av en allmän färja skulle medföra.

Trafikverkets färjerederi ansåg att nya färjor skulle behöva köpas in vid en övergång till allmän drift och att man på sikt behöver hitta ett nytt färjeläge på fastlandssidan. Färjerederiet önskade också att Trafikverket säkerställde att en övergång till allmän färjedrift samordnades med nuvarande operatör och att en tillräckligt lång tidsrymd skapas vid en övergång till allmän färja.

Ornö Sjötrafik AB ansåg att utredningen har brister för att den inte redogör beräkningar för ökade driftskostnader. Vidare ansåg man att riskerna för trafikchaos i Dalarö centrum och totalt stopp vid Dalarö hamnplan är uppenbara vid införande av en allmän färja. Man framhöll också företagets betydelse som arbetsgivare för bofasta på Ornö.

Haninge kommun ställde sig positiva till beslutet att göra bilfärjan allmän. Kommunen instämde i färjerederiets bedömning att det på längre sikt kan komma att krävas en ny anöringspunkt på fastlandet, men att åtgärder på kort sikt också är nödvändiga.

1.3.11. Väg 227, Odinsvägen, delen Dalarövägen – Centrala torget (Vägverket, 2008)

Vägverket genomförde 2008 en utredning kring att kunna anlägga en ny gång- och cykelbana längs den östra sidan av Odinsvägen mellan Dalarövägen och torget. Syftet med åtgärden var att kunna förbättra den bristfälliga trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs Odinsvägen. Utredningen konstaterade att många barn och föräldrar förflyttar sig längs sträckan. Vägverket fastslog att åtgärden krävde att körbanan flyttades västerut. Åtgärden är detaljplanlagd av Haninge kommun (Detaljplan

för del av Odinsvägen, Dalarö, Haninge kommun, 2011) där planen innebär att Odinsvägen breddas för att en gångbana ska anläggas. Dock måste Trafikverkets finansiera åtgärden.

1.3.12. Detaljplan för del av Odinsvägen, Dalarö (Haninge kommun, 2011)

Material bestående av flera dokument som utgör detaljplan kopplat till ovanstående utredning om gång- och cykelbana. I den anges på samma sätt som i Vägverkets utredning att oskyddade trafikanter upplever trafiksituationen otrygg vilket är särskilt allvarligt då förskola och skola är placerade intill Odinsvägen. Tomtmark behöver tas anspråk för att rymma gång- och cykelbanan och totalt åtta fastigheter berörs av ett intrång på maximalt 2 m. Den kulturhistoriska miljön beskrivs värdefull och utformningen bör gå i samma stil som befintlig miljö.



Figur 3. Plankarta från "Detaljplan för del av Odinsvägen"

1.3.13. Förstudie Odinsvägen Dalarö (Vägverket)

Vägverket utförde en revision av Odinsvägen mellan Dalarövägen och Dalarö hamn. Syftet med utredningen var att förbättra miljön längs vägen. I arbetet identifierades ett antal målkonflikter:

- Bullerstörda tomter som behöver bullerskärm står i konflikt med kulturmiljön, estetiken och trafiksäkerheten vid tomtutfarter.
- Utformningsstandard för bussar och tung trafik kommer i konflikt med eftersträvad småskalighet som efterfrågas av såväl trafiksäkerhets- som kulturmiljöskäl. Åtgärden skulle även innebära intrång på tomtmark.
- Gatsten som material bör användas sparsamt eftersom det kommer i konflikt med bullerhänsyn.
- Behov för busstrafik ställs i konflikt med trafiksäkerhets- och miljöaspekter.

Ett stort antal brister identifierades av förstudien där de allvarligaste var det ofullständiga nätet för gång- och cykeltrafik, siktproblematik och en trång vägsektion. Åtgärder längs vissa delsträckor och punkter föreslås i utredningen för att kunna förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten, men även att anpassa estetiken genom förändrad vegetation, materialval och utformning.

1.3.14. Allmän färjeled till Tynningö (Trafikverket, 2011)

Rubriken är ett samlingsnamn för tre olika utredningsdokument vilka alla berörde övergången till allmän färja till Tynningö. Projektet är intressant eftersom frågeställningarna har flera beröringspunkter med denna studie även om det geografiskt ligger utanför utredningsområdet.

Mellan väg 642 på Norra Lagnö i Värmdö kommun och väg 678 på Tynningö i Vaxholms stad går en färjelinje. Fram till 2013 drevs den av som enskild färja av *Tynningöfärjan Ekonomisk Förening*. 2004 begärde föreningen att färjan skulle övergå i allmän regi. 2007 fattade dåvarande Vägverket ett beslut i linje med detta och alla berörda remissinstanser var positiva. Samma år överlämnades frågan till Länsstyrelsen som tidigare tillstyrkt förändringen under förutsättning att de förändringsarbeten som ansågs krävas kunde finansieras. 2010 fattade Länsstyrelsen ett beslut om övergång till allmän färja genom finansiering via länsplanen. Beslutet överklagades men avslogs av regeringen. 2010 inledde Trafikverket ovan nämnda förstudie om lämpliga åtgärder för att kunna ändra driftsform 2013. Inom ramen för detta studerades också andra sträckningar. Följande åtgärdsalternativ studerades:

1. Enskild färja (Nollalternativ) - Upphandlad trafik Norra Lagnö – Östra Tynningö befintligt tonnage
2. Allmän färja - Färjerederiet driver färjetrafik Norra Lagnö – Östra Tynningö med befintligt tonnage
3. Allmän färja - Färjerederiet driver färjetrafik Norra Lagnö – Östra Tynningö med nytt tonnage
4. Allmän färja - Färjerederiet driver färjetrafik Höganäs – Vaxholm med nytt tonnage
5. Allmän färja - Färjerederiet driver färjetrafik Tynningö – Vaxholm med nytt tonnage
6. Allmän färja - Färjerederiet driver färjetrafik Vaxholm – Norra Tynningö – Stenslätten nytt tonnage
7. Allmän färja - Färjerederiet driver färjetrafik Vaxholm – Stenskärsviken med nytt tonnage

Alla alternativ utreddes, bedömdes och remissbehandlades. Alternativ 4-7 avskrevs då den befintliga sträckningen långsiktigt bedömdes vara bättre. Alternativ 1 togs sedan bort då detta bedömdes ha sämst driftsäkerhet och inte var hållbart långsiktigt. Sedan avskrevs även alternativ 2 då bristen på reservfärja var ett problem och att Transportstyrelsen föreskriver att färjorna ska in på planerad kontroll av botten minst två gånger per år. När sedan färjan sedan blev allmän ökade antalet fordonstransporter med cirka 30 % från 170 000 under 2012 till 220 000 år 2013.

1.4. Pågående projekt

Detta avsnitt beskriver andra pågående projekt inom utredningsområdet eller med annan påverkan på denna studie.

1.4.1. Väg 227, gång och cykelväg vid Odinsvägen, Dalarö (Trafikverket, 2017)

Trafikverket driver vid skrivandet av denna rapport ett projekt med syfte att bygga en gång- och cykelväg och gångbana mellan Dalarövägen och Central Torget i Dalarö. Körbanan för motorfordon planeras att bli 6,5 meter bred, gång- och cykelvägen 2,5 meter och gångbanan 1,8 meter. Projektet innebär även att en busshållplats tillgänglighetsanpassas och refuger byggs om. Man räknar med att börja bygga under hösten 2017.

2. Intressenter

Ett flertal intressenter har medverkat i åtgärdsvalsstudien. Förutom representanterna för Haninge kommun, Ornöfärjans samfällighet, Trafikförvaltningen SLL och Trafikverket som har utgjort åtgärdsvalsstudiens arbetsgrupp, har representanter för boende och näringsidkare på Ornö och i Dalarö bjudits in till medverka vid två dialogmöten, vilka ägde rum i Dalarö Tullhus den 7 juni 2016 och i Sockenstugan på Ornö den 11 augusti 2016.

Inbjudna till dialogmötena var organisationer, företag, intresseföreningar med anknytning till Ornö och Dalarö. Till det första mötet bjöds följande in; 16 representanter för boende och företagare på Ornö och dess skärgård, 14 representanter för boende och företagare i Dalarö samt 16 företrädare för allmän samhällsservice. Till det andra dialogmötet på Ornö bjöds ytterligare 20 Ornöanknutna föreningar och företag in och information om mötet publicerades även på Ornö skärgårds Facebookgrupp.

Resultatet från dialogmötena utgör en väsentlig del av åtgärdsvalsstudiens problembeskrivning genom dess kartläggning av brister och behov i dagens trafiksystem. Intressenterna fick även möjlighet att under dialogmötena framföra idéer kring konkreta åtgärdsförslag. Vid dialogmötena var följande organisationer och företag representerade:

- Arrendatorföreningen Ornö södra
- Björkö Fastighetsägarförening
- Bygdemuseet Ornö sockenstuga
- Dalarö Företagarförening
- Dalarö hembygdsförening
- Dalarö villaägarförening
- Dalarö turistbyrå
- Dalarö Utö Ornö Socialdemokratiska förening
- Föreningen Ornöborna
- Föreningen Torsnäsudde
- Haninge Charter & sjötaxi
- Lindviken förvaltning
- Långviksvägens Samfällighetsförening
- Morgan Bergström Bygg & Transport
- Mörbyfjärdens samfällighetsförening
- Ornö Bygdegårdsförening
- Ornö Allservice
- Ornö Dykservice
- Ornö fiber ekonomisk förening
- Ornö sjötrafik
- Ornö Taxi och transport
- Ornöfärjans samfällighet
- SIKO Skärgårdens intresseföreningars kontaktorganisation
- Silverbergets gård
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Södra skärgårdens intresseförening
- Thomas Larsson Mark & anläggningar
- Utö rederi



Bild 2. Information vid dialogmötet i Dalarö tullhus.

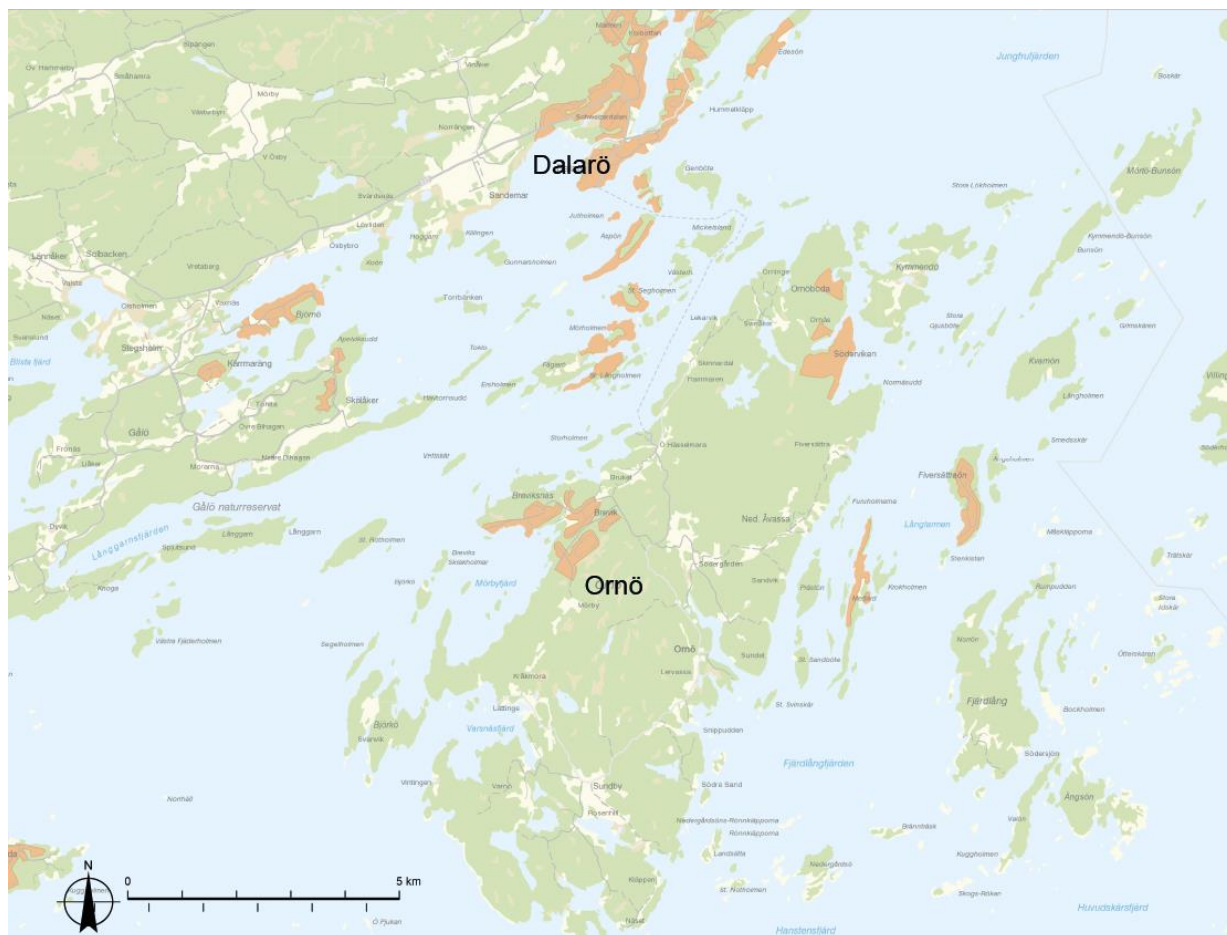


Bild 3. Grupparbete under dialogmötet i Ornö sockenstuga.

3. Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Den huvudsakliga geografiska avgränsningen för åtgärdsvalsstudien visas i kartan nedan, där fokus för åtgärdsvalsstudien berör bilfärjan mellan Dalarö hamn och Hässelmara på Ornö. Omgivande infrastruktur och områdets transportsystem i sin helhet har också varit viktigt att inkludera för att kunna få en heltäckande förståelse av färjelinjens influensområde. På Ornö finns statliga vägar och bryggor från Skinnardal och Hässelmara i norr till Kyrkbryggan och Lättinge i söder. Ornös nordöstra del saknar vägförbindelser med resten av ön, endast gångbara stigar finns att tillgå.



Figur 4. Utredningsområdets geografiska avgränsning.

3.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

Studien har initierats med anledning av bilfärjan, dess problem, brister och behov, men åtgärdsvalsstudiens metodik går ut på att analysera transportsystemet i sin helhet utifrån alla trafikslag vilket har gjort att andra områden utanför bilfärjans funktion också har behandlats. Studien omfattar kollektivtrafik såväl landväga som till sjöss, cykel- och gångtrafik, allmän samhällsutveckling samt påverkan på miljö.

3.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande

Resultatet av denna åtgärdsvalsstudie kommer att utgöra underlag till nästkommande länsplan för regional transportinfrastruktur som gäller mellan 2018 - 2029. Länsplaner fastställs i varje län och omfattar investeringar av:

- Statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet
- Åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas är styrande för statliga infrastrukturinvesteringar och revideras vart fjärde år. Ny planperiod kommer därför att behandla perioden 2018 – 2029 och efterkommande revidering behandla åren 2022 – 2031. Investeringar större än 50 miljoner kronor kräver särskild hantering och behöver namnges inför fyraårsrevideringen. Därför har tidshorisonten för åtgärdsvalsstudiens åtgärdsförslag anpassats efter länsplanens planering.

Följande tidsramar har definierats för denna åtgärdsvalsstudie:

- Kort sikt < 5 år (2017-2021)
- Lång sikt > 5 år (2022-)

Åtgärdsvalsstudien föreslår åtgärder på kort sikt som innebär små investeringar och därför hamnar under gränsen för namngivna objekt i länsplanen. De åtgärder på längre sikt som analyseras i åtgärdsvalsstudien blir aktuella först inför planperioden 2022 - 2031.

4. Mål

4.1. Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet preciseras i ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

- Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svarta mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

4.2. Regionala och lokala mål

Under avsnittet 1.3 Tidigare planeringsarbete finns beskrivningar av olika dokument som bedömts vara relevanta för denna studie. Dessa dokument hanterar olika närliggande områden och innehåller däribland visioner, mål och strategier. Åtgärdsvalsstudien presenterar egna projektmål som är baserade på de regionala och lokala målen i kombination med de nationella målen.

4.3. Projektmål

Åtgärdsvalsstudiens arbetsgrupp har formulerat projektspecifika mål utifrån kompletteringar och preciseringar av överliggande nivåers mål. Alla föreslagna åtgärder har prövats mot dessa mål och åtgärdernas bidrag till målen har bedömts. Åtgärdsvalsstudiens mål är att:

- Ge hög tillgänglighet till Ornö genom en långsiktig hållbar infrastrukturlösning som ger förutsättningar för attraktiva livsmiljöer.
- Förbättra trafiksäkerheten i Dalarö.
- Minska trafiksystemets negativa påverkan på miljö och hälsa.
- Bidra till att andelen hållbara transporter ökar och att gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras.
- Skapa goda resmöjligheter för alla oavsett ålder, kön eller funktionsförmåga.
- Skapa förutsättningar för utbud av service i Dalarö och på Ornö.

5. Nulägesbeskrivning

5.1. Problembeskrivning

Inledningen till denna åtgärdsvalsstudie var att Ornöfärjans samfällighetsförening i mars 2014 inkom med en förfrågan till Trafikverket om att undersöka förutsättningarna för att utreda driftsformen av den enskilda färjan mellan Dalarö och Ornö i Haninge kommun. Administrationen att driva färjelinjen ansåg samfälligheten vara betungande och bristen på anbudsgivare bedömdes vara en risk. Trafikverket började därefter hantera frågan vilket utmynnade i ett förändringsärende *Färjelinjen mellan Dalarö och Ornö, Haninge kommun, Stockholms län, TRV 2014/17894*, där det rekommenderas att färjelinjen ska bli allmän. Remissinstanser var dock kritiska till att underlagen för beslutet var knapphändiga och att man inte tillräckligt beaktat de utmaningar som ökade trafikmängder och driftskostnader vid införande av en allmän färja skulle innebära. Trafikverkets färjerederi ansåg att nya färjor skulle behöva köpas in vid en övergång till allmän drift och att man på sikt behöver hitta ett nytt färjeläge på fastlandssidan. Kommunen instämde i färjerederiets bedömning att det på längre sikt kan komma att krävas en ny angringspunkt på fastlandet, men att åtgärder på kort sikt också är nödvändiga. Ornö sjötrafik AB ansåg att risken för trafikchaos i Dalarö centrum och totalstopp vid Dalarö hamnplan var uppenbar vid övergång till allmän färja. De framhöll också företagets betydelse som arbetsgivare för bofasta på Ornö.

Trafikverket upphandlade Ramböll under 2016 för att genomföra en åtgärdsvalsstudie som förutsättningslöst skulle analysera problematiken och presentera åtgärdsförslag för att förbättra situationen. I processen för åtgärdsvalsstudien har information om behov, problem och brister samlats in från berörda intressenter. Detta har främst gjorts via arbetsgruppsmöten, workshops, dialogmöten och intervjuer. Nedan följer en redovisning av de brister och behov som inhämtats under arbetsprocessen.

5.1.1. Framkomlighetsproblem för tung trafik längs Odinsvägen

Odinsvägen genom centrala Dalarö är smal och två tunga fordon har svårt att mötas där. Gångbanor saknas längs flera sträckor vilket grundar sig i svårigheter att skapa tillräckliga ytor för alla trafikslag. Korttidsparkering sker ibland längs Odinsvägen i anslutning till de butiker som finns längs sträckan, vilket förvärrar situationen ytterligare. Framkomlighetsproblemen leder ibland till att busstrafiken försenas. Timmertransporter förekommer till och från färjeläget och kan ske med lastbilar och släp som totalt är 24 m. Den tunga trafiken ger även upphov till negativ miljöpåverkan i form av buller och vibrationer enligt boende. Uppställningsytorna vid Dalarö hamnplan är också begränsade och kan under trafikintensiva perioder leda till köbildningar genom Dalarö.

5.1.2. Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs Odinsvägen

På grund av Odinsvägens trånga sektion och svårigheterna att möjliggöra ytor för såväl tung trafik som oskyddade trafikanter har gatans södra del utformats i ett plan, där gångytan endast avskiljs genom rader av smågatsten. Avsaknaden av trottoarer skapar otrygghet för oskyddade trafikanter, i synnerhet för skolbarn. Närheten till färjeläget innebär också att farliga trafiksituationer kan uppstå när bilister, som är sena till färjan, kör genom samhället med hög fart.

5.1.3. Långsiktig transportförsörjningslösning

Ornöfärjans samfällighet, som representerar fastighetsägare på Ornö, fungerar som väghållare och upphandlar driften av bilfärjan. Samfälligheten har i en förfrågan till Trafikverket önskat utreda förutsättningarna för att göra färjan allmän, eftersom föreningen anser det betungande att administrera färjetrafiken. Samfälligheten har också haft svårigheter att få in anbud och i princip har Ornö Sjötrafik AB varit den enda anbudsgivaren. Situationen är problematisk och skapar osäkerhet för långsiktiga villkor gällande bilfärjans drift.

5.1.4. Svårighet att leverera gods till Ornö

Färjans avgifter och dess bokningssystem gör det mindre attraktivt för många leverantörer och transportföretag att köra ut gods till Ornö idag. Färjans glea turtäthet har också en viss betydelse för detta. I dagsläget är det i princip bara PostNord som kör ut leveranser till ön.

5.1.5. Dåliga anslutningar mellan bilfärja och busstrafik

Idag behöver bussresenärer till och från Ornö byta buss två gånger vilket är obekvämt och leder ofta till långa restider eftersom tidtabellerna för färjorna och bussarna inte alltid är synkade. Ornö betjänas av en lokalbuss som körs på ön, men om man vill ta sig till fastlandet som kollektivtrafikresenär måste man nyttja bilfärjan som däckspassagerare och därefter byta till anslutande bussar i Dalarö hamn.

5.1.6. Dålig tillgänglighet hämmar exploatering

Bilfärjans glea turtäthet och dess avgift har en hämmande inverkan på Ornös tillgänglighet. Om den sista färjan från fastlandet är fullsatt blir Ornöbor strandsatta och kan inte ta sig hem. Önskemål har framförts att man vid dagens sista färjetur också bör garantera att extraturer sätts in om ordinarie färja är fullsatt. Ornös begränsade tillgänglighet medför även mindre exploateringsmöjlighet. Ambitioner om förtätning och att underlätta för permanentboende på Ornö finns, men osäkerhet kring bilfärjan skapar hinder för en växande öbefolkning.

5.1.7. Väntsal saknas vid Dalarö hamnplan

Samfällighetens ändamål är att ordna färjetrafik för fordonstransporter. Det har medfört att personresor till fots, med cykel och kollektivtrafik har varit av sekundär betydelse. Däckspassagerare betalar 25: - per resa. Kollektivresenärer betalar dels för själva bussresan och dels för personbiljetten på färjan. För kollektivtrafikresenärer krävs också flera byten, vid bussarna på fastlandet, till fots ombord på bilfärjan och byte till den lokala bussen på Ornö. Vid Hässelmaras finns idag en uppvärmd väntsal utrustad med en biljettautomat där man kan köpa biljetter till bilfärjan. Väntsalen används flitigt av de resenärer som saknar bil eftersom den är väderskyddad och uppvärmd. På Dalarösidan saknas däremot en väntsal. I praktiken väntar dock många däckspassagerare inne på Dalarö Sjömack, i utsträckningen den är öppen, men en uppvärmd väntsal likt Hässelmaras har efterfrågats av däckspassagerare.

5.1.8. Lång restid för bilfärjan

Bilfärjans restid uppgår idag till knappt 30 minuter. Sträckan är sjövägen ca 8 km och jämfört med andra bilfärjor i Sverige utgör Ornöfärjan en av de längre färjesträckningarna. Ordinarie färjeturer körs i dagsläget aldrig oftare än timestrafik eftersom restiden begränsar turtätheten vid drift med en färja. Ornö Sjötrafik förfogar dock över två bilfärjor, som kan användas vid intensiva trafiktoppar och

benämns då extratur i turlistan. Antalet extraturer specificeras i avtalet mellan samhälligheten och Ornö Sjötrafik och sker endast på begäran av samhälligheten.

5.1.9. Avgift för att resa med färjan

De flesta bilfärjor i Sverige är allmänna och därmed avgiftsfria. Ornöfärjan är däremot enskild och finansieras till 80 % med statsbidrag och till 20 % med biljettintäkter. En personbil inklusive en förare kostar 50 kr per resa och lastbilar betalar olika beroende på typ av varubefordran och fordonstorlek, mellan 60 - 600 kr per tur. En ytterligare fordonspassagerare, en gående- eller cyklist betalar 25 kr per resa, vilket även omfattar de som reser kollektivt på ömse sidor. Kollektivresenärer som inte mantalsskrivna på Ornö eller saknar Waxholmsbolagets ö-kort, betalar däremot 60 kr (40 kr reducerat pris) för en enkelresa med Waxholmsbåt Dalarö – Ornö, alternativt 130 kr (80 kr reducerat pris) för en resa Stockholms city – Ornö.

5.2. Befintliga förhållanden

Utredningsområdet ligger inom Haninge kommun i Södermanland och tillhör Stockholmsregionen. Invånarantalet i kommunen var 2015 cirka 84 000. Kommunen har goda kommunikationer med Stockholms centrala delar i form av motorvägen, riksväg 73, och Nynäsbanan som trafikeras av pendeltåg.



Figur 5. Orienteringskarta för åtgärdsvalsstudien.

Förutom centralorten Handen finns ett antal andra samhällen inom kommunen. Ett av dessa, Dalarö, är beläget i Stockholms södra skärgård 20 km från Haninge centrum. 2015 var invånarantalet i Dalarö cirka 1 850. Antalet personer i området ökar markant under sommarmånaderna då fritidsboende och

turister (i synnerhet resenärer med båt) är stort. I Dalarö finns målpunkter i form av handel, service och sevärdheter. Merparten av butikerna är placerade längs Odinsvägen som är en del av länsväg 227 vilken utgör huvudvägen till Dalarö. Vid vägens slut ligger Dalarö hamn som utgör anlämningplats för Ornöfärjan. Där finns också service i form av en jourbutik, sjömack och café.

