

Förslag till nya och förändrade indikatorer 2014

Förslag till nya och förändrade indikatorer för verksamhetsmålen 1.5 Framkomligheten i regionen är hög och 1.7 Stockholm upplevs som en trygg, säker och ren stad har tagits fram. Förändringarna under respektive mål sammanfattas nedan och förslagna indikatorer beskrivs i detalj.

Indikatorer för framkomlighet

För närvarande finns fyra indikatorer för restidsförlängning på olika typer av huvudgator i innerstaden och ytterstaden under verksamhetsmålet 1.5. Trafikkontoret föreslår att de slås ihop till vardera en indikator för innerstaden och en för ytterstaden. Ur underlaget kommer det fortfarande gå att ta fram siffror för de tidigare undergrupperna eller enskilda stråk för specifika analyser. Vidare föreslås en ny indikator *Restidspålitlighet*.

Cykelindikatorn ”Antalet cyklister” föreslås namnändras till *Antalet cykelpassager över innerstadssnittet* för att tydligare tala om vad den redovisar. Den andra cykelindikatorn ”Andel cyklande” namnändras och kompletteras med tre nya indikatorer för att få jämförbarhet för samtliga trafikslag, bil, kollektivtrafik, cykel och gång, och också lyfta fram Framkomlighetsstrategins prioritering av kollektivtrafik, cykel och gång.

Omformulerade indikatorer

”Antalet cyklister” föreslås namnändras till ”*Antalet cykelpassager över innerstadssnittet*”. Indikatorn ”Antalet cyklister” har alltid redovisat rullande 5-årsmedelvärden av antalet cykelpassager över Innerstadssnittet. Därför namnändras den för att tydligare ange vad som faktiskt redovisas.

”Andel cyklande” föreslås namnändras till ”*Färdmedelsandel cykel*” för att på ett tydligt sätt kopplas ihop med tre nya indikatorer som mäter resornas fördelning på olika färdmedel under högtrafik när behovet av kapacitet är som störst.

Nya indikatorer

Procentuell restidsförlängning ytterstadsgator

En delvis ny indikator som ersätter de nuvarande indikatorerna ”Procentuell restidsförlängning yttre infarter” och ”Procentuell restidsförlängning tvärleder”.

Färdmedelsandel bil

Färdmedelsandel kollektivtrafik

Färdmedelsandel gång

Förslaget till nya färdmedelsindikatorer är utformat så att det går att jämföra alla trafikslag med varandra. Ur underlaget kommer det vara möjligt att särskilt redovisa enbart fördelningen mellan bil och kollektivtrafik.

Restidspålitlighet

Indikatorn för restidspålitlighet syftar till att beskriva hur lätt eller svårt det är att förutsäga hur lång tid en resa kommer att ta, genom att mäta hur stor andel av resorna som har en viss avvikelse från en genomsnittlig restid.

Borttagna indikatorer

Procentuell restidsförlängning inre infarter (Denna indikator slås ihop med och ingår i indikatorn ”Procentuell restidsförlängning innerstadsgator”)

Procentuell restidsförlängning yttre infarter

Procentuell restidsförlängning tvärleder

Dessa två slås ihop till en ny indikator ”Procentuell restidsförlängning ytterstadsgator”.

Indikatorer trygghet och säkerhet

Under verksamhetsmålet 1.7 föreslår trafikkontoret två nya indikatorer inom trafiksäkerhetsarbetet som handlar om fordonens hastighetsefterlevnad, samt säkra GCM-passager. GCM står för *gång, cykel* och *moped*.

Nya indikatorer

Hastighetsefterlevnad

Hastigheten har stor betydelse för hur allvarlig en olycka blir, och respekten för gällande hastighetsgränser måste öka. Hastighetsefterlevnad innebär att inte köra fortare än tillåten hastighet.

Säkra GCM-passager

Framkomligheten på huvudgatunätet ska vara god, men får inte utgöra barriärer för oskyddade trafikanter utan måste vara möjlig att korsas på ett säkert sätt. En viktig del av trafiksäkerhetsarbetet är att passagera för gång, cykel och moped (GCM) är säkra.

Utförliga beskrivningar

1.5 Framkomligheten i regionen är hög

Namn
Indikator: <i>Procentuell förlängning av restiden, innerstadsgator</i>
Beskrivning
Framkomligheten i Stockholm påverkas av hur trafiksystemet är utformat i kombination med hur intensiv trafiken är. Vid måttliga trafikmängder påverkas inte hastigheten men vid trängsel så minskar hastigheterna och restiderna ökar. Indikatorn mäter denna restidsökning och anger i procent hur mycket längre tid det tar att köra när det är trängsel jämfört med när det inte är trängsel. Med innerstadsgator menas huvudgator i innerstaden t.ex. Sveavägen och S:t Eriksgatan.
Källa
Källan är en databas för restidsmätningar som förvaltas gemensamt med Trafikverket

