



PROSPERITY



РЕЗЮМЕ НА ТЕМАТА ЗА ОБУЧЕНИЕ

Мониторинг и оценка на
ПУГМ и техните мерки

Отговорен автор(и): Том Рай | ENU

Отговорен съ-автор: Назан Кочак | ENU

Дата:

22.10.2017

Статус:

Финален



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

Съдържание

1	ВЪВЕДЕНИЕ	3
2	ОСНОВНА ДЕФИНИЦИЯ НА МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА (M&O)	3
2.1	МОНИТОРИНГ.....	3
2.2	ОЦЕНКА	3
2.3	ПРЕЦЕНКА	4
2.4	Ползи от МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА.....	4
3	ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА M&O В ПУГМ	4
3.1	НЕ СЕ ОПИТВАЙТЕ ДА СЪБЕРЕТЕ ПРЕКАЛЕНО МНОГО ИНФОРМАЦИЯ И НЕ ОСТАВЯЙТЕ ПРИТЕСНЕНИЯТА ОТНОСНО ЛИПСАТА НА ТАКАВА ДА БАВЯТ ОСТАНАЛАТА ЧАСТ ОТ ПУГМ	4
3.2	ВРЪЗКА С ТЕМИТЕ НА ПУГМ.....	5
3.3	ОЦЕНКА НА ПРОЦЕСА	6
4	ДВА ГОЛЕМИ ПРОБЛЕМА В M&O	6
4.1	“НЕ ЗНАЕМ КАКВО ЩЕ СЕ ПОСТИГНЕ С МЕРКИТЕ”	6
4.2	ПРОБЛЕМ 2 – “НЯМАМЕ ИНФОРМАЦИЯ”	6
5	ЗАКЛЮЧЕНИЕ	7
6	НАЛИЧНИ ОБУЧИТЕЛНИ МАТЕРИАЛИ	7

1 Въведение

Тема на обучението: Мониторинг и оценка – Оценяване на влиянието на мерките и на процесите за планиране на мобилност

Основни обучаващи по темата: проф. Том Рай и д-р Назан Кочак, университет Нейпиър, Единбург

Дейностите за мониторинг и оценка (M&O) се използват за предоставяне на информация на планиращите и на вземащите решения, за идентифициране на проблеми, потенциални успехи или нужда от пренастройване на ПУГМ и неговите мерки. M&O е съществена част от ПУГМ, нужна, за да се следи процеса на планиране и изпълнение, да се разбере какво работи добре или не, както и да се изгради бизнес казус и доказателствената база за по-широко прилагане на подобни мерки в бъдеще.

Основното в процеса на M&O е събирането, мониторинга и оценката на данни за напредъка на ПУГМ и ефекта от неговите мерки преди, по време на и след тяхното прилагане.

Целта на обучението по PROSPERITY за мониторинг и оценка е да предостави насоки за процеса и най-добри практики за планиране и провеждане на M&O за градове, които нямат опит, финансиране и / или институционално сътрудничество за успешно извършване на такива дейности. Целта на този документ е да обобщи съдържанието на обученията „лице в лице“ за M&O, така че дори при неприсъствие на обученията, все пак да може да се разбере тематиката.

Цели на обучението

- 1) Разбиране на важността на мониторинг и оценка
- 2) Запознаване с целите, които са често срещани в ПУГМ
- 3) Придобиване на знания и разбиране при поставяне на цели и начините за измерването им
- 4) Разбиране на предизвикателствата, срещани при M&O и справянето с тях

2 Основна дефиниция на мониторинг и оценка (M&O)

2.1 Мониторинг

Мониторингът е наблюдение и оценка на случилото се с дадена мярка в рамките на ПУГМ или на резултат от ПУГМ – например, ако е планирано да се построят 10 км вело алеи, дали всъщност са построени; или ако целта е била да се увеличат пътуващите с автобус с 10% през първата година от ПУГМ, дали това се е случило. Чрез анализ на ситуацията преди и след прилагане на мярката, е възможно да се наблюдават такива фактори.

