

PLEC DE PRESCRIPCIONS TÈCNIQUES QUE REGEIXEN LA CONTRACTACIÓ DEL SERVEI DE SUPORT A LA REDACCIÓ DEL PLA D'ACTUACIONS INTEGRAT D'OSONA (IAP) EN L'ÀMBIT DEL TRANSPORT FERROVIARI DE PASSATGERS VINCULAT AL PROJECTE EUROPEU *BEYOND THE URBAN*

1. OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte del present contracte és la contractació d'una empresa professional externa per dur a terme diverses tasques específiques relacionades amb la línia de transport ferroviari R3 en el seu pas per la comarca d'Osona. Aquestes tasques inclouen el suport en la redacció del Pla d'Actuacions Integrat d'Osona (IAP) en l'àmbit del transport ferroviari de passatgers.

El Codi CPV (Vocabulari Comú de Contractes) corresponent a aquest contracte és 71241000-9 "Estudis de viabilitat, serveis d'assessorament, anàlisis".

2. ANTECEDENTS I CONTEXT DEL PROJECTE

En data 9 de gener de 2023 la Unió Europea va obrir convocatòria del Programa URBACT IV per a la creació de 30 xarxes de plans d'acció (APN). URBACT és un programa europeu de cooperació territorial finançat per la Unió Europea (a través dels Fons Europeus de Desenvolupament Regional - FEDER) i els estats membres. Es tracta d'un programa d'intercanvi i aprenentatge a nivell europeu per tal de promoure el desenvolupament urbà sostenible i integrat. Permet a les ciutats europees treballar juntes per fer front a problemes urbans i compartir coneixements, bones pràctiques i solucions amb tots els agents implicats en la creació de polítiques urbanes a Europa.

Creacció en data 31 de març de 2023 va sol·licitar de participar a la convocatòria del programa URBACT IV liderant una xarxa de ciutats per contribuir a dissenyar Plans Integrals de mobilitat sostenible en àrees funcionals constituïdes per nuclis urbans i territoris rurals.

Creacció lidera el projecte *Building intEgrated mobility Opportunities for sustaiNability beyonD Urban areas "Beyond the Urban"*, en el marc del Programa europeu URBACT (www.urbact.eu). Les ciutats / regions sòcies del projecte són, a més d'Osona: Santa Maria da Feira (Portugal), Hradec Králové (Txèquia), Machico (Portugal), Szabolcs 05 (Hongria), Tartu (Estònia), Bram (França), Bucharest-Ilfov (Romania), Treviso (Itàlia) i Kocani (Macedònia del Nord).

El Projecte *Beyond the Urban*, preveu un pressupost per un import total de 835.842,80 euros, dels quals 609.071,24 euros estan finançats per la Unió Europea. El pressupost total es reparteix entre les deu ciutats que formen part de la xarxa, i en la qual Creació està dotada amb un pressupost de 242.850,00 euros, dels quals 157.852,50 euros estan subvencionats.

En data 31 de maig de 2023, es va rebre notificació del Secretariat URBACT de la Unió Europea comunicant l'aprovació de la subvenció del projecte *Beyond the Urban*.

Les fases d'aquest projecte són quatre:

- Els primers 6 mesos (juny-desembre 23) de la Fase d'Activació es dediquen a analitzar els problemes i a conformar el Grup Local Urbact, que serà la base participativa del projecte.
- Els propers 12 mesos (gener-desembre 24) és la Fase de Planificació d'Accions en la que l'objectiu és definir una visió compartida, establir els objectius del projecte amb les seves àrees d'actuació i planificar les accions.
- Al llarg dels 9 mesos de la Fase de Preparació de la Implementació (gener-setembre 25) es detallen les actuacions, s'estudien les opcions de finançament, la viabilitat de la implementació i es defineixen els indicadors per al seguiment de resultats.
- En la Fase Final de 3 mesos (octubre-desembre 25) es concentren els esforços en tancar el document final del projecte: el Pla d'Actuacions Integrat.

El resultat del projecte és un PLA D'ACTUACIONS INTEGRAT (IAP) que parteix de l'anàlisi inicial de la situació de la mobilitat a Osona i dels projectes i planificació existents, que ha de construir una visió de futur juntament amb un Grup Local de participació i que ha de resultar en un seguit d'accions consensuades i prioritzades juntament amb aquest Grup i recollides en aquest document final. *Vegeu Annex I_IAP_guia_CAT*.

Adjuntem document de context de la situació a nivell de mobilitat de la Comarca d'Osona elaborat durant la primera fase del projecte *Beyond the Urban*. *Vegeu Annex II_Osona_Baseline Study*.

3. NECESSITAT DEL CONTRACTE

Aquest contracte és imprescindible per poder tenir una visió integral de la mobilitat a la comarca d'Osona, els seus reptes i la posició estratègica del tren en la seva articulació. A més, el projecte de desdoblament de la línia de tren serà un repte constant fins més enllà de 2030, amb una implicació directa sobre la vertebració ferroviària del sistema de mobilitat sostenible a curt, mitjà i llarg termini. Aquest contracte és clau per poder incidir en les actuacions necessàries per a minimitzar els impactes negatius dels talls en la línia R3 (deguts als treballs de desdoblament de la línia) i assegurar una estratègia efectiva que respongui a les necessitats de transport dels residents i visitants de la comarca, així com la seva sensibilització i confiança vers la mobilitat sostenible i,

particularment, el transport ferroviari. La finalitat és determinar les actuacions que permetin millorar la qualitat del servei, mantenir la fidelitat dels usuaris i promoure una mobilitat més sostenible i eficient.

4. DESCRIPCIÓ DE LES TASQUES A EXECUTAR

Creació disposa d'una taula de treball que està iniciant un anàlisi de l'estat del transport ferroviari i que forma part del Grup Local d'URBACT com a subgrup de treball. Aquesta taula de treball requereix d'un/a professional amb experiència en el sector ferroviari que pugui liderar i a la vegada participar i aportar coneixement expert en les següents activitats:

4.1 Lideratge del grup d'anàlisi de l'estat del transport ferroviari i participació en el Grup Local

- Supervisió de l'anàlisi de l'estat del transport ferroviari i de les estacions en la línia R3 en l'actualitat en el seu pas per la comarca d'Osona. Context, necessitats i visió general.
- Seguiment la programació d'actuacions (estudis informatius i projectes constructius) per a la millora de les infraestructures vinculades a la R3 en el seu pas per la comarca d'Osona.
- Identificar, contactar i mantenir reunions amb els agents competents del sector ferroviari a nivell català i estatal, i stakeholders rellevants.
- Visites de camp i contacte amb els Ajuntaments que tenen estació o traçat de la línia R3 per identificar necessitats.
- Participació en l'elaboració de documents tècnics de treball per debatre amb el Grup Local per identificar possibles actuacions.
- Participació i dinamització del Subgrup de treball, en el marc del Grup Local d'URBACT, en les sessions que posin el focus en el transport ferroviari de passatgers, com a mode vertebrador de la mobilitat d'Osona, així com en les relatives a la intermodalitat o que puguin tractar temes de transport ferroviari. Vetllar per la validació i priorització de les actuacions en infraestructura ferroviària a la comarca.

4.2 Suport en la redacció de l'IAP

- Identificació de les àrees d'intervenció i les actuacions rellevants en cada àrea d'intervenció, vinculades amb la línia R3: Participació en l'elaboració d'un estudi que analitzi les necessitats de millora i desenvolupament de la línia ferroviària R3 per esdevenir l'eix vertebrador de la mobilitat de la comarca d'Osona en el transport de passatgers, definint les àrees d'intervenció i les actuacions rellevants. Ha d'incloure els següents temes:
 - Proposta de servei de tren (horaris, freqüències, parades, millora d'accessos, accessibilitat, temps transbord, ...).
 - Proposta de millora de les estacions (accessibilitat, intermodalitat i dinamització).

- Recull d'accions complementàries al tren (intermodalitat): Identificació i descripció d'altres accions que abordin la mobilitat urbano-rural, incloent la implantació de hubs de transport al llarg del corredor de la R3, park&ride, millores a les estacions, accessibilitat, entre d'altres, alineades amb la temàtica URBACT.
 - Estudi d'afectació dels talls en la línia R3: Anàlisi detallada de l'impacte dels talls previstos a la línia R3, incloent una valoració dels serveis alternatius.
 - Proposta d'actuacions per a la gestió de talls de la línia R3 vinculats al seu desdoblament, que inclogui la dinàmica del servei (ferroviari i de serveis alternatius i línies regulars per carretera), comunicació, governança, recursos humans i materials necessaris.
- Redacció de fitxes tècniques (Action tables): Elaboració de fitxes específiques per a cada actuació identificada, detallant la seva definició, costos estimats, possibles fonts de finançament, terminis d'execució i organismes responsables. Definició d'un conjunt d'indicadors per a la monitorització i avaluació de cada una de les actuacions, així com accions correctores per abordar incidències i ineficiències.

L'empresa adjudicatària de la licitació haurà de cenyir-se en tot moment als requisits de publicitat descrits al [Manual del Programa URBACT IV](#), aprovat per la Comissió de Seguiment d'agost de 2023 i actualitzat posteriorment, essent aplicable la darrera versió actualitzada.

5. TERMINIS D'EXECUCIÓ

Els terminis de presentació de la documentació relacionada amb les tasques contractades són els següents:

10/09/2024 - Data en què el grup de treball ha d'entregar el document de context de necessitats i visió general de l'estat de la línia R3. Un cop presentada la documentació referent a aquest termini, li correspondrà el pagament del 20% del preu del contracte.

15/11/2024 - Data en què el grup de treball ha de presentar la proposta inicial de l'estudi de necessitats de millora i desenvolupament de la línia ferroviària de la R3. Un cop presentada la documentació referent a aquest termini, li correspondrà el pagament del 20,40% del preu del contracte.

15/02/2025 - Data en què el grup de treball ha de presentar la proposta inicial de fitxes tècniques específiques per a cada actuació identificada en el subgrup de treball de la R3. Un cop presentada la documentació referent a aquest termini, li correspondrà el pagament del 15,00% del preu del contracte.

30/05/2025 - Data en què el grup de treball presentarà un seguiment de l'evolució de l'estudi de necessitats de millora de la línia R3 i una proposta per la implementació de les fitxes tècniques en el subgrup de treball de la R3. Un cop presentada la documentació referent a aquest termini, li correspondrà el pagament del 12,00% del preu del contracte.

05/09/2025 - Presentació de les fitxes tècniques definitives en el subgrup de treball de la R3. Un cop el grup de treball hagi presentat la documentació referent a aquest termini, li correspondrà el pagament del 15,00% del preu del contracte.

15/12/2025 - Presentació de l'estudi de necessitats de millora i desenvolupament de la línia ferroviària de la R3. Un cop el grup de treball hagi presentat la documentació referent a aquest termini, li correspondrà el pagament del 17,60% del preu del contracte.

La durada del contracte és fins a 31 de desembre de 2025, data en què es preveu la finalització del projecte.

6. HABILITACIÓ PROFESSIONAL I MITJANS PERSONALS

Les empreses licitadores hauran de posar a disposició els mitjans que s'enumeren a la clàusula 15 del PCAP per poder realitzar els treballs inclosos al contracte.

L'experiència prèvia i la capacitat tècnica del professional adscrit al servei s'haurà d'acreditar amb l'aportació dels documents següents en el sobre 2 de la licitació :

- Currículum vitae
- Títols acadèmics
- Altres títols relacionats amb les comeses del servei, si és el cas
- Certificats d'assistència a cursos i jornades relacionades amb les comeses del lloc de treball, si és el cas
- Informe de vida laboral
- Contractes de treball, si és el cas
- Document d'alta com a autònom/a on es vegi l'epígraf o epígrafs d'activitat en els que està inscrit/a, si és el cas
- Documentació que acrediti els treballs realitzats com a professional autònom/a, si és el cas

7. MEMÒRIA TÈCNICA DE PRESTACIÓ DEL SERVEI

Per tal de presentar una proposta vinculada al servei de suport a la redacció del Pla d'Actuacions Integrat d'Osona (IAP) en l'àmbit del transport ferroviari de passatgers vinculat al projecte europeu "Beyond the Urban", el contractista haurà de presentar una Memòria tècnica de prestació del servei, que com a mínim contindrà:

1. Proposta de disseny del servei a prestar

- Descripció de les eines i metodologies: S'inclourà un detall de les eines tecnològiques i metodologies analítiques que s'utilitzaran per realitzar l'Anàlisi de l'estat del transport ferroviari, la participació en el Grup local i el Suport en la redacció de l'IAP. Això pot incloure programari específic per a la planificació de transport, tècniques de recerca participativa, indicadors i mètodes d'anàlisi d'impacte i gestió de projectes.

