

Trafikverkets funktionella krav för allmänna färjeleder



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Trafikverkets funktionella krav för allmänna färjeleder

Författare: Kindström Camilla, PLnpna

Dokumentdatum: 2022-02-04

Kontaktperson: Kindström Camilla, PLnpna

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	6
1.1. Syfte.....	6
1.2. Avgränsningar	6
2 Avstämning mot transportpolitiska mål	6
2.1. Transportpolitikens övergripande mål	6
2.1.1. Funktionsmålet	6
2.1.2. Funktionsmålets preciseringar	7
2.1.3. Hänsynsmålet	7
2.1.4. Hänsynsmålets preciseringar	7
3 Miljömål Färjerederiet	7
4 Metod.....	8
5 Standardklasser	8
5.1. Standardklasser för färjeleder utan omfartsväg	8
5.2. Standardklasser för färjeleder med omfartsväg	9
6 Funktionella krav	11
6.1. Tillgänglighetskriterier	11
6.1.1. Kriterium 1 (K1): Närmsta ort med akutmottagning	11
6.1.2. Kriterium 2 (K2): Region-/universitetssjukhus.....	11
6.1.3. Kriterium 3.1 (K3.1): Kommunhuvudort	11
6.1.4. Kriterium 3.2 (K3.2): Kommunhuvudort	11
6.1.5. Kriterium 4 (K4): Delregional huvudort	12
6.1.6. Kriterium 5 (K5): Storstad.....	12
6.2. Funktionella krav för samtliga färjeleder (Standardklass F1, F2, F3, O1 och O2).....	12
6.2.1. Tidtabell och kapacitet	12
6.2.2. Bärighet och dispensfordon	13

6.2.3.	Kollektivtrafik.....	13
6.2.4.	Trafikinformation till resenärer.....	13
6.2.5.	Statisk trafikinformation till resenärer	13
6.2.6.	Dynamisk trafikinformation till resenärer	13
6.2.7.	Trafikstyrning	13
6.2.8.	Oskyddade trafikanter.....	14
6.2.9.	Toalett på färja.....	14
6.3.	Funktionella krav för färjeleder utan omfartsväg (Standardklass F1, F2 och F3)	14
6.3.1.	Tidtabell och kapacitet	14
6.3.2.	Kollektivtrafik.....	15
6.3.3.	Oskyddade trafikanter.....	15
6.4.	Funktionella krav för färjeleder med omfartsväg (Standardklass O1 och O2)	16
6.4.1.	Tidtabell och kapacitet	16
6.4.2.	Kollektivtrafik.....	17
6.4.3.	Oskyddade trafikanter.....	17
7	Tillgänglighetsanalys	17
7.1.	Metod.....	18
7.2.	Tillgänglighet till närmsta ort med akutmottagning	18
7.3.	Tillgänglighet till närmsta stad med region- /universitetssjukhus (Umeå, Stockholm, Uppsala, Örebro, Linköping, Göteborg, Malmö och Lund)	19
7.4.	Tillgänglighet till kommunhuvudort.....	19
7.5.	Tillgänglighet till närmsta delregionala huvudort.....	19
7.6.	Tillgänglighet till närmsta storstad (Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Umeå, Luleå, Köpenhamn eller Oslo).....	19
7.7.	Tillgänglighetsanalys utifrån funktionella krav för standardklass F1.....	19
7.8.	Tillgänglighetsanalys utifrån funktionella krav för standardklass F2.....	20
7.9.	Tillgänglighetsanalys utifrån funktionella krav för standardklass F3.....	22

Sammanfattning

Funktionella krav för färjeverksamheten är efterfrågade för att kunna uppnå ett tillgängligt transportsystem, där funktionalitet planeras utifrån gemensamma krav för samtliga färjeleder. Syftet är att visa vilken funktionalitet Trafikverket efterfrågar att allmänna färjeleder upprätthåller.

Funktionella krav är den efterfrågade funktionaliteten från Trafikverket. De funktionella kraven gäller dels för Färjerederiet men även för Trafikverkets regioner, huvudregeln är gränsen för om ansvaret hamnar på Färjerederiet eller hos regionen går vid bommen. Bommen är den som släpper på trafik/passagerare på färjan, nedanför bommen alltså mot färjan ansvarar färjerederiet för och ovanför bommen, mot vägnätet ansvarar regionen för (det finns vissa undantag så som tex vaktstugorna. De funktionella kraven ska vara generella för hela färjeverksamheten och syftar inte till att detaljstyra. Funktionella krav är formulerade så att de beskriver "Vad" Trafikverket efterfrågar och inte "Hur" behoven ska mötas. Funktionella krav har främst bäring på funktionsmålet, då det är kundens efterfrågade funktionalitet kopplat till tillgänglighet och kapacitet som avses.

I dessa funktionella krav delar man in färjeleder i standardklasser, då färjeleder har olika förutsättningar och därmed tilldelas olika nivåer på funktionella krav. Färjelederna är indelade i standardklasser (F1, F2, F3, O1, O2) med hjälp av ett antal parametrar (antal boende, ÅDT, färjeledens längd), där samma funktionella krav ska gälla för samtliga färjeleder i en standardklass, med vissa undantag, se avsnitt funktionella krav. Dessutom har indelningen i standardklasser gjorts med hänsyn till om det finns andra omfartsvägar.

Tillgänglighetskriterier är formulerade i de funktionella kraven och är anpassade efter de olika standardklasserna. De ska på ett transparent sätt visa vilka förändringar som är aktuella för att leder med samma förutsättningar ska ha samma tillgänglighet och kapacitet. Tillgänglighetskriterierna utgår från restid mellan startpunkt och målpunkt för resor med bil och utgår från tillgänglighet till orter där efterfrågade målpunkter med stor sannolikhet kan finnas. Ett räkneexempel för hur nytta kan ställas mot kostnad och miljöpåverkan för dubblingsturer kan man se i bilaga 6.