I Dalarö utgörs bebyggelsen främst av villor där permanenta boenden blandas med fritidshus. Området är attraktivt och har höga bostadspriser. Ortens karaktär präglar infrastrukturen som består av smala slingriga gator och miljön är överlag kuperad. Trafiksystemet och kommunikationer beskrivs mer utförligt nedan men det kan nämnas att Dalarö är en viktig nod för hela södra skärgården.

Ornö är den till ytan största ön i Stockholms skärgård. Ön är cirka 14 km lång och cirka 6 km som bredast. På ön finns cirka 300 permanent bofasta, men likt Dalarö ökar antalet människor kraftigt under sommarhalvåret och det finns flera områden med fritidshus. Omkring 700 fritidshushåll finns på Ornö och dess omkringliggande öar. Ornö är av Stockholms läns landsting definierad som en så kallad kärnö (totalt finns 12 st.) vilket innebär att det varken finns bro, tunnel eller allmän färja dit. På Ornö är utbudet av service är betydligt mindre jämfört med Dalarö men låg- och mellanstadieskola, bibliotek och ombud för systembolaget finns vid Ornö kyrka. Sommartid finns där också bageribod, livsmedelsbutik och restaurang samt ett bygdemuseum. På Ornö finns också året-runt-verksamheter såsom varvsverksamhet, ett callcenter och enskilda företagare.

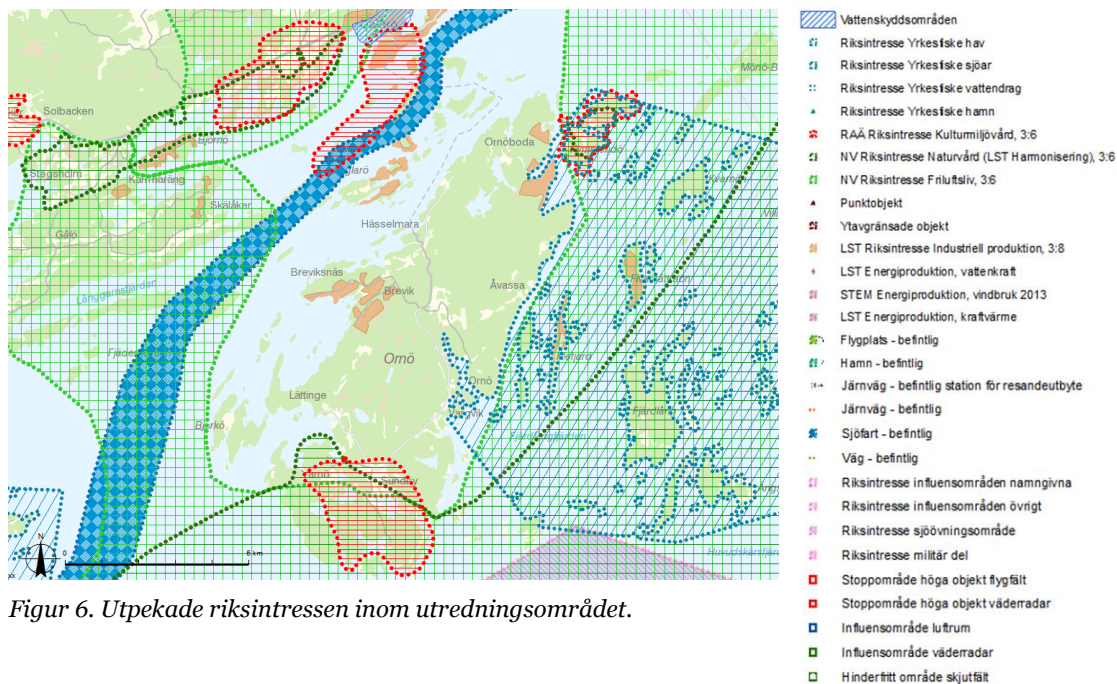
Utifrån tillgänglig befolkningsstatistik för bofasta invånare och antal fritidshus kan man uppskatta vilka transportmöjligheter som betjänar fast- och fritidsboende på Ornö och i dess omgivande skärgård. Observera att antalet fritidshus inte anger antalet personer utan antalet bostadsbyggnader. Av tabellen nedan framgår att majoriteten fritidsboende och 23 % av de bofasta är helt beroende av Waxholmsbåtarnas trafik eller transporter med egen båt. En av anledningarna till detta är att den nordöstra delen av Ornö inte har någon ordnad vägförbindelse med resterande del av ön. Det är därför inte enbart bilfärjan som är viktig för Ornös transportförsörjning. Passagerare med Waxholmsbåtar betalar 60 – 130 kr enkel resa för de som inte är mantalsskrivna på öar utan fast landförbindelse eller allmän färja. De kan för 500 kr per år erhålla fria resor med Waxholmsbåtarna. På vissa turer med bilfärjan gäller även ö-kortet som däcksbiljett för fotpassagerare.

Typ av boende/transport	Bofasta invånare	Antal fritidshus
Bilfärja	211	595
Endast Waxholmsbåt	54	671
Endast egen båt	10	53

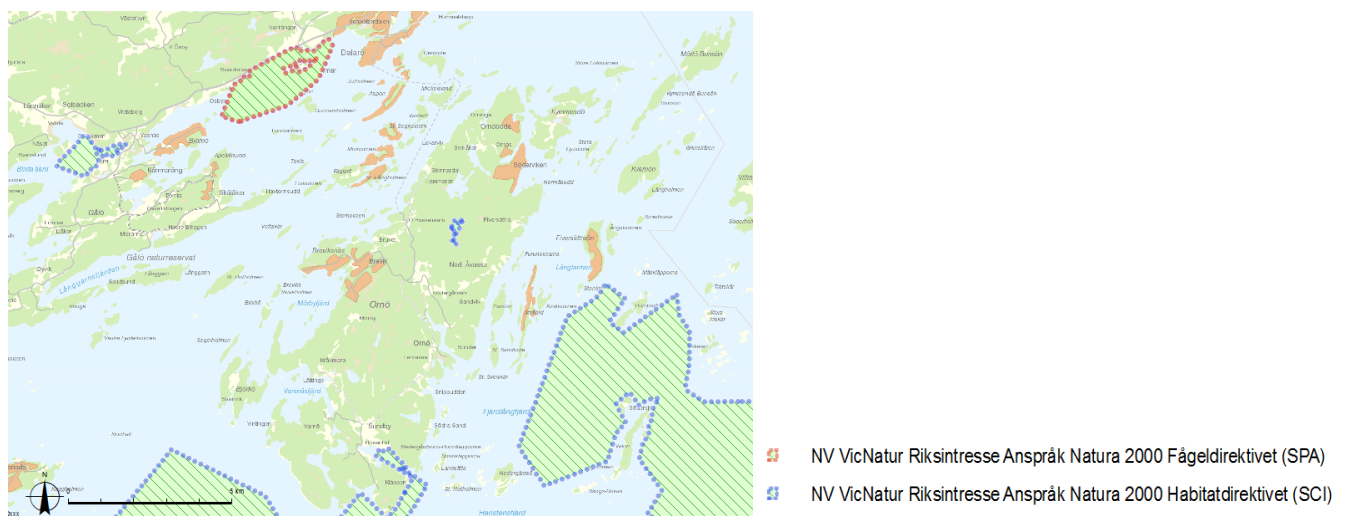
Tabell 1. Fördelning vilka sjötransportsalternativ som boende på Ornö och i omkringliggande skärgård har tillgång till.

Enligt *Skärgårdens utveckling i siffror* (Tillväxt- och regionplaneförvaltningen Stockholms Läns Landsting, 2016) har skärgårdsbefolkningen lägre befolkningsökning än länet i stort. Mellan 1997 - 2014 ökade befolkningen i skärgården med 5 % medan den i skärgårdskommunerna och länet ökade med 23 respektive 25 %. Sedan 2011 har befolkningen på kärnöarna stagnerat och flyttströmmarna är negativa. Befolkningen i skärgården blir allt äldre, 32 % är över 65 år i kombination med att generellt har barns och ungdomars andel minskat av befolkningen. Andelen arbetande är högre i skärgården totalt sett men beroende på ö-typ varierar siffran. Kärnöarna hör till gruppen med högst andel förvärvsarbetande. Byggverksamhet, handel, transport, företagstjänster, skola och omsorg hör till de vanligaste yrkesområdena. Utbildningsnivån är lägre i skärgården än genomsnittet och även inkomstutvecklingen har varit sämre över den studerade tidsperioden.

5.2.1. Riksintressen och andra utpekade områden



Enligt kartan finns en mängd olika utpekade värdefulla områden runt Dalarö och Ornö. Det finns ett vattenskyddsområde i Dalarö (Schweizerdalen). Vid Dalarö och Ornö finns flera områden för riksintresse för kulturmiljövården: Dalarö - Jutholmen - Dalarö skans, Huvudskär, Kymmendö, Sundby – Varnö. De har klassats som viktiga farleds- och skärgårdsmiljölandskap. Vidare finns en rad andra intressen inom friluftsliv, yrkesfiske m.m. Den allmänna farleden Dalaröleden har farledsklass 1 och är ett riksintresse för sjöfarten. Även ett mindre försvarsintresse finns i området, Stabbo skjutfält mellan Ornö och Utö. På kartan ovan visas inte riksintressen enligt 4 kap. Miljöbalken eftersom dessa områden täcker in hela kustområdet. Riksintresset består av landskap med stor betydelse för natur, kultur, friluftsliv och turism. Speciellt turismen och friluftslivet ska visas särskild hänsyn vid exploatering eller andra ingrepp i miljön. Det finns också Natura 2000-områden enligt miljöbalkens fjärde kapitel. Syftet med dessa är skydda naturtyper och arter som EU-länderna har kommit överens om är av gemensamt intresse.



5.2.2. Trafiksystemet

Vägar

Utredningsområdet innefattar i huvudsak två vägar, länsväg 227 (Dalarövägen) och länsväg 685 på Ornö. Dalarövägen är en landsväg med två körfält som sträcker sig från Haninge centrum ända till färjeläget i Dalarö. Sträckan är drygt 2 mil. Länsväg 227 liksom länsväg 685 är statliga medan övrigt vägnät i och kring Dalarö samt andra vägar på Ornö är enskilda med undantag av södra delen i Dalarö samhälle som har kommunala gator. Dalarövägens vägbredd varierar men generellt är vägen smal utan vägrenar vilket skapar dåliga otrygga förhållanden för oskyddade trafikanter. Standarden på vägens sidoområden varierar men ofta förekommer farliga objekt som träd, stenar och berg. Det finns dock räcken som kan hantera bristfälliga sidoområden men flera sträckor saknar sådana.

I Dalarö utgör Odinsvägen den sista sträckan av länsväg 227 vilken börjar i och med trevägskorsningen vid kanalbron (Dalarövägen-Smådalarövägen-Odinsvägen). All trafik som använder färjan kör längs Odinsvägen samtidigt som den utgör samhällets huvudgata. Längs Odinsvägen finns villor, handel och andra verksamheter. Antalet oskyddade trafikanter som rör sig längs med Odinsvägen är många i synnerhet under sommarsäsongen. Till stor del saknas trottoarer men en stensatt gatstensrad är tänkt att avgränsa ytor för oskyddade trafikanter. Dock är remsan smal och det förekommer ofta parkerade fordon där som tvingar ut gående i körbanan och ställer till framkomlighetsproblem för bussar och varutransporter. Ett antal övergångsställen finns längs Odinsvägen varav ett är hastighetssäkrat intill förskolan och skolan.

Länsväg 865 som är huvudväg på Ornö sträcker sig från Skinnardal i norr till Lättinge i söder. Vägbredden är varierande men i huvudsak 4 – 5 meter bred. Trafikverket förvaltar även bryggorna Skinnardal, Hässelmara, Kyrkbryggan och Lättinge vilka även används för godstransporter med Waxholmsbåtar. Flera enskilda vägar ansluter till huvudvägen. Dock saknas vägförbindelse med de nordöstra områdena av Ornö, Ornöboda och Söderviken. Landvägen finns endast smala stigar till dessa områden, istället sker transporterna i huvudsak med Waxholmsbåt eller egna båtar.



Bild 4. Länsväg 865 på Ornö sträcker sig från Skinnardal i norr till Lättinge i söder.



Figur 8. Trafikflöden (ÅDT) inom utredningsområdet där andel tung trafik anges i procent.

Trafikflöden

Dalarövägen har cirka 2 500 fordon/dygn vid Dalarö kanal med säsongsvariation mellan 2 000 – 3 500 fordon/dygn. Vägen på Ornö har i årsgenomsnitt 190 fordon/dygn men varierar under säsongerna mellan 120 – 830 fordon/dygn. Trafiken genom Dalarö beror till ca 20 % av trafiken till och från färjan. Andelen tung trafik är säsongvis ibland betydande. Det beror framför allt på att Ornö har ett levande skogsbruk och under avverkningstider finns många skogstransporter i området. Vid Hässelmara uppgår andelen tung trafik till 29 % av årsgenomsnittet. Länsväg 227 får även användas för transporter med farligt gods, men kräver då att en extra färjetur sätts in.

