



PROSPERITY



KÉPZÉSI ÖSSZEFOGLALÓ SUMP monitoring és értékelés, valamint a kapcsolódó intézkedések

Felelős szerző(k): Tom Rye | ENU

Felelős társszerző(k): Nazan Kocak | ENU

Dátum:

2017.10.22.

Státusz:

Végleges



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Tartalomjegyzék

1	Bevezetés	3
2	A monitoring és értékelés (M&E) definíciója	3
2.1	<i>Monitoring, nyomon követés</i>	3
2.2	<i>Értékelés</i>	3
2.3	<i>Előzetes projektértékelés</i>	4
2.4	<i>A megfigyelés és értékelés előnyei</i>	4
3	A SUMP monitoring és értékelés alapvető követelményei	4
3.1	<i>Ne próbáljon túl sok adatot gyűjteni és ne hagyja, hogy az adatok hiánya hátráltassa a SUMP többi részének megalkotását</i>	4
3.2	<i>A SUMP célokkal való kapcsolat</i>	5
3.3	<i>Folyamatértékelés</i>	5
4	A monitoring és értékelés két meghatározó problémája	6
4.1	<i>1. probléma - „Nem tudjuk, mit érnek el az intézkedések”</i>	6
4.2	<i>2. probléma – „Nincs adat”</i>	6
5	Összefoglalás	7
6	Elérhető képzési anyagok	8

1 Bevezetés

Képzés téma: Monitoring és értékelés – Az intézkedések hatásának nyomon követése és a mobilitási tervezési folyamatok értékelése

A téma fő oktatói: Tom Rye professzor és Dr Nazan Kocak, Edinburgh Napier Egyetem

A monitoring és értékelés (M&E) tevékenységek arra szolgálnak, hogy információt közvetítsenek a tervezők és döntéshozók felé ahhoz, hogy azonosítsák a problémákat, lehetséges sikereket, vagy egy SUMP finomhangolására vagy az intézkedések megváltoztatására való igényt. Az M&E a SUMP kulcsfontosságú része, hogy a tervezési folyamat nyomon követhető, a bevezetett intézkedések pedig mérhetőek legyenek, hogy jobban megértsük, mi működik jól és mi kevésbé, ugyanakkor segít felépíteni az üzleti esettanulmányokat és a bizonyítékokat a hasonló intézkedések jövőbeni szélesebb körű alkalmazására.

Az M&E folyamat alapja az adatgyűjtés, megfigyelés és az adatok kiértékelése a SUMP folyamatáról, a korábbi intézkedések hatásáról a bevezetés előtt, alatt, és után.

Az M&E PROSPERITY képzés célja, hogy útmutatást adjon az M&E tervezéséhez és végrehajtásához szükséges folyamatok és bevált gyakorlatok megvalósításához azokban a városokban, ahol nincs elég tapasztalat, anyagi forrás és/vagy intézményi együttműködés az M&E tevékenységek sikeres végrehajtásához. Ennek a dokumentumnak az a célja, hogy összefoglalja az M&E-n keresztüli személyes képzések tartalmát, hogy azok, akik nem tudnak részt venni a képzéseken, továbbra is megismerhessék a témát a projekt szakértő oktatóitól.

Tanulási célok

- 1) A monitoring, az elemzés, és a kiértékelés fontosságának megértése
- 2) A SUMP-ban általában használt célok és a mérhető célok megismerése
- 3) A mérhető célok meghatározásáról és méréséről való ismeretek megszerzése
- 4) A M&E során felmerülő kihívások megértése és leküzdése

2 A monitoring és értékelés (M&E) definíciója

2.1 Monitoring, nyomon követés

A megfigyelés annak az összefoglalása, hogy mi történt egy SUMP-ban tervezett intézkedéssel vagy a SUMP-ból eredő eredménnyel - például ha 10 km-es kerékpárút építését tervezték, függetlenül attól, hogy ténylegesen felépült-e; vagy ha a cél a busz utasszámának a SUMP első évében 10% -kal történő növelése volt, és hogy ez megtörtént-e. Az intézkedés végrehajtása előtti és utáni helyzet mérésével meg lehet figyelni ezeket a tényezőket.

2.2 Értékelés

Az értékelés során derül ki, hogy **miért** következett be a megfigyelés során tapasztalt változás. Így tehát a folyamat összetettebb, mint a monitoring. Például a busz utasszáma valóban 10%-kal növekedett, de nehezebb megérteni, hogy ez miért történt - például lehetséges, hogy az autóbuszokat a SUMP részeként fejlesztették, de az is lehet, hogy gazdasági visszaesés történt, így kevesebb ember engedheti meg magának, hogy autóval utazzon.

