



Prezentare generală a proiectului
SPROUT

Conferința finală

Februarie 2023



Introducere



- **SPROUT este un Răspuns Politic Durabil pentru Tranziția Mobilității Urbane ("Sustainable Policy Response to Urban mobility").**
- Proiectul finanțat prin programul UE Horizon 2020 va dezvolta politici inovatoare, bazate pe date la nivelul orașelor pentru a aborda impactul modelelor de mobilitate emergente, al digitalizării și noilor nevoi.



Introducere

Impactul politic al noilor soluții de mobilitate urbană nu este clar

• Valorificarea și înțelegerea impactului schimbărilor mobilității urbane asupra procesului de elaborare a politicilor inovatoare la nivelul orașelor.

• Politicile ar trebui să răspundă și să se adapteze la aceste schimbări potențial perturbatoare într-un mod inovator, orașele conducând tranziția necesară

• Mobilitatea urbană este într-un proces de tranziție de exemplu, datorită schimbării nevoilor utilizatorilor; tehnologiilor de transport emergente; noilor servicii de transport folosind noi modele de afaceri; noilor structuri instituționale și de finanțare

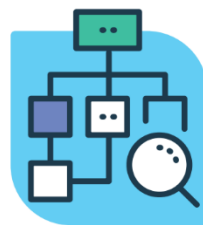


Obiective cheie

Producerea de cunoștințe și instrumente noi (bazate pe practică), analiza politicii de mobilitate și utilizarea acesteia pentru a contribui la o mai bună integrare a noilor tendințe și nevoi, urmând conceptul de politici publice bazate pe date.



- Înțelegerea tranziției în mobilitatea urbană europeană, cuantificând starea actuală și definind factorii care determină tranziția spre viitor



- Prognozarea și determinarea impactului factorilor-cheie ai mobilității urbane asupra politicii urbane



- Formularea unui răspuns de politică inovativ condus de oraș, care se aplică pe scară largă orașelor europene, pentru a ghida tranziția spre noua mobilitate