1 Inledning

Funktionella krav är den efterfrågade funktionaliteten från Trafikverket. Trafikverket har 38 färjeleder som är allmänna och ingår i det allmänna vägnätet, man har även två färjeleder som är enskilda och drivs på uppdrag av kommuner. Vintertid anläggs isvägar i anslutning till de nordligaste färjelederna. Ledernas kapacitet varierar mellan 59 passagerare/timme och 500 PBE (personbilsekvivalent)/timme. Färjelederna har både linfärjor och frigående färjor, där färjornas kapacitet varierar mellan fyra och 80 bilar. Totalt transporteras 23 miljoner passagerare och 15 miljoner fordon med färja varje år. Funktionella krav för färjeverksamheten är efterfrågade för att kunna uppnå ett tillgängligt transportsystem, där funktionalitet planeras utifrån gemensamma krav för samtliga färjeleder.

1.1. Syfte

Syftet med dokumentet är att beskriva funktionella krav för färjeverksamheten, vilket är den funktionalitet Trafikverket efterfrågar att allmänna färjeleder upprätthåller.

Dokumentet redovisar en indelning av färjeleder i standardklasser och tillgänglighetskriterier som kan användas för att besluta tidtabell för färjetrafik, utifrån de funktionella kraven.

1.2. Avgränsningar

Funktionella krav är den efterfrågade funktionaliteten från Trafikverket. De funktionella kraven ska vara generella för hela färjeverksamheten och syftar inte till att detaljstyra. Funktionella krav ska formuleras så att de beskriver "Vad" Trafikverket efterfrågar och inte "Hur" behoven ska mötas. Detta ligger i linje med Trafikverkets förhållningssätt att vara en renodlad beställare, vilket syftar till att skapa förutsättningar för ökad innovation och produktivitet.

2 Avstämning mot transportpolitiska mål

2.1. Transportpolitikens övergripande mål

"Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."

Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.

De transportpolitiska målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för regional och kommunal planering.

2.1.1. Funktionsmålet

"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. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov."

2.1.2. Funktionsmålets preciseringar

För att uppfylla funktionsmålet har ett antal preciseringar fastställts:

1. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
2. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella
3. konkurrenskraften.
4. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
5. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
6. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
7. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
8. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

2.1.3. Hänsynsmålet

"Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås."

2.1.4. Hänsynsmålets preciseringar

För att uppfylla hänsynsmålet har ett antal preciseringar fastställts:

1. Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
2. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
3. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
4. Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
5. Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för

Färjerederiet skall som en del av Trafikverket ta hänsyn till de övergripande transportpolitiska målen.

3 Miljömål Färjerederiet

Färjerederiet skall följa klimatlagen och vara helt klimat neutralt år 2045. Detta innebär att man skall fram till år 2045 konvertera/ersätta till klimatneutral framdrift på hela

Färjerederiets flotta. Delmål för Färjerederiet är att 2025 skall koldioxidutsläppen minskat med 39% i förhållande till basåret 2017 och minskat med 60% mindre koldioxidutsläpp till 2030.

4 Metod

Dokumentet är indelat i olika kundgrupper och deras behov.

Funktionella krav har utretts inom följande områden:

- Tidtabell och kapacitet
- Bärighet, dispensfordon
- Kollektivtrafik
- Trafikinformation
- Trafikstyrning
- Oskyddade trafikanter
- Toalett på färja

Då färjeleder har olika förutsättningar, krävs olika nivåer på funktionella krav. Färjelederna har därför delats in i standardklasser med hjälp av ett antal parametrar (antal boende, ÅDT, färjeledens längd), där samma funktionella krav ska gälla för samtliga färjeleder i en standardklass, med vissa undantag se avsnitt funktionella krav. Dessutom har indelningen i standardklasser gjorts med hänsyn till om det finns andra omfartsvägar.

Tillgänglighetskriterierna redovisar rekommenderad minsta möjliga tillgänglighet för boende på öar utan omfartsväg och är därmed tänkt som ett hjälpmedel vid beslut om tidtabell. Tillgänglighetskriterierna visar på ett transparent sätt vilka förändringar som är aktuella för att leder med samma förutsättningar ska ha samma tillgänglighet och kapacitet. Tillgänglighetskriterierna utgår från restid mellan startpunkt och målpunkt för resor med bil och utgår från tillgänglighet till orter där efterfrågade målpunkter med stor sannolikhet kan finnas. Tillgänglighetskriterierna har sedan anpassats efter de olika standardklasserna.

5 Standardklasser

Färjelederna har delats in i standardklasser utifrån om resenären har möjlighet att använda en alternativ väg. Om det finns en omfartsväg eller en annan färjeled till ön placeras färjeleden i någon av standardklasserna O1 eller O2. Om ingen alternativ väg finns placeras färjeleden i standardklasserna F1, F2 eller F3.

5.1. Standardklasser för färjeleder utan omfartsväg

Standardklass för färjeleder utan omfartsväg indelas med utgångspunkt från antal boende, då funktionella krav är kopplat till tillgänglighet. Dock kan en färjeled flyttas upp en standardklass om den når ÅDT-kriteriet, eller flyttas ner om den når längdkriteriet. Längd är dock underordnat ÅDT. Det finns även möjlighet att motivera byte av standardklass om färjeleden är viktig med avseende på näringslivsbehov eller kollektivtrafik. Anpassning av trafik till ny standardklass görs efter utredning avseende bland annat tillgängligt tonage, personal, andra förutsättningar mm.

Tabell 1. Indelning i standardklasserna F1, F2 och F3.

Standardklass	Antal boende	ÅDT
F1	>1000 boende	>1500
F2	>300 boende	>500
F3	<300 boende	<500

Tabell 2. Indelning i standardklasserna F1, F2 och F3 för färjeleder utan omfartsväg enligt kriterierna som angivits ovan.

