



Enligt sändlista

Angående ansökan om förändring av enskild färjelinje till allmän, sträckan Dalarö - Ornö, Haninge kommun, Stockholms län

Bakgrund

Ornöfärjans samfällighetsförening inkom i mars 2014 med en ansökan om förändring av den enskilda färjan mellan Dalarö och Ornö, Haninge kommun, till allmän färja. Föreningen bedriver idag färjetrafiken som går mellan väg 227, Dalarö, och väg 685.02, Hässelmaran, på Ornö. Det var i samband med att föreningen gjorde en ny upphandling av färjetrafiken (föregående avtal löpte ut 2016-12-31) som de samtidigt önskade erhålla ett beslut om Trafikverkets syn på det framtida väghållarskapet. Föreningen framför att den ekonomiska omfattningen är en ansvarstung börda. Se bilaga 1 för föreningens ansökan i sin helhet.

Väghållningsmyndigheten Region Stockholm genomförde år 2014 en utredning i frågan. Utredningen visade på att färjeleden uppfyller kriterier för att bli allmän. Utredningen skickades på en första remiss till bland annat Haninge kommun. Det framkom såväl interna som externa synpunkter på en ansträngd trafiksituation på Dalarösidan. Kommunen framförde i yttrandet att man bör utreda konsekvenserna mer ingående i syfte att klarlägga omfattningen och hitta lösningar på utmaningarna. På grund av de synpunkter som kom angående utmaningarna i trafikmiljön beslöt Väghållningsmyndigheten Region Stockholm att starta en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att bättre förstå trafiksituationen och hitta lösningar på den vid ett eventuellt förstatligande av färjan. Förändringsärendet lades i vänteläge i avvaktan på resultatet av ÅVS:en.

ÅVS:en var klar år 2017 och bifogas denna utredning, se bilaga 7. ÅVS:en visar på att det är svårt att finna åtgärder i befintlig miljö som kan förväntas klara trafikökningen som följer av ett förstatligande av färjan. Ett nytt hamnläge behövs förmodligen på sikt för att lösa trafiksituationen. Trafiksituationen hindrar dock inte att färjan kan omvandlas till allmän, enligt väglagen. Dock blir en betydelsefull konsekvens av att färjan blir allmän en mer ansträngd trafiksituation. En ny geografisk plats för hamnläge på fastlandet innebär en betydande investering för exploatering på jungfrulig mark samt att vägnätet till och från hamnen kan behöva byggas nytt/om.

Efter dialog med sökande skickas nu förändringsärendet ut på en ny remiss, i första skede till kommunen och andra berörda. Remissen förnyas i och med att ny information har tillkommit som har betydelse i ärendet.

Syftet med allmänna statliga vägar

Det huvudsakliga syftet med allmänna statliga vägar är att förbinda olika målpunkter med varandra. Genomfarts/förbindelsebehovet är det övergripande kriteriet och sådana vägar ska därför normalt vara allmänna, om inte vägnätet är tillräckligt tätt ändå. Övriga allmänna vägar (utfartsvägar mm) utgör undantagsfall och kräver starkare skäl för att förändras till allmänna.



Lagstiftning

Enligt 21 § väglagen får en enskild väg förändras till allmän, om vägen ”behövs för allmän samfärdsel eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna”.

”Behövs för allmän samfärdsel” är samma krav som för att bygga en ny allmän väg enligt väglagen. Lagstiftningens utgångspunkt är att det inte ska vara lägre krav för att förändra en enskild väg till allmän än för att bygga en helt ny statlig väg enligt väglagen. Anledningen är bland annat att vägrätt uppstår på vägmarken vid en förändring till allmän väg, precis som när en vägplan fastställs.

Skrivelsen om ”synnerlig betydelse för det allmänna” kom främst till för att möjliggöra att vägar som behövdes för totalförsvaret skulle kunna vara allmänna, även om de inte behövdes för allmän samfärdsel. Bestämmelsen har inte fått någon större betydelse i praktiken.

Beskrivning av Ornö

Geografi och kommunikationer

Ön är belägen i Haninge kommun, se översiktskarta samt detaljkartor bilaga 2. Ön är den största ön i Stockholms södra skärgård och är 14 kilometer lång och cirka 4 kilometer bred. Ön var befolkad redan under bronsåldern. Jordbruk och boskapsskötsel var länge en försörjningskälla för invånarna. Under många år bröt man också fältspat till porslinstillverkning.

