

Frågor till Trafikverket (TRV) Del 1

Frågor till utredarna och Färjerederiet

Svar med grön text.

Jag har delat upp frågorna i områden, markerat med blått.

Frågorna är många. De skulle kunna kokas ned till dessa huvudområden, se det som en innehållsförteckning.

- Vad för förväntar TRV sig för typ av svar från Ornöfärjans Samfällighetsförening?
- Är det möjligt att ha bokning?
- Om det inte blir bokning, vad händer om alla bilar inte kommer med? Sätts en extrafärja in direkt, eller måste man vänta till nästa färja enligt tabellen?
- Får fast boende på Ornö förtur?
- Kommer hemmahamn att vara på Ornö eller på Dalarö?
- Kommer färjan att gå oftare än nu?
- Kommer det att bli fler turer per dygn?
- Blir det färjor med större kapacitet?
- Hur många färjor kommer att trafikera linjen Ornö – Dalarö
- Vilken typ av färjor blir det? Får vi med mest miljövänliga färjorna? Eldriven färja?
- Hastighet, dvs hur lång tid tar överfarten?
- TRV skriver att en ny hamn behövs på Dalarö med tanke på att en övergång till allmän färja innebär ökad trafik. Var blir den nya hamnen?
- Personal. Har TRV egen personal? Eller finns det chans att anställda på OSAB som har uppdraget nu kan få anställning hos Färjerederiet?
- Om det blir allmän färja, hur långt fram ligger det?
- Kommer det gå att påverka tidtabell och annat vid byte till Allmän färja
- Hur ser TRV på att Ornöfärjans Samfällighetsförening handlar en ny ramp till Dalarösidan?
- Vilken typ av passagerarutrymmen kommer att finnas för de som inte reser med bil? Anpassning för rörelsehindrade?
- Finns det beredskap med extra färja om något skulle hända med de ordinarie färjorna?

FRÅGOR:

Remissen

Vad för förväntar TRV sig för typ av svar från Ornöfärjans Samfällighetsförening? Är det "bara" att Ornöfärjans Samfällighetsförening ska svara hur vi medlemmar ställer oss till allmän färja?

Det är väldigt svårt att ta ställning när många parametrar är okända såsom turtäthet, var hemmahamn/natthamn blir, hur ev köbildning hanteras etc. Är det möjligt att TRV tar fram svar på alla frågor och att vi tar ställning efter det?

Är det möjligt att vi får till hösten/vintern 2021 på oss att svara? Vi skulle då kunna ha en fysisk stämma om detta.

TRV inledde med att poängtera att de har gjort utredningen om Ornö och allmän färja på initiativ av Ornöfärjans Samfällighetsförening. Trafikverket kan initiera denna typ av förändring, men i nuläget utreds den ansökan som inkommit från föreningen. Det har kommit in frågor om Haninge Kommun vara huvudman. Detta är en separat process som inte ingår i TRV:s utredning.

TRV gick igenom de kriterier som uppfylls för att bli allmän färja. Vi upplystes om att det inte finns några prejudicerande fall i och med att beslutet kan överklagas till regeringen och därmed blir ett politiskt beslut till syvende och sist.

TRV: info om processen kring Allmän färja

Vilken betydelse kommer samfällighetens svar på utredningen att ha? Själva föreningen består av strax under 600 fastighetsägare på Ornö – bara en del av alla de som reser med Ornöfärjan. Hur kommer den fortsatta processen att gå till?

Det är frivilligt att svara på remissen. Föreningen kan när som helst dra tillbaka sin ansökan. Att dra tillbaka ansökan har inget med remiss svaret att göra. Nästa steg efter att alla svar kommit in är att ärendet lämnas över till Länsstyrelsen. Om går ärendet till regeringen för avgörande. Om länsstyrelsen instämmer med Trafikverkets bedömning så går ärendet vidare för avgörande i samband med prövning av länsplanen. Ornöfärjans Samfällighetsförening kan överklaga beslutet hos regeringen.

Hur lång tid till beslut?