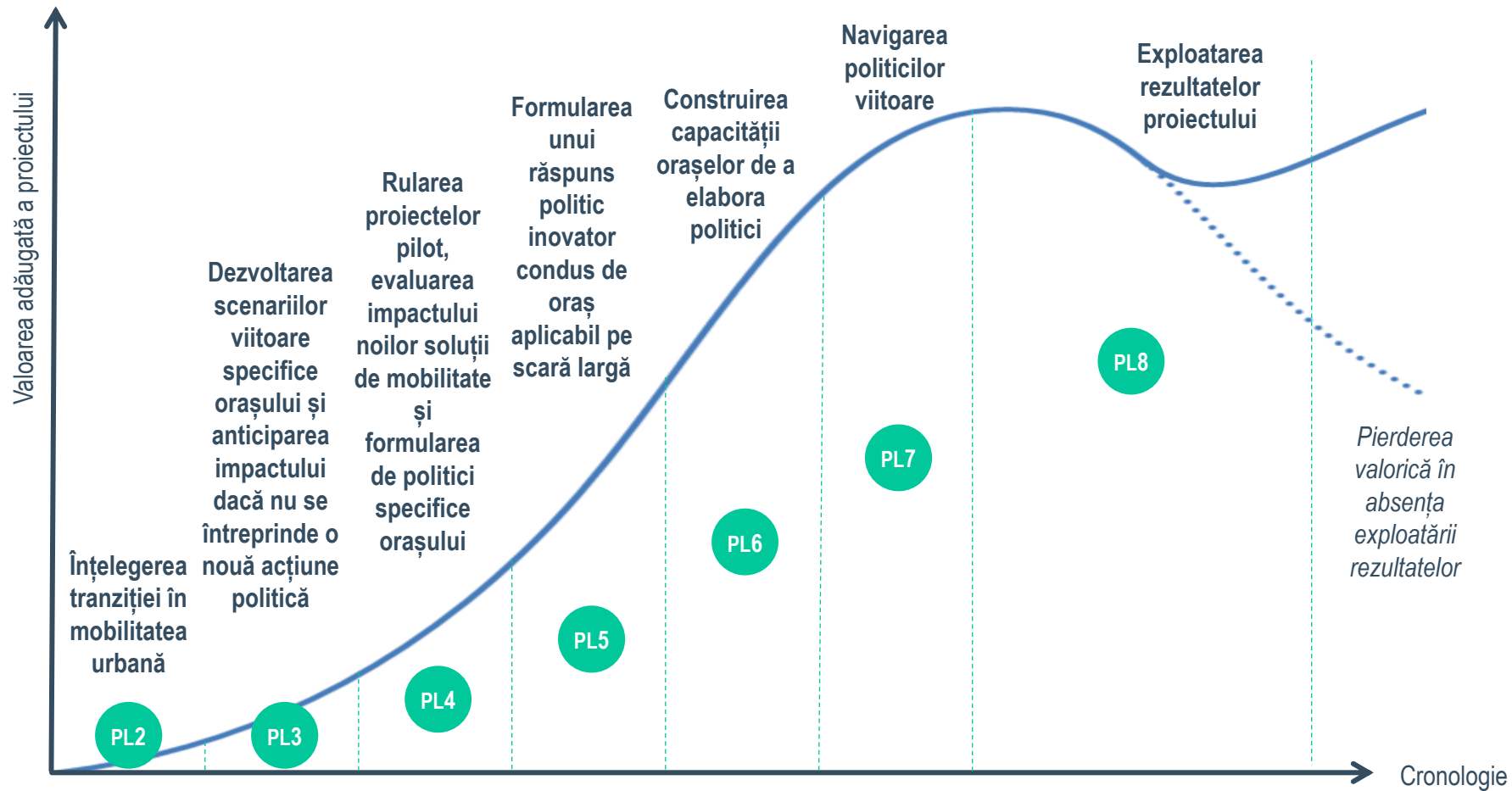
- Furnizarea instrumentelor pentru a contribui la elaborarea de politici bazate pe dovezi și pentru a îmbunătăți capacitatea de elaborare a politicilor locale



- Navigarea politicii viitoare prin canalizarea rezultatelor proiectelor către viitoarele inițiative politice ale UE



Ce a făcut proiectul?



Rezultate inovatoare ale proiectului SPROUT

PL2:

- Indicatori cheie de performanță pentru definirea stării actuale și viitoare a mobilității urbane
- Factorii de tranziție ai mobilității urbane (digitalizarea, urbanizarea)
- Colectarea de date pentru stabilirea profilului fiecărui oraș

PL3:

- Scenarii "Do-nothing" pentru orașele pilot
- Evaluarea impactului preconizat al scenariilor asupra durabilității
- Analiza impactului politicilor
- Scenarii narrative pentru fiecare oraș pilot

PL4:

- Implementarea proiectelor
- Evaluarea impactului noilor soluții
- Evaluarea barierelor identificate în timpul implementării
- O listă de politici alternative pentru fiecare pilot
- Politica specifică orașului

PL5:

- Evaluarea transferabilității măsurilor specifice orașului-pilot către orașele de nivel 2
- Indicele de pregătire pentru inovare
- Indicele de viabilitate
- Pachete de politici pentru fiecare oraș
- Metodă de definire a unor politici conduse de oraș

PL6:

- Spațiu de date partajat
- Un set minim de date necesare pentru a stimula elaborarea politicilor
- Politică timpurie, bazată pe date și urmărirea acțiunilor
- Set de instrumente pentru politicile de mobilitate urbană

PL7:

- Politici bazate pe PMUD la nivelul orașelor pilot și al UE
- Strategia UE de a "naviga" prin politica de mobilitate urbană
- Agenda de cooperare internațională UE, SUA, China privind politica de mobilitate urbană