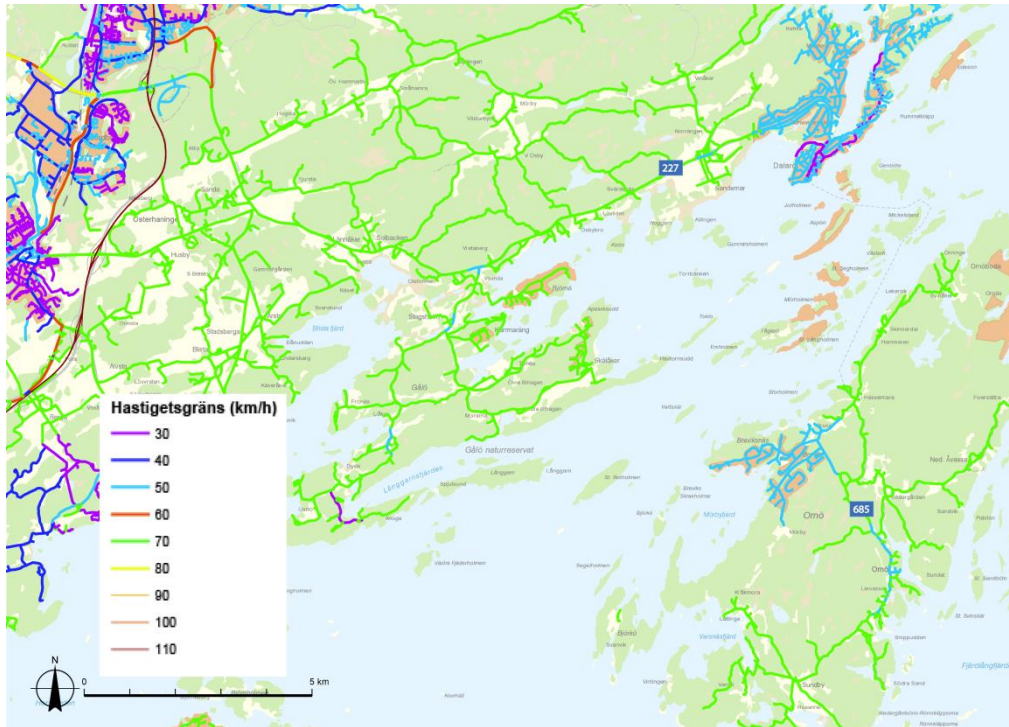


Bild 5. Timmertransporter från Ornö körs idag genom centrala Dalarö.

Resande med färjan har enligt statistik från Ornösfärjans samfällighet i snitt per dag och riktning runt 110-120 fordon varav tung trafik varit 3 st. Dock varierar siffrorna kraftigt mellan låg- och högsäsong. Under en sommardag kan flödet uppgå totalt till över 400 fordon per riktning.

Hastighetsgränser

Längs Dalarövägen gäller 70 km/h med undantag av några kortare sträckor. Genom Dalarö samhälle sänks hastigheten till 50 km/h vilket också gäller generellt i tätorten. Dock skyltas Odinsvägen, Askfatsvägen och några vägar 30 km/h. På Ornös länsväg gäller i huvudsak 70 km/h förutom förbi kyrkan och skolan där 50 km/h och 30 km/h skyltas.



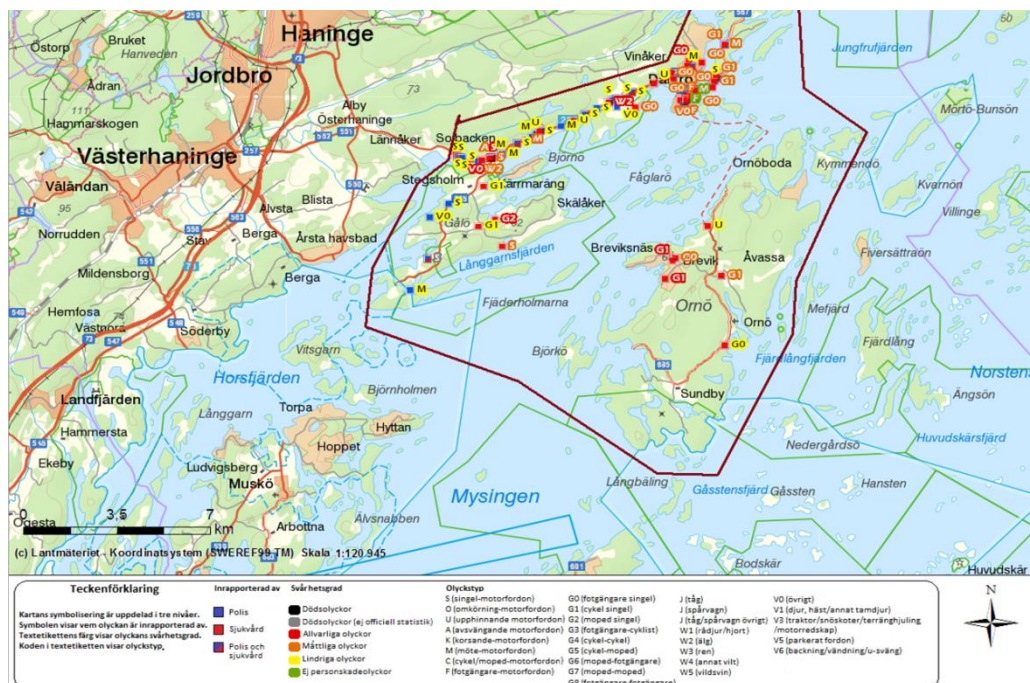
Figur 9. Hastighetsgränser för vägnätet i området.



Bild 6. Hastighetsbegränsning 30 km/h utanför Ornö skola.

Olyckor

I Transportstyrelsens olycksregister STRADA¹ registreras trafikolyckor rapporterade av polis och sjukvård. Under åren 2005 - 2015 registrerades 85 olyckor längs eller i anslutning till länsväg 227 samt på Ornö, se geografiskt utsnitt nedan i Figur 10. Registrerade trafikolyckor i STRADA



Figur 10. Registrerade trafikolyckor i STRADA
Skadegraderna var fördelade enligt följande:

¹ Swedish Traffic Accident Data Acquisition

- 1 dödsolycka
- 8 allvarligt skadade
- 24 måttligt skadade
- 50 lindrigt skadade

-

De fem vanligaste typerna av olyckor var:

- Singelolycka med motorfordon (22)
- Singelolycka för fotgängare (15)
- Mötesolycka mellan fordon (15)
- Singelolycka med cykel (10)
- Upphinnandeolycka mellan fordon (5)

Den registrerade dödsolyckans orsak bedöms inte ha koppling till åtgärdsvalsstudiens problematik. Längs Dalarövägen har 42 olyckor registrerats varav sju har varit allvarliga och haft minst en svårt skadad. Om man studerar olyckorna längs Odinsvägen genom Dalarö samhälle finns nio olyckshändelser registrerade, se nästa sida.

1 singelolycka med motorfordon

- Busspassagerare som ramlar omkull

2 stycken mötesolyckor med motorfordon

- MC som krockar med buss
- Krock mellan två personbilar

2 fotgängare och motorfordon

- Personbil som kör på fotgängare
- Fotgängare får gå ut långt i gatan på grund av parkerat fordon och blir påkörd.

2 singelolyckor med fotgängare

- Fotgängare som fått kasta sig för att undvika att bli påkörd
- Fotgängare som ramlat omkull

2 övriga

- En singelolycka med cykel
- En fotgängare som troligen blivit påkörd av smitande fordon

För fem av de registrerade olyckorna på Odinsvägen har gatuutformningen troligen haft en bidragande orsak eftersom oskyddade trafikanter och motorfordon inte har separerade ytor. På Ornö är antalet olyckor få. Endast fem olyckor finns registrerade där vilka merparten är singelolyckor med gående och cyklisterna inblandade. Det finns ingen tydlig problembild kopplad till dessa olyckor.

Kollektivtrafik

Detta avsnitt hanterar kollektivtrafiken såväl till land som till sjöss. Dalarö trafikeras av två busslinjer, 869 Gullmarsplan – Dalarö hamnplan och 839 Handenterminalen – Dalarö hamnplan. Mellan Dalarö och Gullmarsplan är restiden ca 45 min. Dalarö hamn fungerar som en replipunkt där SL:s busslinjenät och Waxholmsbåtar möts. Ornöfärjan fungerar som en länk till Ornös lokala busslinje 889 som ansluter till vissa färjeturer. Bussresenärer från och till Ornö måste således resa som däckspassagerare på Ornöfärjan och därmed betala 25: - i tillägg till biljettpriset för bussresan. Ornö är klassificerad som en kärnö vilket innebär att ett basutbud av kollektivtrafik ska finnas för permanentboende. I Ornös fall är det kombinationen av busstrafiken på ön, bilfärjans turer och Waxholmsbåtarnas vinterturer som tillsammans gör att basutbudet uppfylls. Riktlinjer för basutbudet beskrivs i *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län (Stockholms läns landsting, 2015)*. Minimiutbudet ska vara:

- Två turer morgon alternativt förmiddag från öarna

- Två turer eftermiddag alternativt kväll till öarna
- Ytterligare en kvällstur som möjliggör kvällsaktiviteter en dag i veckan.



Bild 7. Lokal busslinje 889 på Ornö.

Waxholmsbolaget kör linjebåtstrafik till Ornö året runt. Eftersom Waxholmsbåtarna inte ensamt uppfyller basutbudet för kollektivtrafik till kärnöar köper landstinget komplementtrafik av Ornöfärjans samfällighet för att kunna erbjuda bofasta dagliga turer. De tider då bilfärjan ensamt försörjer Ornö saknar dock de väglösa delarna av Ornö samt omkringliggande öar förbindelse med fastlandet. Följande Waxholmsbåtar trafikerar Ornö:

- Linje 18: Stockholm/Strömkajen-Saltsjöbaden-Tyresö-Ornö östra-Utö
En daglig tur sommartid, vår/höst endast vid veckoslut. Vintertid ingen trafik.
- Linje 19: Dalarö-Ornö östra-Utö
3-5 turer dagligen sommartid, under lågsäsong endast vid veckoslut och enstaka vardagar.
- Linje 20: Stockholm/Strömkajen-Dalarö-Ornö västra-Utö
3-4 dagliga turer sommartid, under lågsäsong endast enstaka turer.
- Linje 40 (Nord-sydlinjen): Arholma-Stavsnäs-Nämndö-Dalarö-Ornö östra-Utö-Nynäshamn
En daglig tur sommartid. Lågsäsong ingen trafik.

Waxholmsbåtarna transportförsörjer förutom Ornö även öarna runt Ornö. Båtarna trafikerar då Fåglarö, Dalarö skans, Stora Segelholmen, Aspö och Jutholmen väster om Ornö och Kymmendö, Mefjärd, Fiversätraö och Fjärdlång öster om Ornö. Ornös nordöstra delar som saknar vägförbindelser med resten av ön försörjs också av Waxholmsbolagets båtar vid bryggorna Ornöboda och Söderviken. På Waxholmsbåtarna gäller särskild taxa och SL:s biljetter gäller inte. En resa med Waxholmsbåt mellan Stockholm och Ornö kostar 130 kr (80 kr reducerat pris) och Dalarö – Ornö kostar 60 kr (40 kr reducerat pris). Dock är bofast skärgårdsbefolkning som saknar fast landförbindelse eller allmän bilfärja berättigade till ö-kort (500 kr per kalenderår) vilket ger fria resor med Waxholmsbåtar. En kollektivtrafikresenär som idag reser med Waxholmsbåt mellan Stockholms city - Ornö är restiden ca 2,5 timmar. En motsvarande resa landvägen är i dagsläget lika tidskrävande eftersom flera byten krävs. Waxholmsbåtarna fraktar förutom passagerare även gods.



Bild 8. Waxholmsbolagets nord-sydlinje används också för godstransporter.

Ornöfärjan

Bilfärjans drift upphandlas av Ornöfärjans samfällighet och har sedan länge utförts av Ornö sjötrafik AB. Driftskostnaden finansieras till 20 % av biljettintäkter och till 80 % genom statsbidrag. Dagens omkostnader för färjans drift uppgår till knappt 22 miljoner kronor årligen. Gällande avtalsperiod med Ornö sjötrafik sträcker sig fram till 2021.

Ornö sjötrafik använder sig av färjorna Ebba och Ornö Kurir för den reguljära trafiken mellan Dalarö hamn och Hässelmara. Vintertid används främst den mindre färjan Ornö Kurir och sommartid främst Ebba. Ebba rymmer 36 personbilar och 194 passagerare. Maxfart är 12,5 knop (23 km/h). Motorn är en Rolls Royce 8-cylindrig Bergen diesel med en motoreffekt på 882 kW. Ornö kurir rymmer 25 personbilar och 148 passagerare. Maxfarten är 11 knop (20 km/h). Motorn är av märket Mitsubishi med en motoreffekt på 490 kW.