Hur lång tid beräknas mellan beslut om allmän färja till första turen går?

Investeringen behöver prioriteras för finansiering i Länsplanen. Nuvarande länsplan gäller från 2018-2029. Bedömningen är att det som tidigast är möjligt att investeringen kan prioriteras efter 2029 i nästkommande plan. Därtill kommer tid för planering och genomförande.

Kan TRV akut ta över trafiken?

Vad händer om OFSF inte får inte några anbud vid eventuellt nästa upphandling tex pga för korta avtalstider. Är staten via TRV och Färjerederiet beredda att snabbt ta över linjen vid anbudstidens slut? Hur lång tid behöver Färjerederiet för att akut ta över trafiken?

TRV har inte någon beredskap att ta över trafiken med kort varsel. Vägen (färjelinjen) måste göras om från enskild till allmän först.

TRV: Ingen bokning. Dispens om det? Förtur för fastboende? Går det fler turer om inte alla kom med?

Det är flera som är negativa till att en statlig färja inte kommer att kunna bokas. Troligen för att man är rädd för att inte komma med en färja som tänkt utan måste vänta på nästa. Men betänk då om **färjekapaciteten** blir väsentligt större än vad den är idag, **med tätare turer och/eller större färjor**? Då minskar risken för att man inte kommer med. Detta hoppas jag att informationsmötet ska ge svar på.

Dispens, så att det kan bli bokning

Ornöfärjan har fungerat fantastiskt bra och smidigt under de 48 år jag varit fritidsboende och under kort tid åretruntboende på Ornö. Man reser smidigt utan köer tack vare bokningen. I ert PM framgår att det är olagligt med bokning, om ni tar över och det blir allmän färja. Kan någon ge dispens mot denna lag, Länsstyrelse, Regering eller annan?

TRV: Oro kring "ingen bokning".

Det finns en oro bland många på Ornö kring det faktum att en allmän färja inte kommer gå att boka. Att det skulle bli långa färjeköer på båda sidor och att det skulle bli omöjligt för pendlare att säker veta att de hinner i tid till jobbet.

Hur ser ni på den oron? ... Kan ni beskriva hur ni på färjerederiet arbetar med tidtabeller och färjornas kapacitet. Hur skulle ett troligt upplägg se ut för Ornö? Hur stora färjor och vilken turtäthet?

Går färjan till alla bilar kommit över?

Vid en statlig färja, går den tills alla bilar är överskeppade? Om den sista färjan för dagen är full går den tillbaka och hämtar de som står kvar?

Enligt lag får man inte boka plats på en allmän led. Det kan därmed inte bli bokning om allmän färja.

När färjan vid Tynningö blev allmän ökade trafiken med 50%.

Hastighet, dvs hur lång tid tar överfarten? (nu tar överfarten 25 min)

De färjor TRV har går långsammare. Överfarten kommer att ta 35-40 min.

Turtäthet. Hur ofta kommer färjan att gå?

Kommer TRV att ha en särskild tabell inför storhelger med fler turer? Om färjeläget placeras vid Hotellbryggan på Dalarö, är man beredd att sätta in tre färjor under storhelger för att bemästra kösituationer?

Vilka tider på dygnet kommer det att finnas färja tillgängligt?

Enligt TRV kommer det att bli i princip samma turlista som den som är idag (med viss förskjutning då färjan går långsammare).

Tillgänglighet och minsta turtäthet

Hur ser Trafikverkets färjerederis planeringsriktlinjer ut för att säkerställa sitt samhällsuppdrag när det gäller tillgänglighet på allmänna färjeleder. Mellan vilka tider förutsätts trafikering och vad är minsta turtäthet?

Andra färjeleders turlista

Hur vanligt är det på de allmänna färjeleder som bedrivs idag att avgångar blir fulla och fordon inte kommer med?

Vad tror ni skulle vara en bra jämförelsetrafik för detta, dvs finns det någon färjeled som liknar denna som går att ha som referens för att bedöma trafikutbudet?

Det finns inte någon annan färjeled som påminner om vår, därför blir det irrelevant att jämföra med andra färjelinjer.