2.2 Оценка

Оценката разглежда **защо** настъпва промяната, отчетена чрез мониторинг. Следователно е по-сложна от самия мониторинг. Например, броят пасажери на автобуса може действително да се увеличи с 10%, но е много по-трудно да се разбере защо. Възможно е заради подобренията в автобусите като част от ПУГМ, но и заради рецесия в икономиката, заради която по-малко хора могат да си позволят автомобили. Ако мерките, замислени като част от ПУГМ не са били приложени, е много важно да се разбере защо, но това може да бъде трудно, тъй като отговорните за прилагането може да не желаят да обяснят ситуацията.

2.3 Преценка

Тя е свързана с мониторинга и оценката, но изглежда като мярка преди да бъде приложена и се опитва да предрече какво ще постигне тази мярка и следователно дали си струва (понякога се нарича предварителна „ex ante” оценка). Това е много сложна сфера, която често разчита на скъпи и времеемки транспортни модели и метод, наречен анализ **приход-разход**. Въпреки че тези методи са много научни, те не са перфектни и ще карат мерките, предизвикващи по-бавно пътуване, да изглеждат зле (например успокояването на трафика); също така, те не винаги са много добра идея за предвиждане на ефектите, когато е налична много нова транспортна инфраструктура, или където транспортният капацитет е отнет (например когато даден път а затворен). Преценката е важна за сериозни инвестиции, като например нов голям път или нов трамвай, но за по-малки такива това може да бъде направено в малки стъпки. Така може да е по-лесно да се предостави по-истинска картина за влиянието на мерките и експерименталното им прилагане (улица с успокоен трафик), както и да се наблюдават и оценят ефектите.

2.4 Ползи от мониторинг и оценка

Мониторингът и оценката, ако са правилно изпълнени, помагат за:

- Подобряване на управлението на проекта и проследяване на успеха на целите – дали планираното е реално приложено.
- Развиване на знания за причинно-следствените връзки (например, дали правенето на автобусите по-бързи кара хората да ги предпочитат пред автомобил).
- Информация за по-добро взимане на бъдещи решения и инвестиции.
- Обучението като цяло.

3 Основни изисквания за М&О в ПУГМ

3.1 Не се опитвайте да съберете прекалено много информация и не оставяйте притесненията относно липсата на такава да бавят останалата част от ПУГМ

Ключово за мониторинга и оценката на ПУГМ, особено ако е първият такъв за вашия град, е, че не е нужно да е прекалено подробен. Не трябва да се тревожите за

получаването на перфектна информация, нито пък за много голям брой индикатори и цели (реални примери на по-нататъшните страници, както и в презентацията, показват колко цели и индикатори са използвали други градове). Дори ако вашият град има само 10 индикатора и 5 цели в първия си ПУГМ, това почти със сигурност е повече мониторинг и оценка, отколкото градът е правил преди (ако става дума за първи ПУГМ) и следователно ще разберете повече за постигнатото чрез транспортната политика.

Съществува опасност развитието на ПУГМ да бъде забавено заради бавния процес на събиране на информация, по време на който не се извършват други дейности. Това не е необходимо. Опитите от Франция и Великобритания, където ПУГМ са били задължителни по различно време, показват, че целият процес (не само събирането на информация) не е задължително да продължава повече от година. Следователно е важно събирането на информация за мониторинг и оценка да се направи бързо, да е ограничено и да се прави наред с други аспекти от ПУГМ, вместо преди тях. Например, идентифицирането на проблема и поставянето на цели могат да бъдат направени едновременно или дори преди информацията за мониторинг да е изцяло събрана. За да се илюстрира това твърдение, помислете за ключовите зони на задръствания във Вашия град: ще знаете къде са дори без сериозни преброявания на трафика. Такива преброявания служат само, за да покажат колко точно моторни превозни средства са част от задръстванията.