I trafikeringsavtalet finns även så kallade reservturer aviserade, vilket innebär att operatören på begäran av samfälligheten kan utföra extra turer vid hög trafikbelastning. I normala fall körs 6 - 9 dagliga turer under vintern och 8 - 12 turer sommartid. Första morgonturen avgår från Hässelmara 05.45 och från Dalarö 06.30. Sista ordinarie kvällstur avgår vid 18-tiden från Ornö och vid 19-tiden från Dalarö beroende på veckodag och säsong.

Kostnaden för att åka med färjan är 50 kr för personbil inklusive förare. Kostnaden för varutransporter varierar efter fordonets storlek och kostar mellan 60 - 600 kr per resa. Ytterligare passagerare utöver förare, fotpassagerare eller cyklister betalar 25 kr per resa. Biljetter kan bara köpas tur och retur i biljettautomaten i Hässelmara som endast accepterar kortbetalning. Bokning av fordonsplats sker via webbokning eller telefon. Telefonbokning kan göras under dagtid fram till kl. 15 eller till kl. 12 på helger.

I Hässelmara finns en väntsal med biljettautomat. Väntsalen fungerar även som värmestuga för väntande kollektivtrafikresenärer, cyklister eller gående. Byggnaden har uppförts och bekostats av Ornöfärjans samfällighet. I Dalarö hamn saknas en liknande väntsal.



Bild 9. I Hässelmara finns en väntsal med biljettautomat där biljetter till bilfärjan säljs.

5.3. Utpekade funktioner i transportsystemet

Trafikverket har tillsammans med länsplaneupprättarna pekat ut ett vägnät som benämns Funktionellt prioriterat vägnät (FPV). FPV ska utgöra ett planeringsunderlag för hur vägar och åtgärder längs dem ska prioriteras i samhällsplaneringen, eftersom detta vägnät har bedömts vara viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Dalarövägen är kategoriserad som kompletterande regionalt viktig väg i FPV. Vägen är också utpekad som viktig länk för busstrafiken.

5.4. Nollalternativ

Ett nollalternativ, även ibland kallat jämförelsealternativ, brukar alltid ingå för att kunna värdera föreslagna åtgärder jämfört med om inga åtgärder skulle vidtas för att kunna hantera identifierade brister och behov. I detta fall skulle ett nollalternativ innebära att den aktuella infrastrukturen förblir oförändrad medan utvecklingen i övrigt fortgår vilket sannolikt skulle förvärra dagens problem. Enligt Trafikverkets prognoser *Trafikuppräkningsstat för EVA 2014-2040-2060* (Trafikverket, 2016) kommer personbils- och lastbilstrafiken fram 2040 att öka med 43 respektive 65 % på vägtypen som länsväg 227 tillhör. Man konstaterar dock att lokala avvikelser kan förekomma men belastningen på det utredda trafiksystemet kommer med största sannolikhet öka oavsett åtgärder. Vidare finns planer i Haninge kommuns översiktsplan som pekar på möjligheterna att Dalarö och Ornö ska växa. Därför skulle utebliven hantering av problemen med infrastrukturen i detta område riskera att hämma en sådan utveckling.

Rent konkret innebär nollalternativet att färjelinjen kvarstår som enskild färja med samma linjestreckning och finansiering samt att inget av de andra identifierade problemen åtgärdas. Problematiken med ansvarstung administration och få anbudsgivare för samfälligheten kvarstår samtidigt som problemen med framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö succesivt riskerar att förvärras genom centrala Dalarö på grund av trafikökning och exploatering. Dock motverkas trafikutvecklingen till viss del av lösningen med fortsatt enskild färjedrift eftersom efterfrågan då förväntas bli lägre än om en allmän och avgiftsfri bilfärja skulle införas.

6. Åtgärdsgenerering

Under processen med åtgärdsvalsstudien har åtgärder och lösningar tagits fram som svarar upp mot de brister och behov som identifierats i dialogen med arbetsgrupp och intressenter. Därefter har åtgärdsförslagen värderats utifrån åtgärdsvalsstudiens projektmål samt dess genomförbarhet och lämplighet bedömts med fyrstegsprincipen som tillvägagångssätt. Fyrstegsprincipens steg innebär:

- Tänk om – åtgärder som kan påverka behov av transporter och resor samt val av färdmedel.
- Optimera – åtgärder som utnyttjar befintlig infrastruktur mera effektivt.
- Bygg om – åtgärder som innebär begränsade ombyggnationer.
- Bygg nytt – åtgärder som innebär nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.



Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt.



Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon.



Begränsade ombyggnadsåtgärder.



Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

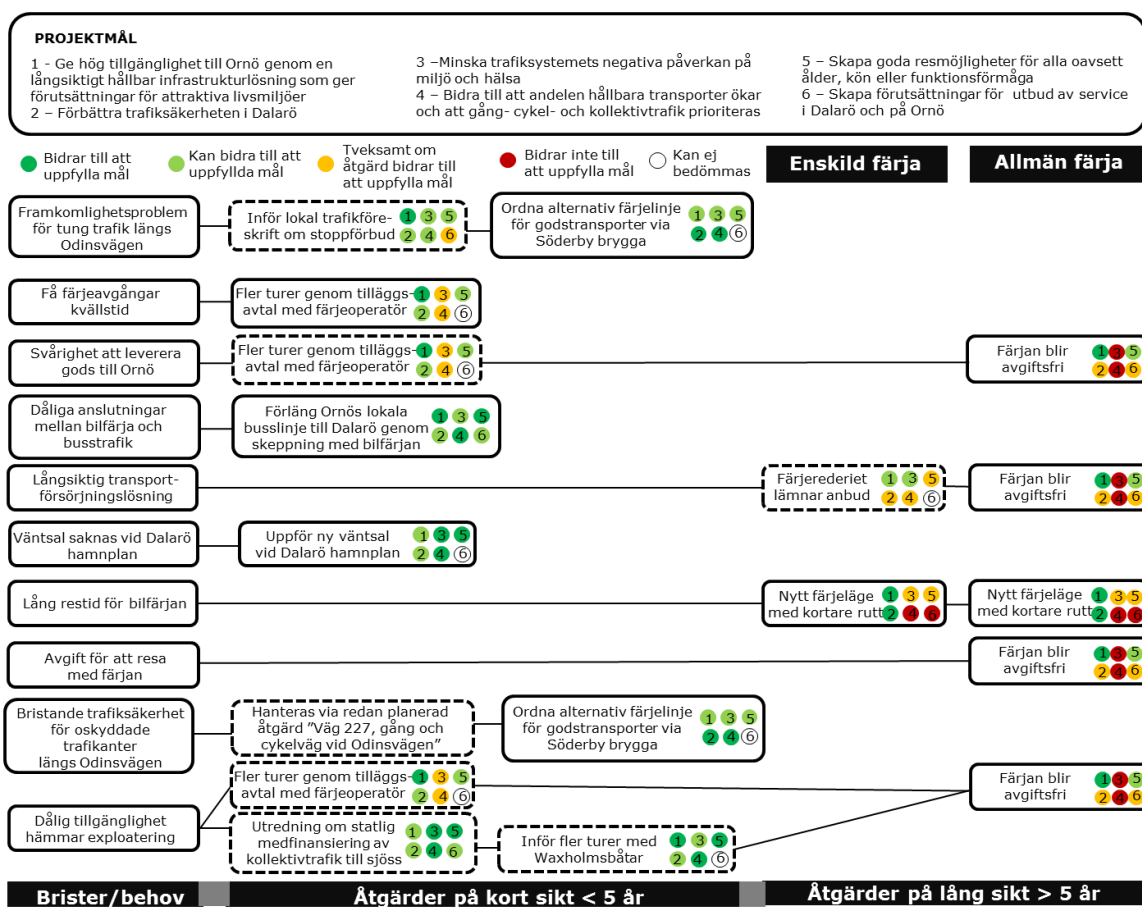
Bild 10. Fyrstegsprincipen (Källa: Trafikverket)

6.1. Tänkbara åtgärdstyper

I huvudsak har åtgärder av de första stegen i fyrstegsprincipen föreslagits. De fördjupade utredningar som föreslås får betraktas som steg 1-åtgärder, i syfte att bedöma i vilken omfattning steg 2-4-åtgärder kan komma att behöva genomföras. I den utsträckning alternativa färjelägen behöver studeras efter utvärdering av genomförda åtgärder på kort sikt, kommer fördjupade studier kring genomförbarhet och kostnadsberäkningar att behövas. Inom ramen för åtgärdsvalsstudien har endast alternativa färjelägen bedömts översiktligt.

6.2. Studerade åtgärder

Identifierade problem, brister och behov gällande Ornöfärjan, föreslagna lösningar och bedömning av dess måluppfyllelse och när i tid de kan genomföras visas i nedanstående flödesschema. Projektmålen är åtgärdsvalsstudien sex projektspecifika mål som tagits fram av arbetsgruppen och visas i rutan högst upp. De fyllda prickarna motsvarar vilken grad av måluppfyllelse som varje åtgärd har bedömts kunna uppfylla. Kolumnen längst till vänster visar de brister och behov som identifierats. Till varje brist finns en eller flera åtgärder som hanterar den. Åtgärder redovisas sedan kronologiskt åt höger där åtgärder som bedöms kunna genomföras de närmsta åren benämns *Åtgärder på kort sikt <5 år*. I schemat går det att utläsa föreslagen implementeringsordning där vissa av dessa åtgärder kan genomföras i närtid och vissa kräver en något längre handläggning. De streckade rutorna markerar lösningar som bara delvis hanterar identifierade brister. *Åtgärder på lång sikt >5 år* har delats upp i två kategorier som rör den framtida driftsformen. *Enskild färja* eller *Allmän färja* är således alternativa utvecklingar på lång sikt där vissa brister endast kan lösas med allmän driftsform. På följande sidor utvecklas åtgärderna systematiskt i kronologisk ordning.



Figur 11. Flödesschema som beskriver hur identifierade brister och problem kan hanteras och vilken måluppfyllelse de har i förhållande till projektmålen. Streckade rutor indikerar att bristen till viss del löses med föreslagen åtgärd.

6.2.1. Trimnings- och effektiviseringsåtgärder på kort sikt <5 år (2017-2021)

Följande åtgärder har bedömts kunna identifierade brister i trafiksystemet och kunna vara möjliga att genomföra i närtid. Nedan beskrivs varje åtgärds funktion och hur de har bedömts enligt projektmålen.

Uppför ny väntsal vid Dalarö hamnplan

Innebär att en väntsal byggs vid Dalarö hamnplan för kollektivtrafikresenärer som byter färdmedel eller linje. Väntsalen kommer även att användas av fotgängare eller cyklister som ska vidare via sjötransport. Åtgärden har hög måluppfyllelse avseende bättre förutsättningar för hållbara transporter och förbättrade resmöjligheter för personer utan körkort. Nyttan av åtgärden beror på utformning och synkronisering mellan de lokala bussturerna och busslinjerna till regioncentrum. Åtgärdens investeringskostnad uppskattas till 2 Mkr och ansvaret för att hålla ihop genomförandet föreslås innehas av Trafikverket men Trafikförvaltningen SLL och Haninge kommun bör aktivt medverka i processen.

Inför lokal trafikföreskrift om stoppförbud längs Odinsvägen

Åtgärden innebär att fordon som blockerar och påverkar annan trafik negativt längs Odinsvägen försvinner. Om man har behov av att utträta ärenden hänvisas bilister istället till avsedda parkeringar. Åtgärden ger hög måluppfyllelse avseende trafiksäkerhet i Dalarö eftersom tydligare parkeringsreglering skapar bättre förutsättningar för tryggare gång- och cykeltrafik längs Odinsvägen. Det förbättrar också framkomligheten för busstrafiken vilket skapar bättre resmöjligheter för personer som inte har tillgång till bil. Åtgärden innebär i viss mån även förbättrad tillgänglighet till Ornö för fordonstrafikanter eftersom antalet blockerande fordon längs Odinsvägen minskas. Åtgärden kan leda till viss negativ påverkan på service i Dalarö när möjligheten att stanna till med bil utanför butiken försvinner. Man bör därför se över möjligheten att ordna korttidsparkeringar på lämpliga ställen vid och i anslutning till Odinsvägen men detta hanteras inte i denna studie. Åtgärds kostnad uppskattas till 20 000 kr (huvudsak utmärkning och information) och ansvarig aktör är Haninge kommun.