Den aktuella bilfärjan går i trafik mellan Dalarö allmänna brygga och Hässelmara på nordvästra Ornö. Överfarten tar ca 30 minuter. Väg 227 till/från färjeläget vid Dalarö och väg 685 till/från färjeläget på Ornö är båda två allmänna vägar. Bryggorna på respektive sida är allmänna fram till färjeangöringen.

Ornö är utpekad som en så kallad *kärnö* i den regionala utvecklingsplanen (RUF5 2050), vilket innebär att den anses ha förutsättningar för ett utbud av samhällsservice och infrastruktur. Kärnöarna fungerar dessutom som servicepunkter för befolkningen på de omgivande öarna samt för turismen och friluftslivet. Busstrafik bedrivs mellan olika målpunkter på ön, se bilaga 3 för bussens turtäthet. För att få behålla busstrafiken finns krav på en viss turtäthet för färjetrafiken till ön. Under vår/sommarhalvåret bedriver Waxholmsbolaget passagerartrafik (fordon kan ej medfölja på båtarna) till flera bryggor på Ornö, se bilaga 4 för linjesträckningarna. Ornöfärjans samfällighetsförening har en överenskommelse med Waxholmsbolaget, så att deras sammanlagda turtäthet bildar underlag för att få behålla busstrafiken.

Stora delar av ön omfattas inte av något vägnät och i norr är ön relativt otillgänglig. Några av Waxholmsbolagets bryggor nås inte heller med bil.

Öns betydelse för turism och friluftsliv

Kyrkviken vid Ornö kyrka, beläget på östra sidan av ön, är öns centrum. Här finns en restaurang, en marina med tillhörande mack och en liten livsmedelsbutik. Turistbyrå är belägen här samt en hembygdsgård med tillhörande museum. Förskola och skola med undervisning för grundskolans lägre årskurser finns. En bit härifrån är Ornö gruva, sedan länge nerlagd, belägen. På södra sidan av ön, i Brunnsviken, ligger Ornö båtvarvs gästhamn med ca 20 platser.

På Ornö finns gamla orörda skogar. Norrut finns gravfält från bronsåldern. Värdefulla kulturområden finns bland annat i områden runt Västergården och Svinåker. Särskilt höga naturvärden finns runt Maren vid Sundby, Kymmendö och Lustehagen vid Åvassa. Ornö huvud är ett naturskyddsområde med speciella bergarter.

Ornö är också ett av de viktigaste områdena för rovfåglarnas fortlevnad i Stockholms skärgård.

Allmänna inrättningar

Ornö kyrka med begravningsplats, vilken är i bruk, är en allmän inrättning. Likaså är skolan en allmän inrättning.



Detaljplanelagt område/utbyggnadsplaner på ön

Haninge kommun skriver i sin *Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050*, att det är viktigt att Ornös ostörda karaktär kvarstår och att spridd bebyggelse undviks. Kommunen skriver även att de vill underlätta för helårsboende och få fler fastboende på ön. Ornö har goda förutsättningar för detta och ett ökat antal fastboende ger ett bredare och stabilare underlag för att utveckla handeln och servicen på ön. Ny bebyggelse bör i första hand lokaliseras till områden med befintlig bebyggelse och infrastruktur. På längre sikt skulle nya vägförbindelser till norra Ornö och till sydvästra Ornö göra det möjligt för helårsbostäder även i dessa områden. De större markägarna på Ornö har gemensamt formulerat ett utvecklingsförslag som innebär mer bostadsbyggande för en ökad befolkning. Deras förslag omfattar nya bostäder i anslutning till befintlig vägförbindelse samt en ny vägförbindelse till den norra delen av ön.

Några områden på ön är detaljplanelagda, se kartan bilaga 2.

Omgivande allmänna vägnätet

Den allmänna vägen på Ornö, väg 685, är i gott skick även om den är relativt smal och krokig.



Den allmänna vägen 685, fotot taget i maj 2014.

Bredden på vägen är på övervägande del av sträckan 4-5 meter. I "centrum" av ön, runt Ornö kyrka, är den något smalare, cirka 3 meter. Hastighetsbegränsningen på vägen är 70 km/h utom vid Ornö kyrka samt i Brevik där hastigheten är 50 km/h.

Väg 227 på Dalarösidan har ådt 2 882, uppmätt år 2017. På Ornö har väg 685.02, som går till/från färjeläget, en ådt på 279 (bedömt flöde år 2015). Kan jämföras med färjetrafiken som har en ådt på 220 fordon/dygn. Trafiknivån bör rimligtvis ligga något högre på vägen pga. hämtningar/lämningar och andra besök till färjeläget som genomförs, utan att nyttja färjan.