Standardklass	Färjeled	Antal boende	ÅDT	Ledens längd [m]
F1	Björköleden	1538	1728	900
F1	Furusundsleden	922	1840	530
F1	Hönöleden	10380	8797	2500
F1	Ljusteröleden	1597	2999	1100
F1	Vaxholmsleden	1759	3095	970
F2	Adelsöleden	763	1140	900
F2	Blidöleden	568	1306	600
F2	Bohus-Malmönleden	279	639	800
F2	Fårösundsleden	504	1233	1300
F2	Gräsöleden	632	1292	1000
F2	Hamburgsundsleden	146	605	130
F2	Ivöleden	190	535	700
F2	Malöleden	186	547	230
F2	Tynningöleden	363	779	1000
F2	Isöleden	145	416	1500
F2	Aspö	554	543	6700
F2	Nordöleden	715	590	6900
F3	Arnöleden	17	49	800
F3	Hemsöleden	121	334	540
F3	Holmöleden	65	9	10000
F3	Lyrleden	124	329	200
F3	Vinöleden	103	126	5000
F3	Ängöleden	186	233	140

5.2. Standardklasser för färjeleder med omfartsväg

Standardklass för färjeleder med omfartsväg indelas med utgångspunkt från ÅDT, vilket innebär att behovet av färjetrafik bestämmer de funktionella kraven för dessa leder. Det finns även möjlighet att motivera byte av standardklass om färjeleden är viktig med

avseende på näringslivsbehov eller kollektivtrafik. Anpassning av trafik till ny standardklass görs efter utredning avseende bland annat tillgängligt tonage, personal, andra förutsättningar mm.

Observera att Håkanstaleden och Oxdjupsleden räknas med i standardklasserna O1 och O2, då båda lederna har omfartsväg via andra färjeleder (Isöleden och Vaxholmsleden).

Tabell 3. Indelning i standardklasserna O1 och O2.

Standardklass	ÅDT
O1	>1000
O2	<1000

Tabell 4. Indelning i standardklasserna O1 och O2 för färjeleder med omfartsväg enligt kriterierna som angivits ovan.

Standardklass	Färjeled	ÅDT
O1	Gullmarsleden	4715
O1	Svanesundsleden	1975
O1	Kornhallsleden	1880
O1	Oxdjupsleden	1102
O2	Bolmsöleden	89
O2	Skenäsleden	580
O2	Sund-Jarenleden	165
O2	Bohedenleden	109
O2	Avanleden	168
O2	Ammeröleden	47
O2	Skanssundsleden	329
O2	Stegeborgsleden	166
O2	Röduplicleden	20
O2	Högsäterleden	55
O2	Håkanstaleden	239

6 Funktionella krav

6.1. Tillgänglighetskriterier

Nedan presenteras de tillgänglighetskriterier som hänvisas till i funktionella krav, med avseende på tidtabell och kapacitet.

6.1.1. Kriterium 1 (K1): Närmsta ort med akutmottagning

6.1.1.1. *God tillgänglighet*

Möjlighet att resa med bil till närmsta ort med akutmottagning sju dagar i veckan med ankomst före 10.00 och avresa efter 18.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 45 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

6.1.1.2. *Acceptabel tillgänglighet*

Möjlighet att resa med bil till närmsta ort med akutmottagning sju dagar i veckan med ankomst före 10.00 och avresa efter 18.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 90 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

6.1.2. Kriterium 2 (K2): Region-/universitetssjukhus

Följande orter har region- eller universitetssjukhus: Umeå, Stockholm, Uppsala, Örebro, Linköping, Göteborg, Malmö och Lund.

God tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta ort med region-/universitetssjukhus sju dagar i veckan med ankomst före 12.00 och avresa efter 16.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än tre timmar. Resan får inte starta före 03.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

Acceptabel tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta ort med region-/universitetssjukhus fem dagar i veckan med ankomst före 12.00 och avresa efter 16.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än fyra timmar. Resan får inte starta före 03.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

6.1.3. Kriterium 3.1 (K3.1): Kommunhuvudort

God tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta kommunhuvudort sju dagar i veckan med ankomst före 08.30 och avresa efter 19.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 30 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

Acceptabel tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta kommunhuvudort sju dagar i veckan med ankomst före 08.30 och avresa efter 19.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 60 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

6.1.4. Kriterium 3.2 (K3.2): Kommunhuvudort

God tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta kommunhuvudort sju dagar i veckan med ankomst före 08.30 och avresa efter 19.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 45 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

Acceptabel tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta kommunhuvudort sju dagar i veckan med ankomst före 08.30 och avresa efter 19.00. Restiden från varje startpunkt ska

inte vara längre än 90 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

6.1.5. Kriterium 4 (K4): Delregional huvudort

God tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta delregionala huvudort sju dagar i veckan med ankomst före 09.00 och avresa efter 19.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 60 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

Acceptabel tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta delregionala huvudort sju dagar i veckan med ankomst före 09.00 och avresa efter 19.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 120 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

6.1.6. Kriterium 5 (K5): Storstad

Följande orter räknas som storstad: Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Umeå, Luleå, Köpenhamn eller Oslo

God tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta storstad sju dagar i veckan med ankomst före 10.00 och avresa efter 18.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 180 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

Acceptabel tillgänglighet: Möjlighet att resa med bil till närmsta storstad sju dagar i veckan med ankomst före 10.00 och avresa efter 18.00. Restiden från varje startpunkt ska inte vara längre än 240 minuter. Resan får inte starta före 06.00 och resenären ska kunna vara hemma igen senast 22.00.

6.2. Funktionella krav för samtliga färjeleder (Standardklass F1, F2, F3, O1 och O2)

6.2.1. Tidtabell och kapacitet

Trafikanten ska i normalfallet inte behöva stå över mer än en tur (undantag Kornhalleden och Nordöleden). Vid längre väntetider har Färjerederiet möjlighet att frångå turlistan och köra kontinuerligt. Vid extraturer ska nytta ställas mot kostnad och miljöpåverkan.

Semestertrafik och evenemangstrafik betraktas ej som normaltrafik, varför längre väntetider kan förekomma. Vid behov ska det finnas en sommartidtabell för att upprätthålla funktionaliteten för resenärer som arbetspendlar.

Om resenärer lämnas vid en tur ska om möjligt dubblingstur köras. Vid extraturer ska nytta ställas mot kostnad och miljöpåverkan, se bilaga 6.

Turer som det inte alltid finns trafikanter till ska endast gå vid kallelse.

Begränsningar i färjetrafiken ska förekomma om det bedöms nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt vid storm, sjögång, ishinder, sjöräddningsuppdrag, transport av farligt gods eller annat sådant förhållande.

- Vid oplanerat stopp i färjetrafiken ska trafiken vara igång snarast, dock senast efter 8 timmar.
- På leder med fler än en färja accepteras reducerad trafik efter samråd med beställaren.
- Om omfartsväg finns kan tiden för stopp förlängas efter samråd med beställaren.