2. Proposta d'execució del servei

- Descripció de les accions/tasques a realitzar: Desglossament detallat de cada acció o tasca necessària per a la prestació del servei. Això inclou la identificació d'actuacions rellevants per a la millora de la línia R3, la dinamització del Subgrup de treball del Grup Local de l'URBACT, la redacció de fitxes tècniques i la preparació de documents de treball.
- Definició d'indicadors de prestació del servei: Establiment d'un conjunt d'indicadors que permetin mesurar l'efectivitat del servei, com ara el nombre d'entrevistes realitzades, el nombre de documents tècnics elaborats, el nombre de sessions participatives organitzades i el nombre de visites realitzades a les instal·lacions ferroviàries.
- Nombre d'hores dedicades a cada tasca: Estimació detallada del temps que es destinarà a cada una de les tasques descrites, amb una assignació horària específica per a cadascun dels membres de l'equip.
- Proposta de material de suport que s'elaborarà per a la realització de les diferents activitats relatives al contracte.

3. Proposta de mecanisme de seguiment de l'execució del servei

- Descripció dels processos i eines que s'utilitzaran per fer el seguiment del progrés del servei. Això inclou la freqüència i format dels informes de progrés, reunions de seguiment amb l'equip tècnic de Creació i altres mecanismes per garantir la transparència i l'eficiència en l'execució del servei.

4. Proposta de cronograma del Pla de Treball

- Presentació d'un cronograma detallat que inclogui totes les accions previstes, amb dates d'inici i finalització per a cadascuna. S'ha d'incloure també una previsió d'hores de dedicació per a cada acció definida, de manera que es pugui assegurar l'assoliment dels objectius i indicadors establerts. Aquest cronograma ha de ser realista i permetre una adequada planificació i coordinació de les activitats.

5. Propostes de valor afegit

- Definir aquelles propostes innovadores, millores tècniques, paritat de gènere i qualsevol altre valor afegit que la licitadora pugui aportar al projecte.

El Pla de treball tindrà un màxim de 10 pàgines de memòria, descrivint els punts 1 a 3, i un cronograma detallat en el format i extensió que es consideri convenient.

8. MATERIAL PER A LA PREPARACIÓ I REALITZACIÓ DE LES ACTIVITATS

El material necessari per la preparació i realització de les activitats anirà a càrrec del contractista.

El contractista haurà d'elaborar i editar material de suport per a la realització de l'activitat. En el disseny del material s'hauran de tenir en compte els requisits de comunicació que es recullen en el [Manual del Programa URBACT IV](#), aprovat per la Comissió de Seguiment d'agost de 2023 i actualitzat posteriorment, essent aplicable la darrera versió actualitzada. El projecte disposa d'una imatge pròpia amb logotips i colors i el contractista ha de garantir-ne la col·locació en els elements de suport elaborats.

El contractista haurà de lliurar al Creació tot el material elaborat en el desenvolupament del servei en suport digital.

Tots els documents, activitats, materials, publicacions o altres recursos educatius i divulgatius elaborats per a l'execució del contracte podran ser utilitzats per Creació qui podrà publicar-los i divulgar-los total o parcialment.

9. ANNEXES

Annex I_IAP_guia_CAT.

Annex II_Osona_Baseline Study

Juny 2024

Guia per crear i implementar un Pla d'Actuacions Integrat

Traducció del document original del
Dr. Clyde Hutchinson



URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

ÍNDEX

A. INTRODUCCIÓ ALS PLANS D'ACTUACIÓ INTEGRATS.....	5
DESENVOLUPAMENT DEL VOSTRE IAP.....	5
Desenvolupament de plans viales i contextualitzats.....	5
Involucrar a les parts interessades en un procés iteratiu.....	5
Aprofitar l'intercanvi transnacional i fer servir les eines URBACT.....	6
Escriure, documentar i compartir l'IAP.....	6
MANTENIMENT I FUTUR DEL VOSTRE IAP.....	6
Seguiment, avaluació i adaptació contínua.....	6
Garantir un impacte sostenible i amb visió de futur.....	6
B. CAPÍTOLS DE L'IAP.....	7
I. Resum executiu.....	7
Què ha de contenir el Resum Executiu?.....	7
Monitorització, Avaluació i Adaptació Contínua.....	7
Garantir un impacte sostenible i amb visió de futur.....	8
Resum executiu: conclusió.....	8
II. Introducció.....	9
Què ha de contenir la Introducció?.....	9
Secció 1: Context, Necessitats i Visió.....	10
Què ha de contenir la Secció 1?.....	10
Secció 2: Lògica general i enfocament integrat.....	11
Què ha de contenir la Secció 2?.....	11
Procés de desenvolupament col·laboratiu.....	12
Secció 3: Detalls de la planificació d'actuacions.....	12
Què ha de contenir la Secció 3?.....	13
Secció 4: Marc d'Implementació.....	13
Què ha de contenir la Secció 4?.....	14
III. Conclusió.....	15
Què ha de contenir la Conclusió?.....	15

INTRODUCCIÓ ALS PLANS D'ACTUACIÓ INTEGRATS

Els Plans d'Actuació Integrats (IAP) són fonamentals per abordar els reptes de manera eficaç dins del Programa Urbact.

Aquests Plans són Marcs Estratègics dissenyats per articular estratègies viables, adaptades específicament per abordar i respondre a les necessitats i contextos locals dels vostres municipis i regions. Com a elements fonamentals del Programa Urbact, els IAP faciliten la mobilització de les parts interessades i els recursos necessaris cap als objectius de desenvolupament urbà sostenible.

Els IAP estan dissenyats per estructurar estratègies de desenvolupament raonades, alhora que per planificar les actuacions futures. Reconeixent la naturalesa dinàmica de la planificació, els IAP són documents inherentment flexibles. Estan pensats per evolucionar mitjançant una adaptació contínua a les circumstàncies locals i mitjançant consultes iteratives amb el vostre Grup Local URBACT (ULG).

Aquesta adaptabilitat permet als socis perfeccionar i ajustar seccions de l'IAP, assegurant-ne una rellevància i eficàcia constants per abordar els reptes urbans emergents.

DESENVOLUPAMENT DEL VOSTRE IAP

Desenvolupament de plans viales i contextualitzats

L'èxit d'un IAP depèn d'una comprensió fonamental del context específic del vostre territori, derivada d'un exhaustiu anàlisi de les necessitats locals. Això garanteix que les estratègies formulades no només siguin viables, sinó que estiguin directament alineades amb les prioritats locals.

Cada IAP ha de projectar una visió de futur i establir un cronograma clar per a les actuacions proposades. Cal assegurar que aquestes actuacions s'extinguin molt més enllà de les fases actuals de planificació i implementació de *Beyond the Urban*.

Involucrar a les parts interessades en un procés iteratiu

El desenvolupament d'un IAP ha de ser un procés inclusiu i col·laboratiu, que involucri una àmplia gamma de parts interessades locals coordinades per l'ULG.

Aquest enfocament participatiu no només enriqueix el Pla amb diverses perspectives, sinó que també garanteix una acceptació i un compromís més gran de la comunitat amb les actuacions proposades.

La naturalesa iterativa d'aquest procés permet actualitzacions i millores periòdiques, integrant coneixements d'intercanvis transnacionals, classes magistrals i aportacions contínues de les parts interessades locals.

Aprofitar l'intercanvi transnacional i fer servir les eines URBACT

Aprofitar les experiències i les pràctiques d'èxit d'altres territoris dins de la xarxa *Beyond the Urban* pot millorar significativament la profunditat estratègica d'un IAP.

S'anima els socis a utilitzar el conjunt complet d'eines disponibles a la “caixa d'eines” (URBACT Toolbox), que proporciona una bona orientació sobre com incorporar estratègies efectives i solucions innovadores. Aquests recursos faciliten la integració d'aprenentatges de tota la xarxa, permetent l'adopció d'enfocaments provats i l'adaptació de pràctiques innovadores al vostre context local.

Escriure, documentar i compartir l'IAP

L'IAP ha de ser escrit en col·laboració amb tots els membres de l'ULG per, d'aquesta manera, garantir un enfocament unitari i integral dels desafiaments identificats.

El procés de redacció s'ha de fer inicialment a l'idioma local, per garantir una comprensió clara i la participació activa de totes les parts interessades locals.

Per a una difusió i una revisió més àmplia, la versió final de l'IAP s'ha de traduir a l'anglès i ajustar-ne el format d'acord amb les especificacions d'Urbact, assegurant que compleixi els estàndards professionals i de presentació del Programa.

MANTENIMENT I FUTUR DEL VOSTRE IAP

Seguiment, avaluació i adaptació contínua

Són essencials uns mecanismes eficaços de seguiment i avaluació per tal de monitoritzar el progrés de la implementació de l'IAP, així com per adaptar les estratègies a mesura que evolucionen les circumstàncies locals.

Aquest procés d'avaluació garanteix que el IAP segueixi sent una eina rellevant i dinàmica al llarg del temps, capaç de guiar el desenvolupament urbà de manera eficaç.

L'IAP ha de veure's com un document viu, amb referències i actualitzacions periòdiques a mesura que avança en la implementació i sorgeixen noves oportunitats o desafiaments.

Garantir un impacte sostenible i amb visió de futur

L'IAP va més enllà d'un document estàtic; és un full de ruta dinàmic per aconseguir el desenvolupament urbà sostenible. Recull una visió estratègica de futur, amb actuacions ben definides i estratègicament alineades tant amb les necessitats locals, com amb els principis més amplis d'Urbact.

En centrar-se en enfocaments d'integració i participació, els socis poden garantir que el seu IAP segueix sent una eina rellevant i eficaç per impulsar actuacions urbanes transformadores al llarg del temps.

CAPÍTOLS DE L'IAP

I. Resum executiu

El resum executiu és un component fonamental del Pla d'Actuacions Integrat (IAP) i serveix com a punt d'entrada al document. Encapsula l'essència de l'IAP i proporciona una instantània dels seus elements més crítics.

Per garantir-ne l'eficàcia, el resum executiu ha de ser clar, concís i estar estratègicament enfocat. Aquesta guia descriu els passos i les consideracions necessàries per crear un resum executiu convincent per al vostre IAP.

El Resum executiu ha de ser la darrera secció que escriviu, encara que sigui el que primer apareix al document IAP. D'aquesta manera es garanteix que reflecteixi amb precisió el contingut i les decisions detallades al Pla un cop complert. No heu d'excedir les dues pàgines per mantenir la brevetat i l'impacte.

Què ha de contenir el Resum Executiu?

Descripció general del desenvolupament: comenceu amb una breu descripció de com s'ha desenvolupat l'IAP i identifiqueu les contribucions clau, així com els qui les han fet. Això proporciona context i reconeix els esforços de col·laboració darrere del pla.

Context local: resumeix les circumstàncies i desafiaments específics per a cada àrea que aborda el vostre IAP. Això ajuda a connectar i contextualitzar les actuacions a la vostra realitat particular i il·lustra la capacitat de resposta del Pla a les necessitats locals.

Visió i objectius: establiu clarament la visió general de l'IAP i els seus objectius principals. Aquesta secció ha de comunicar la intenció estratègica i els resultats concrets que l'IAP pretén aconseguir.

Àrees d'Intervenció i Actuacions Específiques: Detalleu les àrees d'intervenció principals i les actuacions específiques planificades. Ressalteu com aquestes actuacions abordaran els desafiaments descrits en el context i contribuiran a l'assoliment dels objectius de l'IAP.

Estratègia d'implementació: descriu l'estratègia per posar en pràctica el Pla, incloses les fases, les fites clau o els cronogrames importants. Aquesta secció ha de definir un camí clar, des de la planificació fins a l'execució, assegurant als lectors la viabilitat del Pla.