3.2 Връзка с темите на ПУГМ

Мониторингът и оценката трябва да измерват внедряването от една страна и целите на ПУГМ от друга. Например, в случай, че ПУГМ включва целта да се подобри качеството на местния въздух, е важно ПУГМ и М&О да го измерят по някакъв начин. (За да се направи това, е необходимо определено оборудване за мониторинг на въздуха, препоръчително с възможност да измерва концентрацията на частици и азотни оксиди. Ако градът ви не разполага с такова в момента, една портативна станция за мониторинг ще бъде достатъчна. Ако разполагате с поне една такава, използвайте я в първия си ПУГМ.) Индикаторът на мониторинг и оценка в случая следва да бъде концентрацията на тези замърсители.

Цели могат да бъдат разглеждани за някои – **но не за всички** - индикатори. Това означава промяна в индикатора, който Вашият ПУГМ се стреми да постигне.

Най-вероятната цел за местното качество на въздуха е да отговаря на стандартите на ЕС за азотни оксиди и прахови частици, тъй като те са правно изисквани. Наличието на такава цел може да бъде полезно, за да покаже какво е постигнал ПУГМ (ако целта е изпълнена) или пък да насочи усилия към постигането ѝ. От друга страна, това е рисковано, тъй като може да не бъде изпълнено, дори ако всяка мярка в ПУГМ е изпълнена. Такава цел се нарича **изходна цел**, тъй като се отнася до крайната промяна, която ПУГМ се опитва да осъществи. Алтернатива в някои случаи може да бъде **производствена цел**, която се отнася до това, което ще изпълнява ПУГМ. Пример за такава цел за качеството на въздуха е: да направим местния автобусен парк 100% със сгъстен природен газ до 2020 г. Това е по-малко рисковано, тъй като в повечето случаи е нещо, над което държавните органи имат пряк контрол.

Слайдовете на Power Point от обучителното събитие показват редица възможни цели, които биха могли да бъдат зададени, както и как може да бъде събрана информация за индикаторите и целите. Акцентът в тези примери лежи върху семпли начини за измерване на ефективността. Струва си да прегледате тези слайдове във връзка с целите на вашия собствен ПУГМ, някои възможни цели и как бихте събрали данните за тях.

3.3 Оценка на процеса

Важно е да се работи с градската власт и с други организации, отговорни за прилагане на мерки на ПУГМ (например автобусни компании), за да се обмисли колко добре е минало прилагането им и какви подобрения могат да се нанесат в бъдеще.

4 Два големи проблема в М&О

4.1 “Не знаем какво ще се постигне с мерките”

Може да бъде трудно да поставяме цели, ако не знаем какво ще постигнат мерките. Възможни решения за това са разгледани в презентацията. Производствените цели могат да са полезни, тъй като са по-малко рисковани и по-лесно предвидими, така че те ще бъдат приложени. Поставянето на цел, която е свързана с вашите амбиции, вместо с това, което знаете, че може да постигнете, може понякога да накара хората да вложат повече старание и повече ресурси, отколкото биха вложили, ако нямаха толкова амбициозна цел (това беше случаят с целите за сигурност по пътищата във Великобритания през 1990-те и 2000-те). Използването на модел може да помогне понякога, въпреки че трябва да сте много внимателни относно това, което той може да предвиди, в случай че планирате големи промени в транспортната система.

Съществува инструмент за пътна карта към ПУГМ, разработен за Европейската комисия и достъпен на уебсайта на PROSPERITY (и чрез отделни материали за обучение за PROSPERITY), който може да Ви помогне да добиете представа за това, което вашите мерки могат да постигнат заедно по отношение на определени показатели. След това можете да зададете цели във връзка с тези вероятни постижения. Накрая може да се окаже полезно да се разгледа постигнатото от мерките на друго място.