Påverka turlistan

Kommer de som reser mellan Ornö och Dalarö ha en möjlighet att påverka turlistan?

Blir den turlista som den nuvarande, eller blir det en färja som går regelbundet, t.ex. varje hel- och halv timme?

Fler turer?

För att kunna jobba och pendla från ön är det viktigt för mig att färjeturerna blir tätare på morgon och kväll för att jag inte har ett flexibelt jobb och det blir mycket anpassningar från arbetsgivare och kollegor vilket inte ses med blida ögon. Urvalet av arbetstillfällen minskar för mig också med dessa få turer som körs och som det ser ut nu så måste mina två äldsta barn bo iland i veckorna för att kunna gå i skolan! **Kan vi räkna med fler turer om det blir en statlig färja?**

Enligt TRV kommer det att bli i princip samma turlista som den som är idag (med viss förskjutning då färjan går långsammare). Inga dubbleringsturer. Tidtabellen är myndighetsbeslut. Tabellen blir inte flexibel.

Fyra gånger/år sker möte med Skärgårdens riksförbund. Vi har möjlighet att skicka våra frågor till detta möte.

Förtur för fastboende

Om det blir allmän färja kommer då fastboende (mantalsskrivna) på Ornö ha företräde i kön?

Det är osannolikt att det kan bli förtur för fast boende. Man ansöker om förtur för fastboende hos Transportstyrelsen. Det finns bara två beviljade undantag i Sverige: Fårö och Visingsö.

Förtursfil/utökad uppställningsplats

Om det beslutas att det blir en allmän färja, har Trafikverket någon plan för utökad uppställningsplats på resp. sida av färjeleden även för ev. förtursfil för att förhindra trafikstockning?

Det finns inte plats på Dalarö för en förtursfil. Det är dessutom svårt att få dispens av Transportstyrelsen. Det finns inte utrymme att bygga ut uppställningsplatsen på Dalarö.

Samma turtäthet som Aspöleden i Karlskrona?

Aspöleden i Karlskrona är ganska jämförbar med Ornöleden, finns möjligheten att tidtabellen kan utföras med samma turtäthet? (Dagens färja går inte varje timme utan lågsäsongs 10 t/r mån-tor och 11 t/r fre, helger lör 6 t/r sön 8 t/r (9 fram till 11/10).

Ökad kapacitet. Hur många färjor? Hur blir det med tung trafik?

Det finns i dagsläget ingen beredskap för att leda tung trafik från annan hamn. Om det blir allmän färja kommer den att gå till befintlig hamn på Dalarö. På sikt kommer det att utredas var en ny hamn ska belägen. Det blir sannolikt en färja som trafikerar leden Dalarö - Ornö. Om den går sönder rings en reservfärja in. Den bör vara på plats inom 3 – 6 timmar. Det är inte klart hur många bilar färjan kommer att ta. Behovet styr. Sannolikt en färja som tar 40 – 50 bilar. Det är inte heller klart om det blir en ny färja eller en färja som redan finns i Färjerederiets flotta.

Hur ställer Färjerederiet till behovet av en ökad kapacitet bl.a. fler färjeturer (oavsett veckodag eller helgdag) mellan Ornö och fastlandet?

Det blir i princip samma turlista som idag. På frågan om de går en extrafärja om det står bilar kvar på kajen när sista färjan går svarade TRV att det kommer det att tas fram en regel om hur många bilar som måste stå "kvar" på kajen för att färjan ska gå en gång till. En indikation som nämndes på mötet var 4 -5 bilar.

Förtur för tunga transporter

Transporter av gods till o från Ornö är ganska omfattande. Kommer tunga fordon att ha förtur?

Ingen förtur för tunga transporter.

Lastbilar i kommersiell trafik kostar pengar, dessa tar betalt vare sig de kör eller väntar. Väntetider på färjan kan bli kostsam för den som anlitar transporten.

Om det beslutas att det blir en allmän färja, vad för typ och storlek på färja har Färjerederiet planerat för i så fall?