Abordare

Şase oraşe pilot

- Valencia
- Budapesta
- Padua
- Tel Aviv
- Kalisz
- Ningbo

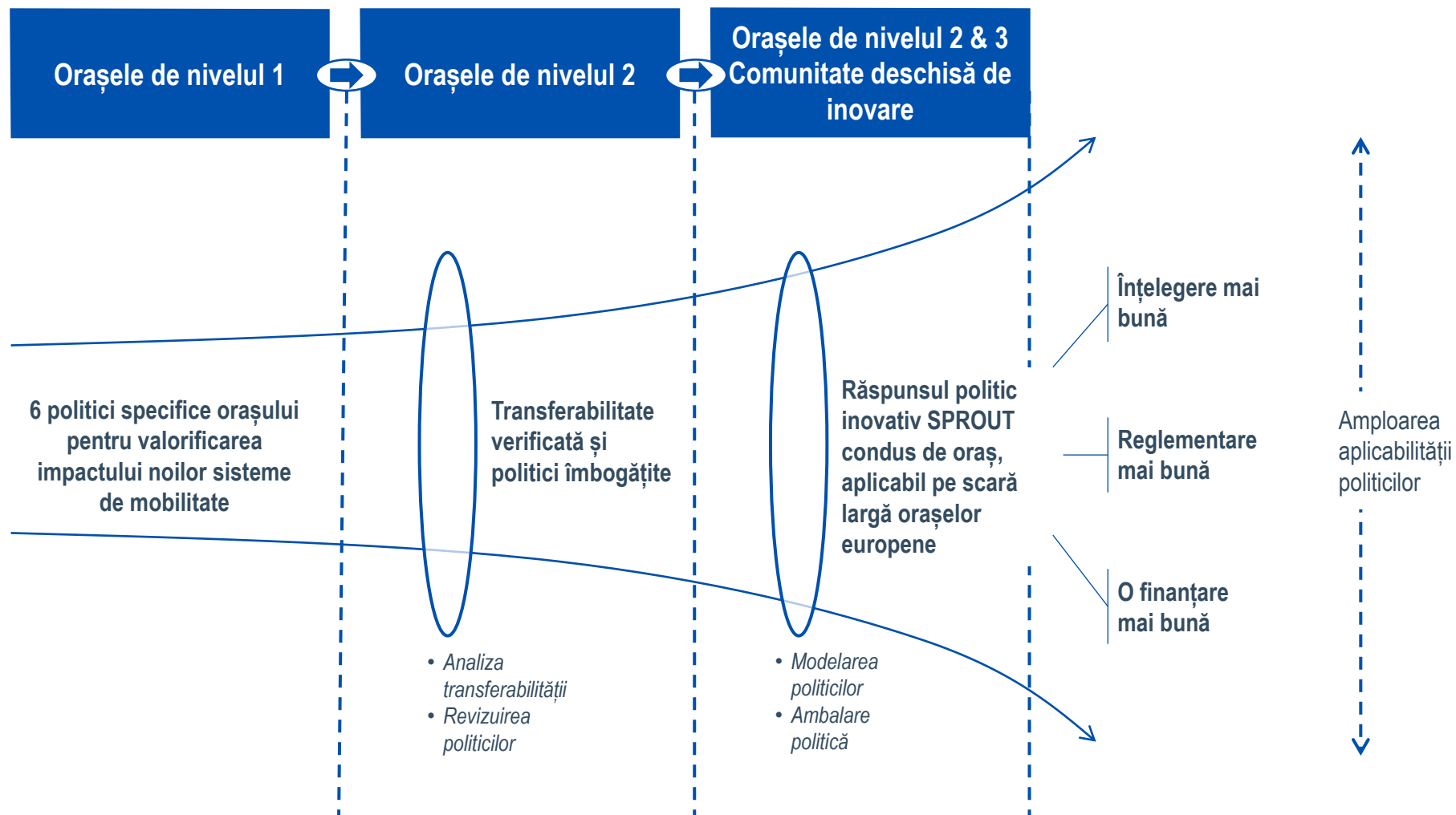
Nouă oraşe de validare

- Ioannina
- Mechelen
- Gothenburg
- Ile-de-France
- **Arad**
- Birmingham
- Almada
- Minneapolis
- 's-Hertogenbosch

- Abordarea SPROUT se bazează pe conceptul de oraşe care cooperează cu scopul de a construi un răspuns adecvat la tranziția mobilității urbane. O astfel de cooperare se va traduce într-o structură pe 3 straturi, compusă din 6 oraşe pilot, 9 oraşe de validare și 25 de oraşe asociate.