- Under stopp på leder utan omfartsväg ska ersättningstrafik med passagerarbåt anordnas senast efter 2 tim.

6.2.2. Bärighet och dispensfordon

Färjeleden skall normalt kunna transportera fordon av minst den bärighetsklass som tillfartsvägarna är upplåtna för. Det finns undantag. Om regionen gör en utredning för att förändra bärigheten på vägnätet skall man även inkludera Färjeleden i denna utredning. Regionen behöver då ta ett helhetsperspektiv för väg/färja/läge. Reservfärjelägen ska klara minst BK2. Undantag kan förekomma vid varvsbesök eller haveri.

Dispensfordon skall om möjligt beredas transport med färjorna.

6.2.3. Kollektivtrafik

Tidtabellerna skall i möjligaste mån samordnas så att kollektivtrafiken underlättas.

Om samordnad linjebuss meddelar att den är försenad ska färja normalt invänta bussen upp till 5 minuter.

6.2.4. Trafikinformation till resenärer

Färjerederiet ska säkerställa att resenärer får den information som är nödvändig för att kunna genomföra en resa med färja. Presentation av information ska vara för samtliga färjeleder. Trafikinformation avser såväl normalläge som trafikförändringar, vilka påverkar resenärens förväntade restid, service och/eller komfort.

6.2.5. Statisk trafikinformation till resenärer

Färjerederiet ska tillhandahålla statisk trafikinformation genom skyltning vid färjelägen. Statisk trafikinformation avser till exempel:

- Aktuell tidtabell för färjeleden
- Regler för lastning och lossning
- Information om Färjerederiets och Trafikverkets respektive kanaler för trafikinformation

Information om Färjerederiets och Trafikverkets respektive kanaler för trafikinformation ska finnas lättillgänglig för resenären ombord på färjan.

6.2.6. Dynamisk trafikinformation till resenärer

Färjerederiet ska ge trafikinformation i realtid vid färjeläge och på färja när en trafikpåverkande händelse blir känd. Färjerederiet ska även möjliggöra för resenären att få trafikinformation i realtid digitalt och telefon. Trafikinformationen ska upplysa resenären om det aktuella trafikläget och i förekommande fall om orsak, prognos för kommande trafikläge samt anvisningar kopplade till eventuell trafikstörning (till exempel ersättningstrafik). Informationen ska förmedlas direkt till resenären via en eller flera dynamiska trafikinformationskanaler. Informationen ska levereras skyndsamt och på ett sådant sätt att resenären enkelt och snabbt kan tillgodogöra sig innehållet.

Färjerederiet ska lämna trafikinformation i realtid till Trafikverket när en trafikpåverkande händelse blir känd. Trafikverket ansvarar för att publicera informationen till resenärer via Trafikverkets kanaler för trafikinformation.

6.2.7. Trafikstyrning

Trafikstyrningen ska vara tydlig vid färjeläge samt vid lastning och lossning. Vid behov bör en besättningsman på frigående färja finnas på däck för att dirigera trafiken och därmed

förbättra trafiksäkerheten. Behov av trafikstyrning av besättningsman uppstår till exempel vid transport av:

- Tunga fordon
- Många oskyddade trafikanter
- Ovana resenärer under semestertrafik
- Resenärer under rusningstrafik

6.2.8. Oskyddade trafikanter

- Passagerarutrymmet för oskyddade trafikanter ska motsvara det behov som finns på leden.
- Passagerarutrymmen ombord ska vara kundvänliga och inbjudande.
- Passagerarutrymmet ska vara skyddat från väder och vind.
- Om överfartstiden normalt är mer än 15 minuter ska passagerarutrymmet vara uppvärmt.
- Vid nyinvesteringar ska passagerarutrymmet vara uppvärmt, oavsett överfartstid.
- Det skall inte upplevas av trafikanten som ett hinder att arbetspendla med cykel via färja.
- Vindskydd ska finnas vid färjeläget. Storleken på vindskyddet ska vara anpassat för antalet fotgängare på leden.
- Färjeläget samt närområdet ska vara väl upplyst.

6.2.9. Toalett på färja

Vid överresa som normalt tar 15 minuter eller mer ska toalett för passagerare finnas tillgänglig ombord. Den skall vara städad minst en gång per dygn.

6.3. Funktionella krav för färjeleder utan omfartsväg (Standardklass F1, F2 och F3)

6.3.1. Tidtabell och kapacitet

6.3.1.1. Standardklass F1

Varje färjeled ska ha en tidtabell som kontinuerligt individuellt provas med hjälp av fem tillgänglighetskriterier.

- Tillgänglighetskriterier som ska användas för Standardklass F1 är K1, K2, K3.1, K4, K5.
- Färjeleder i Standardklass F1 ska ha god tillgänglighet i samtliga fem kriterier vid beräkning av minsta möjliga restid.
- Färjeleder i Standardklass F1 ska ha god eller acceptabel tillgänglighet i samtliga fem kriterier vid beräkning av restid vid missad färjetur i rusningstrafik.

Nattrafik ska finnas till alla öar. Leder med nattrafik har normalt en avgång per timme mellan 22.00 och 06.00.

Andelen ankomster till färjeläge inom fem minuter efter ordinarie tid ska vara minst 98 procent. Inställda färjor räknas som sen ankomst om de ställs in samma dag eller dagen före planerad avgångstid.

6.3.1.2. *Standardklass F2*

Varje färjeled ska ha en tidtabell som kontinuerligt individuellt prövas med hjälp av fem tillgänglighetskriterier. Nordöleden ska bedömas individuellt, eftersom färjeleden med dess karaktär (lång led utomskärs, med flera destinationer) skiljer sig avsevärt från övriga färjeleder i standardklassen.

- Tillgänglighetskriterier som ska användas för Standardklass F2 är K1, K2, K3.2, K4, K5.
- Färjeleder i Standardklass F2 ska ha god eller acceptabel tillgänglighet i samtliga fem kriterier vid beräkning av minsta möjliga restid.
- Färjeleder i Standardklass F2 ska ha god eller acceptabel tillgänglighet i en majoritet av samtliga fem kriterier vid beräkning av restid vid missad färjetur i rusningstrafik.