Det är inte klart hur många bilar färjan kommer att ta. Behovet styr. Sannolikt en färja som tar 40 – 50 bilar.

Hur hanteras tunga transporter?

Det finns ett flertal åkerier o Entreprenörer på Ornö med tunga fordon, samt markägare med behov av timmertransporter.

Samma hantering som idag. Tunga transporter går via Dalarö.

Dubblering av turer

Hur sker dubblering av turer vid kapacitetsbrister?

Ingen dubblering av turer.

Färjeläge på Dalarö

Om det behövs en **ny hamn** vid övergång till allmän färja, Finns det alternativa förslag **VAR**

Finns förslag på ny sträckning för färjelinjen till Ornö?

Om det blir allmän färja kommer färjeläget på fastlandet att fortfarande, i alla fall initialt, vara placerad vid Hotellbryggan på Dalarö?"

Färjeläge på Gålö

Vilka geografiska positioner har man granskat för ett ev nytt färjeläge på Gålö? Om Sjalåker inte är med, varför har man valt att utesluta Sjalåker?

Vid övergång till allmän färja blir hamnen inledningsvis på samma ställe som nu på Dalarö. Nytt färjeläge kommer att utredas. Det finns inte något beslut om var den nya hamnen på fastlandet kommer att vara belägen.

Natthamn på Ornö

Hur tänker TRV för möjlighet att ha natthamn på Ornö?

Kan vi kräva att de eventuella framtida Trafikverksfärjorna har sin natthamn på Ornösidan, så att arbetstillfällena stannar på ön?

Natthamn på Ornö är viktigt av flera skär: a) första turen på dagen från natthamnen. Det är mest angeläget att komma från Ornö och in till stan före rusningstrafiken. b) det är önskvärt att personalen på färjan blir boende på Ornö c) vid olycksfall på Ornö är det en fördel om färjan är på ön. **Hur stor är chansen att natthamn vid Allmän färja blir på Ornö?**

Natthamn kommer att vara på fastlandet. TRV är en myndighet. Det finns reglerad anställningsprocess. Det är en förutsättning för att på ett enkelt sätt kunna rekrytera personal.

TRV: hur hanteras köer vid färjelägena?

Om det skulle uppstå problem med köer och resenärer som inte får plats på önskad färja...Om bilister känner sig nödgade att ta sig till färjelägen i orimligt god tid för att säkert hinna med färjan? Hur hanterar ni det?

Det finns inte någon färdig lösning för hur köer kommer att hanteras.

TRV: Jämförelse med andra färjelinjer

Hur har övergången till allmän färja fungerat på jämförbara färjelinjer?

Det finns inte någon färjelinje som påminner om ornö-dalaröleden .

TRV: krav på tonnage

Det nämns i färjeutredningen att nuvarande privata färjor på Ornöleden inte uppfyller Färjerederiets krav på tonnage. Tacksam om ni beskriver mer i detalj beskriver på vilka områden som Ornöfärjorna avviker från Färjerederiets kravbild?

Vi har ett eget system med färjelägen och färjornas ramper som inte är kompatibelt med övriga färjor i skärgården. Andra färjor kan inte nyttja våra lägen och vi kan inte nyttja andras lägen. För att säkerställa kontinuerlig drift skulle Ornöleden ingå i ett större kluster där färjorna är utbytbara mot varandra. Utöver ramper och lägen är våra färjor även anpassade för en låg (lägre bemanning) för att hålla driftkostnaden nere.

Om vi skulle driva Ebba skulle sannolikt driftkostnaden fördubblas i förhållande till om vi kör en egen färja eftersom bemanningskravet blir högre.

Kärnö

Trafikverkets PM, s 2, Beskrivning av Ornö, Geografi och kommunikationer

”Ornö är utpekad som en så kallad kärnö i den regionala utvecklingsplanen (RUF 2050), vilket innebär att den anses ha förutsättningar för ett utbud av samhällsservice och infrastruktur.”

Vad är definierar en kärnö? Hur påverkas Ornös status som kärnö av allmän färja?