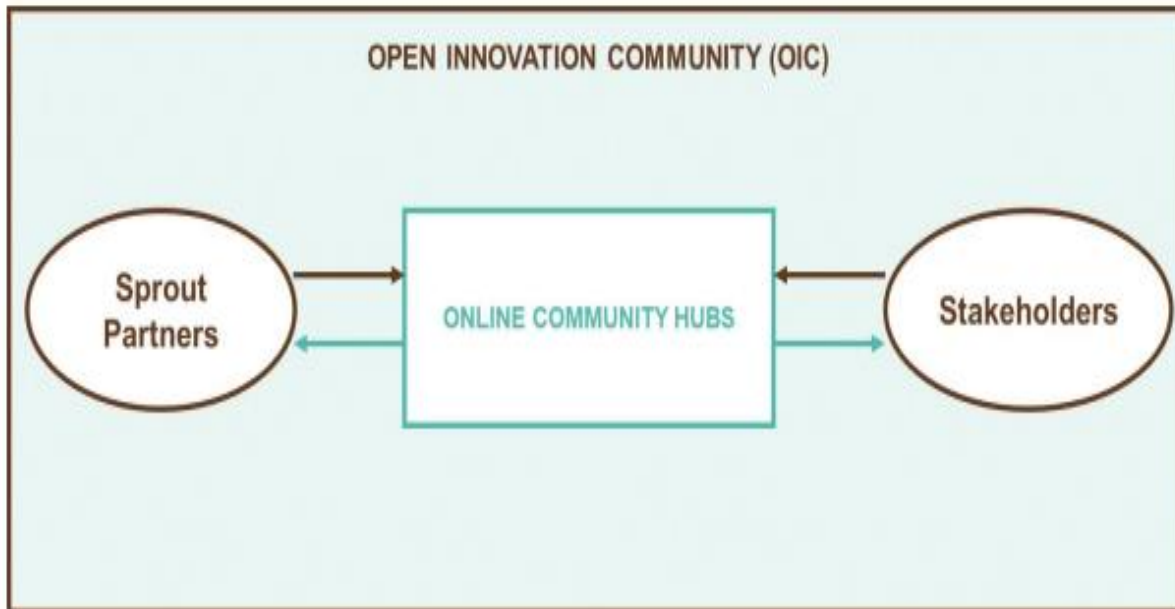


Abordare



Rezultate inovatoare ale SPROUT

Comunitatea de inovare deschisă



- Reflectează și face brainstorming asupra politicilor necesare pentru a face față soluțiilor emergente de mobilitate
- Implică în mod activ membrii internaționali, reunind experiențe relevante și perspective din contexte diferite
- Oferă informații suplimentare asupra schimbărilor actuale în mobilitatea urbană
- Încurajează schimbul de politici inovatoare ce apar ca răspuns la problemele de mobilitate urbană
- Validează rezultatele proiectului SPROUT
- Răspândește realizările inovatoare ale SPROUT

Factorii care generează schimbarea

Populația urbană și economia

- Venitul mediu lunar net al rezidenților
- Prețul transportului public
- Rata de proprietate a vehiculelor
- Finanțe publice alocate pentru mobilitate

Traficul urban și infrastructura

- Volumul de trafic – vehicule de marfă
- Fatalități
- Accidente
- Impactul mobilității asupra mediului
- Proporția categoriilor de drumuri

Logistica urbană

- Călătorii – transport marfă
- Frecvența de livrare
- Parcări pentru vehiculele de livrare
- Unități comerciale

Caracteristici urbane: pasageri și transport activ

-

Utilizarea terenului urban și accesibilitatea

-

Utilizarea terenului urban și accesibilitatea

-



Instrumentele pentru calculul indicilor



Scan to try
it for your city



Scan to try
it for your city



Utilizarea instrumentului online



Pasul 1: Completează formularul

- Completați sondajul calitativ cu cele 21 de întrebări



Pasul 2: Obțineți scorul total

Pentru fiecare oraș, instrumentul ia în considerare i) răspunsurile diferite ale diferiților părți interesate pentru a le capta punctul de vedere și ii) ponderea diferită a fiecărei întrebări.