<p>inom ramen för Trafik Stockholm. Mätningarna omfattar ca 100 utpekade sträckor i Stockholm exkl det statliga vägnätet och ger normalt 275 000 – 300 000 observationer per vardagsdygn totalt. Restidsförlängningen mäts som medianvärdet av restiden under morgonrusningen jämfört med nattetid under ett antal veckor, normalt i oktober.</p>
<p>Mätmetod Leverantören använder ett automatiskt kamerasystem som uppfyller kraven för mätning av restider för enskilda fordon. Kraven anger att enskilda restider får mätas fel med högst 5 % avvikelse. Systemet ska också mäta en viss andel av trafikflödet för att säkerställa kvalitet. Andra metoder får användas förutsatt att kraven uppfylls. Metoden medger rapportering löpande per tertial eller annan periodicitet om den aktuella trenden.</p>
<p>Ansvarig Trafikkontoret</p>
<p>Namn Indikator: <i>Procentuell förlängning av restiden, ytterstadsgator.</i></p>
<p>Beskrivning Framkomligheten i Stockholm påverkas av hur trafiksystemet är utformat i kombination med hur intensiv trafiken är. Vid måttliga trafikmängder påverkas inte hastigheten men vid trängsel så minskar hastigheterna och restiderna ökar. Indikatorn mäter denna restidsökning och anger i procent hur mycket längre tid det tar att köra när det är trängsel jämfört med när det inte är trängsel. Med ytterstadsgator menas huvudgator i ytterstaden t.ex. Drottningholmsvägen i Bromma eller Nynäsvägen.</p>
<p>Källa Källa är en databas för restidsmätningar som förvaltas gemensamt med Trafikverket inom ramen för Trafik Stockholm. Mätningarna omfattar ca 100 utpekade sträckor i Stockholm exklusive det statliga vägnätet och ger normalt 275 000 – 300 000 observationer per vardagsdygn totalt. Restidsförlängningen mäts som medianvärdet av restiden under morgonrusningen jämfört med nattetid under ett antal veckor, normalt i oktober.</p>
<p>Mätmetod Leverantören använder ett automatiskt kamerasystem som uppfyller kraven för mätning av restider för enskilda fordon. Kraven anger att enskilda restider får mätas fel med högst 5 % avvikelse. Systemet ska också mäta en viss andel av trafikflödet för att säkerställa kvalitet. Andra tekniker får användas förutsatt att kraven uppfylls. Metoden medger rapportering löpande per tertial eller annan periodicitet om den aktuella trenden.</p>
<p>Ansvarig Trafikkontoret</p>
<p>Namn Indikator: <i>Restidspålitlighet</i></p>
<p>Beskrivning Fler människor och mer gods ska kunna komma fram i trafiksystemet. Restidspålitlighet är ett punktlighetsmått, om hur säkert det går att förutsäga hur lång tid en resa eller transport kommer att ta.</p>
<p>Källa Källa är en databas för restidsmätningar som förvaltas gemensamt med Trafikverket inom ramen för Trafik Stockholm. Mätningarna omfattar ca 100 utpekade sträckor i</p>

<p>Stockholm exklusive det statliga vägnätet och ger normalt 275 000 – 300 000 observationer per vardagsdygn totalt.</p>
<p>Mätmetod Restider mäts för ett stort antal fordon på ett urval mätsträckor, och för varje sträcka bestäms en referensrestid och en godtagbar avvikelse från referensrestiden. Pålitlighetsmättet beräknas sedan som andel fordon med en restid inom godtagbar avvikelse från referensrestiden.</p>
<p>Ansvarig Trafikkontoret</p>
<p>Namn Indikator: <i>Antalet cykelpassager över Innerstadssnittet</i></p>
<p>Beskrivning Indikatorn redovisar rullande 5-årsmedelvärden av antalet cykelpassager över Innerstadssnittet.</p>
<p>Källa Trafik- och renhållningsnämndens årliga räkningar av cyklandet som pågått sedan 1980 för Innerstadssnittet och Saltsjö-Mälarsnittet, och sedan 1990 även för Citysnittet. Från och med 2011 byggs ett fast maskinellt mätsystem ut för att kunna mäta kontinuerligt året runt, dygnet runt i de viktigaste cykelstråken.</p>
<p>Mätmetod Mätningarna sker delvis manuellt under 6 timmar kl. 7-9, 12-14 och 16-18 under en vardag (måndag - torsdag) under juni månad. Detta utgör cirka 40-50 procent av dygnstrafiken. Eftersom räkningarna utförs endast en gång per mätplats och år kan tillfälliga variationer i cyklandet (t.ex. beroende på väderlek) få stort genomslag i enstaka mätningar, enstaka år. Trafikkontoret har dock uppdrag att bygga ett automatiskt mätsystem som mäter kontinuerligt i vissa punkter. Från dessa är det möjligt med rapportering löpande per tertial eller annan periodicitet om den aktuella trenden.</p>
<p>Ansvarig Trafikkontoret</p>
<p>Namn Indikator: <i>Färdmedelsandel bil</i></p>
<p>Beskrivning Indikatorn mäter biltrafikens andel av resor i högtrafiken med start och mål i staden. Indikatorn kan redovisas som andel av bil, koll, gång och cykel, eller enbart som andel av motoriserade resor med bil eller kollektiva färdmedel.</p>
<p>Källa Resvaneundersökningar eller enklare intervjuundersökning. Även andra metoder kan komma att utvecklas.</p>
<p>Mätmetod Det är svårt och dyrt att ta fram riktigt bra undersökningar. Indikatorn kommer därför vissa år tas fram som bedömningar baserat på enklare undersökningar. Som proxy kan passager över några snitt komma att användas som underlag för enklare bedömningar av aktuell trend.</p>
<p>Ansvarig Trafikkontoret</p>