Akkor, ha a SUMP részeként bevezetésre tervezett intézkedések végül nem kerültek bevezetésre, fontos tudni, hogy miért, de ez nehézségekbe ütközhet, mert a bevezetésért felelős illetékesek esetleg nem akarják megmagyarázni a helyzetet.

2.3 Előzetes projektértékelés

Az előzetes projektértékelés a megfigyeléshez és az általános értékeléshez kapcsolódik, de azelőtt foglalkozik egy intézkedéssel, mielőtt az bevezetésre kerül, és megpróbálja megjósolni, milyen hatásokkal jár majd az intézkedés és megéri-e bevezetni (néha ex ante elemzésnek is hívják). Ez egy nagyon összetett terület, amely gyakran drága és időigényes szállítási modellekre, valamint a költség-haszon elemzés módszerére támaszkodik. Míg ezek a módszerek a maguk módján mint tudományos alapúak, nem tökéletesek, és mindig olyan méréseket fognak végezni, amelyek rossz fényben tüntetik fel a lassan utazókat (forgalomlassítás, például). Ezen kívül nem mindig jók abban, hogy kiszámolják a lehetséges hatásokat, ha sok új közlekedési infrastruktúra áll rendelkezésre, vagy ahol a szállítási kapacitás megszűnik (pl. egy utat lezárnak). Az előzetes értékelés különösen fontos nagy befektetések esetén, mint például egy új út, vagy villamosvonal, de kisebb befektetések esetén, amelyek részekben is végrehajthatók, könnyebb lehet pontosabb képet kapni az intézkedés hatásairól, ha kísérleti jelleggel bevezetik (alacsony forgalmú kisebb utcán), nyomon követik és kiértékelik a valós hatásokat.

2.4 A megfigyelés és értékelés előnyei

A megfelelően elvégzett nyomon követés és értékelés segíti a:

- Hatékonyabb projekt menedzsmentet és a célok elérésének nyomon követését – attól függetlenül, hogy a tervezett intézkedés bevezetésre került-e.
- Az ok-okozati viszonyok alaposabb megismerését (például, hogy a buszok nagyobb sebessége motiválja-e az embereket, hogy autó helyett busszal közlekedjenek).
- Döntések és befektetések alaposabb megfontolását.
- Tudásmegosztást.

3 A SUMP monitoring és értékelés alapvető követelményei

3.1 Ne próbáljon túl sok adatot gyűjteni és ne hagyja, hogy az adatok hiánya hátráltassa a SUMP többi részének megalkotását

A SUMP-ok nyomon követésének és értékelésének kulcsfontosságú pontja, különösen, ha a város első SUMP-járól van szó, az, hogy nem kell túl részletesnek lennie. Ne aggódjon amiatt, hogy teljesen tökéletes adatokat, vagy nagyon sok mutatót és mérhető célhoz adatot szerezzen meg (a valós példák később ebben az összefoglalóban és a prezentációban szemléltetik, hogy hány célt és mutatót használtak más városok). Még ha önnek/városának csak 10 mutatója és 5 mérhető célja is van az első SUMP-ban, ez szinte biztosan alaposabb nyomon követést és értékelést jelent, mint korábban bármikor (különösen, ha ez az első SUMP), és ezért többet tudhat meg arról, hogy mit ér el közlekedési politikája és miért.

Fennáll annak a veszélye, hogy a SUMP kidolgozását lelassítja egy nagyon hosszú adatgyűjtési szakasz, amelynek során semmi más nem történik. Ez nem szükséges. A Franciaországból és Nagy-Britanniából származó tapasztalatok azt mutatják, hogy az egész folyamat (nem csak az adatgyűjtés) nem tart tovább egy évnél.

Ezért fontos, hogy a monitoringhoz és kiértékeléshez végzett adatgyűjtés gyorsan történjen, behatárolható feladat, és a SUMP egyéb szempontjaival együtt történjen, nem pedig előtte. Például, a problémameghatározás és a célkitűzés egyidejűleg vagy még a megfigyelési adatok teljes összegyűjtése előtt is elvégezhető. Ennek szemléltetése érdekében gondoljon a városban a gépjárművek torlódásainak fő területeire: tudni fogja, hol vannak ezek anélkül, hogy sok forgalomszámlálást végezne. A forgalomszámlálás csak számszerűsíti, hogy hány gépjármű van a torlódási pontokon.