Förläng Ornös lokala busslinje till Dalarö genom skeppning med bilfärjan

En sammanhållen busslinje utan byten innebär ökad bekvämlighet för kollektivtrafikresenärer och säkerställer bättre synkronisering mellan buss och färja. Färjans avgift tillkommer för Trafikförvaltningens räkning så länge färjan är enskild och samfälligheten väljer att ta ut avgifter för buss och busspassagerare. Samtidigt kan kostnader minskas för Trafikförvaltningen eller operatören då konceptet enligt uppgift effektiviserar bussoperatörens drift och underhåll. Fordonen skulle då lättare kunna köras in till servicedepåer på fastlandet jämfört med att ha ett separat fordon på Ornö som kräver att servicepersonal åker ut på plats. Bussarna skulle vara stationerade på fastlandet och för att då möjliggöra en tillräckligt tidig morgontur från Ornö bör färjans turlista anpassas med en extra morgontur från Dalarö. Om den första turen körs 05:30 bedöms möjligheten att resa från Ornö med buss vara tillräckligt god. Åtgärden kan med fördel kombineras med åtgärden "Fler turer genom tilläggsavtal med färjeoperatör". Flera upplägg med hur bussen kör i Dalarö kan var möjligt, eventuellt skulle den mindre bussen köra till Kanalbron eller Smådalarö. Detta skulle innebära att flera större bussfordon försvinner från Odinsvägen. Åtgärden har hög måluppfyllelse avseende tillgänglighet till Ornö och ger bättre förutsättningar för hållbara transporter. Åtgärden kan även innebära ökad trafiksäkerhet och framkomlighet längs Odinsvägen om större bussar kan ersättas av den mindre. Åtgärden uppskattas innebära en mindre investeringskostnad och ansvarig utförare är Trafikförvaltningen SLL.

Fler turer genom tilläggsavtal med färjeoperatör

Ett tilläggsavtal behöver slutas med färjeoperatören om man vill åstadkomma ökat antal färjeturer jämfört med gällande trafikering. Åtgärden kräver med största sannolikhet utökad statsbidrag till

samfälligheten. Åtgärden har hög måluppfyllelse avseende tillgänglighet till Ornö eftersom fler turer skulle ge ökad flexibilitet och bättre villkor för boende på Ornö. Ett sådant avtal skulle t.ex. kunna handla om att man behöver garantera Ornöbor plats på dagens sista färjetur. Vid en fullsatt färja skulle då operatören behöva sätta in en extratur. Åtgärds kostnad är svår att uppskatta i detta skede och avtalets utformning får utredas djupare. Ansvaret ligger hos Trafikverket.

6.2.2. Åtgärder på kort sikt som kräver särskild hantering

Inom denna kategori finns åtgärder som kan genomföras på kort sikt men som delvis kräver mera omfattande förberedelser.

Ordna alternativ färjelinje för godstransporter

Flera av de identifierade problemen kan härledas till att tung trafik som ska med färjan kör genom Dalarös centrala delar. En alternativ utskleppningshamn för tunga transporter skulle således förbättra situationen längs Odinsvägen gällande trängsel, trafiksäkerhetsbrister och miljöproblem. I dagsläget sköter Trafikverket ett antal bryggor på fastlandet och på Ornö som främst används för Waxholmsbolagets person- och godsleveranser. I avsnitt 6.2.3 bedöms ett antal närliggande platser lämplighet som alternativa färjelägen på lång sikt, men en alternativ utskleppningshamn för tung trafik skulle även kunna ordna på kort sikt vid någon av de befintliga färjelägena.

Söderby brygga fungerar redan idag som ett nav för Waxholmsbolagets godstransporter i södra skärgården. Söderby brygga har en bra och nära väganslutning från riksväg 73 vid Gryts trafikplats. Så väl färjeläget som anslutningsvägen är väl anpassade för tunga transporter. På Ornö är det endast Hässelmara som lämpar sig för att hantera tung trafik utan att omfattande investeringar i landinfrastruktur skulle krävas. Dagens färjetonnage skulle med nya ramper kunna använda befintliga färjelägen vid Söderby brygga och i Hässelmara. Lösningen skulle innebära en avsevärt kortare landsväg men en betydligt längre sjötransport.



Figur 12. Föreslaget färjeläge vid Söderby brygga och färjesträckningen till Hässelmara på Ornö.

Förslagsvis skulle en daglig avgång tur och retur under vardagar kunna användas av tunga transporter. Så länge färjan är enskild kan huvudmannen för färjan besluta hur tung trafik ska få tillträde till färjelinjen och vilken prissättning som ska gälla. Initiativ som motiverar att tung trafik använder Söderby brygga bör således implementeras. Oavsett vilket så krävs troligen tillskott av statsbidrag för att realisera förslaget. Ansvarig för åtgärden är Ornöfärjans samfällighetsförening i samråd med Trafikverket. Investeringskostnaden uppskattas till 15 Mkr för att anpassa rampanslutningar. Den årliga driftskostnaden beräknas öka med ca 1 Mkr.

Åtgärden har hög måluppfyllelse avseende på förbättrad trafiksäkerhet och trygghet i Dalarö. När timmertransporter och andra tunga transporter flyttas till Söderby brygga avlastas det lokala trafiksystemet både längs Dalarövägen och i centrala Dalarö och trafiksäkerheten förbättras. Vid ett eventuellt driftstopp av färjelinjen mellan Söderby bör transportörerna kunna bli meddelade via bokningsproceduren, alternativt skulle man kunna ordna dynamiska vägvisningsskyltar vid motorvägsavfarten. Förändringens miljöpåverkan är något svårbedömd eftersom lösningen innebär kortare körsträckor för lastbilarna men leder samtidigt till längre sjötransport för en daglig färjetur. Dock bedöms åtgärderna vid befintliga färjelägen vara ringa i fråga om miljöpåverkan.

Om färjan skulle göras allmän (vilket beskrivs utförligare i 6.2.3) påverkas dock förutsättningarna att genomföra denna åtgärd. En allmän färja innebär att färjelinjen utgör en länk i en statlig vägkedja. Eftersom statliga vägar är allmänna vägar öppna för allmän samfärdsel anser Trafikverket inte det är förenligt med gällande tillämpning av väglagen att tung trafik inte skulle få tillträde till en viss färjelinje.

6.2.3. Åtgärder på lång sikt >5 år (2022-)

Inför åtgärder på lång sikt behöver två principiella ställningstaganden göras:

- Val av färjeförbindelsens driftsform
- Val av färjelägenas lokalisering

Nedan ges en beskrivning över vad dessa två moment innebär.

Färjans driftsform

En av del av problematiken för Ornös långsiktiga transportförsörjning är färjans driftsform. Följande två tänkbara scenarier föreslås som alternativa lösningar på lång sikt:

- Enskild drift, i kombination med att man anpassar färjelägena så att fler anbudsgivare ges bättre förutsättningar att lämna anbud t.ex. Trafikverkets färjerederi. I praktiken skulle detta då innebära att en statlig operatör kan utföra trafiken åt samfällighetsföreningen, vilket skulle ge en stabilare bas vid framtida upphandlingar. Åtgärden innebär att färjelägen måste anpassas för flexiblare angörning av tonnage vilket kräver investeringar. För resenärerna med bilfärjan betyder den enskilda driften att avgiften kvarstår men att möjligheten till bokningsbara bilplatser består, vilket har efterfrågats av boende.
- Allmän drift, innebär en avgiftsfri bilfärja där Trafikverkets färjerederi är huvudman. Bokningssystem är inte möjligt att behålla vid allmän drift utan turtäthet måste anpassas till efterfrågan, vilket sannolikt kommer leda till ökade driftskostnader. Avgiftsfri bilfärja leder till ökad efterfrågan och därmed ökad fordonstrafik genom Dalarö vilket i sin tur skapar behov för omlokalisering av färjelinjen. Investeringar krävs också för att anpassa färjelägena till Trafikverkets färjerederis tonnage.

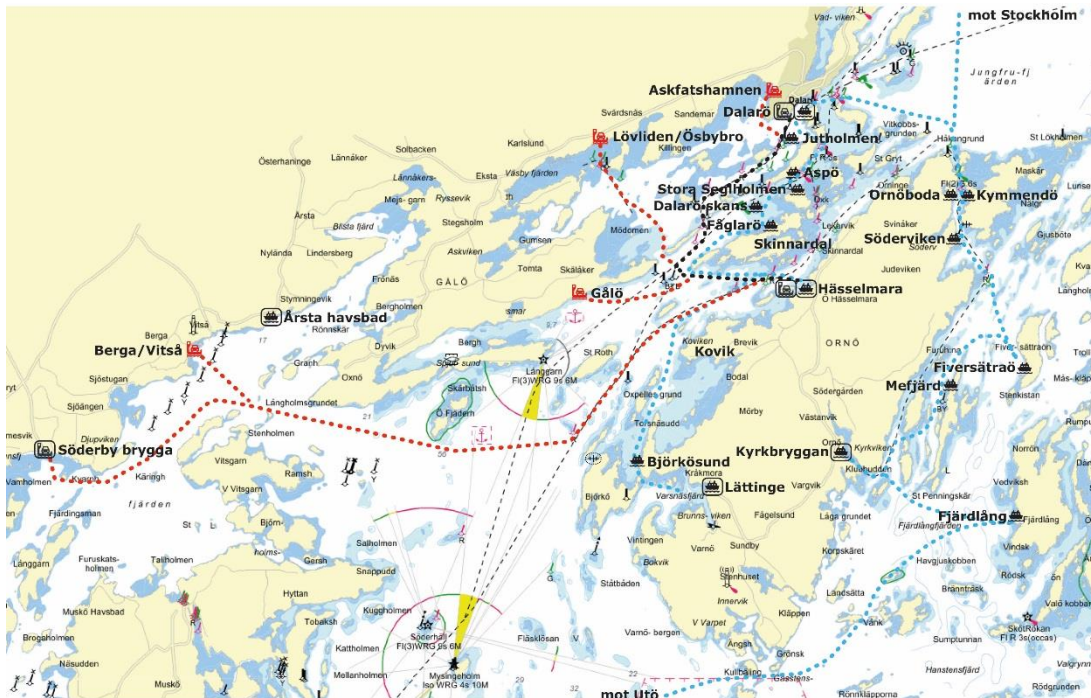
I detta skede har det inte undersökts exakt vilka åtgärder som krävs för att anpassa färjelägen till Trafikverkets färjerederis färjor men i princip innebär det ramper enligt färjerederiets standard, säkerställande av vattendjupet, dykdalber och färjevaktarstuga. Kostnaden uppskattas till cirka 40 Mkr.

Färjelägenas lokalisering

Färjelägets placering i Dalarö hamn medför utmaningar redan med dagens trafikvolym. En övergång till allmän färja skulle innebära ökad trafik och därmed leda till ytterligare problem med framkomlighet och trafiksäkerhetsbrister genom centrala Dalarö. Även om många av de identifierade problemen påverkas positivt genom åtgärder som föreslås på kort sikt innebär troligen allmän färja att ytterligare insatser kommer att behövas genomföras. Åtgärdsvalsstudien presenterar en bedömning av genomförbarhet och måluppfyllelse för alternativa platser för Örnöfärjans färjeläge på fastlandet.

Följande färjelägen har diskuterats under arbetsprocessen och bedöms översiktligt i åtgärdsvalsstudiens kommande avsnitt:

- Dalarö hamn
- Askfatshamnen
- Ösbybro/Lövliden
- Gälö
- Berga/Vistå
- Söderby brygga



Figur 13. Tänkbara färjelägen och färjesträckningar.

De studerade färjelägenas lämplighet har prövats mot ett antal uppsatta kriterier. Platserna har bedömts utifrån genomförbarhet med avseende på investeringsstorlek, rådighet över markägande och hinder i form av känslighet gällande platsens natur- eller kulturmiljö kvalitet. Vidare har det alternativa färjeläget även bedömts utifrån möjlighet att uppfylla åtgärdsvalsstudiens uttalade projektmål. Resultaten redovisas slutligen i tabellform och platserna presenteras därefter. I

bedömningen kring de studerade platserna resoneras kring möjligheter att på lång sikt ordna alternativa färjelägen. Åtgärdsvalsstudien omfattar denna översiktliga bedömning av möjliga platser men presenterar inte i detta skede någon rekommendation kring vilket av färjelägena som skulle kunna bli aktuellt vid en eventuell flytt.

Investering färjeläge

Bedömning gällande investeringens storleksordning.

- Grön** Små investeringar krävs för att anpassa färjeläget för framtida färjedrift. Det kan t.ex. handla om åtgärder vid anläggningspunkten som möjliggör nya färjor.
- Orange** Måttlig investering som innebär utvidgning av en befintlig hamn som behöver anpassas för reguljära bilfärjor. Ny infrastruktur vid själva färjeläget krävs. Mark behöver tas i anspråk i anslutning till den befintliga hamnen för att ordna uppställningsytor m.m. Det krävs också investeringar vid färjans anläggningspunkt.
- Röd** Stor investering i helt nytt färjeläge. Exploatering krävs för såväl ny hamn, uppställningsytor och till viss del ny landinfrastruktur.

Rådighet markägande

Bedömning av rådighet gällande markägarförhållanden.

- Grön** Aktuell mark förvaltas av Trafikverket eller Haninge kommun.
- Orange** Mark förvaltas av i stort sett av Trafikverket eller Haninge kommun. Intilliggande ytor kan krävas att köpas in av andra markägare.
- Röd** Platsen har externa markägare och skulle innebära en komplicerad och långdragen planprocess.

Hinder kultur/miljö

Bedömning av såväl kulturvärden som miljöaspekter ingår.

- Grön** Färjeläget ger liten påverkan på omgivande miljö.
- Orange** Färjeläget påverkar omgivande miljö men detta kan hanteras inom rimliga gränser.
- Röd** Färjeläget skulle ge stor påverkan på omgivande miljö. Innebär troligen en komplicerad och långdragen planprocess.