Denna fråga besvaras av WÅAB (se separat dokument)

Ny ramp

Trafikverkets PM, s 4, Beskrivning av färjeleden, Historik Ny ramp

”Föreningen har nyligen ansökt om bidrag från Trafikverket, och fått beviljat, för att renovera ramperna vid färjelägena”

Hur ställer sig Trafikverket till ombyggnadskostnaderna relativt ett framtida övertagande av trafiken, med tillhörande nytt tonnage som kanske behöver helt andra färjeramper?

Skulle planer på Trafikverksfärjor innebära att bidraget till nya ramper nu stoppades? Eller skulle behovet av nya ramper nu kunna innebära ett påskyndande av ett Trafikverksövertagande av trafiken?

(Det tycks mig dyrt och dumt att bekosta och bygga nya ramper nu, för att bara några år senare riva dem och bygga nya som anpassas till Trafikverkets färjor.)

Det är ett strategiskt beslut från Ornöfärjans Samfällighetsförening som fattades för ca 30 år sedan, att inte ha rampen ombord på färjan. Detta med tanke på att ofsf handlar upp entreprenören. Skulle samfälligheten äga rampen, och den skulle sitta ombord på entreprenörens färja skulle samfälligheten inte kunna byta entreprenör.

Färjor (tex OSAB-TRV), och angöringar är inte kompatibla. Trafikverket har en hög och sänkbar "backe" (skjutbar) som är inbyggd i kajen, byggnation vilken tar upp hela fordonens egenvikt vid ombordkörning, vilken färjans klaff ligger an mot. Under lastning/lossning justerar/kompenserar färjans klaff för de aktuella nivåskillnad som uppstår under lastning/lossning.

Samfällighetens "flytande ramper", sänks ned och "vilar" på aktuell färja vilka bär upp vikten från ombordkörande fordon, då rampen ligger låst mot färja under den korta klaffen under angöring, samt att färjan tillsammans med ramp ändrar nivå under lastning.

Om TRV ska köra Ornö linjen, byter man troligtvis ut klaffarna, vilket är möjligt för att fortsätta driften med våra befintliga ramper.

TRV, driver några linjer där de har korta lemmar på fartygen för aktuell drift med liknande rampsystem som Samfällighetens har idag vilket är en mycket bra lösning, och att förhållandevis inte är så stort projekt att anpassa TRV färjor till våra ramper om de ska sättas in på Ornörutten. Det finns dock inte flexibilitet mellan olika färjor i Stockholmsområdet"

Man inser att det måste till en omfattande ombyggnation både av kaj i Dalarö och på Ornö, för att om möjligt hitta en lösning som fungerar med både kortare och längre "klaffar" på de olika färjorna.

Det är värt att notera att Trafikverket bekostar 80 % av kostnaden. Samfälligheten betalar 20%. En ombyggnation av kaj/ramp till en flexibel lösning som passar båda systemen av ramper uppskattas till en merkostnad av ca 40% mer för Dalarö (Angöring Hässelmara återstår). TRV har fått frågan om vilket alternativ att välja, och var intresserade av att hålla ned kostnaden. Skulle det byggas en ramp/kaj för TRV-trafik i Dalarö, med flexibel lösning till olika färjor, krävs förmodligen ingrepp i kajen, vilket inte går att flytta med till nästa hamn, om det blir aktuellt.

Hur hantera process kring ny ramp på Dalarö

Samfälligheten har beslutat att låna upp 12 milj till ny ramp på Dalarö. Total kostnad för investeringen är oklar. Hur tycker Trafikverket att detta bör hanteras utifrån ert preliminära ställningstagande?

TRV har fått frågan om vilket alternativ att välja, och var intresserade av att hålla ned kostnaden. Skulle det byggas en ramp/kaj för TRV-trafik i Dalarö, med flexibel lösning till olika färjor, krävs förmodligen ingrepp i kajen, vilket inte går att flytta med till nästa hamn, om det blir aktuellt.

Befintligt färjeläge, konkurrensmöjlighet

Hur ser kommunen på konkurrensmöjligheterna med befintlig konstruktion av färjeläge?