Nattrafik ska finnas till alla öar, undantag Aspö och Tynningö. Utredning kommer att göras och beslutas senast 3år efter avtalets tecknande .

Leder med nattrafik har normalt en avgång per timme mellan 22.00 och 06.00.

Andelen ankomster till färjeläge inom fem minuter efter ordinarie tid ska vara minst 98 procent. Inställda färjor räknas som sen ankomst om de ställs in samma dag eller dagen före planerad avgångstid.

6.3.1.3. *Standardklass F3*

Varje färjeled ska ha en tidtabell som kontinuerligt individuellt prövas med hjälp av fem tillgänglighetskriterier. Holmöleden ska bedömas individuellt eftersom färjeleden med dess karaktär (lång led utomskärs samt få boende) skiljer sig avsevärt från övriga färjeleder i standardklassen.

- Tillgänglighetskriterier som ska användas för Standardklass F3 är K1, K2, K3.2, K4, K5.
- Färjeleder i Standardklass F3 ska ha god eller acceptabel tillgänglighet i samtliga fem kriterier vid beräkning av minsta möjliga restid.
- Färjeleder i Standardklass F3 ska ha god eller acceptabel tillgänglighet i en majoritet av samtliga fem kriterier vid beräkning av restid vid missad färjetur i rusningstrafik.

Färjeleder i Standardklass F3 har inga krav på nattrafik, undantag Lyr och Hemsö. Utredning kommer att göras och beslutas senast 3år efter avtalets tecknande .

Andelen ankomster till färjeläge inom fem minuter efter ordinarie tid ska vara minst 98 procent. Inställda färjor räknas som sen ankomst om de ställs in samma dag eller dagen före planerad avgångstid.

6.3.2. *Kollektivtrafik*

6.3.2.1. *Standardklass F1 och F2*

En fungerande kommunikationskanal ska finnas mellan färjans befälhavare och kontaktperson på kollektivtrafikföretag där det förekommer passning med buss.

6.3.3. *Oskyddade trafikanter*

6.3.3.1. *Standardklass F1*

Oskyddade trafikanter ska vara separerade från biltrafiken vid lastning och lossning. Detta kan ske på olika sätt tex, bommar, trafiksignaler mm.

Färjor som trafikerar färjeleder i standardklass-F1 ska successivt anpassas i samband med ombyggnation till att ha en fysisk separering mellan oskyddade trafikanter och biltrafik vid lastning och lossning. Vid nyinvestering av färja som ska trafikera färjeleder i standardklass F1 ska en fysisk separering mellan oskyddade trafikanter och biltrafik finnas vid lastning och lossning.

- Oskyddade trafikanter skall kunna transporteras på ett säkert sätt vid överfart, lastning och lossning med färjan
- Oskyddade trafikanter skall kunna beträda terminalområdet vid lastning och lossning på ett säkert sätt.
- Vid behov skall funktionellt utrymme finnas för cyklister och andra oskyddade trafikanter på färjan.
- Cykelställ/cykelskjul ska finnas vid färjeläge. Storleken på cykelstället ska vara anpassat för antalet cyklister på leden.

6.3.3.2. *Standardklass F2*

- Oskyddade trafikanter ska vara separerade från biltrafiken vid lastning och lossning. Detta kan ske på olika sätt tex, bommar, trafiksignaler mm.
- Vid behov skall funktionellt utrymme finnas för cyklister och andra oskyddade trafikanter på färjan.
- Cykelställ/cykelskjul ska finnas vid färjeläge. Storleken på cykelstället ska vara anpassat för antalet cyklister på leden.

6.3.3.3. *Standardklass F3*

- Oskyddade trafikanter ska vara separerade från biltrafiken vid lastning och lossning. Detta kan ske på olika sätt tex, bommar, trafiksignaler mm
- Vid behov skall funktionellt utrymme finnas för cyklister och andra oskyddade trafikanter på färjan.
- Cykelställ/cykelskjul ska finnas vid färjeläge. Storleken på cykelstället ska vara anpassat för antalet cyklister på leden.

6.4. Funktionella krav för färjeleder med omfartsväg (Standardklass O1 och O2)

6.4.1. Tidtabell och kapacitet

Varje färjeled ska ha en tidtabell som kontinuerligt individuellt prövas mot antalet resande med färja. Förutom ÅDT, är beläggningsgrad ett bra verktyg för att besluta om turtäthet.

Andelen ankomster till färjeläge inom fem minuter efter ordinarie tid ska vara minst 98 procent. Inställda färjor räknas som sen ankomst om de ställs in samma dag eller dagen före planerad avgångstid.

6.4.1.1. *Standardklass O1*

Samtliga färjeleder ska ha nattrafik, såvida det inte finns någon annan nattöppen färjeled inom 10 km.

Leder med nattrafik har normalt en avgång per timme mellan 22.00 och 06.00.

6.4.1.2. *Standardklass O2*

Färjeleder i Standardklass O2 har inga krav på nattrafik, undantag Sund-Jaren . Utredning kommer att göras och beslutas senast 3år efter avtalets tecknande .

6.4.2. Kollektivtrafik

6.4.2.1. Standardklass O1

En fungerande kommunikationskanal ska finnas mellan färjans befälhavare och kontaktperson på kollektivtrafikföretag.

6.4.3. Oskyddade trafikanter

6.4.3.1. Standardklass O1

Oskyddade trafikanter ska vara separerade från biltrafiken vid lastning och lossning. Detta kan ske på olika sätt tex, bommar, trafiksignaler mm. Färjor som trafikerar färjeleder i standardklass O1 ska successivt anpassas i samband med ombyggnation till att ha en fysisk separering mellan oskyddade trafikanter och biltrafik vid lastning och lossning. Vid nyinvestering av färja som ska trafikera färjeleder i standardklass O1 ska en fysisk separering mellan oskyddade trafikanter och biltrafik finnas vid lastning och lossning.

Vid behov skall funktionellt utrymme finnas för cyklister och andra oskyddade trafikanter på färjan.

Cykelställ/cykelskjul ska vid behov finnas vid färjeläge. Storleken på cykelstället ska vara anpassat för antalet cyklister på leden.

6.4.3.2. Standardklass O2

Oskyddade trafikanter ska vara separerade från biltrafiken vid lastning och lossning. Detta kan ske på olika sätt tex, bommar, trafiksignaler mm.