Monitorització, Avaluació i Adaptació Contínua

És essencial determinar mecanismes eficaços de seguiment i avaluació per tal de poder fer el seguiment del progrés de la implementació del IAP, alhora que per adaptar les estratègies a mesura que evolucionen les circumstàncies locals.

Aquest procés d'avaluació garanteix que l'IAP segueixi sent una eina rellevant i dinàmica, capaç de guiar el desenvolupament urbà de manera eficaç.

El IAP ha de veure's com un document viu, amb referències i actualitzacions periòdiques a mesura que avança la implementació i sorgeixen noves oportunitats o desafiaments.

Garantir un impacte sostenible i amb visió de futur

L'IAP és més que un document estàtic; és un full de ruta dinàmic per aconseguir el desenvolupament urbà sostenible.

Encapsula una visió estratègica per al futur, amb actuacions ben definides i estratègicament alineades tant amb les necessitats locals com amb els principis més amplis d'Urbact.

En centrar-se en enfocaments d'integració i participació, els socis poden garantir que el seu IAP segueixi sent una eina rellevant i eficaç per impulsar actuacions urbanes transformadores.

Resum executiu: conclusió

Depenent de l'audiència i la complexitat de la informació, considereu si seria més efectiu un resum textual o una representació visual (com un diagrama de flux o una infografia). Els elements visuals poden ser particularment poderosos per transmetre informació complexa de manera succinta i atractiva.

Ja sigui en forma de text o visual, assegureu-vos que el contingut sigui nítid i concís. Cada paraula o imatge ha de tenir un propòsit, contribuint a una comprensió clara dels objectius i estratègies de l'IAP.

Per elaborar un resum executiu polit i professional, considereu consultar un expert en comunicació. La seva experiència a sintetitzar informació complexa en resums atractius i concisos pot millorar significativament la qualitat del document final.

Col·laboreu amb el Lead Expert, ja que us proporcionarà comentaris sobre l'esborrany del resum executiu. Aquesta aportació pot ser valuosa de cara a polir la narrativa i garantir que compleixi els objectius estratègics de l'IAP.



II. Introducció

La secció d'Introducció és essencial, ja que prepara l'escenari per al Pla d'Actuacions Integrat (IAP) i ofereix al lector un context crític i una comprensió fonamental dels objectius i el procés de desenvolupament del Pla. Aquesta secció ha de ser concisa, limitar-se a no més de tres pàgines i estar composta estratègicament per cobrir tots els elements necessaris per presentar l'IAP de manera efectiva.

Què ha de contenir la Introducció?

Descripció general de Beyond the Urban APN: comenceu amb una descripció detallada de la Xarxa de Planificació d'Acció (APN) de BtU i el seu enfocament temàtic. La informació es pot obtenir de materials de comunicació existents, com el *Baseline Study*, cosa que garanteix que el lector compregui els temes i objectius específics de l'APN.

Context de participació: Expliqueu les raons per les que el vostre territori va decidir participar de la Xarxa de Planificació d'Actuacions (APN) *Beyond the Urban*. Això pot incloure motivacions extretes del formulari de sol·licitud o del *Baseline Study*, o construir-se a partir d'una narrativa recent que ressalti els interessos i objectius únics que van empènyer el territori a unir-se a la xarxa.

Introducció a URBACT i els principis de desenvolupament urbà: proporcioneu una descripció general d'URBACT, centrant-vos en el seu paper en la promoció del desenvolupament urbà sostenible i els principis d'un enfocament integrat i participatiu. Aquesta secció també pot incloure informació sobre el marc general de les APN, cosa que ajudarà el lector a comprendre el context més ampli de la iniciativa.

Metodologia de Desenvolupament de l'IAP: Descriviu el procés utilitzat per desenvolupar l'IAP, emfatitzant la metodologia, la participació a Trobades Transnacionals i Classes Magistrals en Línia, els processos d'intercanvi amb altres socis, i particularment el rol del vostre Grup Local Urbact (ULG). Aquesta narrativa hauria de mostrar una imatge clara de com de col·laboratiu i de dinàmic ha estat el procés de desenvolupament.

Participació de les parts interessades: detalleu qui ha estat involucrat en el desenvolupament del IAP. Això ha d'incloure una llista o una imatge (com un mapa d'ecosistema d'*stakeholders*) que mostri les parts interessades clau al vostre ULG. Resalteu la naturalesa col·laborativa del desenvolupament de l'IAP i les diverses aportacions que han donat forma al Pla.

Vista prèvia de les seccions de l'IAP: concloeu la introducció amb una breu vista prèvia de les seccions següents de l'IAP. Això ha d'incloure referències al context i visió del territori, la lògica general i l'enfocament integrat, els detalls de la planificació d'actuacions i el marc d'implementació. Aquesta vista prèvia ajuda a la transició del lector cap al contingut més profund de l'IAP.

Autoria: Com que gran part de la introducció tracta d'elements fonamentals i, sovint, discutits prèviament, l'ideal és que aquesta secció la escrigui el Coordinador del Projecte o una persona en una funció similar dins la seva organització. Aquesta persona tindrà un coneixement integral de les discussions i les decisions que han donat forma a l'IAP des dels seus inicis.

Secció 1: Context, Necessitats i Visió

La secció Context, Necessitats i Visió és crucial en el Pla d'Actuació Integrat (IAP), ja que estableix les bases per a la direcció estratègica i les actuacions específiques del Pla. Per desenvolupar eficaçment aquesta secció, assegureu-vos que cobreixi de manera integral els elements essencials i alhora sigui concisa i enfocada.

Aquesta secció no ha d'excedir les 10 pàgines i ha d'estar dissenyada per articular el marc contextual, identificar necessitats específiques i delinear els objectius i visió de futur que cada ciutat pretén assolir a través de l'IAP. Actua com a base i prepara l'escenari per a les estratègies detallades de planificació i implementació que segueixen.

Què ha de contenir la Secció 1?

Introducció a l'enfocament temàtic: comenceu amb una introducció al tema general de *Beyond the Urban*: millorar la mobilitat urbano-rural mitjançant la prova i implementació de solucions de mobilitat sostenibles, accessibles i integrades, amb un enfocament a la intermodalitat, la governança multinivell, la inclusió, la igualtat de gènere i eines digitals. Això pot incloure idees extretes del *Baseline Study*.

Anàlisi de Context Local i Necessitats: Detalleu la situació actual del vostre municipi o territori en matèria de mobilitat urbano-rural. Utilitzeu les avaluacions del *Baseline Study* i complementeu-ho amb dades locals sobre:

- Problemes de mobilitat urbano-rural dins del context propi del seu municipi o territori.
- Enfocaments municipals actuals de la mobilitat urbano-rural.
- Aquest anàlisi hauria d'oferir una imatge clara de les condicions existents i assenyalar els reptes que l'IAP pretén abordar.

Vincles estratègics: Il·lustreu com l'IAP i el seu tema de mobilitat urbano-rural s'alineen amb marcs estratègics i polítics més amplis a nivell local, regional, nacional i internacional. Això podria incloure:

- Connexions amb estratègies locals existents, com ara PMUS o altres estratègies.
- Vincles amb plans regionals o nacionals o polítiques específiques de mobilitat urbano-rurals.
- Alineació amb marcs globals com els Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides.
- Considereu l'ús de diagrames per representar visualment aquests enllaços, millorant la claredat i el compromís.

Definició del problema: definiu el problema local específic que abordarà el vostre IAP pel que fa a la mobilitat urbano-rural. Recolzeu aquest apartat amb un Arbre del Problema per il·lustrar les causes i els efectes del problema. Aquesta visualització ajuda a comunicar clarament les complexitats del problema i fonamenta els objectius de l'IAP en reptes tangibles.

Declaració de visió: articuleu la visió que el vostre territori pretén aconseguir a través de l'IAP. Aquesta visió ha de ser prospectiva i aspiracional, i guiar la direcció estratègica general de l'IAP. Utilitzeu eines creatives com l'exercici "Diari del demà" amb el vostre ULG per elaborar una declaració de visió convincent que ressoni a totes les parts interessades.

Accions d'integració i Accions de prova: discutiu el concepte d'Integració, que és fonamental per al tema de la mobilitat urbà-rural, i identifiqueu quins dels aspectes de la integració són més rellevants per al vostre territori. Inclogueu una avaluació dels nivells d'integració actuals i describiu com s'han millorat a través de l'IAP.

Detalleu les idees inicials per a les Accions de Prova que han començat o començaran dins del cronograma especificat. Aquest enfocament prospectiu no només genera expectatives, sinó que també determina els passos pràctics per assolir els objectius de l'IAP.

El Coordinador del Projecte està en una posició ideal per liderar la redacció d'aquesta secció, assegurant que tots els elements discutits es capturin i s'articulin adequadament.

Secció 2: Lògica general i enfocament integrat

La secció 2, de Lògica General i Enfocament Integrat del Pla d'Actuacions Integrat (IAP) exerceix un paper crucial a l'hora de vincular els objectius estratègics amb mesures i intervencions viables. Aquí es descriu el desenvolupament d'aquesta secció fonamental que garanteix un camí clar i estratègic des dels objectius generals fins a les actuacions específiques dins de l'IAP.

Aquesta secció ha de descriure de manera concisa, en més de tres pàgines, el marc estratègic que sustenta l'IAP. La seva funció és connectar el context, les necessitats i la visió esbossades en la secció anterior amb els passos pràctics que es prendran per assolir aquestes visions. L'estructura d'aquesta secció ha de facilitar una clara comprensió dels objectius estratègics, les àrees d'intervenció, les actuacions específiques i la integració d'aquests elements de l'IAP.

Què ha de contenir la Secció 2?

Objectius estratègics: Articular clarament fins a cinc objectius estratègics que sorgeixin del context, les necessitats i la visió prèviament detallats. Aquests objectius han de descriure allò que l'IAP pretén aconseguir específicament. Utilitzeu eines com la secció "Planificació d'accions" de la Caixa d'eines URBACT per ajudar a definir objectius clars i viables.

Àrees d'intervenció: Identificar i descriure les principals àrees d'intervenció que permetran la realització dels objectius estratègics i la visió. Indiqueu clarament perquè

aquestes intervencions són clau i com es relacionen amb l'assoliment dels objectius estratègics.

Actuacions Específiques: Detallar les actuacions específiques que es prendran dins de cada àrea d'intervenció per complir amb els objectius estratègics. Assegureu-vos que cada actuació es descrigui de manera succinta i es vinculi directament amb una àrea d'intervenció rellevant.

Avaluació de la integració: Avaluar com cada actuació proposada s'integra amb iniciatives i estratègies més àmplies. Indiqueu quins dels aspectes de la integració són aplicables a cada actuació per garantir un enfocament integral i cohesiu.

Procés de desenvolupament col·laboratiu

Participació i retroalimentació: Desenvolupar els objectius estratègics, les àrees d'intervenció i les actuacions en coordinació estreta amb el Grup Local Urbact (ULG) per garantir que els agents del territori se les "facin seves" al construir-se conjuntament alinear-se amb les necessitats i capacitats locals.

Caldrà presentar els objectius estratègics als altres socis de la xarxa durant la Trobada Transnacional prevista per l'octubre del 2024. Allà es rebran els comentaris i aportacions dels territoris de la xarxa, cosa que serà fonamental per perfeccionar i enfortir les estratègies proposades.

Més desenvolupament i integració: basant-se en la retroalimentació rebuda, caldrà perfeccionar les àrees d'intervenció i actuacions específiques. Aquest procés iteratiu ha de continuar al llarg de reunions transnacionals posteriors, amb aportacions i ajustos addicionals segons calgui.

Cal centrar-se en avaluar i garantir la integració d'accions durant el procés de desenvolupament, cercant un enfocament holístic que s'alineï amb objectius estratègics més àmplis i marcs de polítiques urbanes/regionals.

Secció 3: Detalls de la planificació d'actuacions

La secció Detalls de la planificació d'actuacions del Pla d'Actuacions Integrat és fonamental per detallar els passos operatius necessaris per implementar els objectius estratègics i les intervencions identificades anteriorment al pla. Aquesta secció ha de tenir un enfocament estructurat per detallar cada actuació de manera integral, garantint-ne la claredat i viabilitat en la fase d'execució.