TRV, driver några linjer där de har korta lemmar på fartygen för aktuell drift med liknande rampsystem som Samfällighetens har idag vilket är en mycket bra lösning, och att förhållandevis inte är så stort projekt att anpassa TRV färjor till våra ramper om de ska sättas in på ornörutten. Det finns dock inte flexibilitet mellan olika färjor i Stockholmsområdet”

ÅVS:en i Sammanfattningens s 3. Ökad trafik

hävdar att ”allmän färja” skulle leda till mer trafik och Trafikverkets PM (s 1 Bakgrund) tar över detta resonemang: ” Dock blir en betydelsefull konsekvens av att färjan blir allmän en mer ansträngd trafiksituation”.

Varför skulle trafikmängden öka bara för att färjelinjen blev allmän? Skulle folk börja okynnesåka fram och tillbaka till Dalarö?

I de fall man bytt från enskild till allmän färja har trafiken ökat. På Tynningö, vilket är det senaste övertagandet ökade trafiken med 50%.

Färjerederiets krav på tonnage.

Det nämns i färjeutredningen att nuvarande privata färjor på Ornöleden *inte* uppfyller Färjerederiets krav på tonnage. Tacksam om ni beskriver mer i detalj beskriver på vilka områden som Ornöfärjorna avviker från Färjerederiets kravbild?

Miljöaspekten vilken typ av färjor? Kan det bli elfärjor?

Om Trafikverkets färjerederi skulle införskaffa nya och miljövänligare färjor, men den privata biltrafiken istället ökar kanske vinsten ur miljösynpunkt är begränsad.

Hur ställer sig Trafikverket, Regionen och kommunen till andra (kollektiv) trafiklösningar i det längre perspektivet? Känns inte privatbilism ganska 1900-tal?

Det finns inte något beslut fattat om vilken typ av färja det blir och på vilket drivmedel den kommer att gå. Osannolikt att det blir en elfärja. Det finns elfärjor, svårigheten är elförsörjningen vid kajen. Tekniken är inte framme ännu. Utvecklingen går fort, det kommer att se annorlunda ut om några år. Färjan stannar bara i 5 min för att omlastning. Finns inte infrastruktur för så snabb laddning.

Färjerederiets miljövision (vision 45)

Beskriv Färjerederiets miljövision (vision 45) och vad den skulle innebära för Ornöleden. Finns tex möjlighet för att moderna miljöanpassade färjor eller rent av specialanpassade färjor in på traden? På hur många års sikt i så fall?

Vision 45 innebär att TRV:s färjor ska vara klimatneutrala till år 2045.

Miljövänlig hybrid/elektrisk färja

Hur ser Trafikverket på möjligheten till en miljövänlig hybrid/elektrisk färja till Ornöleden?
Se svar ovan.

Miljökrav för Färjerederiets färjor

Beskriv kortfattat miljökraven(bränsle) för Färjerederiets färjor (även Waxholmsbolaget). Hur ser motsvarande miljökrav ut gällande bränsle ut från TRV till OFSF och vidare på entreprenören dvs vilket bränsle används av OSAB:s färjor idag? Förklara hur eventuella skillnader i krav, då det är statliga medel (TRV) som finansierar huvuddelen av bränslekostnaden för både Färjerederiet och OFSF/OSAB? Vissa turer av färjan körs idag åt Waxholmsbolaget. Vilka miljökrav gällande bränsle ställer de på OFSF?"

TRV har samma krav på Ornö sjötrafiks färjor som Transportstyrelsen har.

Transportstyrelsen har tagit fram hur mycket svavelinnehåll som är godkänt. Det finns att läsa på denna sida (se länk precis under detta stycke). Deras krav är ” Inom SECA-området får svavelhalten inte överstiga 0,10 viktprocent från 1 januari 2015”

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Luftfororening/SOx---svaveloxider/>

Behov av **färdtjänst**, sjukresor och sjuktransporter mellan Ornö och fastlandet finns idag.