Vid behov skall funktionellt utrymme finnas för cyklister och andra oskyddade trafikanter på färjan.

Cykelställ/cykelskjul ska vid behov finnas vid färjeläge. Storleken på cykelstället ska vara anpassat för antalet cyklister på leden.

7 Tillgänglighetsanalys

Tillgänglighet handlar om hur utbud och efterfrågan är lokaliserade i förhållande till varandra. Tillgänglighet är således en fråga om relationen mellan startpunkt och målpunkt. I analysen för färjeleder har inspiration delvis hämtats från Trafikverkets Tillgänglighetsanalys för interregional kollektiv persontrafik samt från tillgänglighetsanalyser som har gjorts i Västra Götalandsregionen och i Region Skåne. Vid tillgänglighetsanalyser som har gjorts i Västra Götalandsregionen och Region Skåne har regionerna själva möjlighet att påverka utbudet av den efterfrågade målpunkten, så som tillgänglighet till skola, sjukhus eller arbetsplats. Regionerna och kommunerna har därmed även möjlighet att flytta det efterfrågade resmålet närmare resenären för att förbättra tillgängligheten. Trafikverket bidrar istället till ett tillgängligt Sverige genom infrastrukturen. Därför har tillgänglighetsanalysen för färjetrafik utgått från tillgänglighet till orter där efterfrågade målpunkter med stor sannolikhet kan finnas. Följande fem målpunkter har analyserats för färjeleder:

- Tillgänglighet till närmsta ort med akutmottagning
- Tillgänglighet till närmsta stad med region-/universitetssjukhus (Umeå, Stockholm, Uppsala, Örebro, Linköping, Göteborg, Malmö och Lund)
- Tillgänglighet till kommunhuvudort
- Tillgänglighet till närmsta delregionala huvudort

- Tillgänglighet till närmsta storstad (Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Umeå, Luleå, Köpenhamn eller Oslo)

Tillgänglighetsanalysen för färjetrafik har utgått från restid från startpunkt till målpunkt för resor med bil. Analysen är tänkt att fungera som ett underlag för att bättre förstå förutsättningarna för resenärerna i färjetrafiken. Utifrån underlaget kan enskilda färjeleder sedan diskuteras utifrån mer kvalitativa aspekter, så som tillgänglighet i förhållande till ekonomisk och miljömässig kostnad.

7.1. Metod

Grunden i tillgänglighetsberäkningarna utgörs av restider med bil och startpunkt för samtliga beräkningar är färjeläget på den otillgängliga sidan. Därmed räknas restiden för färjan in i beräkningen från startpunkt till målpunkt. Restiden med bil har beräknats genom Google Maps och restiden med färja har därefter adderats. Beräkningen för varje startpunkt till målpunkt har delats in i två olika restider. En som visar minsta möjliga restid, vilket betyder att färjan går direkt från färjeläget och att det inte är några väntetider. Den andra visar restiden för om resenären missar en tur under rusningstid, det vill säga då turerna går som tätast. Den första restiden visar därmed det mest gynnsamma scenariot och den andra visar ett mer ogynnsamt, men ändå sannolikt, scenario att missa en färja under rusningstrafik. Dessa scenarion refereras till i analysen nedan som ”Minsta restid” och ”Längsta restid”.

Till varje färjeled finns dessutom Statistiska Centralbyråns (SCB) 2019-11-28 befolkningsstatistik för samtliga öar. Befolkningsstatistiken kan i kommande analyser visa hur många boende som blir påverkade av en vald tillgänglighetsnivå och koppla detta till samhällsekonomiska beräkningar.

Tillgänglighetsanalysen utgår från de fem målpunkterna presenterade ovan samt kriterierna K1, K2, K3.1, K3.2, K4 och K5 som presenterades under rubriken funktionella krav. Kriterierna är gjorda för att vara allmängiltiga och därmed gälla för samtliga allmänna färjeleder, förutom kriterium 3 som har två olika kravnivåer beroende på standardklass. Kriterierna för varje målpunkt innehåller krav på maximala restider, vistelsetider och när på dagen resorna behöver ske för att nå en god eller acceptabel tillgänglighet. Uppfylls inte dessa krav är tillgängligheten dålig. I tillgänglighetsanalysen nedan illustreras detta i en tabell där färjelederna får en 1, 2 eller 3, vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet, beroende på hur väl ett kriterium uppfylls.

Resultatet från tillgänglighetsanalysen ger ett underlag till beslut för tidtabell, då slutsatser kan dras om var behov av insatser ligger samt vilka konsekvenser för tillgängligheten en förändring i färjetrafiken kan innebära. Nedan ges en kort beskrivning av samtliga fem målpunkter.

7.2. Tillgänglighet till närmsta ort med akutmottagning

En viktig aspekt av tillgänglighet är att vid behov kunna nå sjukvården snabbt. Tillgänglighet till hälso- och sjukvård är ett obligatoriskt åtagande hos landstingen och regionerna och är därmed inget Trafikverket ansvarar för. Det kan dock även i andra sammanhang vara viktigt att komma till de stora akutsjukhusen i länet, till exempel som anhörig. Det är därför viktigt att Trafikverket analyserar tillgängligheten till närmsta ort med akutmottagning.

Närmsta ort med akutmottagning anses även vara en något större ort där det finns arbetsmöjligheter, skola och handel. Därför ses tillgängligheten till en sådan ort som intressant.

7.3. Tillgänglighet till närmsta stad med region-/universitetssjukhus (Umeå, Stockholm, Uppsala, Örebro, Linköping, Göteborg, Malmö och Lund)

Tillgänglighet till närmsta stad med region-/universitetssjukhus finns med som Kriterium 5 i Trafikverkets Tillgänglighetsanalys för interregional kollektiv persontrafik. Då kriteriet är framtaget i en process under flera år och utredningar, med referensgrupp innehållande både statliga och regionala representanter, anses detta tillgänglighetskriterium vara välbetänkt. Därmed används samma kriterium även vid tillgänglighetsanalysen för färjeverksamheten.