Pasul 3: Comparați cu alte orașe și cu nivelul mediu

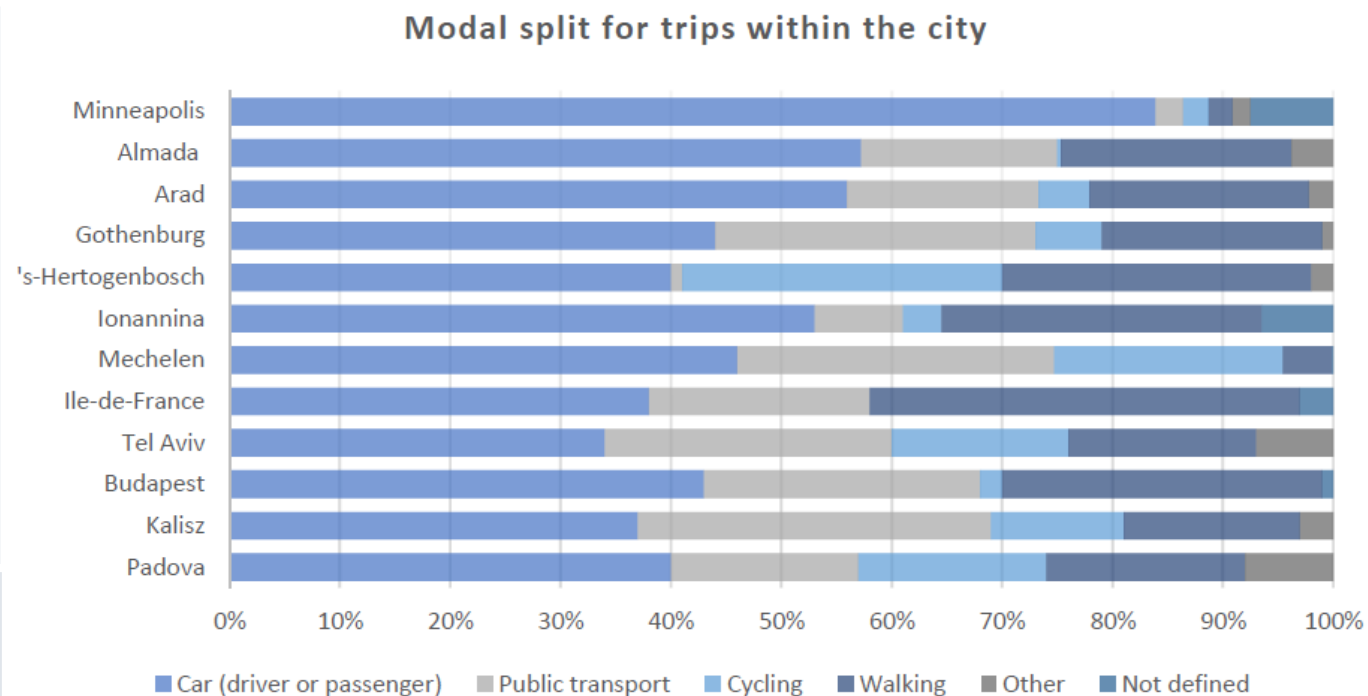
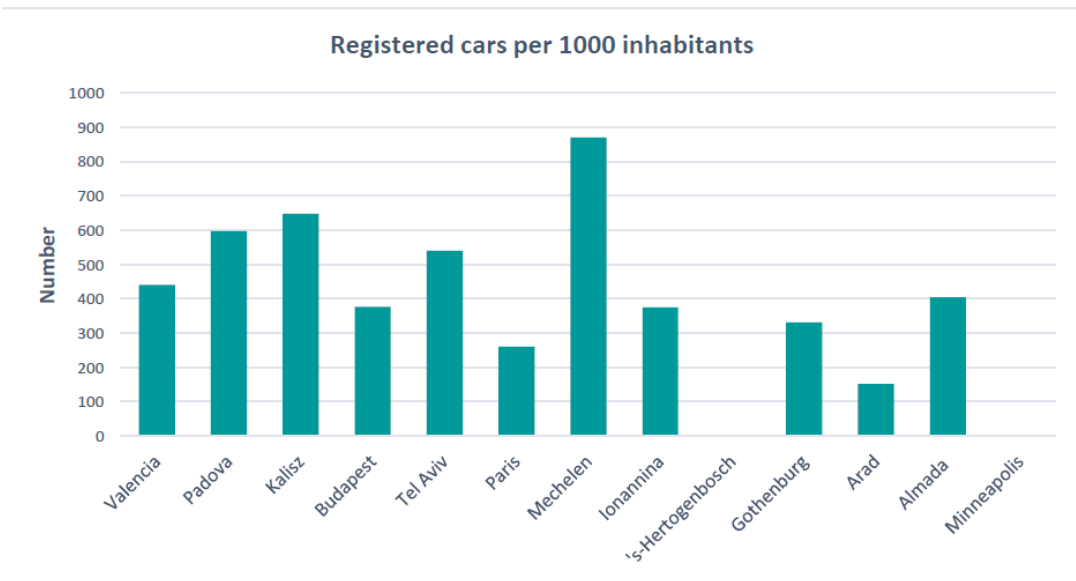
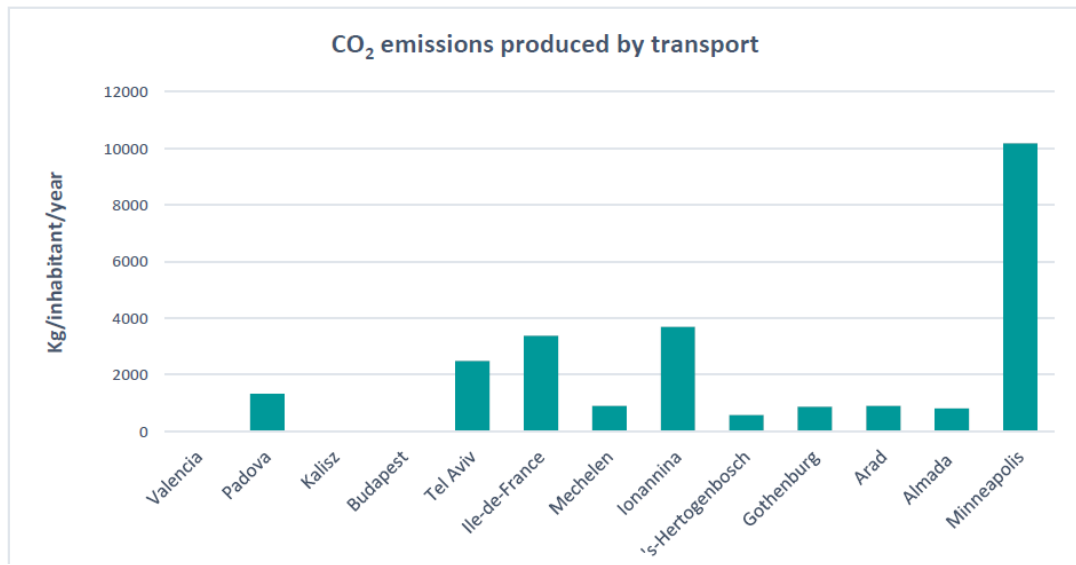
- Scorul este împărțit în diferite elemente și sub-elemente



Pasul 4: Luați măsuri pentru îmbunătățirea rezultatelor

Identificați punctele slabe ale orașului comparând scorul orașului la diferite niveluri cu pragurile bazei de date.