På väg 685, som är den stora förbindelseleden på Ornö, finns en uppmätt ådt på 235, uppmätt år 2015.

Beskrivning av färjeleden

Historik

Även om de första ångbåtarna sattes i trafik från Stockholm till Ornös skärgård i slutet på 1800-talet dröjde det många år innan öborna kunde glädja sig åt att ta sig över vattnet även vintertid. Vintertid gick man på isen till Dalarö. Öborna hade dock problem med att farleden till Stockholm gick in via Dalarö och att det oftast var en bruten ränna. Det löste skärgårdsborna genom att ta sina roddbåtar över rännan.

På 1920-talet började busstrafiken gå till Dalarö från Medborgarplatsen med två dubbelturer dagligen. För att kunna möjliggöra daglig trafik till Ornö året runt och för att kunna starta upp båttrafik till Ornö kyrka bildade en

grupp Ornöbor, våren 1930, ett nytt rederi med namnet Ornö Trafik AB för persontrafik. Det var dock svårt att få rederiet att gå runt. Ett flertal olika aktörer försökte med trafiken till Ornö under 1930 och 1940-talen.

Missnöjet med hur vintertrafiken sköttes växte och befolkningen tyckte att Waxholmsbolaget inte hade tillräckligt med turer till och från Ornö. Till Ornö och Utö gick det bara båttrafik två dagar i veckan och befolkningen klagade över att de isolerades. Skolbarnen fick ta hjälp av hydrokopter för att ta sig i land. 1945 började en färjelinje att diskuteras.

1962 började en av Ornös fiskare att bedriva privat färjeverksamhet på sträckan. Den färjan tog ca 10 bilar och hade ingen fast turlista. Färjan kördes med dålig lönsamhet. Den första samfälligheten bildades 1969 i samband med ett ökat tryck på bostäder och därmed även på färjekapacitet. Ca 350 fritidstomter avstyckades och såldes och därmed ökade antalet boende på ön. De boende ansökte, i samband med detta, om införande av statlig färjeled men fick avslag på sin begäran. Främst under sommarperioden ökade trycket på goda kommunikationer. Ytterligare en redare dök upp, Ornö Sjötrafik, för att i konkurrens skeppa den ökande skaran fritidsboende till och från fastlandet. Lönsamheten var dock inte så bra här heller och 1977 var båda redarna nära konkurs. Då vaknade samfälligheten till liv igen och ansökte om de första statsbidragen till en enskild färjelinje, vilket beviljades. Sedan mitten av 80-talet har verksamheten i allt väsentligt flutit smidigt. Trafikflödet har vuxit stadigt, färjetonnaget har ökat och färjelägena och uppställningsplatserna har förbättrats betydligt. 1978, det första året med statsbidrag, kördes drygt 2 000 turer/år T/R Dalarö. Det kan jämföras med dagens drygt 3 500 turer. Det har med andra ord skett en stor utveckling sedan 1969 i form av ökad trafik och turtäthet.

Färjelägenas tekniska utformning och funktion var från början av mycket låg standard, närmast att jämföra med en kaj. I femårsplanen för bidrag till byggande av enskilda vägar för perioden 1985-1989 godkändes en ombyggnad av angoringspunkterna. Vägverket lämnade bidrag med 85 %. Bidrag erhöles även från landstinget och Haninge kommun. Med anledning av förseningar, dels i budget och dels i tillståndsprövningar vid kommun och vattendomstol, startade arbetena först vintern/våren 1991. Arbetet färdigställdes 1992 och det är dessa färjelägen som fortfarande används idag. Föreningen har nyligen ansökt om bidrag från Trafikverket, och fått beviljat, för att renovera ramperna vid färjelägena. De börjar bli till åren och det är problem vid påkörning på färjorna pga vattenstånd som varierar.

Färjelägen

Trafikverket äger bryggorna både på Dalarösidan och på Ornö, fram till färjeangöringen/bommarna. Ramperna som är på andra sidan bommen äger Ornöfärjans samfällighetsförening.

Föreningen betalar avgift till Haninge kommun för att få lägga till i hamnen på Dalarösidan.



Färjeangöringen på Dalarö samt Ornö, foton tagna i maj 2014

Trafikverket

Trafikverket

172 90 Sundbyberg

Besöksadress: Solna strandväg 98

Texttelefon: 010-123 50 00

Telefon: 0771 - 921 921

trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Linda Goldkuhl Sandberg

Utredning

Direkt: 010-123 23 77

Mobil: 070- 762 22 49

linda.goldkuhl-sandberg@trafikverket.se



Färjan

Ornöfärjans samfällighetsförening har upphandlat Ornö Sjötrafik AB för driften.