7.4. Tillgänglighet till kommunhuvudort

Tillgängligheten till kommunhuvudort/centralort är viktig att analysera då det generellt finns god och väl samlad samhälls- och kommersiell service i dessa orter, till exempel skola, bibliotek, vårdcentral, folktandvård, apotek, äldreboende, dagligvaruhandel och bank. Restiden till kommunhuvudorten bör därmed inte vara för lång och resenären bör kunna nå målpunkten tidigt på dagen och resa hem sent.

7.5. Tillgänglighet till närmsta delregionala huvudort

Restiden mellan bostad och delregional huvudort kan tjäna som en indikator på tillgänglighet till centralt lokaliserat utbud av till exempel arbete, service, sjukvård, kultur, skola, idrott och nöjen. Delregionala huvudorter kan även ses som noder eller knutpunkter för lokala transportsystem, vilket är viktigt för möjligheten till kollektiva färdmedel.

7.6. Tillgänglighet till närmsta storstad (Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Umeå, Luleå, Köpenhamn eller Oslo)

Tillgänglighet till närmsta storstad finns med som Kriterium 4 i Trafikverkets Tillgänglighetsanalys för interregional kollektiv persontrafik. Då kriteriet är framtaget i en process under flera år och utredningar, med referensgrupp innehållande både statliga och regionala representanter, anses detta tillgänglighetskriterium vara välbetänkt. Därmed kommer samma kriterium även användas vid tillgänglighetsanalysen för färjeverksamheten.

Restid till närmsta storstad är ett viktigt mått på tillgänglighet, inte minst då arbetstillfällena och arbetsrelaterade resor generellt koncentreras till de stora orterna. Exempelvis i Västra Götalandsregionen finns nio av tio jobb i de 15 största orterna, där Göteborg dominerar i detta avseende.

7.7. Tillgänglighetsanalys utifrån funktionella krav för standardklass F1

De funktionella krav som ställs på tillgänglighet för standardklass F1 (antal boende > 1000 eller ÅDT > 1500) är att färjelederna ska leverera god tillgänglighet i samtliga fem kriterier vid beräkning av minsta möjliga restid, samt leverera god eller acceptabel tillgänglighet i samtliga fem kriterier vid beräkning av restid vid missad färjetur i rusningstrafik (längsta restid). Nedan redovisas hur tillgängligheten ser ut för dessa färjeleder med dagens trafik.

Tabell 5. Tillgänglighetsanalys för befolkningen på öar som är beroende av en färjeled i standardklass F1. Tabellen redovisar tillgängligheten med avseende på minsta restid med nuvarande trafik, kopplat till de funktionella kraven i kriterium 1, 2, 3.1, 4 och 5. Tillgänglighetsanalysen nedan illustreras där färjelederna får en 1, 2 eller 3, vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet, beroende på hur väl ett kriterium uppfylls

Färjeled	Ö	K1 Ort med akutmot- tagning	K2 Ort med region- /universitets- sjukhus	K3.1 Kommun- huvudort	K4 Delregiona l huvudort	K5 Storstad
Hönöleden	Hönö	1	1	1	1	1
Ljusteröleden	Ljusterö	1	1	1	1	1
Vaxholmsleden	Rindö	1	1	1	1	1
Björköleden	Björkö	1	1	1	1	1
Furusundsleden	Yxlan	1	1	1	1	1

Samtliga färjeleder i standardklass F1 klarar tillgänglighetskraven för minsta restid.

Tabell 6. Tillgänglighetsanalys för befolkningen på öar som är beroende av en färjeled i standardklass F1. Tabellen redovisar tillgängligheten med avseende på längsta restid med nuvarande trafik, kopplat till de funktionella kraven i kriterium 1, 2, 3.1, 4 och 5. Tillgänglighetsanalysen nedan illustreras där färjelederna får en 1, 2 eller 3, vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet, beroende på hur väl ett kriterium uppfylls.

Färjeled	Ö	K1 Ort med akutmot- tagning	K2 Ort med region- /universitets- sjukhus	K3.1 Kommun- huvudort	K4 Delregion al huvudort	K5 Storst ad
Hönöleden	Hönö	1	1	1	1	1
Ljusteröleden	Ljusterö	1	1	2	1	1
Vaxholmsleden	Rindö	1	1	1	1	1
Björköleden	Björkö	1	1	1	1	1
Furusundsleden	Yxlan	2	1	2	2	1

Samtliga färjeleder i standardklass F1 klarar tillgänglighetskraven för längsta restid.

7.8. Tillgänglighetsanalys utifrån funktionella krav för standardklass F2

De funktionella krav som ställs på tillgänglighet för standardklass F2 (antal boende > 300 eller ÅDT > 500) är att färjelederna ska leverera god eller acceptabel tillgänglighet i samtliga fem kriterier vid beräkning av minsta möjliga restid, samt leverera god eller acceptabel tillgänglighet i en majoritet av samtliga fem kriterier vid beräkning av restid vid missad färjetur i rusningstrafik (längsta restid). Nedan redovisas hur tillgängligheten ser ut för dessa färjeleder med dagens trafik.

Tabell 7. Tillgänglighetsanalys för befolkningen på öar som är beroende av en färjeled i standardklass F2. Tabellen redovisar tillgängligheten med avseende på minsta restid med nuvarande trafik, kopplat till de funktionella kraven i kriterium 1, 2, 3.2, 4 och 5. Tillgänglighetsanalysen nedan illustreras där färjelederna får en 1, 2 eller 3, vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet, beroende på hur väl ett kriterium uppfylls.