Namn Indikator: <i>Färdmedelsandel kollektivtrafik</i>
Beskrivning Indikatorn mäter kollektivtrafikens andel av resorna i högtrafiken med start och mål i staden. Indikatorn kan redovisas som andel av bil, koll, gång och cykel, eller enbart som andel av motoriserade resor med bil eller kollektiva färdmedel. I det senare fallet fungerar indikatorn som direkt uppföljning av ett av målen i framkomlighetsstrategin: <i>Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna (dvs. resor med bil eller kollektivtrafik, och exklusive resor med gång eller cykel) i högtrafiken ska vara 80 procent år 2030.</i>
Källa Resvaneundersökningar eller enklare intervjuundersökning. Även andra metoder kan komma att utvecklas.
Mätmetod Det är svårt och dyrt att ta fram riktigt bra undersökningar. Indikatorn kommer därför vissa år tas fram som bedömningar baserat på enklare undersökningar. Som proxy kan passager över några snitt komma att användas som underlag för enklare bedömningar av aktuell trend.
Ansvarig Trafikkontoret
Namn Indikator: <i>Färdmedelsandel gång</i>
Beskrivning Indikatorn mäter andel av resorna i högtrafiken till fots med start och mål i staden. Indikatorn redovisas som andel av bil, koll, gång och cykel.
Källa Resvaneundersökningar eller enklare intervjuundersökning. Även andra metoder kan komma att utvecklas.
Mätmetod Det är svårt och dyrt att ta fram riktigt bra undersökningar. Indikatorn kommer därför vissa år tas fram som bedömningar baserat på enklare undersökningar. Som proxy kan passager över några snitt komma att användas som underlag för enklare bedömningar av aktuell trend.
Ansvarig Trafikkontoret
Namn Indikator: <i>Färdmedelsandel cykel</i>
Beskrivning Indikatorn mäter andel av resor i högtrafiken med cykel med start och mål i staden. Indikatorn kan redovisas som andel av bil, koll, gång och cykel. Indikatorn kan användas för direkt uppföljning av målet i framkomlighetsstrategin: <i>Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030.</i>
Källa Resvaneundersökningar eller enklare intervjuundersökning. Även andra metoder kan

komma att utvecklas.

Mätmetod

Det är svårt och dyrt att ta fram riktigt bra undersökningar. Indikatorn kommer därför vissa år tas fram som bedömningar baserat på enklare undersökningar. Som proxy kan passager över några snitt komma att användas som underlag för enklare bedömningar av aktuell trend.

Ansvarig Trafikkontoret

1.7 Stockholm upplevs som en trygg, säker och ren stad

Namn

Indikator: *Hastighetsefterlevnad*

Beskrivning

Hastigheten har stor betydelse för hur allvarlig en olycka blir, och respekten för gällande hastighetsgränser måste öka. Hastighetsefterlevnad innebär att inte köra fortare än tillåten hastighet.

Källa

Trafikkontorets trafikdatasystem eller likvärdiga källor.

Mätmetod

Flera metoder är möjliga som uppfyller krav på noggrannhet vad gäller att mäta hastighet korrekt. Mätningar utförs på ett representativt urval av gator.

Ansvarig Trafikkontoret

Namn

Indikator: *Säkra GCM-passager*
(*GCM är förkortning för Gång-, Cykel- och Moped*)

Beskrivning

Indikatorn mäts som *andel säkra GCM-passager på huvudvägnätet för bil*. En GCM-passager anses säker om den sker planskilt eller att minst 85% av förarna kör i högst 30 km/h.

Källa

Trafikkontorets trafikdatasystem eller likvärdiga källor.

Mätmetod

Flera metoder är möjliga som uppfyller krav på noggrannhet vad gäller att mäta hastighet korrekt. Mätningar utförs på ett representativt urval av gator i anslutning till GCM-passager.

Ansvarig Trafikkontoret