Idag måste man boka plats på färjan för att vara säker på att få komma med. Alla bilar ska bokas i båda riktningarna. Trafiken är avgiftsbelagd, se bilaga 5 för priserna. Om färjeleden blir statlig kommer det inte att vara möjligt att ha bokningssystem då detta är förbjudet på allmän väg. Det kommer heller inte vara möjligt att ta ut en avgift. En sådan typ av avgift kan endast regeringen besluta om.

Trafikverkets resultatenhet Färjerederiet har tillfrågats, för det fall att färjeleden blir allmän. Rederiet anger att man behöver köpa in två helt nya färjor för det fall färjeleden blir statlig. Färjerederiet har vissa standarder som ska gälla lika över hela landet och nuvarande färjor som kör på Ornöleden uppfyller inte dessa krav. Det innebär också att färjelägena på Dalarö respektive Ornösidan måste byggas om för att passa de nya färjorna. För att färjan ska kunna upplåtas för allmän trafik krävs därför omfattande investeringar i nya färjor samt färjelägen.



Foto taget i maj 2014

Färjvaktarstuga

Det finns ingen färjvaktarstuga på Dalarösidan. På Ornö finns däremot en relativt nybyggd väntsal med biljettautomater och ett litet kontorsutrymme.



Färjvaktarstugan på Ornö, foto taget i maj 2014

Antal resenärer/turer

År 2018 fraktade Ornö Sjötrafik AB ca 79 652 fordon (motsvarande 146 715 passagerare) på 3 572 turer/år (en tur innefattar tur och retur). Detta ger en ådt på ca 220 fordon per dygn. Det är en något högre fordonstäthet under sommarmånaderna. Se bilaga 6 för turlistor.



Vägintressenter

Som vägintressent räknas den som har ett stadigvarande intresse av vägen, det vill säga främst permanentboende. Ett företag med anställda räknas som **en** vägintressent.

Ön har en fast befolkning av cirka 300 hushåll och därtill cirka 500 hushåll för fritidsboende. Emellertid är många av de som bor mer eller mindre permanent på ön inte mantalsskrivna där. Antalet vägintressenter är minst lika många som antalet fastboende på ön, det vill säga 300. Om man räknar på två stycken vuxna per hushåll (vilka har ett behov/stadigvarande intresse av vägen) så blir antalet vägintressenter ca 600.

Skälig omväg

Det finns inga andra allmänna (eller enskilda) vägar till Ornö. Färjeleden är den enda ordnade förbindelsen.

Statsbidrag

Statsbidrag utgår för närvarande för driften av färjetrafiken med 80 %. Resterande 20 % ska täckas av de avgifter som tas ut av passagerare. Avsikten är att föreningen ska gå runt ekonomiskt på detta sätt.

Beskrivning av trafiksituationen på Dalarösidan

Idag är färjan avgiftsbelagd och det finns ett bokningssystem. Detta bidrar till att hålla efterfrågan nere. Väg 227 på Dalarö, vilken leder ner till den allmänna bryggan och färjeläget, är smal och krokig. Vägen går genom Dalarö centrum och den ligger dikt an annan bebyggelse. Idag är det tidvis kö en bit upp på vägen, dvs. den uppställningsyta som finns vid färjeläget räcker inte till.

Om färjan blir statlig kommer trafiken med all sannolikhet att öka på färjeleden, sett utifrån likvärdiga fall där Trafikverket övertagit en färjeled. Trafikverket kommer inte att kunna ta ut någon avgift och inte ha någon möjlighet till bokningssystem. I och med att det är svårt att bredda väg 227 samt att göra åtgärder på landsidan för att förbättra kapaciteten för väntande bilar gör Trafikverket bedömningen, enligt genomförd åtgärdsvalsstudie, att trafiksituationen på Dalarö blir ohållbar, vilket också flera instanser lyft fram. I förlängningen bedöms trafiksituationen kräva en ny geografisk plats för färjeläge på fastlandet. För att färjan ska upplåtas för allmän trafik krävs dock inte ett nytt geografiskt läge eftersom nuvarande sträckning är intakt och farbar. Dock krävs nya färjor samt färjeangöringar som passar denna typ av färja.