3.2 A SUMP célokkal való kapcsolat

A nyomon követés és értékelés a teljesítményt méri a SUMP céljaival szemben. Tehát például abban az (valószínű) esetben, amikor a SUMP célja a levegő minőségének javítása lokálisan, döntő fontosságú, hogy a SUMP M&E keretrendszere valamilyen módon mérje a levegő minőségét. (Ehhez szükség van néhány levegőminőség-ellenőrző berendezésre, amely lehetőleg képes a szálló por és a nitrogén-oxidok koncentrációjának mérésére. Amennyiben városa jelenleg nem rendelkezik mérőállomással, elég egy hordozható mérőeszköz is. Amennyiben rendelkezik legalább egy mérőállomással, használja azt az első SUMP-hoz.) A nyomon követéshez és kiértékeléshez használt mutató itt szennyező anyagok koncentrációja.

Érdemes megfontolni **célok** kitűzését némelyik, **de nem minden** mutató esetén. Ez a mutató változását jelenti, amelyre a SUMP törekszik. A lokális levegőminőség meghatározásának valószínűbb célja az, hogy megfeleljen a nitrogén-oxidokra és finom porra vonatkozó uniós előírásoknak, mivel ezek jogilag kötelező érvényűek. Az ilyen célkitűzés hasznos lehet annak szemléltetésére, hogy a SUMP mit ért el (ha a célt teljesítették), és rávezethet arra, hogy az erőfeszítéseket a cél elérésére összpontosítsuk. Másrészről azonban kockázatos, mivel a célt esetleg nem sikerül elérni, még akkor sem, ha a SUMP minden intézkedése bevezetésre kerül. Az ilyen célt **eredménycélnek (outcome target)** hívják, mivel arra utal, hogy milyen eredményt kíván elérni a SUMP. Bizonyos esetekben erre alternatíva a **kimeneti cél (output target)**, amely arra utal, hogy mit fog megvalósítani a SUMP. Példa erre a levegőminőségi célkitűzésre: a helyi autóbusz-flottánk 2020-ra 100%-ig CNG-vel (sűrített földgáz) üzemelők legyenek. Ez kevésbé kockázatos, mivel a legtöbb esetben ez olyan tényező, amely fölött a hatóságok közvetlen befolyással rendelkeznek.

A képzés powerpoint diái számos további lehetséges célt megmutatnak, amelyeket számos lehetséges célkitűzéshez viszonyítva lehet meghatározni, valamint hogyan lehet az indikátorokra és célokra vonatkozó adatokat összegyűjteni. Ezekben a példákban a hangsúly az egyszerű teljesítménymérési módokon van. Ezeket a diákat érdemes elolvasni, mikor a saját SUMP célkitűzéseikhez kapcsolódóan megfontolja a lehetséges célokat és azt, hogy hogyan gyűjti hozzájuk az adatokat.

3.3 Folyamatértékelés

A SUMP intézkedések bevezetéséért felelős városi hatóságoknak és egyéb szervezeteknek érdemes időt szánni arra (pl. buszszolgáltatóknak), hogy átgondolják, hogyan sikerült az intézkedések bevezetése, mi a tanulság, hogy reagáltak az utasok, valamint hogyan javíthatók a jövőben az intézkedések.

4 A monitoring és értékelés két meghatározó problémája

4.1 1. probléma - „Nem tudjuk, mit érnek el az intézkedések”

Nehéz új mérhető célokat kitűzni, ha nem tudjuk, mivel járnak az intézkedések. A prezentációban láthatók erre lehetséges megoldások. A kimeneti célok hasznosak lehetnek, mivel kevésbé kockázatosak, így könnyebb megjósolni, bevezetésre kerülnek-e. Ha olyan célt tűz ki, amely inkább az ön ambícióihoz kapcsolódik, nem pedig ahhoz, hogy mit tud elérni, akkor az arra ösztönözheti az embereket, hogy több erőfeszítést tegyenek és több erőforrást fordítsanak rá, mint amennyit akkor tennének, ha nem lenne ilyen ambiciózus a cél (ez történt a közúti biztonsági célok esetében például Nagy-Britanniában az 1990-es évek végén és a 2000-es években). Modellek használata némely esetben segíthet, bár óvatosan kell bánni azzal, hogy mit is mutat a modell, ha jelentős változásokat szeretne kieszaközölni a város forgalmi rendszerében. Van egy ['SUMP Útiterv'](#) eszköz, amelyet az Európai Bizottság számára fejlesztettek ki és elérhető a PROSPERITY weboldalon (és külön a PROSPERITY képzési események anyagain keresztül), amely segít képet kapni arról, hogy egyes intézkedésekkel egyes mutatók szempontjából valószínűleg mi érhető el, és ezután meghatározhatók a célok ezen valószínűsített eredményekhez alapján. Végül pedig hasznos lehet megnézni azt, hogy máshol ezek az intézkedések milyen eredményre jutottak.