La sub-secció Marc d'Implementació ha d'ampliar les actuacions específiques descrites a la secció anterior, proporcionant un full de ruta clar per a la seva implementació.

Cada actuació s'ha de presentar en una Taula d'Actuació Detallada, ocupant idealment una pàgina per Taula d'Actuació. Això ajuda a mantenir la claredat i l'enfocament, alhora que permet un disseny organitzat i accessible, facilitant la referència i seguiment.

Què ha de contenir la Secció 3?

Tasques específiques: detal·leu les tasques associades a cada actuació, inclosos passos clars com la redacció de clàusules, la identificació de contractes per a proves pilot i estratègies d'implementació més àmplies. Sigueu específics per garantir que cada tasca sigui realitzable i mesurable.

Terminis: definiu els terminis precisos per a cada tasca i la finalització general de les actuacions. Especifiqueu els trimestres de l'any, o els mesos, en què s'espera que s'iniciïn i finalitzin les tasques, proporcionant un cronograma clar per a les parts interessades.

Responsabilitat: Assigneu una persona o organització líder responsable de fer cada tasca i actuació. Inclogueu una justificació de la vostra responsabilitat i detal·leu altres socis locals involucrats en l'execució. Això promou la rendició de comptes i aclareix els rols dins del procés d'implementació.

Cost: estimeu els costos associats a l'execució de les tasques i les actuacions. Tot i que moltes actuacions, en el context de la mobilitat urbano-rural, podrien involucrar predominantment recursos humans, algunes podrien generar costos addicionals, com l'organització d'esdeveniments o el desenvolupament de sistemes de monitorització.

Fonts de finançament: Identifiqueu possibles fonts de finançament que podrien aprofitar-se per donar suport a les tasques i actuacions proposades. Això podria incloure recursos interns de governs municipals o regionals, o finançament extern com els fons de la UE. Utilitzeu la Caixa d'eines URBACT per explorar possibles opcions de finançament.

Monitorització i Avaluació: Especifiqueu com es monitoritzarà la implementació de tasques i actuacions utilitzant indicadors d'exercici, tant quantitatius com qualitatius. Aquests indicadors de resultats haurien d'ajudar a avaluar el progrés pel que fa als objectius estratègics de l'IAP.

Gestió de riscos: avalueu els riscos potencials associats a cada actuació, incloent-hi la probabilitat d'ocurrència (baixa, mitjana, alta) i l'impacte potencial (escala d'1 a 10). Detal·leu les estratègies de mitigació per gestionar aquests riscos de manera efectiva, assegurant que el Pla segueixi sent viable en diversos escenaris.

Divisió del treball: Dividiu la planificació d'accions entre els diferents membres del Grup Local Urbact, en funció dels seus interessos i experiència. Formeu petits grups de treball per desenvolupar detalls i taules d'acció per a actuacions individuals, cosa que ajudarà a fomentar la implicació i millorar el compromís per a una implementació amb èxit.

Secció 4: Marc d'Implementació

La secció Marc d'implementació del Pla d'Actuacions Integrat (IAP) és fonamental per detallar com s'executaran els objectius estratègics i les actuacions establertes a les seccions anteriors. Aquesta secció garanteix que hi hagi un camí clar i viable per convertir el Pla en realitat. Ha d'integrar succintament tots els aspectes operatius en un marc coherent, en no més de tres pàgines. Aquesta secció uneix la governança, la participació de les parts interessades, la planificació financera, els cronogrames, el seguiment i la gestió de riscos en una estratègia

d'implementació unificada. És la planificació pràctica que descriu els mecanismes i processos a través dels quals es durà a terme l'IAP.

Què ha de contenir la Secció 4?

Mecanismes de governança: Descriuiu les estructures de governança que seran responsables de la implementació de l'IAP. Detalleu si el Grup Local Urbact (ULG) continuarà després del projecte (potencialment de forma simplificada) o si les responsabilitats s'integraran en les estructures municipals existents o per altres mitjans. La descripció s'ha de centrar a garantir una gestió i una supervisió sostenibles més enllà del període de suport d'URBACT, que finalitza el desembre del 2025.

Participació de les parts interessades: descriuiu com les parts interessades que no estan directament involucrades en els mecanismes de governança continuaran compromeses. Això podria incloure actualitzacions anuals, esdeveniments de participació periòdics o plataformes digitals per a una comunicació contínua. L'objectiu és mantenir informades i involucrades totes les parts rellevants, mantenint l'impuls i el suport a l'IAP.

Costos i finançament: recopileu i resumeu els costos i les possibles fonts de finançament identificades a les Taules d'Actuacions de la Secció de Planificació d'Actuacions. Inclogueu un enfocament estratègic de cara a sol·licitar i obtenir finançament, en particular per als fons externs, alineant aquests esforços amb el cronograma general d'implementació.

Cronograma d'implementació: desenvolueu un diagrama GANTT que consolidi els cronogrames de cada taula d'acció en un cronograma d'implementació general. Aquesta representació visual ha d'indicar clarament les dates d'inici i finalització de totes les actuacions i fites principals, proporcionant una visió integral de tot el procés d'implementació.

Monitorització i Avaluació: Especifiqueu l'enfocament per monitoritzar la implementació de l'IAP, incloent com es realitzarà el seguiment de l'acompliment davant dels indicadors quantitatius i qualitatius identificats. Detalleu els mecanismes de presentació d'informes al grup de governança, inclòs un cronograma per a actualitzacions periòdiques sobre el progrés i els desafiaments.

Gestió de riscos: afegiu i analitzeu els riscos identificats a cada Taula d'Actuació, creant una estratègia de gestió de riscos consolidada per a l'IAP. Aquesta estratègia ha d'incloure la probabilitat de riscos, els seus impactes potencials i els passos per mitigar aquests riscos de manera efectiva.

Tasques específiques: detalleu les tasques associades amb cada actuació, inclosos passos clars com la redacció de clàusules, la identificació de contractes per a proves pilot i estratègies d'implementació més àmplies. Cal que sigui específic per garantir que cada tasca sigui realitzable i mesurable.

Terminis: definiu terminis precisos per a cada tasca i la finalització general de les actuacions. Especifiqueu els trimestres de l'any, o els mesos, en què s'espera que s'iniciïn i finalitzin les tasques, proporcionant un cronograma clar per a les parts interessades.

Responsabilitat: Assigneu una persona o organització responsable de fer cada tasca i actuació. Inclogueu una justificació de la vostra responsabilitat i detalleu altres socis locals involucrats en l'execució. Això promou la rendició de comptes i aclareix els rols dins del procés d'implementació.

Cost: estimeu els costos associats a l'execució de les tasques i les actuacions. Tot i que moltes actuacions en el context de la mobilitat urbano-rural podrien involucrar predominantment recursos humans, algunes podrien generar costos addicionals, com l'organització d'esdeveniments o el desenvolupament de sistemes de monitorització.

III. Conclusió

La secció de Conclusió serveix com a peça final del Pla d'Actuacions Integrat (IAP), resumint succintament la intenció estratègica del Pla i descrivint els passos immediats per a la comunicació, la difusió i la implementació del mateix.

Aquesta secció ha de ser concisa, idealment limitada a una pàgina i redactada al final del procés de desenvolupament de l'IAP. Heu de reflectir un resum d'alt nivell de l'IAP i descriure els propers passos crítics, assegurant una transició fluida de la planificació a l'acció.

Què ha de contenir la Conclusió?

Plans de comunicació i difusió: Delinear les estratègies per comunicar i difondre l'IAP dins del context local. Això ha d'incloure tant els mètodes de comunicació (per exemple, presentacions públiques, plataformes digitals, materials impresos) com les audiències objectiu (per exemple, parts interessades locals, grups comunitaris, departaments municipals). L'objectiu és garantir una comprensió i una acceptació generalitzades de la visió i les estratègies de l'IAP.

Propers passos immediats: detallar les actuacions immediates que es prendran dins dels primers sis mesos posteriors a la finalització de l'IAP (novembre de 2025 a abril de 2026). Aquests passos han de ser directament executables, com ara iniciar projectes específics, establir estructures de governança o iniciar processos de participació de les parts interessades. Això garanteix que hi hagi un full de ruta clar per als esforços d'implementació inicials.

Informació de contacte: proporcioneu les dades de contacte de les persones clau responsables de la implementació de l'IAP. Això podria incloure coordinadors de projecte, caps de departament o socis externs que exerciran rols clau en l'execució del pla. Incloure aquesta informació promou la transparència i l'accessibilitat, i facilita la comunicació i la coordinació entre les parts interessades.

versió 1.0, juny 2024

Baseline Study per a OSONA

Extracte del Baseline Study de la Xarxa
Beyond the Urban per a Osona.



URBACT



Co-funded by
the European Union
Interreg

ÍNDEX

Nota:	3
1. Perfil d'Osona	4
Els socis de Beyond the Urban	5
Estat de la qüestió a Osona	7
DAFO detallat per Osona.....	10
Detallant les Àrees d'Intervenció per Osona.....	12
2. Síntesi i metodologia	13
Síntesi	14
Deu socis – 10 vegades més oportunitats.....	14
Temes Relacionats amb l'IAP.....	15
Temes transversals.....	16
Metodologia	17
Interessos per conceptes transversals.....	17
Beyond the Urban: Network Roadmap.....	22

Nota:

Aquest document és un extracte del Baseline Study amb la informació relativa a la comarca d'Osona i alguns temes transversals que poden influir directament al nostre territori.

Si voleu consultar el document complet el podeu trobar al [següent enllaç](#), en anglès, amb els següents continguts complementaris:

Introducció

Sobre l'evolució de la mobilitat en els entorns rurals històricament i algunes dades de partida.

Reptes de la intermodalitat urbano-rural

Aborda precisament en les seves particularitats: la divisió entre rural i urbà, la sostenibilitat, els canvis demogràfics, el repte de la falta d'informació i tecnologia, les diferències de gènere o la seva particular governança.

El context de la política actual

Parla de l'encaix dels Objectius de desenvolupament sostenible (ODS), les polítiques de cohesió, altres polítiques amb les que s'alinea la xarxa i d'altres xarxes i iniciatives amb les que es comparteixen objectius.

Els perfils de la resta de socis de la xarxa

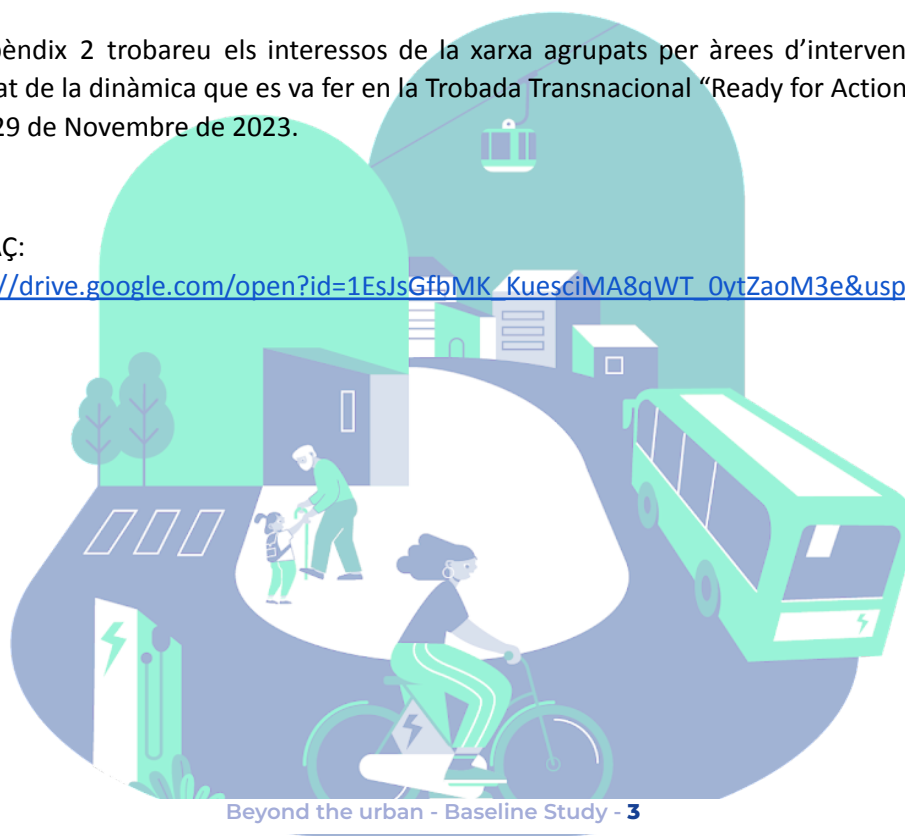
Trobareu tant els perfils de cada un d'ells en la part central del document, les àrees d'intervenció per a cada soci en el capítol de Síntesi, i el DAFO ampliat de cada un en l'Apèndix 1.

