

Liikenteen ja liikkumisen järjestelmien seuranta ja arviointi

Seuranta & arviointi

Yhdistynyt kuningaskunta – Manchester

→ Viitekehys, tavoitteet ja kohderyhmä

Suur-Manchesterin alueen liikennetoimija Transport for Greater Manchester on tunnettu korkealaatuisesta seurannasta ja arvioinnista. Seuranta- ja arviointitoimenpiteillä pyritään näyttämään rahoittajalle (Department of Transport) saatavia hyötyjä paikallisen kestävän liikkumisen rahaston (LSTF) työstä, osoittaa hyvää hallinto-osaamista ja tiedottaa tulevasta päätöksenteosta paikallisesti. Tämä tekee Manchesterin seuranta- ja arviointiaktiiviteeteista hyviä esimerkkejä muihin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin.

Tämä esimerkki ei kuvaa vain yhtä toimenpidettä, vaan pyrkii antamaan yleiskatsauksen kaikista toteutetuista toimenpiteistä ja arviointimenetelmistä, joita toimeenpanossa käytetään. Tarkoituksena on auttaa valitsemaan sopiva arviointimenetelmä kunkin toimenpiteen mukaan.

→ Aktiviteettien kuvaus

1. Infrastrukturi

- a) Teiden rakentaminen ja saavutettavuuden parantaminen infrastruktuurin avulla, kuten pyöräteiden ja juna- ja raitiovaunupysäkeiden saavutettavuuden.
- arvioidaan ennen ja jälkeen -tutkimuksilla: haastateltavana otos käyttäjistä (jotta löydetään muutokset matkustuskäyttäytymisessä)

2. Käyttäytymiseen vaikuttaminen

- a) Tehtiin pääasiassa henkilökohtaisella matkasuunnittelulla (PTP) ja työpaikkojen liikkumissuunnitelmilla (WTP), mutta myös pyöräilyopetusta ja pyörähuoltoa. (paikallisten kestävän liikkumisen rahastojen työ ei sisällä työskentelyä koulujen kanssa)
- arvioitiin haastattelemalla osallistujia ennen ja jälkeen (jotta nähdään ovatko matkustustavat muuttaneet).
- b) Ohjelma, jossa annettiin informaatiota ja ilmaisia julkisen liikenteen matkalippuja töitä hakeville henkilöille.
- arvioidaan työttömien työesteitä käsittelevän tiedon avulla. Toivomme seuraavamme näitä henkilöitä myöhemmin nähdäksemme auttoivatko toimenpiteet ja löysivätkö/pitivätkö he työpaikkansa.



3. Teknologia

- a) Älykästä liikenteenhallintaa, jossa mobiililaitteista kerätään tietoa liikenteen sujuvuudesta, ajonopeuksista ja viivästyksistä. Tietoa käytetään erilaisten liikenteenhallinnan strategioiden testaamiseen, kuten liikennevalojen ajastamiseen, muuttuviin näyttöihin ja informaatioviesteihin, jotta nähdään voidaanko liikenteen sujuvuutta parantaa.
- arvioidaan teknologian avulla saadusta ennen-jälkeen -tiedosta
- b) Matkustustietoa – uusi reittiopas kaikille kulkumuodoille
- Seuranta toteutettiin verkkokyselyllä, joka kohdistettiin reittiopasta käyttäville henkilöille. Kyselyllä selvitettiin vaikuttaako useamman kulkuvälinevaihtoehdon tarjoaminen käyttäjän kulkumuotovalintaan.
- c) Ajantasaisen tiedon ja liikennevaloedun tarjoaminen busseille
- Seurataan selvittämällä matkustajilta heidän käsitystään matkustamisen nopeuden ja luotettavuuden muutoksista.

4. Kutsujoukkoliikenteen laajentaminen

- (Saavutettavuuden lisääminen työpaikoille vähätuoloisilla alueilla paikoissa ja aikoina, jolloin normaalilla joukkoliikenteellä ei ole hyvää palvelutasoa.)
- aikutukset työpaikkojen saamiseen arvioidaan puhelinhaastatteluilla.

→ Viestintä

Liikennetutkimusten tulokset raportoidaan asianosaisille ulkoisille sidosryhmille, kuten liikenneministeriölle sen rahoittajaroolin takia, sekä asianosaisille sisäisille sidosryhmille.

→ Kustannukset ja kuka maksoi

Arviointiohjelman rahoittaja on paikalliset kestävän liikenteen rahastot (liikenneministeriö) ja kustannukset ovat noin 500 000 puntaa kolmen vuoden ajanjakson aikana. Projektin jälkiarviointien kustannukset on katettava paikallisesti.

→ Projektin tavoitteet, indikaattorit, data ja vaikutus/tulokset

Paikallisten kestävän liikenteen rahastojen (LSTF) seurannan ja arvioinnin toimenpiteiden tavoite on osoittaa rahalla saatavan hyödyn arvo rahoittajalle. Esimerkki henkilökohtaisten matkasuunnitelmien ja työpaikkojen liikkumissuunnitelmien -toimenpiteestä:

TAVOITE	INDIKAATTORI
Siirtyminen yksityisautoilusta julkisen liikenteen käyttämiseen ja aktiiviseen liikkumiseen (pyöräily ja kävely).	Yksityisautoilun vähentämiseen liittyviin kampanjoihin osallistuvien henkilöiden määrä.
KÄYTETTY DATA	VAIKUTUS/TULOKSET
Ennen projektia ja projektin jälkeen tehdyt tutkimukseen osallistujien haastattelut kulkumuotomuutosten havainnointiin.	Arvioidaan projektin päättyttyä.

→ Yhteystiedot

Dr Paul Kevill
Transport Analyst & Researcher
Transport for Greater Manchester
paul.kevill@tfgm.com
+(44) 0161 244 1273

Projektin täytäntöönpanon aikana ei tapahtunut suuria muutoksia (esim. paikallistalous, politiikka), jotka olisivat vaikuttaneet tämän esimerkin tuloksiin.

→ Esteet

- Arvioinnin ajanjaksot ovat liian lyhyet. Suurin osa hyödyistä saadaan vasta projektin jälkeen, kun arvioinnin on puolestaan tapahduttava ennen projektin päättymistä, jotta asiasta voidaan raportoida rahoittajalle menevässä loppuraportissa.
- Yksityisiltä joukkoliikenneoperaattoreilta on vaikeaa saada joukkoliikennetietoa.
- On erittäin vaikeaa saada tietoa työttömistä (työnvälityskeskukset eivät aina halukkaita auttamaan; eivät luovuta tietoja).
- Havaintojen saaminen viivästyy kenttätöiden hitaudesta johtuen (hankinta, tekniset ongelmat jne.)
- Seurannan ja vaikutuksen rahoituksen puute paikallisten kestävän liikenteen rahastojen (LSTF) rahoitusjakson päättyttyä. Tämä on hankalaa, sillä projektin hyödyt saadaan esiin vasta projektien päättymisen jälkeen.

→ Kannusteet

- Selkeät odotukset rahoittajilta kunnolliseen vaikutustenarviointiin.
- Organisaation sisäinen sitoutuminen projektiin (seuranta ja arviointia ei nähdä taakkana).
- Seurantaan ja arviointiin varattu riittävä budjetti on ollut hyödyllinen.
- Työskentely läheisessä yhteistyössä projektin toteuttajien kanssa.

→ Lisätiedot

Transport for Greater Manchester's LSTF web pages:
http://www.tfgm.com/journey_planning/LTP3/Pages/LSTF.aspx



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

www.epomm.eu/endurance