Kriterier för allmän väg

En enskild väg får enligt 21 § väglagen förändras till allmän, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars är av synnerlig betydelse för det allmänna. Det är i princip samma krav som för byggande av ny väg, det vill säga om inte vägen fanns idag skulle det finnas ett behov av att bygga den.

Ornö kyrka med begravningsplats är en allmän inrättning på Ornö, likaså skolan, vilket talar för behovet av allmän samfärdsl på vägen.

Antalet vägintressenter tillika fastboende på Ornö är ca 600. Ornöfärjan har en årsdygnstrafik på 220 fordon. Färjeleden är således en förbindelseled av betydelse för ett stort antal trafikanter. Haninge kommun har intentionen i Översiktsplanen om en ökad permanentning, vilket ger ett framtida scenario om ännu fler fastboende tillika vägintressenter. Vägen är inte bara en utfartsväg för ett stort antal boende. Utan färjeled skulle allmänheten få mycket svårt att ta sig ut till ön och exempelvis utöva friluftsliv. Färjeleden får anses vara en utfartsväg tillika förbindelseled av betydande allmänt intresse, eftersom det är den enda vägen till och från ön.



Utredningen visar visserligen på att färjelinjen uppfyller kriterier för att förändras till allmän färjeled. För att Trafikverket genom Färjerederiet ska kunna trafikera leden krävs nya färjor och därmed behöver befintliga färjelägen byggas om (i samma geografiska läge), vilket är betydande ombyggnadsarbeten. Därför anser Trafikverket Region Stockholm att frågan ska prövas enligt 4 kap 2 § vägförordningen:

”Om länsstyrelsen efter vägghållningsmyndighetens utredning finner att vägen är av sådan betydelse att den bör förändras till allmän väg men att den inte kan upplåtas för allmän trafik utan betydande ombyggnadsarbeten, gäller i stället för 1 § följande. Frågan om ombyggnadsarbetet ska utföras prövas i den ordning som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur om arbetena kräver medel som i statsbudgeten anvisats för byggande av vägar. Frågan om att förändra vägen till allmän ska avgöras i samband med den prövningen.”

Detta innebär att frågan, enligt Trafikverkets tolkning, om förändringen till allmän färja ska beslutas av Länsstyrelsen och avgöras i samband med prövningen av Länsplan för regional transportinfrastruktur. Genom länsplanen beslutas om investeringar i det regionala transportsystemet på 12 års sikt. Nuvarande länsplan gäller för perioden 2018 till 2029. Beslut om ny länsplan tas vanligtvis vart fjärde år.

Senare planeringsfrågor som inte ryms inom handläggningen för förändringsärendet

Frågan om den framtida trafiksituationen i Dalarö och ett helt nytt geografiskt läge för hamn är långsiktiga planeringsfrågor. Dessa frågor hanteras inte inom ramen för förändringsärendet utan behöver istället tas om hand i andra planeringssammanhang i samverkan mellan berörda aktörer.

Den fortsatta handläggningen

Utredningen är sammanfattad i denna promemoria. Utredningen skickas på remiss till Haninge kommun, sökande och övriga berörda i syfte att inhämta ytterligare information och fakta som kan ha betydelse för ärendets utgång. Därefter sammanställer Vägghållningsmyndigheten de inkomna synpunkterna och kommer med ett eget ställningstagande i frågan huruvida färjeleden bör vara allmän eller inte. Ärendet skickas sedan till Länsstyrelsen för deras ställningstagande i frågan om vägghållarskapet. Om Trafikverkets ställningstagande är att färjeleden bör förändras till allmän, vilket det pekar på i detta skede av utredningen, ska frågan avgöras i samband med prövning av länsplanen. Om Länsstyrelsen har en avvikande uppfattning mot Trafikverket så hänskjuts frågan direkt till regeringens prövning.

e-signerad av

Helena Sundberg, Regional direktör
Planering Region Stockholm



Bilagor

Bilaga 1: Ansökan Ornöfärjans samfällighetsförening

Bilaga 2: Kartor Ornö

Bilaga 3: SL:s turlista på Ornö

Bilaga 4: Waxholmsbolagets linjer på Ornö

Bilaga 5: Prislista Ornöfärjan

Bilaga 6: Turlista Ornöfärjan

Bilaga 7: Åtgärdsvalsstudie Färjelinjen Dalarö - Ornö

Remissinstanser:

Ornöfärjans samfällighetsförening

Haninge kommun

Trafikförvaltningen Region Stockholm

Waxholmsbolaget

För kännedom:

Länsstyrelsen Stockholms län

Region Stockholm