4.2 2. probléma – „Nincs adat”

Olyan városokban, ahol még nincsen SUMP-ot, mindig tartanak tőle, hogy sok adat szükséges a folyamathoz. Ez nem így van. Angliában például 1999-ben minden önkormányzatnak kevesebb mint egy év alatt kellett SUMP-ot kialakítania. A legtöbb önkormányzat nem rendelkezett friss közlekedési modellel, valamint nem készítettek háztartásfelvételt, a legfrissebb népszámlálási adatok pedig 1991-ből származtak. Ennek ellenére kialakítottak SUMP-okat, amelyek befolyásolták az utazási szokásokat. A monitoring és kiértékeléshez olyan egyszerű adatokra hagyatkoztak, mint:

- Kis mintanagyságok felmérésekben.
- Utak mellett végzett számolások évente kétszer a városközpont körül.
- A sorok méretének számlálására évente egyszer-kétszer a fontosabb kereszteződéseknel a torlódás mérésére.

Hasznos megnézni azokat a diákat is, amelyek bemutatják a Ljutomerben (Szlovénia) és a Nottinghamban (Anglia) alkalmazott monitoring és értékelési megközelítéseket, hogy az egyszerű megközelítések miként is működhetnek.

5 Összefoglalás

Reméljük, hogy ezek a jegyzetek és az előadás hasznosnak bizonyulnak, és segítenek megtanítani valamit újat az M&E-ről, amelyet alkalmazhat a saját városának SUMP-jában. Források és további információk az alábbi táblázatban láthatók. Ha kérdése van, kérjük, küldje el Tom Rye t.rye@napier.ac.uk vagy Nazan Kocak n.kocak@napier.ac.uk részére (vegye figyelembe, hogy a PROSPERITY projekt 2019 augusztusában ér véget és ezen időpont után nem garantálhatjuk, hogy válaszolunk, bár törekszünk rá).

6 Elérhető képzési anyagok

A monitoring és az értékelés korábbi uniós projektjeiből már nagy mennyiségű oktatási anyag elérhető. Ennek összefoglalása (forrásokkal) alább megtalálható.

Forrás	Tartalom és leírás:
EU ELTIS Útmutató	Hivatalos EU Útmutató „Fenntartható Városi Mobilitási Tervek Kidolgozása és Megvalósítása”. Ismerteti a teljes SUMP folyamatot, beleértve a M&E-t és tartalmaz jogyakorlati példákat. http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines
EU Ch4llenge M&E útmutató	Felhasználói útmutató Monitoring és értékelés: Intézkedések hatásának felmérése és mobilitási tervezési folyamatok értékelése (51 oldal, 2016) http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_monitoring_evaluation_en.pdf
EU Ch4llenge Online Tanfolyam „Monitoring és értékelés a fenntartható városi mobilitástervezésben”	Teljes online tananyag. Eredetileg moderált kurzusként volt elérhető az EU Ch4llenge projekt keretein belül. A fenti útmutató szerint 6 leckét és számos modult tartalmaz <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1. lecke: Bevezetés ▪ 2. lecke: Háttér és kontextus ▪ 3. lecke: A monitoring és értékelési folyamat megtervezése ▪ 4. lecke: Megfelelő mutatók és adatok kiválasztása a monitoringhoz és az értékeléshez ▪ 5. lecke: Az eredmények bemutatása és értékelése ▪ 6. lecke: Összefoglalás https://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=56
CHALLENGE Monitoring és értékelés képzési anyagok a drezdai képzésről	Számos előadás konkrét példáról Franciaországban, Németországban és az Egyesült Királyságban, valamint általános prezentációk a mutatók kidolgozásáról és a célok és mutatók összekapcsolásáról www.epomm.eu
Euromed Tréning a SUMP-okról Ljubljana 2013	Szekció a monitoringról és értékelésről, beleértve a mérhető célok kitűzését a célkitűzésekhez mérve. Tartalmaz egy kidolgozott, interaktív feladatot a mérhető célok és mutatók kiválasztásáról és a célkitűzésekhez kapcsolásáról, valamint a mutatókhoz szükséges adatokról; ezen kívül konkrét példákat is bemutat valódi SUMP-okon, hogy hogyan ültették önkormányzatok mindezt a gyakorlatba http://www.euromedtransport.org/En/training-on-sustainable-urban-mobility-plans-sump_15_234_9_59#?