Interessos de la xarxa

A l'Apèndix 2 trobareu els interessos de la xarxa agrupats per àrees d'intervenció, com a resultat de la dinàmica que es va fer en la Trobada Transnacional "Ready for Action" a Vic, del 27 al 29 de Novembre de 2023.

ENLLAÇ:

https://drive.google.com/open?id=1EsJsGfbMK_KuesciMA8qWT_0ytZaoM3e&usp=drive_fs



1. Perfil d'Osona

Aprofundint en les realitats de la comarca.



Els socis de Beyond the Urban

Osona col·labora amb nou altres territoris diversos amb els que comparteix el reconeixement de la importància vital de fomentar la connectivitat entre les comunitats rurals i els centres urbans. L'objectiu del consorci és millorar la sostenibilitat del transport, promovent un compromís col·lectiu amb les eleccions respectuoses amb el medi ambient. A més, els socis aspiren a inspirar els ciutadans a prendre decisions informades, reconeixement l'impacte que aquestes poden tenir en el benestar social.

A través de la varietat d'idees, els socis busquen innovar i optimitzar els seus enfocaments per millorar l'eficiència i la inclusivitat dels sistemes de transport.

Aquesta col·laboració va més enllà dels participants immediats, servint com a banc de proves per a idees innovadores que poden beneficiar municipis de tot Europa. Mitjançant l'intercanvi de coneixements i experiències, els socis pretenen contribuir a un conjunt col·lectiu de bones pràctiques que puguin influir en polítiques més intel·ligents en el camp del transport. També es desenvolupen habilitats per aplicar eines més enllà d'aquests reptes, creant canvis positius addicionals dins dels municipis més enllà d'aquest programa.

A més, els socis estan compromesos amb l'accés igualitari a les oportunitats econòmiques per a tots els ciutadans. Abordant els reptes del transport de manera col·lectiva, els municipis i les regions implicades aspiren a establir les bases per a una distribució més equitativa dels recursos i beneficis, fomentant finalment una societat més equilibrada i interconnectada.

Desenvolupament dels perfils de socis

La metodologia per crear els perfils dels socis del programa va incloure una enquesta inicial i visites in situ de setembre a novembre de 2023. Aquestes visites van clarificar la informació de l'enquesta, van proporcionar una comprensió profunda de les dinàmiques locals, van observar problemes i van identificar àrees de desenvolupament. També van assegurar l'alineament de prioritats locals amb els objectius de la xarxa i van fomentar el suport dels interessats locals. Els resultats es van validar amb cada soci per garantir la seva precisió i rellevància.

Osona

Espanya

165,292
habitants

1,245.2
Km²



+0.7%
Creixement
de població

8.2%
Taxa de
natalitat

9.2%
Taxa de
mortalitat

29,000€
Renda GDP
el 2022



16.8%
0-16
anys

64.9%
17-64
anys



18.3%
>65
anys



50.3%
homes



49.7%
dones

La cadena de valor completa de la indústria agroalimentària (per exemple, Casa Tarradellas i Embotits Monells) i el sector metal·lomecànic (per exemple, Tesem) destaquen com les principals especialitzacions a Osona. Recolzats pel comerç, la sanitat, l'educació, la tecnologia i l'administració pública, aquests sectors juguen un paper clau en l'economia de la comarca, contribuint a l'ocupació, la innovació i el creixement econòmic. La Universitat de Vic - Universitat Central de Catalunya - assumeix el paper de fomentar l'educació, la recerca i la difusió del coneixement.

Fortaleses

- 1 Èmfasi en les polítiques estratègiques de Comarca
- 2 Fort vincle amb els agents del territori
- 3 Compromís digital
- 4 Promoció del vehicle elèctric

F

Debilitats

- 1 Manca de planificació integrada i falta d'intermodalitat
- 2 Disfuncionalitat del transp públic en zones rurals
- 3 Manca col·laboració amb operadors
- 4 Infraestructura ciclable inadequada
- 5 Polítiques d'aparcament incoherents

D

- 1 Generació de riquesa al territori
- 2 Servei de transport a demanda
- 3 Menor dependència de vehicle privat
- 4 Potencial del turisme en relació a l'oferta de mobilitat sostenible

O

Oportunitats

- 1 Resistència al canvi
- 2 Falta de coordinació entre nivells de governança
- 3 Ecosistema complex de parts interessades

A

Amenaces

Estat de la qüestió a Osona

Informació sobre el transport i la mobilitat

Facilitació de la mobilitat: la comarca d'Osona compta amb una línia de tren regional nord-sud que connecta Barcelona amb destinacions cap al nord i fins a França que és vital per al territori. El sistema de trens, gestionat per RENFE i regit per la Generalitat de Catalunya, funciona sota el sistema tarifari integrat de l'ATM.

El sistema d'autobusos intermunicipals, centralitzat principalment al voltant de les ciutats, enllaça zones rurals i pobles amb la seva ciutat més propera o Vic. La xarxa d'autobusos intermunicipals és basa en les concessions a empreses privades, oferint rutes com Vic-Barcelona conegudes per una millor puntualitat i fiabilitat respecte als serveis de tren. Vic és l'única zona urbana amb línies d'autobús urbà. Osona facilita un sistema d'autobusos gratuïts per als escolars, especialment per als alumnes de secundària que viatgen des dels pobles petits. Els taxis i els serveis d'ambulància també tenen un paper en el transport social.

Dinàmica diària dels desplaçaments diaris: la mobilitat activa representa al voltant del 25,7%, el transport públic el 7,1% i els cotxes privats el 65,7% dels desplaçaments diaris. Entre les iniciatives per promoure la mobilitat sostenible destaquen l'APP Osona Bici, els programes de cotxe compartit i l'ampliació de carrils bici per afavorir el desplaçament interurbà en bicicleta.

Infraestructura i normativa: les estacions de càrrega públiques de vehicles elèctrics estan disponibles a diversos municipis, amb 44 carregadors públics disponibles. Les instal·lacions d'aparcament inclouen "platges d'aparcament" gratuïtes i places de pagament. Hi ha planificada l'ampliar els carrils bici i les zones per a vianants als nuclis històrics.

Transport intermodal: L'objectiu d'Osona és un model de transport mixt, amb serveis públics i privats que ofereixin opcions de mobilitat, però encara no ha trobat una harmonia que doni suport als ciutadans de tota la comarca. Hi ha un esforç concertat per ampliar la infraestructura per a bicicletes, promoure els desplaçaments sostenibles i millorar les zones de vianants.

Necessitats i Contribucions d'Aprenentatge i Capacitat

Coordinació regional per a la reducció de l'ús del cotxe: la regió s'enfronta a un alt ús del cotxe a causa de la manca d'intramodalitat i d'una infraestructura insuficientment vinculada per als modes de transport alternatius. Per fer-ho, és necessària una estratègia a tota la regió, que inclogui un pensament conjunt per a la planificació del transport i la infraestructura, especialment per a les zones rurals. Aquest enfocament holístic té com a objectiu integrar diversos modes de transport i reduir la dependència dels cotxes, contrarestant les activitats freqüents positives per als cotxes, com ara un aparcament gratuït abundant.

Comunicació directa amb els operadors d'autobusos i ferrocarrils: hi ha una important necessitat de diàleg millorat i directe amb els operadors d'autobusos i ferrocarrils per facilitar els serveis dirigits pels usuaris i establir les bases de la intramodalitat a la regió. La seva inclusió i implicació dins de l'ULG (Grup Local Urbà) pot servir com a pas inicial per fomentar una millor col·laboració i sinergia operativa. Els esforços de col·laboració i l'alineació estratègica entre totes les parts interessades són fonamentals per impulsar la regió cap a un sistema de mobilitat més sostenible i integrat.

Desenvolupament d'analítica i presa de decisions basades en dades: l'establiment de l'oficina tècnica R3 en col·laboració amb Creaccio representa un pas lloable per permetre la presa de

decisions basada en dades. Tanmateix, per aprofitar tot el potencial d'aquesta iniciativa, és imprescindible millorar l'intercanvi de dades i la col·laboració amb totes les parts interessades. Això garantirà una base més sòlida per a la presa de decisions de mobilitat estratègica basada en coneixements basats en dades.

DESAFIAMENTS LOCALS I ESTRATÈGIES	Trajectes ciutadans	Transport Intermodal	Cultura i Comportament	Turisme

Aplicacions digitals per a la bicicleta:

La comarca compta amb bases sòlides per a les aplicacions digitals, com ho demostra l'exitós esquema Bicibus implementat a 13 escoles. Una comunitat completa i una aplicació d'horaris faciliten els desplaçaments a l'escola, ajuden els pares i ofereixen estadístiques i dades d'ús valuoses.

L'app d'Osona amb Bici enriqueix encara més l'experiència mitjançant el rastreig de carrils bici interurbans, fomentant els desplaçaments diaris en bicicleta.



Mobilitat elèctrica:

Hi ha una estratègia sòlida per a la mobilitat elèctrica, recolzada per una xarxa d'estacions de recàrrega elèctrica gratuïta, que fomenta activament opcions de transport sostenible. Una subvenció de 10.000 € per cotxe elèctric o híbrid comprat és un incentiu tangible per a l'adopció del transport verd.



Cotxe compartit i carsharing:

Osona avança de manera constant en la implantació dels programes de cotxe compartit (grups de whatsapp) i carsharing (som mobilitat). Aquestes iniciatives ajuden no només fomentar la participació de la comunitat, sinó també reduir la dependència de l'ús individual del cotxe.



Desenvolupament turístic:

La comarca encara es troba en les seves primeres etapes de desenvolupament turístic. Un Pla Director de rutes a peu i en bicicleta s'alinea amb l'objectiu de promoure la mobilitat diària, alhora que el turisme de qualitat.

Les estratègies per donar suport al desenvolupament inclouen millores a la línia de tren R3, observar la tendència del "slow tourism" i millorar la connectivitat amb el tren nocturn de París.

La presència de restaurants de nivell Michelin i altres aspectes culinaris dignes de menció ofereixen un atractiu addicional per als turistes d'un determinat perfil.



Estudis de mobilitat i mesures d'inclusió:

La comarca participa activament en estudis de mobilitat que inclouen enquestes, plans específics per a zones industrials i estudis d'itineraris ciclables.

El Pla integral de mobilitat elèctrica reforça el compromís de la comarca amb el transport sostenible.



Tanmateix, les mesures d'inclusió, tot i que s'ajusten als requisits legals, es podrien desenvolupar encara més per alinear-se amb les necessitats d'una societat en evolució.

Pla d'Actuacions Integrat

Osona ha reunit un ULG divers per treballar en aquest projecte, en el qual hi ha representants del Consell Comarcal d'Osona, diferents departaments de Creació, l'Ajuntament de Vic – Mobilitat, el sindicat Comissions Obreres, el Consell Empresarial d'Osona, l'Associació d'Iniciatives Rurals de Catalunya, la Universitat Politècnica de Catalunya, les associacions Osona Amb Bici i Canvis en Cadena (entitats ciclistes), Osonament (atenció social), Consorci Hospitalari de Vic, 25 Osona Bus (empresa d'autobusos), i Plataforma del Transport Públic (PTP).