Färjeled	Ö	K1 Ort med akutmot- tagning	K2 Ort med region- /universitets sjukhus	K3.2 Kommun- huvudort	K4 Del- regional huvudort	K5 Stor- stad
Fårösundsleden	Fårö	2	3	2	2	3
Gräsöleden	Gräsö	2	1	1	2	1
Tynningöleden	Tynningö	1	1	2	1	1
Adelsöleden	Adelsö	2	1	1	1	1
Bohus- Malmönleden	Malmön	2	1	1	1	1
Ivöleden	Ivö	1	1	1	1	1
Blidöleden	Blidö	2	1	2	1	1
Malöleden	Malö	2	1	1	1	1
Hamburg- sundsleden	Hamburgö	2	1	1	1	1
Nordöleden	Källö-Knippla, Hyppeln, Rörö	2	1	1	1	1
Isöleden	Norderön	1	3	1	1	1

Tillgängligheten för befolkningen på alla öar, utom Fårö (Fårösundsleden) och Norderön (Isöleden), är god eller acceptabel och klarar därmed tillgänglighetskraven för minsta restid. Fårösundsleden har dålig tillgänglighet för K2 och K5, vilket är restid med bil till Stockholm som är närmsta region-/universitetssjukhus samt närmsta storstad. Om resenären istället flyger från Visby till Stockholm så blir restiden bättre, då resenären kan nå Visby med bil på 70-100 minuter och därifrån flyga till Stockholm på cirka 50 minuter. Även Isöleden har dålig tillgänglighet för minsta restid med bil till närmsta region-/universitetssjukhus som ligger i Umeå. Om resenären istället flyger från Östersund så blir restiden bättre, då resenären kan nå Östersund på 60-90 minuter och därifrån flyga till Umeå på cirka 50 minuter. Tillgängligheten kan därmed anses vara bättre än vad som visas i denna analys för både Fårösunds- och Isöleden, om andra trafikslag kan ses som ett alternativ eller komplement till bilen. Möjliga åtgärder att se över för dessa färjeleder är att synkronisera turlistan med flygtider samt se till att det erbjuds tillräckligt med färjeturer vid dessa tider, för att minimera risken att resenären behöver vänta en tur.

Tabell 8. Tillgänglighetsanalys för befolkningen på öar som är beroende av en färjeled i standardklass F2. Tabellen redovisar tillgängligheten med avseende på längsta restid med nuvarande trafik, kopplat till de funktionella kraven i kriterium 1, 2, 3.2, 4 och 5. Tillgänglighetsanalysen nedan illustreras där färjelederna får en 1, 2 eller 3, vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet, beroende på hur väl ett kriterium uppfylls.

Färjeled	Ö	K1 Ort med akutmot- tagning	K2 Ort med region- /universitets- sjukhus	K3.2 Kommun - huvudort	K4 Del- regional huvudort	K5 Stor- stad
Fårösundsleden	Fårö	3	3	3	2	3
Gräsöleden	Gräsö	3	1	1	2	1
Tynningöleden	Tynningö	2	1	2	1	1
Adelsöleden	Adelsö	2	1	1	2	1
Bohus- Malmönleden	Malmön	3	1	2	2	1
Ivöleden	Ivö	2	1	2	1	1
Blidöleden	Blidö	2	1	2	2	1
Malöleden	Malö	2	1	1	2	1
Hamburgsunds- leden	Hamburgö	2	1	2	2	1
Nordöleden	Källö-Knippla, Hyppeln, Rörö	3	1	2	2	1
Isöleden	Norderön	2	3	2	1	2

Tillgängligheten för befolkningen på alla öar, utom Fårö (Fårösundsleden), är god eller acceptabel i en majoritet av samtliga fem kriterier och klarar därmed tillgänglighetskraven för längsta restid. Liksom ovanstående resonemang klarar dock Fårösundsleden troligtvis tillgänglighetskraven för K2 och K5 om flygtrafik inkluderas.

7.9. Tillgänglighetsanalys utifrån funktionella krav för standardklass F3

De funktionella krav som ställs på tillgänglighet för standardklass F3 (antal boende < 300, ÅDT < 500 ÅDT eller ledens längd > 5000m) är att färjelederna ska leverera god eller acceptabel tillgänglighet i samtliga fem kriterier vid beräkning av minsta möjliga restid, samt leverera god eller acceptabel tillgänglighet i en majoritet av samtliga fem kriterier vid beräkning av restid vid missad färjetur i rusningstrafik (längsta restid). Nedan redovisas hur tillgängligheten ser ut för dessa färjeleder med dagens trafik. Observera att Holmöledens ej innefattas av tillgänglighetskraven K1, K2, K3.2, K4 och K5, utan bedöms individuellt med avseende på ÅDT, varför leden ej finns med i analysen nedan.

Tabell 9. Tillgänglighetsanalys för befolkningen på öar som är beroende av en färjeled i standardklass F3. Tabellen redovisar tillgängligheten med avseende på minsta restid med nuvarande trafik, kopplat till de funktionella kraven i kriterium 1, 2, 3.2, 4 och 5. Tillgänglighetsanalysen nedan illustreras där färjelederna får en 1, 2 eller 3, vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet, beroende på hur väl ett kriterium uppfylls.

Färjeled	Ö	K1 Ort med akutmottagning	K2 Ort med region-/universitets-sjukhus	K3.2 Kommunhuvudort	K4 Del-regional huvudort	K5 Storstad
Aspöleden	Aspö	1	1	1	1	1
Vinöleden	Vinön	2	1	2	1	1
Arnöleden	Arnön	1	1	1	1	1
Hemsöleden	Hemsö	2	1	1	1	1
Lyrleden	Lyr	2	1	1	1	1
Ängöleden	Ängö	2	1	1	1	1

Samtliga färjeleder i standardklass F3 klarar tillgänglighetskraven för minsta restid.

Tabell 10. Tillgänglighetsanalys för befolkningen på öar som är beroende av en färjeled i standardklass F3. Tabellen redovisar tillgängligheten med avseende på längsta restid med nuvarande trafik, kopplat till de funktionella kraven i kriterium 1, 2, 3.2, 4 och 5. Tillgänglighetsanalysen nedan illustreras där färjelederna får en 1, 2 eller 3, vilket symboliserar god, acceptabel eller dålig tillgänglighet, beroende på hur väl ett kriterium uppfylls.

Färjeled	Ö	K1 Ort med akutmottagning	K2 Ort med region-/universitets-sjukhus	K3.2 Kommunhuvudort	K4 Del-regional huvudort	K5 Storstad
Aspöleden	Aspö	2	1	2	1	2
Vinöleden	Vinön	3	1	3	2	2
Arnöleden	Arnön	2	1	2	2	1
Hemsöleden	Hemsö	2	1	1	1	1
Lyrleden	Lyr	2	1	1	2	1
Ängöleden	Ängö	2	1	2	1	1

Samtliga färjeleder i standardklass F3 klarar tillgänglighetskraven för längst restid.

Trafikverket, Röda vägen 1, 781 89 Borlänge
 Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se