4.2 Проблем 2 – “нямаме информация”

Често в градове, в които не е прилаган ПУГМ, битува страхът, че е необходима много информация за изпълняване на процеса. Това не е така. В Англия, например, през 1999 всички общини са били задължени да разработят ПУГМ в рамките на по-малко от година. Повечето от тях нямали транспортен модел, нито пък проучване на пътуванията във всяко домакинство, а пък най-скорошното преброяване на населението се е състояло през 1991. Въпреки това, те развили ПУГМ, които имали ефект върху поведението за пътуване. За мониторинг и оценка те се осланяли на прости методи като:

- Проучване на малки групи.

- Крайпътни преброявания веднъж или два пъти годишно около центъра на града с цел споделяне на транспортни методи.
- Преброяване един или два пъти годишно на ключови места, склонни към задръствания.

Полезно е да се разгледат слайдовете от презентацията, които показват подхода за мониторинг и оценка, използван в Лютомер (Словения) и Нотингам (Англия), за да се разбере как семплите подходи могат да сработят.

5 Заключение

Надяваме се тези бележки и презентациите да бъдат полезни, помагайки ви да научите нещо за М&О, което да приложите в ПУГМ на собствения си град. Източниците на по-подробна информация може да намерите в таблицата по-долу. Ако имате въпроси, моля, обърнете се към Том Рай t.rye@napier.ac.uk или Назан Кочак n.kocak@napier.ac.uk (забележка: проектът PROSPERITY приключва през август 2019, така че след тази дата не можем да гарантираме отговори, въпреки че ще се постараям).

6 Налични обучителни материали

Има много налични обучителни материали от предишни проекти на ЕС, концентриращи се върху мониторинг и оценка. Те са резюмирани, заедно с източници, по-долу.

Източник	Съдържание & Описание
Насоки за ELTIS на ЕС	Официални насоки на ЕС 'Развитие и прилагане на План за Устойчива Градска Мобилност'. Обясняват целия процес по ПУГМ, включително Мониторинг и Оценка и най-добрите практически примери http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines
Наръчник за Ch4llenge на ЕС по темата Мониторинг и Оценка	Наръчник на потребителя Мониторинг и оценка: Оценяване на влиянието на мерките и процесите по планиране на мобилността (51 страници, 2016) http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_monitoring-evaluation_en.pdf
Онлайн курс Ch4llenge към ЕС, „Мониторинг и оценка в планирането на	Материал, достъпен за четене онлайн. Оригиналното предложение за модерен курс, част от проекта на ЕС CH4LLENGE. Базиран на наръчника по-горе, включва 6 части и няколко модула <ul style="list-style-type: none"> ▪ Част 1: Въведение ▪ Част 2: Произход и контекст

устойчива градска мобилност“	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Част 3: Дизайн на мониторинга и процеса на оценка ▪ Част 4: Избор на подходящите индикатори и информация за мониторинг и оценка ▪ Част 5: Презентация и оценка на резултатите ▪ Част 6: Заключение <p>https://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=56</p>
CHALLENGE Обучителен материал за Мониторинг и Оценка от семинар в Дрезден	<p>Няколко презентации относно специфични случаи във Франция, Германия и Обединеното кралство, както и основни презентации за индикация на развитието и свързване на целите и индикаторите с целите</p> <p>www.epomm.eu</p>
Euromed Обучение за ПУГМ в Любляна, 2013	<p>Сесия на тема мониторинг и оценка, включваща поставяне на цели във връзка с темите. Тя включва структурирани интерактивни упражнения за избиране на цели, индикатори и свързването им към темите, както и събиране на информация за индикатори; както и реални примери от ПУГМ, показващи как общините са направили това на практика</p> <p>http://www.euromedtransport.org/En/training-on-sustainable-urban-mobility-plans-sump_15_234_9_59#?</p>