El Grup Local Urbact (ULG) d'Osona explorarà diverses oportunitats, entre les quals la recollida i sistematització de les dades disponibles dels sistemes de mobilitat presents a la comarca per a la presa de decisions i l'avaluació integrada. L'ULG contribuirà a crear consens sobre el tipus de transport públic que necessita la comarca perquè respongui al màxim de necessitats i anhels de la ciutadania, i crear un model de governança sostenible que actuï com a interlocutor, alhora que doni suport al desenvolupament continu del transport per carretera i dels serveis ferroviaris. A més, l'ULG explorarà les sinergies entre diferents serveis de transport amb l'objectiu d'augmentar la intermodalitat. Això s'ha de traduir en l'ús segur de la bicicleta i els recorreguts a peu als intercanviadors de transport públic.

El Grup Local també es plantejarà en quins punts clau d'Osona pot contemplar-se l'opció d'instal·lacions de Park-and-ride i la viabilitat de les iniciatives del cotxe compartit i carsharing en zones urbanes relacionades amb l'aparcament i la intermodalitat. El grup també treballarà per establir l'opció de transport a demanda, amb especial atenció a les zones rurals de la comarca, complementat amb la formalització del cotxe compartit. Paral·lelament, l'ULG explorarà la consolidació de les connexions ciclables entre les zones rurals i els nodes del corredor R3.

Serà clau per a una visió integral de les actuacions proposades el paper de l'ULG, com a defensor del canvi cultural, la millora de la comunicació i la digitalització de la informació. El grup explorarà actuacions que poden ajudar al canvi de cultura i a la conscienciació.

DAFO detallat per Osona

Fortaleses

Èmfasi en les polítiques estratègiques de Comarca: La mobilitat està posicionada estratègicament per al desenvolupament de la comarca, com es desprèn de l'estudi de referència de mobilitat i els plans per als polígons industrials. No obstant això, cal un estudi més complet i longitudinal de la recuperació de la COVID-19, ja que les dades són anteriors o immediatament posteriors.

Fort vincle amb els agents del territori: Participa activament una àmplia gamma de parts interessades, des d'entorns clarament

rurals fins a zones industrials, cosa que garanteix una representació integral en els processos de presa de decisions.

Compromís amb la digitalització: L'esquema i l'aplicació Busbici milloren la seguretat dels nens i pares que van amb bicicleta a l'escola, fomentant una comunitat de suport al voltant de l'activitat.

Promoció del vehicle elèctric: La recàrrega gratuïta de cotxes elèctrics incentiva la transició dels cotxes de combustió interna a alternatives ecològiques.

Debilitats

Manca de planificació integrada i falta d'intermodalitat: Sovint, les iniciatives romanen aïllades, la qual cosa condueix a que les infraestructures ciclistes s'acabin sobtadament als límits municipals.

Bretxes en la intermodalitat: La manca de connectivitat interna en el transport públic existent afecta els horaris i usabilitat de les infraestructures.

Disfuncionalitat del transp públic en zones rurals: Una coordinació inadequada fa que autobusos grans, majoritàriament buits, donin servei a petits pobles històrics, afectant la qualitat del servei.

Manca col·laboració amb operadors: Que els operadors no formin part de l'ULG crea dificultats en la presa de decisions basada en

dades, cosa que dificulta la col·laboració regional.

Polítiques d'aparcament incoherents: La falta de coherència de les polítiques d'aparcament a Vic i altres pols d'atracció afavoreix l'ús excessiu del cotxe als centres urbans.

Infraestructura ciclable inadequada: La infraestructura inconsistent, com és la manca d'aparcament segur i discontinuïtat de carrils bici, presenta desafiaments clars per als usuaris de la bicicleta.

Potencial infrautilitzat: el mal manteniment i la manca d'accessibilitat de les estacions de ferrocarril rurals infra-exploten les oportunitats logístiques i turístiques amb França.

Oportunitats

Potencial turístic: Aprofitant l'excés de turisme de Barcelona, la regió pot oferir experiències úniques a peu, en bicicleta i culinàries per al turisme de qualitat.

Generació d'ingressos: reforçant l'aparcament i ampliant les zones de pagament a Vic i altres nuclis urbans, els ingressos potencials poden donar suport a les iniciatives de mobilitat.

Amenaces:

Panorama complex de parts interessades: Un dels principals desafiaments és el d'aconseguir consens entre la multitud de parts interessades a la comarca.

Contínua falta de coordinació: La coordinació inadequada en els programes per a ciclistes i vianants entre els municipis pot portar a un ús

Reducció de l'ús del cotxe: encoratjant els plans de desplaçament d'empresa a zones industrials podria reduir la dependència del vehicle privat.

Serveis transport a demanda: la introducció de busos llançadora de petites dimensions per a les àrees rurals podria millorar l'accessibilitat al transport públic.

més elevat de l'automòbil a causa de la frustració dels usuaris.

Resistència al canvi: L'oposició a reduir les places d'aparcament i introduir més zones tarifades a Vic i altres nuclis urbans suposa una amenaça per a les iniciatives cap a la mobilitat sostenible.

Detallant les Àrees d'Intervenció per Osona

Compartir coneixements i experiències pot ajudar a abordar aquests reptes de manera efectiva, donat el variat coneixement i experiències de cada un dels socis. Tot i que les especificitats difereixen, totes les àrees urbà-rurals tenen com a objectiu comú crear sistemes de mobilitat eficients, ecològics i accessibles per als seus residents. A la taula següent, aprofundim en aquestes àrees amb més detall, creant la base per al desenvolupament informat del focus del PAI de cada municipi.

	Trajectes ciutadans	Transport Intermodal	Turisme	Cultura i Comportament
EXISTENT	Els cotxes s'utilitzen en la majoria de desplaçaments. Els busos de les zones rurals no s'adapten a les seves necessitats específiques. Les obres del tren el fa inutilitzable. Inconsistència en les vies ciclables.	Encara hi ha mobilitat cotxe-centrista. La infraestructura ciclista està iniciant-se i detectant necessitats. Pàrquing gratuït en moltes zones urbanes i industrials.	Centres històrics i pobles rurals amb història. Menjar artesanal, Osona aliments excel·lents. Proximitat a França. Connexió ferroviària amb tren nocturn a París.	Falta de relació directa amb els operadors de transport. Falta una estratègia de mobilitat coherent per a la comarca. Falta comprensió de les possibilitats del turisme.
OPORTUNITAT	Promoció de la mobilitat activa i infraestructura ciclable enllaçada i contínua.	Incentius per fer canvi de cotxe a mobilitat compartida. Millora de la infraestructura de mobilitat activa. Optimització del servei de bus en concordança amb línies intercomarcals i tren.	Proximitat a Barcelona i possibilitat d'acollir el seu desbordament.	El Grup Local pot ser una veu per promoure el canvi amb els operadors i desenvolupar TAD en zones rurals. Estratègia de transport per al turisme.

Habilitats transferibles	Necessitats d'aprenentatge
Representativitat dels agents implicats	Recopilació i anàlisi de dades
Participació ciutadana	Potencial de la mobilitat compartida
App del Busbici a les escoles	Repensar polítiques d'aparcament pel cotxe privat
	Potencial del turisme

2. Síntesi i metodologia

Aproximació al desenvolupament del Pla d'Actuacions Integrat.

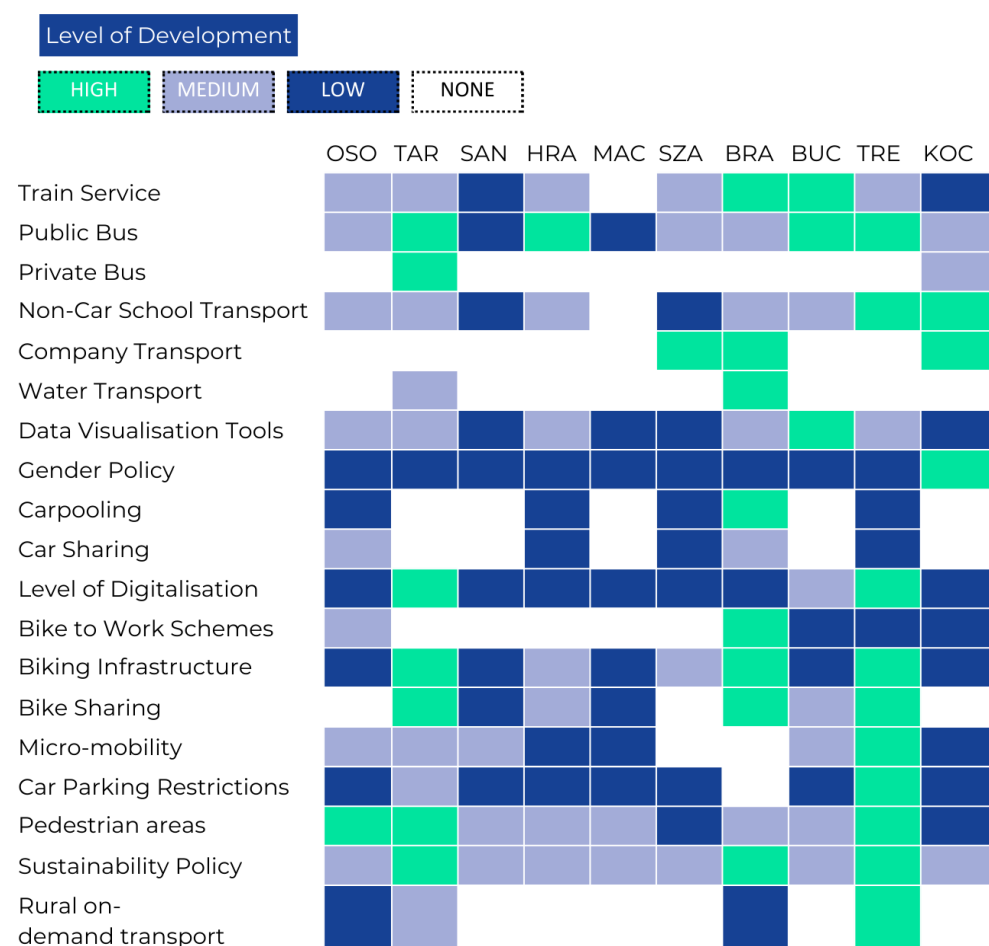


Síntesi

Deu socis – 10 vegades més oportunitats

En l'escenari en constant evolució del desenvolupament urbà i la sostenibilitat, comprendre els punts forts i febles de diferents municipis és crucial per fomentar la presa de decisions informades i el desenvolupament de polítiques. Aquesta anàlisi comparativa aprofundeix en els nostres deu municipis i regions europees diverses, explorant els seus enfocaments a diversos aspectes del transport i la sostenibilitat. Els municipis estudiats comprenen un espectre de mides, demografies i ubicacions geogràfiques, oferint una visió completa de com diferents regions aborden els reptes i oportunitats associats amb la mobilitat urbà-rural.

L'anàlisi abasta una sèrie de factors crítics, cadascun dels quals contribueix al teixit general de l'ecosistema de transport i sostenibilitat urbà-rural i com aquest interactua amb els seus entorns rurals. Des dels modes tradicionals de transport, com ara trens, autobusos i vehicles privats, fins a solucions més recents com la micro-mobilitat i les eines de visualització de dades, aquest estudi posa de manifest l'estat de les estratègies emprades per aquests municipis.



Com podem veure, alguns municipis han invertit més en aquest àmbit que d'altres, però cada soci té marge de millora. El gràfic anterior ajuda a sintetitzar aquestes àrees per als socis. Indica les direccions on es pot produir un desenvolupament addicional i on altres socis podrien ajudar amb els seus aprenentatges i experiències en l'àmbit per ajudar amb els Plans d'Acció Integrats (PAI).

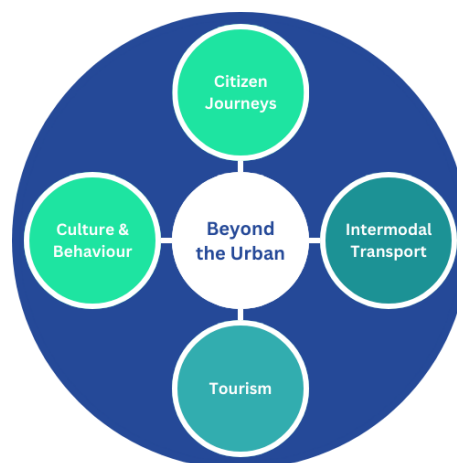
Temes Relacionats amb l'IAP

Tot i que Beyond the Urban està format per municipis molt diferents en característiques i situació geogràfica, hem trobat similituds significatives pel que fa als reptes que cal abordar.