Restid bilfärja

Bedömning av färjelägets påverkan gällande färjelinjens restid.

- Grön** Färjans restid kan minskas genom att en kortare sjöväg skapas.
- Orange** Restiden är i princip oförändrad från idag.
- Röd** Färjeläget innebär en längre sjöväg och ger längre restid än dagens färja. (Det kan dock innebära kortare körsträcka för landtransporter.).

Påverkan trafiksäkerhet

Bedömning av hur färjeläget påverkar trafiksäkerheten vid dess längs anslutande vägar.

- Grön** Färjeläget skapar förutsättningar för bättre trafiksäkerhet än idag.
- Orange** Platsen har ingen betydande påverkan på trafiksäkerheten.
- Röd** Färjelägets placering innebär svårigheter att förbättra trafiksäkerheten.

Förutsättningar hållbara transporter

Bedömning av möjligheten att öka andelen hållbara transporter vid aktuellt färjeläge.

- Grön** Platsen har goda förutsättningar för kollektivtrafik och erbjuder goda bytesmöjligheter till andra trafikslag.
- Orange** Färjeläget kan erbjuda kollektivtrafiklösningar men har sämre förutsättningar att ordna goda bytesmöjligheter med andra trafikslag.

Röd Platsen innebär svårigheter att ordna attraktiva kollektivtrafikförbindelser.

Förutsättningar landinfrastruktur - biltrafik

Bedömning av förutsättningarna för biltrafikens färdvägar till färjan samt uppställningsmöjligheterna vid färjeläget. Observera att denna bedömning inte tar hänsyn till investeringens storlek.

Grön Förutsättningarna att ordna tillfredställande anslutande vägar och uppställningsytor är goda.

Orange Förutsättningarna att ordna tillfredställande anslutande vägar och uppställningsytor kan anses tillfredställande.

Röd Förutsättningarna att ordna tillfredställande anslutande vägar och uppställningsytor är dåliga.

Förutsättningar landinfrastruktur - tung trafik

Bedömning av förutsättningarna för den tunga trafikens färdvägar till färjan samt uppställningsmöjligheterna vid färjeläget. Observera att denna bedömning inte tar hänsyn till investeringens storlek.

Grön Befintlig infrastruktur i form av anslutande vägar och uppställningsytor kan i stort sett hantera tung trafik till/från färjan.

Orange Anslutande vägar och uppställningsytor kan behöva åtgärdas. Förutsättningarna för att ordna den tunga trafikens landinfrastruktur är goda.

Röd Anslutande vägar och uppställningsytor kan behöva åtgärdas. Förutsättningarna för att ordna den tunga trafikens landinfrastruktur är dåliga.

Närhet till service

Bedömning av färjelägets placering i fråga om möjlighet att erbjuda närhet till service.

Grön Färjeläget erbjuder närhet till serviceutbud.

Orange Färjeläget ger tillfredställande tillgång till serviceutbud.

Röd Färjeläget ger inte tillfredställande tillgång till serviceutbud.

När de potentiella nya placeringarna av färjelägena bedömdes utifrån dessa kriterier kunde nedanstående sammanställning göras, tabellerna är uppdelade efter huvudgrupperna "Genomförbarhet" och "Måluppfyllelse" för att det hela ska bli mer överskådligt.

	Genomförbarhet		
	Investering färjeläge	Rådighet markägande	Hinder kultur/miljö
FASTLANDET			
Dalarö hamn			
Askfatshamnen			
Ösbybro/Lövliden			
Gålö			
Berga/Vitså			
Söderby brygga			

Tabell 2. Bedömning av platsernas genomförbarhet för ett alternativt färjeläge.

	Måluppfyllelse					
	Restid färja	Påverkan trafiksäkerhet	Förutsättningar hållbara transporter	Förutsättningar biltrafik	Förutsättningar tung trafik	Närhet till service
FASTLANDET						
Dalarö hamn						
Askfatshamnen						
Ösbybro/Lövliden						
Gålö						
Berga/Vitså						
Söderby brygga						

Tabell 3. Bedömning av platsernas måluppfyllelse kopplat till åtgärdsvalsstudiens projektmål.

Dalarö hamn

Det befintliga färjeläget vid Dalarö hamnplan har ifrågasatts med tanke på den tunga trafiken längs den smala Odinsvägen. Två tunga fordon har svårighet att mötas där och ibland utgör även korttidsparkerade bilar ytterligare hinder. Den tunga trafiken ger även viss negativ miljöpåverkan i form av upplevt buller och vibrationer. Uppställningsytorna för väntande fordon är begränsade vid Dalarö hamnplan och under trafikintensiva perioder kan köbildningar uppstå.

Bedömning

Dalarö hamn kan fortsättningsvis tänkas utgöra Ornöfärjans färjeläge på fastlandet om åtgärder på kort sikt faller ut väl men vid övergång till allmän färja är troligen lokaliseringen inte lämplig.

Askfatshamnen

Askfatshamnen är belägen i utkanten av Dalarös samhälle och utgörs idag till största delen av en småbåtshamn. En tidigare utredning föreslog en förläggning av Ornöfärjan till en utbyggd hamn och uppställningsplats i Askfatshamnen. Förslaget väckte dock motstånd av boende bl.a. på grund av ökat trafikbuller. Utredningen konstaterade också färjeläget kan inverka negativt på småbåtshamnens verksamheter.

Bedömning

Askfatshamnen kan tänkas utgöra ett alternativt färjeläge för Ornöfärjan. Läget i utkanten av Dalarö samhälle innebär att fordonstrafiken till färjan inte behöver passera längs den smala delen av Odinsvägen. Dalarös centrala delar ligger på nära gångavstånd, dock löper gångvägen längs ett mycket brant parti och innebär en försämrad tillgång till servicen längs Odinsvägen för personer med nedsatt rörelseförmåga som inte har tillgång till bil. Ett färjeläge i Askfatshamnen ställer högre krav på att ordna nya bytesmöjligheter för kollektiva färdmedel såsom lokalbussar, bussar till regioncentrum och Waxholmsbåtarna som angör Dalarö hamnplan. Anslutningsvägens närhet till den idag uppförda idrottshallen bedöms också kunna innebära vissa trafiksäkerhetsproblem då många barn vistas där.

Ösbybro/Lövliden

Ösbybro/Lövliden är ett område intill Dalarövägen strax öster om Karlslunds marina. Färjeläget skulle innebära exploatering av ett helt nytt färjeläge.

Bedömning

Ösbybro/Lövliden kan tänkas utgöra ett alternativt färjeläge för Ornöfärjan, dock identifieras flera tänkbara hinder för en hamnetablering där. Marken är privat och kulturmiljön är känslig i området. Vattendjupet i Väsbyfjärden utanför är grunt och platsen utgör ett viktigt fiskeområde uppger fiskare. Det trånga sundet utanför färjeläget kan också innebära besvär för småbåtar som ska angöra Karlslunds marina. Området ligger nära Dalarövägen vilket ger goda förutsättningar för såväl biltrafik som för tung trafik. Närheten till Dalarövägen innebär möjlighet till angörande busstrafik till och från Dalarö och regioncentrum, dock är läget sämre med hänsyn till samordning av annan kollektivtrafik och tillgängligheten till Dalarös service behöver lösas för personer som saknar tillgång till bil.

Gålö

Gålö är den del av fastlandet som ligger närmast Ornö och utgörs till största delen av naturreservat. Skärgårdsstiftelsen är huvudsaklig markägare. Gålö skulle kunna tänkas utgöra ett alternativt färjeläge för Ornöfärjan men det krävs då att andra färjelägen utesluts enligt Länsstyrelsen (*Beslut om bildande av Gålö naturreservat*, Länsstyrelsen, 2006):

”När det gäller frågan om en ny hamn för skärgårdstrafiken, som tas upp av flera remissinstanser, kan Länsstyrelsen konstatera följande. Som Haninge kommun framfört ingår inte ett hamnläge på Gålö i kommunens aktuella översiktsplanering. Enligt vad Länsstyrelsen erfar diskuteras andra hamnalternativ i första hand. Länsstyrelsen är självfallet angelägen om att skärgårdstrafiken kan fungera väl. Skulle på sikt andra hamnalternativ uteslutas och Gålö kvarstå som lämpligaste läge, kan frågan tas upp genom en tillstånds- eller dispensprövning mot reservatsföreskrifterna. Reservatet omöjliggör därför inte en hamnanläggning, men innebär förstås att en noggrann miljöprövning måste ske.”

Bedömning

Gålö kan tänkas utgöra ett alternativt färjeläge för Ornöfärjan, dock krävs att andra färjelägen då kan uteslutas och att en noggrann miljöprövning utförs. Gålös geografiska läge i förhållande till Ornö gör att en färjesträckning där skulle innebära den kortaste sjövägen. Komplexiteten med undantag från naturreservatet inklusive miljöprövningar medför att Gålö inte utgör ett troligt scenario för nytt färjeläge i närtid.

Berga/Vitså

Vitså utgör den östligaste delen av Bergas militära område intill Årsta havsbad. I dagsläget har Försvarsmakten såväl hamnverksamhet som annan verksamhet där. Platsen erbjuder goda förutsättningar för ett färjeläge för Ornöfärjan eftersom såväl land- och sjöinfrastrukturen är väl utbyggd. Sjövägen är dock drygt den dubbla (ca 18 km) jämfört med dagens färjelinje (ca 8 km). Om Lättinge istället skulle utgöra färjeläget på Ornö skulle det däremot innebära en något kortare färjelinje (ca 14 km).

Bedömning

Vitså skulle kunna tänkas utgöra ett alternativt färjeläge för Ornöfärjan, dock skulle färjeläget leda till en längre sjöväg och mark skulle behöva förvärvas av Försvarsmakten. Ett färjeläge vid Vitså utgör sålunda inte ett troligt scenario i närtid.

Söderby brygga

Söderby brygga är en befintlig hamn för Waxholmsbolagets godstrafik som betjänar södra skärgården. Landinfrastruktur och färjeläge är väl utbyggt och betjänar idag tunga transporter. Sträckan mellan Gryts trafikplats på motorvägen (riksväg 73) är mindre än 2 km och utgörs av en väg med god standard. Som jämförelse är landvägen mellan Jordbro trafikplats på motorvägen och Dalarö hamn 27 km. Sjövägen är dock långt till Ornö från Söderby brygga och en färjesträckning till Ornös närmsta färjeläge Lättinge är ca 19 km.

Bedömning

Söderby brygga är ett troligt alternativt färjeläge för godstransporter till och från Ornö. Det befintliga färjeläget som i dagsläget betjänar godstransporter är troligen lämpligt för att även ta hand om bilfärjor. Dock skulle restiden för en färja mellan Ornö och Söderby brygga bli alltför lång för att tjäna som färjeläge för persontrafiken. Söderby brygga bedöms därför enbart som alternativt färjeläge för att kunna förflytta den tunga trafiken från Dalarös centrala delar.

Utvärdering alternativa färjelägen

Utvärderingen av alternativa färjelägen visar att genomförbarheten för att ordna andra färjelägen än anpassning av befintliga hamnar, Dalarö hamn, Hässelmara samt Söderby brygga är begränsade i närtid. Det finns såväl hinder i form av omfattande investeringar för exploatering av jungfrulig mark för alternativen Ösbybro/Lövliden och Gålö som svårigheter att förvärva mark av Försvarsmakten i alternativet Berga/Vitså. I fallet Gålö kräver Länsstyrelsen att andra alternativa färjelägen avskrivs

innan Gålö kan aktualiseras. Eftersom en förflyttning av godstransporterna till Söderby brygga skulle innebära att en del av problemen med trängsel och miljöpåverkan i centrala Dalarö skulle stävjas är rekommendationen att i första hand gå vidare med en anpassning av färjelägena Söderby brygga. Efter att denna åtgärd har utvärderats bör man avvakta med att planera för ytterligare färjelägen. Skulle det däremot visa sig nödvändigt att gå vidare med andra färjelägen efter en uppföljande studie och utvärdering av resultatet med förflyttningen av de tunga transporterna och andra åtgärder som föreslås i närtid, bör samtliga alternativa färjelägen analyseras och jämföras på nytt.

6.3. Åtgärdspaket

Åtgärdspaket innebär att föreslagna lösningar sammanfogas i lämpliga utredningsalternativ för att lättare kunna genomföra analyser och jämföra olika scenarier. Åtgärdspaket kan också definieras som utredningsalternativ. I denna åtgärdsvalsstudie särskiljs de åtgärder som bedöms kunna implementeras på kort sikt och vara oberoende av färjans framtida driftsform. Även den föreslagna översynen av möjligheter till statlig medfinansiering för drift av kollektivtrafik till sjöss omfattas inte av åtgärdspaketen. Utredningsalternativen UA1, UA2a och UA2b behandlar åtgärdspaket som bedöms aktuella först efter utgången av gällande avtalsperiod med nuvarande färjeoperatör, vilket sammanfaller med nästa revideringstillfälle för kommande länsplan.