Behovet av denna typ av resor är idag större än den service som finns för att kunna tillgodose behovet. Det finns planer på att bygga ett äldreboende på Ornö. Om planerna på ett äldreboende på Ornö realiseras ställer detta högre krav än vad som finns idag på tillgänglighet till färdtjänst, sjuktransporter och sjukresor. Personal som bemannar ett äldreboende ska kunna ta sig till och från sin arbetsplats inom rimliga tider oavsett tjänstgöring dagtid, eftermiddag/kväll eller natt.

Hur ställer sig Trafikverkets rederi, Vägutredaren och Enhetschefen Utredning, Planering Region Stockholm och representant från Haninge kommun till detta avseende behovet av en **ökad kapacitet** bl.a. fler färjeturer (oavsett veckodag eller helgdag) mellan Ornö och fastlandet?

Färdtjänst

Idag kan inte personer med färdtjänst åka från dörr till dörr eftersom färdtjänsttaxi inte åker med färjan. Vilka regler gäller för färdtjänst och sjuktransporter på en allmän färjelinje?

Färdtjänst åker på samma premisser som andra fordon dagtid. Inga extraturer för färdtjänst. För ”blåljus” kan extratur sättas in om färjan just då har ett ”uppehåll”, förutsatt att det är en tvåskiftstimmarna, dvs dagtid. Under natten finns inte någon beredskap. Helikopter får kallas in på samma sätt som idag.

Rörelsehindrade

Handikappanpassning

Vilka tillgänglighetskrav för handikappade som gäller för TRV:S färjor samt huruvida dessa krav verkligen uppfylls idag?

Vad för typ av krav på anpassning för rörelsehindrade har Färjerederiet på sina färjor?
De färjor TRV har är handikappanpassade.

Passagerarutrymmen på TRV: färjor hur blir det?

Hur ser möjligheterna ut för att ha färjor med en tillfredställande vistelsemiljö för de som går på färjan? Och som kan erbjuda tillräckligt många platser för sittande?

Hur löser Trafikverkets Färjerederi passagerarutrymmen för dem som inte kommer med bil?
Det är en relativt lång resa som i dagsläget räcker både till frukost och lite arbete via wi-fi ombord.

Resenärer utan bil

Vilka resmöjligheter och resenärsmiljöer kan förväntas för de som reser utan bil - dvs till fots och cykel?

Det finns passagerarutrymmen på TRV:s färjor.

Inflytande från resenärer

Kommer vi, vid en statlig färja, kunna ha en årlig stämma eller möte för fastighetsägarna på ön där vi som nu kan önska oss nya turer och ta upp nya förslag för Ornöfärjan, as att vi vidmakthåller vår "närddemokrati"

Fyra gånger/år sker möte mellan TRV med Skärgårdens riksförbund. Vi har möjlighet att skicka våra frågor till detta möte.

Hur styrs driften?

Nu har vi en lösning med en samfällighetsförening som ger uppdrag till en entreprenör. Styrelsen i samfällighetsföreningen utses bland medlemmarna. Hur styrs den statliga färjan med TRV som huvudman. Blir den en särskild grupp som jobbar med färjelinjen Ornö – Dalarö, eller är det en större grupp som jobbar med många färjelinjer? Kommer vi att ha en kontaktperson som vi kan framföra våra önskemål till?

Driften sköts av Färjerederiet hos TRV.

Levande skärgård

Vad kan Trafikverket/Färjerederiet göra bättre än befintlig entreprenör för en bättre levande skärgård?

Att införa allmän färja är ett exempel på det.

Behålla OSAB som entreprenör?

Om Trafikverket tar över huvudmannaskapet, är det möjligt att fortfarande behålla OSAB som entreprenör? Kommer då samma krav på miljö samt anpassning för rörelsehindrade ställas på entreprenören likt Trafikverkets krav?

Om TRV blir huvudman sköts trafiken av Färjederiet hos TRV.