Trajectes dels Ciutadans

Els trajectes dels ciutadans engloben les necessitats de mobilitat obligada; trajectes que tendeixen a ser repetitius a la feina i a l'escola, o viatges regulars a botigues o instal·lacions sanitàries.

Territoris com Osona i Santa Maria de la Feixa mostren la complexitat de l'equilibri entre les necessitats de mobilitat regional i municipal. Osona, tot i la seva autocontenció pel que fa la mobilitat comarcal, lluita amb una baixa utilització del transport públic (només un 4'8% del total dels desplaçaments), destacant la necessitat d'abordar el repte del transport tant municipal com comarcal. A Santa Maria de la Feixa, les divisions urbano-rurals plantegen desafiaments clars, que condueixen a una excessiva dependència de l'ús del vehicle privat en detriment de les formes alternatives de transport, il·lustrant la necessitat de solucions matisades.



Igualment, les altes quotes d'ús del vehicle privat, com s'observa a Treviso i Kocani, exemplifiquen la clara dependència dels cotxes en la mobilitat. Això subratlla la urgència de transitar cap a modes de transport sostenibles i alternatius per alleujar la congestió, reduir l'impacte ambiental i millorar la mobilitat urbana en general. Això podria implicar inversions en infraestructura, millora de la connectivitat i campanyes de conscienciació per canviar l'opinió pública, fomentar una transició cap a modes més sostenibles, així com analitzar els serveis existents per permetre la seva millora.

Transport Intermodal

Diversos municipis, com Tartu i Bram, lluiten amb el trànsit de pas i la congestió, posant de manifest la necessitat de sistemes de transport intermodal ben coordinats. Com a nodes de transport crucials, aquests territoris necessiten una integració efectiva entre diferents modes de transport per agilitzar el flux de trànsit i millorar l'eficiència global.

La importància de ser "hubs" de mobilitat subratlla la necessitat d'interconnectar els diferents modes de transport. Això implica la fàcil transició entre modes com el tren, el bus i la bicicleta, millorant l'eficiència global de la xarxa de transport. És crucial abordar la governança dels espais, tant físics com digitals, compartits per diversos serveis; i facilitar la integració d'una àmplia gamma d'usuaris amb necessitats i perfils diversos.

Turisme

Des d'ubicacions com Machico, a Madeira, on el 75% de la població està ocupada en serveis relacionats amb el turisme, fins a l'ambiciós pla per al desenvolupament turístic de la ciutat de Mátészalka (Szabolcs 05), partint d'una base significativament inferior, és evident que el turisme té un paper fonamental en la configuració de mobilitat dels territoris. Els municipis necessiten equilibrar els beneficis del turisme, com el creixement econòmic, les oportunitats d'ocupació i la revitalització rural, amb els desafiaments que planteja a la infraestructura de transport local i la sostenibilitat ambiental.

Aconseguir un equilibri entre l'atenció a les necessitats de transport dels turistes i el manteniment d'un sistema de mobilitat local sostenible i eficient, és crucial. Els municipis han de considerar millores en la infraestructura, gestió del trànsit i opcions de transport sostenible per millorar l'experiència global dels turistes, alhora que es minimitzen els impactes negatius a la comunitat local. Una estratègia ben integrada pot, de fet, millorar els serveis locals proporcionant-los l'escala per fer-se més viables financerament.

Reptes Culturals i de Comportament

Alguns territoris, com Hradec Králové i Szabolcs 05, lluiten amb la resistència al canvi que presenta la població davant les alternatives de mobilitat. Superar-la requereix campanyes de conscienciació, iniciatives educatives i difusió entre la població dels beneficis de la mobilitat sostenible, destacant factors com la reducció de la congestió, la millora de la qualitat de l'aire, la seguretat i l'estalvi econòmic individual.

Algunes tècniques de canvi de comportament poden ser crucials en ubicacions on són necessaris canvis culturals, com a Treviso o Tartu, per incentivar l'ús del transport públic, promoure el carpooling o l'ús de la bicicleta i crear una narrativa positiva al voltant de la mobilitat sostenible. Les iniciatives d'educació i compromís poden jugar un paper fonamental alhora de fomentar una acceptació social més àmplia de la mobilitat alternativa.

Els canvis culturals al voltant del transport públic necessiten estratègies a llarg termini, centrades en canviar percepcions i hàbits, que cal complementar amb l'ampliació de l'oferta i el manteniment de la infraestructura. Els municipis haurien d'invertir en programes educatius, implicació comunitària i millora de les infraestructures per crear un entorn on la mobilitat sostenible no només sigui acceptada, sinó que s'integri a la vida quotidiana. Actualment s'estan duent a terme programes educatius a Santa Maria da Feira o Bram, mentre que Osona i Treviso estan implementant Busbici i Pedibus per a l'escola, respectivament.

Temes transversals

Els reptes esmentats anteriorment estan lligats per tres pilars clau del Programa Urbact: el gènere, la sostenibilitat i la digitalització.

L'accessibilitat és fonamental per abordar les qüestions de gènere. Assegurar que els sistemes de transport siguin accessibles per a tothom i tenir en compte els diferents patrons d'ús de les dones quan es tracta del transport públic permet crear igualtat d'oportunitats, tant per a homes com per a dones, ajudant a abordar la discriminació per raó de gènere. També cal fer que els entorns de transport siguin segurs per a tothom, especialment les dones, mitjançant mesures com ara parades ben il·luminades i seguretat.

L'impacte ambiental del sector del transport està ben documentat. El repte bàsic al que ens enfrontem és reduir les emissions promovent alternatives de baixes o zero emissions. El transport sostenible i eficient energèticament, així com la planificació i desenvolupament d'infraestructures més intel·ligents, poden ajudar en gran mesura a l'optimització de recursos.

La digitalització, les tecnologies com l'IoT i la IA poden transformar el transport en "mobilitat intel·ligent". A més, permeten el seguiment en temps real i el manteniment predictiu. Les aplicacions de viatge i mobilitat ofereixen alternatives al transport tradicional, millorant l'eficiència i reduint l'impacte ambiental. La clau de la digitalització és reunir i aprofitar dades per optimitzar la presa de decisions, incloses les rutes, millorar les experiències dels usuaris i reduir la congestió.

Metodologia

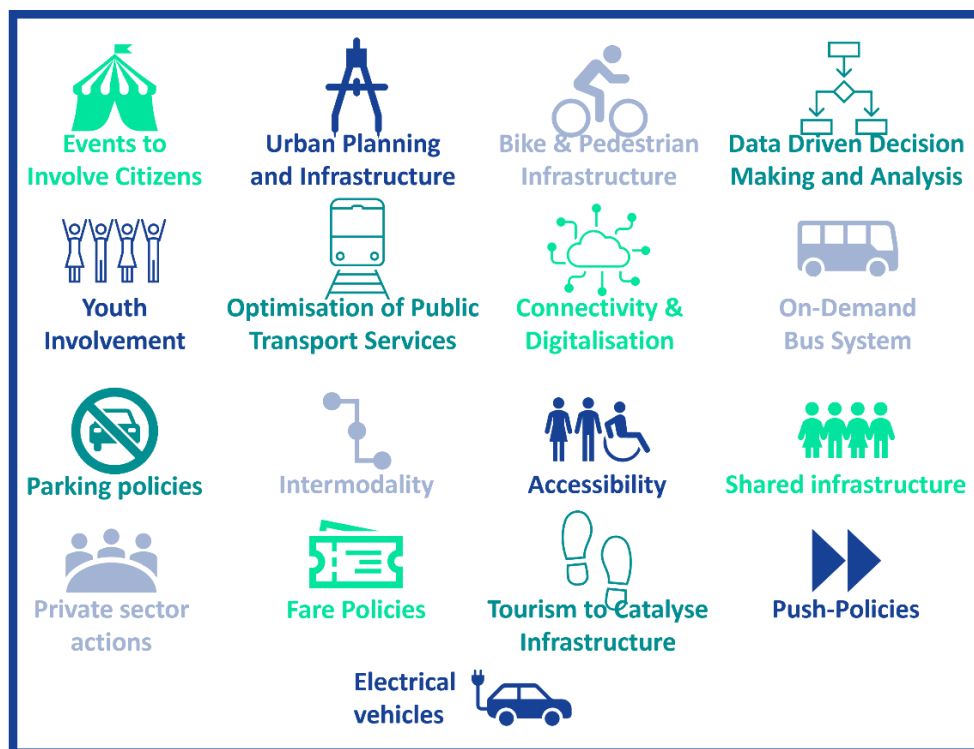
La xarxa aplicarà la metodologia URBACT, duent a terme activitats integrades i participatives d'intercanvi i aprenentatge, tant a nivell transnacional com local.

Durant la primera fase (juny-desembre 2023), la xarxa Beyond the Urban ha identificat quatre àrees d'intervenció entre els socis. Tot i tenir diferent importància i prioritat per a cada un, les quatre són crucials i rellevants per a tots. Es tracta de Trajectes ciutadans, Transport intermodal, Turisme i Cultura i comportament.

Amb l'objectiu de conèixer interessos concrets, així com de trobar punts en comú entre els 10 socis, durant la I Trobada Transnacional "Ready for Action" que va tenir lloc a Vic, Osona, del 27 al 29 de novembre, vam fer un exercici participatiu en dues fases. Inicialment es va facilitar una sessió de pluja d'idees, totalment oberta, sobre les quatre àrees principals d'intervenció. Posteriorment, es van agrupar les aportacions fetes en categories i es va procedir a votar els 12 temes que més interès van despertar, soci per soci.

Molts dels conceptes recopilats durant les sessions de pluja d'idees eren similars o repetitius, tant dins de cada àrea d'interès com entre elles. Aquesta tendència ens permet definir potencialment un "llenguatge comú" d'interessos compartits, vinculant conceptes amb els resultats esperats o les millores que es pretén aconseguir. Més detalls sobre aquests temes estan disponibles a l'apèndix 2.

Interessos per conceptes transversals



Enfoc Push-Pull

En essència, allò que els socis de Beyond the Urban busquen és aconseguir col·lectivament un canvi de comportament generalitzat. Tenint en compte això, suggerim un enfocament combinat “Push-Pull” per aconseguir aquest canvi, aplicant accions simultànies que fomentin bons comportaments i desencoratgin comportaments menys desitjables.

Un enfocament push-pull en el context de canvis de comportament és una estratègia utilitzada per influir i guiar els individus cap a l'adopció de nous comportaments o la modificació dels existents.

En l'enfocament d'empenta (Push), els individus són empesos o dirigits proactivament perquè evitin el comportament no desitjat. Aquesta estratègia passa per crear petits obstacles que desencoratgin determinades conductes.

Un exemple d'això és instaurar tarifes d'estacionament al lloc de treball, animant així a considerar altres opcions en comptes d'arribar en cotxe a la feina cada dia.

Les estratègies d'empenta són útils per iniciar un canvi de comportament en crear un canvi estructural que encoratja les persones a emprendre el camí cap al canvi.

En l'enfocament d'atracció (Pull), per contra, es tracta de crear un entorn que atregui naturalment els individus cap al comportament desitjat. El seu objectiu és fer que el nou comportament sigui atractiu, fàcil d'adoptar i alineat amb valors i interessos personals. Les estratègies d'atracció sovint aprofiten la motivació intrínseca, la influència social i el disseny ambiental per fer més atractiu el comportament desitjat.

Per exemple, un enfocament d'atracció per promoure el transport sostenible podria implicar el disseny d'un programa de fidelització del transport públic que animi a desenvolupar rutines al voltant dels desplaçaments diaris, fins i tot en els dies plujosos en què pot ser més preferible agafar el cotxe.

Les estratègies d'atracció funcionen per sostenir i reforçar els canvis de comportament i fer-los agradables i significatius per als individus.

La combinació d'estratègies Push i Pull crea un enfocament equilibrat i eficaç per impulsar el canvi de comportament. Les estratègies d'empenta inicien el procés de canvi proporcionant motivació i incentius, mentre que les estratègies d'atracció se centren a mantenir el canvi fent-ho intrínsecament gratificant i una elecció natural. Aquest enfocament es fa servir àmpliament en diversos àmbits, des de la salut i el benestar fins al canvi organitzacional, per aconseguir canvis de comportament duradors i positius.