6.3.1. Samlad effektbedömning

En samlad effektbedömning (SEB) har genomförts för de tre utredningsalternativen UA1, UA2b och UA2a. SEB:ar har utförts enligt Trafikverkets strukturmall Fullständig SEB med samhällsekonomisk kalkyl. Åtgärderna har dels bedömts kvalitativt, genom EVA-analyser, dels har de bedömts kvantitativt enligt Trafikverkets standardformulär för kvalitativ bedömning. I tillägg detta har även varje utredningsalternativ analyserats utifrån åtgärdernas måluppfyllelse vilka finns definierade i flödesschemat på sidan 30. En sammanvägning av resultaten från SEB-analyserna tillsammans med vägningsen gentemot projektmålen redovisas under rubriken *Samlad bedömning*.

6.3.2. Åtgärder på kort sikt

Detta åtgärdspaket omfattar åtgärder som bedöms kunna realiserars i närtid oberoende av färjans framtida driftsform. Följande åtgärder ingår:

- Ny väntsal vid Dalarö hamnplan.
- Inför lokal trafikföreskrift om stoppförbud längs Odinsvägen.
- Förläng Ornös lokala busslinje till Dalarö genom skeppning med bilfärjan.
- Fler turer genom tilläggsavtal med färjeoperatör.

Investeringskostnaden beräknas till 2 Mkr vilket omfattar en ny väntsal och stoppförbud längs Odinsvägen. Förlängning av Ornös lokala busslinje till Dalarö bedöms kunna lösas inom ramen för dagens trafikeringsavtal med bussoperatören, men kräver att en extra morgontur från Dalarö sätts in med bilfärjan. Det skulle innebära ökade kostnader för drift av färjan vilket bedöms kunna lösas genom att ett tilläggsavtal upprättas. Driftskostnaden uppskattas till 2 – 3 Mkr årligen.

Åtgärderna bedöms ha hög måluppfyllelse och bidra till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet samt förväntas öka andelen hållbara transporter. Investeringskostnaden för en ny väntsal i Dalarö bör kunna omfattas av finansiering via icke namnsatta objekt i länsplanen. Kostnaden för tilläggsavtalet bör kunna hanteras av Trafikverkets avdelning som tillhandahåller stadsbidrag för enskilda vägar.

6.3.3. Utredningsalternativ

UA1 - Enskild färja med en alternativ färjelinje för tung trafik

Utredningsalternativet innebär att en alternativ färjelinje ordnas för tung trafik i syfte att förbättra trafiksituationen i Dalarö. Följande åtgärd ingår:

- Ordna en alternativ färjelinje som i första hand används för tung trafik. Färjelinjen föreslås få en tur t/r under vardagar mellan Söderby brygga och Hässelmara.

UA1 innebär att den enskilda driftsformen bibehålls vilket medför att samfälligheten dels kan kontrollera utbudet och dels kan påverka efterfrågan genom prissättning.

Kostnader

Investeringskostnaden för utredningsalternativet beräknas till 15 Mkr vilket omfattar nya rampanslutningar till befintligt tonnage. Uppskattad ökad driftskostnad för att köra färjan är 1 Mkr/år.

Samlad bedömning

Många identifierade problem hanteras om tung trafik kan reduceras längs Odinsvägen. Antalet tunga fordon som använder bilfärjan idag är begränsat men i synnerhet orsakar timmertransporterna, som utgörs av lastbilar med släp, betydande framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem utmed Odinsvägen. En alternativ utskeppningshamn för tung trafik skulle kunna förbättra trafiksituationen för andra trafikanter i centrala Dalarö. Det skulle särskilt kunna vara en vinst för busstrafiken eftersom tung trafik har svårt att mötas utmed Odinsvägen. Åtgärden skulle bidra till förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, i synnerhet för barn som idag rör utan separerade gångbanor längs Odinsvägen. Att öka tryggheten i Dalarö, kan också främja den sociala utvecklingen lokalt. Utredningsalternativet kan också innebära minskade nivåer av buller och vibrationer utmed Odinsvägen.

De kvantitativa analyserna uppvisar dock negativa effekter eftersom en utskeppning av tunga transporter från Söderby brygga skulle innebära längre restider för de tunga transporterna. Den totala restiden för tung trafik bli ca 15 min längre än idag, trots att sträckan mellan motorväg och färjeläge förkortas med 18 km, vilket förklaras med att restiden till sjöss förlängs med det dubbla. Den längre sjövägen resulterar i ökade utsläpp för färjan vilket innebär en viss negativ miljöpåverkan, däremot innebär de kortare landtransporterna lägre utsläpp och trafiksäkerhetsvinster där. Nya påfartsramper och ökade driftskostnader för färjelinjen medför ökade kostnader. Utredningsalternativet bedöms ha hög måluppfyllelse i och med att lösningen bidrar till att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet i Dalarö samt ger möjlighet att öka andelen hållbara transporter, då förslaget innebär vinster för kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter längs Odinsvägen. Sammantaget värderas utredningsalternativet få positiva konsekvenser.

UA2a - Enskild färja med en alternativ färjelinje för tung trafik samt möjliggörande för fler operatörer att kunna lämna anbud

Utredningsalternativet innebär förutom att tung trafik kan använda färjelinjen från Söderby brygga, även att färjelägena i Dalarö och på Ornö anpassas så att man i framtiden kan förbättra möjligheterna för fler operatörer att kunna lämna anbud på färjetrafiken. Exempelvis har det enligt uppgift varit en förutsättning för att Trafikverkets färjerederi ska tänkas lämna anbud, att färjelägena byggs om. Driftsformen skulle dock fortfarande vara enskild vilket innebär att samfälligheten fortsatt måste administrera upphandlingen av färjelinjen. Följande åtgärder ingår:

- Ordna en alternativ färjelinje för tung trafik till/från Söderby brygga.
- Anpassning av färjelägena så att exempelvis Trafikverkets färjerederi kan lämna anbud.

Kostnader

Investeringskostnaden beräknas till 55 Mkr vilket dels omfattar nya rampanslutningar för skeppning av tung trafik från Söderby brygga likt UA1, vilket bedöms kosta 15 Mkr, och dels anpassningen av färjelägena i Dalarö och Hässelmaras för att möjliggöra andra operatörers färjor, vilket bedöms kosta 40 Mkr. Den ökade driftskostnaden för skeppningen av tung trafik från Söderby bedöms liksom i UA1 kosta 1 Mkr/år.

Samlad bedömning

Utredningsalternativet ger liknande effekter som för UA1 eftersom tung trafik också i detta alternativ kan reduceras genom Dalarö. Skillnaden mot UA1 är att UA2a även innebär att nuvarande färjelägen i Dalarö och Hässelmaras anpassas så att fler operatörer kan lämna anbud. Detta medför att konkurrenssituationen förbättras vid upphandlingen av färjedriften, vilket underlättar för samfälligheten att ordna en långsiktig transportförsörjning. Utredningsalternativet innebär att problemen kring färjelinjens långsiktighet till viss del löses. Den största fördelen med bibehållen enskild driftsform är att trafikvolymerna genom Dalarö fortsatt kan kontrolleras bättre eftersom färjans avgifter bibehålls och kan regleras av samfälligheten. Utredningsalternativet får därmed högre måluppfyllelse än UA2b genom att andelen hållbara transporter kan öka och trafiksystemets negativa påverkan på miljö och hälsa kan minskas. Förutsättningarna för att bo och verka på ön bedöms förbättras jämfört med idag i och med ökad konkurrens och bättre långsiktiga förutsättningar för bilfärjan. Kostnaderna för anpassningen av färjelägena samt redovisade effekter för UA1 ger en negativ värdering i den kvantitativa bedömningen. Sammantaget bedöms dock bilfärjans viktiga samhällsfunktion för boende och näringsidkare på Ornö vara så pass betydelsefull att kostnadsökningar kan vara befogade.

UA2b - Allmän färja

Utredningsalternativet innebär att bilfärjan övergår till att bli en allmän färja vilket medför att Trafikverkets färjerederi tar över driften och bilfärjan blir avgiftsfri. Efterfrågan och därmed trafiken bedöms då öka med 30 % jämfört med idag, vilket grundas i erfarenheter från när Tynningöfärjan blev allmän färja. Det skulle således innebära att antalet färjegångar behöver utökas. En allmän färja innebär också att kravet på så kallad allmän samfärdsel måste uppfyllas, vilket enligt Trafikverkets tolkning av gällande lagstiftning, i praktiken innebär att möjligheten att hänvisa tung trafik till Söderby brygga försvinner. Följande åtgärd ingår:

- Anpassning av färjelägen så att färjelinjen kan bli allmän och drifthållas av Trafikverkets färjerederi.

Kostnader

Investeringskostnaden beräknas till 40 Mkr vilket omfattar anpassningar av färjelägena i Dalarö och i Hässelmaras. Den årliga driftskostnaden bedöms bli 5 - 8 Mkr högre jämfört med enskild drift.

Samlad bedömning

Utredningsalternativet innebär negativa effekter för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö i centrala Dalarö när biltrafiken bedöms öka med ca 30 %. Att hänvisa tung trafik till en alternativ färjelinje som i UA1 och UA2a bedöms inte vara möjligt med gällande lagsstiftning vilket medför ännu svårare framkomlighetsproblem genom Dalarö. Behovet för fler färjeturer, uppskattningsvis två eller tre dagliga turer, skulle leda till ökade driftskostnader 5 - 8 Mkr, samtidigt skulle det i sin tur förbättra tillgängligheten för bofasta och fritidsboende på Ornö. Transportkostnaderna för privatpersoner och

företagare, i synnerhet de bilburna, på Ornö skulle minska. Fler färjeavgångar med bilfärjan skulle däremot leda till större miljöpåverkan.

I de kvantitativa analyserna värderas investeringskostnaderna utan förbättringar på restid eller trafiksäkerhet som negativa. Den kvalitativa bedömningen av UA2b ger positiva effekterna i och med att samfälligheten avlastas från ansvaret för bilfärjan. En allmän färja borgar också för en långsiktighet som andra alternativ saknar. Däremot har UA2b sämre måluppfyllelse beträffande att minska trafiksystemet negativa påverkan på miljö och hälsa eller att bidra till att öka andelen hållbara transporter jämfört med andra alternativ. Det beror på att färjan blir avgiftsfri i UA2b och kostnaderna för bilresor sjunker i förhållande till andra transportslag. Möjligheten att förhandsboka bilplats på färjan skulle också gå förlorad vid övergång till allmän drift.

Sammanfattningsvis leder UA2b till ökad tillgänglighet och minskade transportkostnader för bilburna privatpersoner och företagare på Ornö, men skulle leda till en ohållbar trafiksituation i Dalarö vilket i förlängningen skulle kräva ett nytt färjeläge byggs på fastlandet. Dalarös funktion som replipunkt för samhällsservice åt Ornöborna är dock central för Ornös utveckling och flytt av färjeläget i Dalarö är således komplext.

7. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

Inom ramen för åtgärdsvalsstudiens process har ett flertal åtgärder varit föremål för diskussion. Som utgångspunkt i arbetet gäller fyrstegsprincipen där metoden är att undersöka hur långt åtgärder av typen steg 1 och 2 löser brister och behov innan det är nödvändigt att genomföra lösningar av steg 3 och 4. Som en konsekvens av detta förhållningsätt rekommenderas enklare åtgärder i paket ”Trimnings- och effektiviseringsåtgärder på kort sikt” genomföras med start omgående. Åtgärderna bör drivas av Trafikverket tillsammans med Haninge kommun, Trafikförvaltningen SLL och Ornöfärjans samfällighet. Ansvarsfördelning för mer detaljerat genomförande bör klargöras via en avsiktsförklaring mellan de olika aktörerna.

De tre utredningsalternativen

- UA1 Enskild färja med en alternativ färjelinje för tung trafik
- UA2a Enskild färja med en alternativ färjelinje för tung trafik samt möjliggörande för fler operatörer att kunna lämna anbud
- UA2b Allmän färja innehåller komplexa frågeställningar.

Färjelinjen Dalarö - Ornö har stor betydelse för boende, verksamma och samhällsutvecklingen i Dalarö och Ornö. Val av driftsform och lokalisering av färjelägen ger stor påverkan på den framtida förbindelsens funktion ur ett långsiktigt perspektiv. Då det handlar om omfattande investeringar och beslut som måste tas med ett helhetsperspektiv överlämnar Trafikverket frågan om val av utredningsalternativ till Länsstyrelsen i Stockholms län. Denna rapport får utgöra underlag till Länsstyrelsens arbete med revidering av länsplanen och prövning av de olika utredningsalternativen inklusive driftsform och lokalisering får ske inom ramen för arbetet med länsplanen.

Ett nollalternativ har också studerats. Rent konkret innebär nollalternativet att färjelinjen kvarstår som enskild färja med samma linjesträckning och finansiering samt att inget av de andra identifierade problemen åtgärdas. Problematiken med ansvarstung administration och få anbudsgivare för samfälligheten kvarstår samtidigt som problemen med framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö succesivt riskerar att förvärras genom centrala Dalarö på grund av trafikökning och exploateringar. Dock motverkas trafikutvecklingen till viss del av lösningen med fortsatt enskild färjedrift eftersom efterfrågan då förväntas bli lägre än om en allmän och avgiftsfri bilfärja skulle införas.