Avgift Allmän färja

Jag har hört att vissa färjor som Färjederiet kör såsom Visingsöfärjan är avgiftsbelagd. **Vad kommer det kosta per år för mig om det blir en statlig färja jämfört med dagens 9 000kr?** För mig med familj med tre barn är färjekostnaden en väsentlig fråga för att fortsatt kunna bo kvar på ön?

Om det blir allmän färja kommer det att vara kostnadsfritt att åka färjan?

Om allmän färja, är det skattepengar som betalar driften och underhållet? Kommer det att kosta lika som mycket som nu, mer eller mindre? (utifrån vad andra färjelinjer med allmän färja kostar)

Om det blir allmän färja blir en avgiftsfri.

Trafikunderlaget?

Hur beräknar TRV trafikunderlaget? Det är i första hand södra delen av Ornö som har vägförbindelse. Få fastigheter på norra Ornö har vägförbindelse. Har detta tagits hänsyn till?

Trafikunderlaget har baserats på uppgiften om 300 hushåll på Ornö och därmed 600 vägintrössenter (Notis. Ornöfärjans Samfällighetsförening har rättat uppgiften, färsk siffra från 31 dec 2019 är att 235 personer är mantalsskrivna på Ornö, dvs vuxna och barn. 187 av de 235 är 18 år eller äldre. 102 hushåll på huvudön. Det innebär 204 vägintrössenter

Färjederiet - Anställningsvillkor

Hur ser anställningsvillkoren ut för besättning på Färjederiets färjor t.ex. avseende veckoarbetstid, visstidsanställning eller tillsvidareanställning?

TRV:s personal har goda anställningsvillkor, reglerade enligt kollektivavtal.

Om SL vid en statlig färjeled beslutar att trafikera med busslinje över överfarten, garanteras då bussen plats på färjan? Hur funkar detta på Ljusterö, Rindö, Blidö, Tynningö?

Personal på Färjederiet

Personal. 18 personer är idag anställda på OSAB. Kommer Trafikverket att sätta in egen personal på färjelinjen Ornö - Dalarö? Eller finns det chans att anställda på OSAB kan få anställning hos Färjederiet?

TRV har inte möjlighet att ta över OSAB:s personal.

Kallelseturer

Hur används kallelseturer?

Inga kallelseturen. Färjan kommer att köra enligt turlista.

Beredskap

Finns det beredskap med extra färja om något skulle hända med de ordinarie färjorna?

Om den ordinarie färjan går sönder rings en reservfärja in. Den infinner sig inom 3-6 timmar.

Hamnen på Dalarö

Är köfilerna i Dalarö tillräckligt breda för att uppfylla Trafikverkets standard för detta. Om inte så minskar kapaciteten i kömagasinet och det kan bli vanligare att bilarna står i backen upp på Odinsvägen.

Vi kan inte svara för själva filbredden men vi antar att det följer någon vägstandard. När det gäller magasin förordar vi att ett färjelass ska kunna magasineras (35-40 bilar) för att undvika problem. Samtidigt är det många platser i landet där vi inte uppnår detta.

Hur ser TRV på tunga fordon på Odinsvägen i Dalarö? Är problemet löst i och med ombyggnaden av Odinsvägen? Om inte kommer det att krävas specialurer för mellan Hesselmara och Söderby brygga även med Statlig färja med fastlandshamn vid Hotellbryggan på Dalarö?

I dagsläget inte finns några planer att leda om tung trafik till annan hamn såsom Söderby brygga, men att frågan kommer att utredas i samband med att man undersöker var ny hemmahamn ska byggas. Att färjeläget vid hotellbryggan måste flyttas är helt klart. Problemet med en tunga trafiken blir då löst.

Slutkommentarer från en av medlemmarna:

Frågan om nya färjelägen bör tas upp först när ovanstående frågor är besvarade och utredda.

Om en färjetur blir fullbokad, exempelvis p.g.a. transport av en timmerbil, bör antingen den större av de två färjorna köras alternativt sätta in en extratur.

Det borde gå utmärkt för en statligt ägd färja att ha sin hemmahamn på Ornö. Exempel finns på flertalet öar i Stockholms skärgård.