Enfocament iteratiu

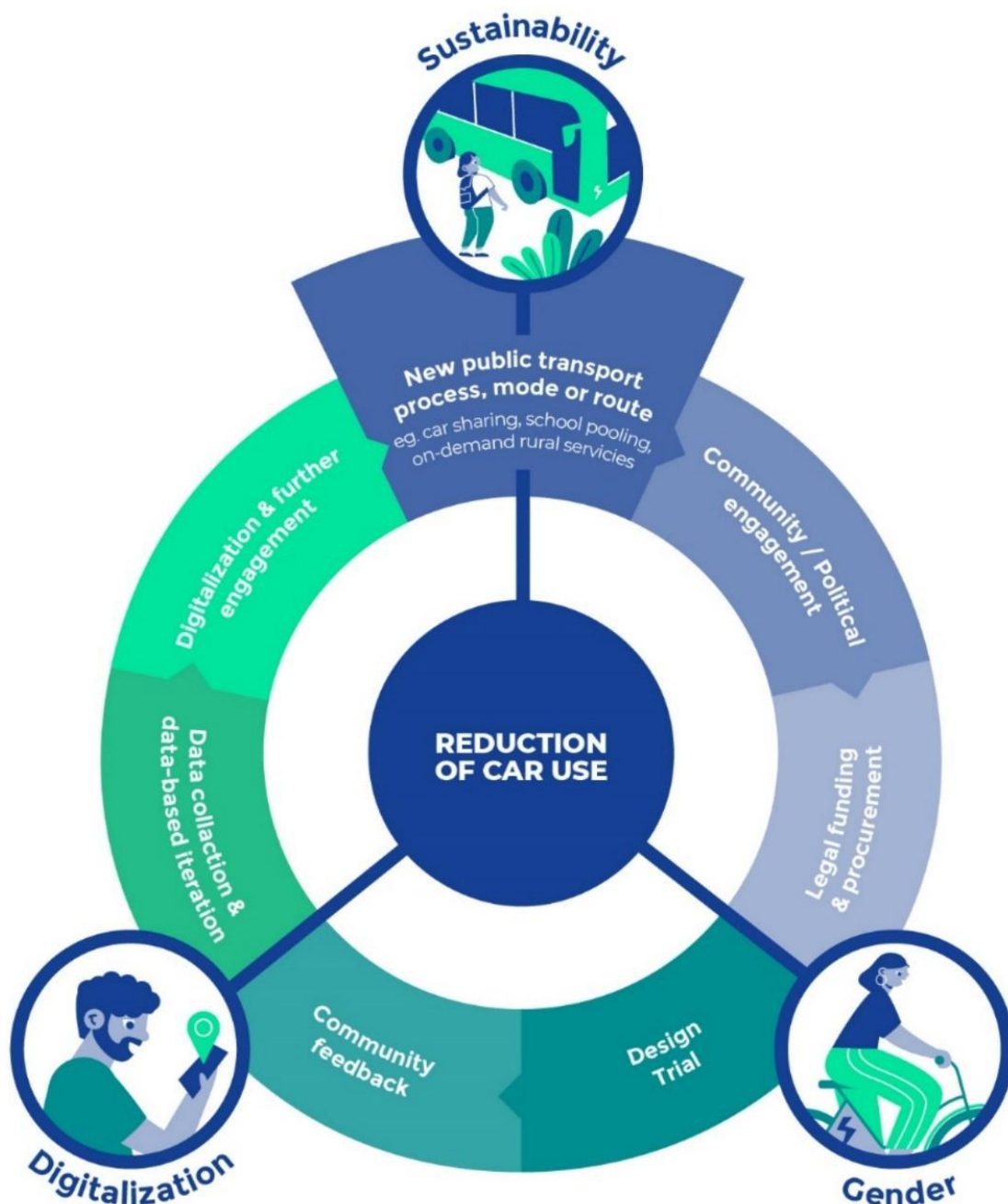
També suggeriríem un enfocament iteratiu per al canvi. Un enfocament iteratiu per al canvi en el context del transport implica un procés continu i cíclic de planificació, implementació, avaluació i adaptació d'iniciatives de transport. En comptes d'executar un canvi únic, aquest enfocament reconeix que els sistemes i les necessitats de transport evolucionen amb el temps. Requereix avaluació i ajustament periòdics per garantir que les solucions de transport s'alinein amb els requisits actuals i futurs de la comunitat o regió.

A la pràctica, un enfocament iteratiu pot implicar una recopilació contínua de dades, comentaris dels usuaris i anàlisis per identificar àrees que requereixen millores. Després, els planificadors de transport i els municipis poden fer els ajustaments necessaris a les rutes, la infraestructura o els serveis per millorar-ne l'eficiència, la seguretat i l'accessibilitat. Aquest procés iteratiu permet un sistema de transport dinàmic i receptiu que es pot adaptar als canvis demogràfics, els avenços

tecnològics i les consideracions ambientals, assegurant que el sistema segueixi sent eficaç i sostenible a llarg termini.

Aquest enfocament requerirà una metodologia que segueixi un patró cíclic, dissenyant tant els elements d'empenta com els d'atracció d'un procés nou, mode o ruta de transport públic (per exemple, ús compartit d'automòbils, trajectes compartits a les escoles, serveis rurals sota demanda, etc.), obtenint beneficis comunitaris i polítics.

Aquest tipus d'enfoc ajuda a donar suport als canvis, garantir que els processos legals, de finançament i adquisicions siguin exitosos i donin suport a l'activitat, dissenyar una prova pilot que recolzi la iniciativa, obtenir retorn de les parts interessades, recopilar dades, iterar basant-se en aquestes dades i comentaris, i després optimitzar (probablement digitalment) i continuar implementant la iniciativa, abans de reiniciar el cicle una vegada més. Això es representa gràficament a la figura següent.



Eines de construcció de coneixement

En la nostra recerca de la creació de capacitats, pretenem aprofitar una àmplia gamma d'eines. Aquestes inclouen eines individuals, específiques de la xarxa, compartides entre altres xarxes i les avalades per URBACT. Aprofitant el mètode URBACT i el seu conjunt d'eines, utilitzarem estratègicament aquests recursos per reforçar la nostra experiència col·lectiva.

Trobades Transnacionals (TNM)

Tenim previstes 6 reunions temàtiques (incloent-hi la reunió “A punt per a l'acció” i “Final”) d'entre 2 i 4 dies de durada. Tindran lloc durant el període del projecte. Combinaran activitats de participació, intercanvi i aprenentatge:

- Tallers temàtics i presentacions
- Visites de bones pràctiques i/o visites als llocs de l'IAP
- Seguiment de l'IAP i intercanvi de progrés, problemes i experiències
- Presa de decisions en xarxa a través de dinàmiques participatives

Cada TNM s'allotjarà en una ubicació de partner diferent, seleccionada en funció dels interessos, les àrees de força i la capacitat d'utilitzar mètodes de viatge sostenibles per arribar.

TNM	Theme	Date	Location	Session Focus
TNM 2	Citizens Journey	April 2024	Tartu	Public Transport Systems, On-Demand Services, School Transport and Work Commutes.
TNM 3	Intermodal Transport	October 2024	Bucharest	Planning Hubs, Intermodal Transport, Integrated Fare System, and Digital Tools.
TNM 4	Culture & Behaviour	March 2025	Hradec Králové	Events, Planning & Infrastructure, Schools, and Gamification.
TNM 5	Tourism	June 2025	Bram	Local Transport for Tourists, Package Development & Destination Promotion, Tourism Driven Soft Mobility Enhancements, Digitisation in Tourism

Check-in's per a l'IAP

Els “Check-in's” per a l'IAP o trobades “one-to-one” consisteixen en reunions personalitzades que s'han de programar a mida de les necessitats de cada soci, que es produeixen **almenys dues vegades l'any** en funció dels requisits dels socis. El seu objectiu principal és tenir una revisió de l'IAP i el suport del LE/LP a tots els socis en situacions específiques que s'han d'afrontar.

BtU Webinars

Els webinars seran sessions de construcció de coneixement d'un màxim de 3 hores, que tractaran temes d'interès per a la xarxa que no s'han tractat als TNM o que requereixen una exploració addicional o una perspectiva diferent. El seu objectiu és crear capacitat compartint exemples de casos d'èxit, detalls d'implementació, consideracions clau i indicadors de progrés i èxit, entre altres aspectes.

Tot i que les sessions específiques dels propers seminaris web poden variar o adaptar-se en funció de l'evolució de la xarxa, dels coneixements difosos per altres membres d'URBACT o de les sessions compartides amb xarxes relacionades, aquesta és la proposta de contingut provisional per a cada reunió:

Webinar 1: Pretén preparar l'escenari per a una presa de decisions més basada en dades, centrant-se en l'anàlisi de les dades de referència necessàries per garantir que s'estan prenent les accions correctes i es puguin mesurar els resultats.

Webinar 2: Tractarà el recorregut dels ciutadans, amb especial atenció al desplaçament escolar.

Webinar 3: Implicarà els socis sobre el tema de la comunicació ciutadana, la co-creació i la implicació, atès que aquesta part del probable IAP per a cada soci.

Webinar 4: Tractarà específicament la mobilitat activa, amb l'objectiu d'explorar opcions i infraestructures intermodals.

Aquests seminaris web es veuran com una manera d'iniciar compromisos sobre temes concrets per als TNM que segueixen, creant una oportunitat per al treball previ i un nivell de pensament que es produeixi abans del TNM per garantir que siguin de més qualitat encara. És probable que s'utilitzi l'experiència Ad-Hoc que ofereix Urbact per a cadascun dels seminaris web.

Webinars URBACT compartits

Des de Beyond the Urban serem molt actius en l'intercanvi temàtic, la capitalització i la difusió dins d'altres xarxes de l'ecosistema URBACT. També programarem seminaris web en col·laboració amb xarxes que comparteixen interessos, reptes i necessitats similars. En aquest punt, estem treballant per trobar interessos comuns amb:

- FEMACT CITIES per treballar al voltant de la idea de gènere i mobilitat, potser en associació amb S.M.ALL, que també té un focus d'inclusió més àmplia.
- SCHOOLHOODS per aprofundir en la planificació del transport escolar que faciliti entorns segurs.
- ECONNECT per compartir com cada xarxa s'enfronta al repte urbà-rural.

Reunions Online BtU

Les reunions en línia de BtU seran reunions de seguiment a nivell de xarxa, amb el Lead Expert i el Lead Partner. Aquestes reunions col·lectives, amb la participació de tota la xarxa, es programaran immediatament després dels seminaris web per racionalitzar els horaris i garantir la participació dels membres. Aquestes reunions tenen com a objectiu compartir els avenços realitzats en cada IAP, identificar on apareixen els reptes i les dificultats, discutir els pilots i els resultats relacionats amb ells, la necessitat de suport d'experts Ad-Hoc, això com revisar si alguns objectius s'han de repensar, ja sigui a nivell local o de xarxa, per ajustar-se les diferents realitats.

Comunicació

Una prioritat clau per als socis és mantenir un ULG sòlid, mantenint el grup informat de com es va desenvolupant el projecte d'una manera progressiva i fàcil d'assimilar. Els membres de l'ULG interessats sempre poden participar dels seminaris web i, si els socis ho consideren oportú, també poden optar a participar als TNM.

Animem als socis a utilitzar les carpetes compartides de Drive per als temes relacionats amb el projecte URBACT per compartir coneixement amb la xarxa, alhora que a estar en contacte permanent amb l'ULG per estar al dia dels temes clau i mantenir l'impuls durant el període del programa.

Una de les prioritats de la xarxa serà compartir bones pràctiques, crear sinergies i aconseguir la participació dels polítics. Tots els socis es reuniran per intercanviar, difondre i capitalitzar les principals conclusions dels dos anys de treball. El nostre èmfasi estarà en la sostenibilitat financera, l'exploració dels fons disponibles i l'avaluació de la governança per a una implementació i èxit efectius.

Beyond the Urban: Network Roadmap