Rezultatele analizelor comparative



Arad are încă un indice de motorizare considerabil mai redus față de alți parteneri din proiect, similar emisii GES însă utilizarea autoturismului personal este încă ridicată



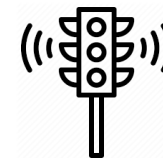
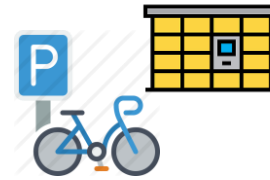
Instrumentul de urmărire a acțiunilor

- Instrument pentru evaluarea progresului unui oraș către atingerea obiectivelor specifice de politică
- Instrumentul completează sistemele de indicatori existente
 - Indicatorii de mobilitate urbană durabilă (SUMI) descriu starea sistemului de mobilitate
- Instrumentul adaugă o perspectivă orientată spre viitor și țintă
 - obiective și ținte
 - activitățile pe care orașele le întreprind pentru a realiza un sistem de mobilitate mai durabil



Proiectele pilot

- Parcări pentru biciclete private la stațiile de metrou pentru a încuraja trecerea de la mașina privată la moduri de transport mai sustenabile.
- Microdepozite pentru colete în stațiile de metrou pentru creșterea eficienței furnizorilor de servicii de logistică și pentru a oferi consumatorilor moduri de preluare mai convenabile.
- Modificări în managementul traficului (reorganizarea circulației pe străzi) pentru a înțelege impactul realocării spațiului public în favoarea pietonilor.
- Dezvoltarea oportunităților de transfer modal între transportul public și serviciile de mobilitate partajată prin înființarea de puncte de micromobilitate.
- Zone de reîncărcare pe bază de senzori gestionate printr-o aplicație mobilă pentru șoferii care deservește magazinele și restaurantele din zona comercială principală..
- Compilarea modelelor de mobilitate ale pasagerilor pe baza unor detector Bluetooth pentru o planificare a mobilității urbane bazată pe date.
- Implicarea cetățenilor în procesul de decizie pentru a clasifica scenariile de proiectare a străzilor și a vedea în ce măsură fiecare atribut de design contribuie la fiecare nevoie.
- Montarea de camere cu algoritmi avansați de detectare a utilizatorilor vulnerabili pentru a adapta semaforizarea
- Introducerea roboților autonomi pe benzile dedicate mijloacelor de transport în comun pentru a optimiza transportul de pasageri și mărfuri.



VALENCIA

BUDAPESTA

KALISZ

TEL-AVIV

PADOVA

Proiectele pilot

În total, pe baza procesului de stabilire a priorităților, șapte din cele nouă măsuri de mobilitate implementate de orașele-pilot SPROUT au fost analizate împreună cu măsurile lor de politică de sprijin, după cum urmează:

Logistică urbană prin intermediul IoT

- Ile de France
- Almada

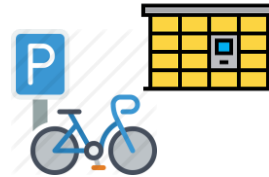


Parcare pentru biciclete private în noduri intermodale

- Arad

Montare lockere în noduri intermodale

- Ile de France
- 'S-Hertogenbosch



Roboți cu conducere autonomă

- Mechelen
- Gohenburg



Realocarea sferei publice

- Minneapolis

Relocarea spațiului public pentru reducerea dependenței de mașini: crearea de zone pietonale și de biciclete

- Arad
- Ioannina



Crearea punctelor de micromobilitate

- Minneapolis
- Westmidlands
- 'S-Hertogenbosch



Rezultate

Kalisz:

- Reducerea timpului de livrare (66%)
- Reducerea aglomerației rutiere(25%)
- Creșterea siguranței (22%)
- Marfa livrată prin utilizarea aplicației (28%)

Valencia:

- Reducerea emisiilor de GES (2.8%) ,
- Creșterea călătoriilor multimodale care leagă ciclismul și transportul public (6%)

Padua :

- Reducerea consumului tradițional de combustibil (73%),
- Reducerea emisiilor de CO2 (100%) ,
- Îmbunătățirea calității mediului (100%),
- Puncte de reîncărcare pentru mobilitatea electrică (+30)

Tel Aviv:

- Reducerea frecvenței traversărilor potențial nesigure (100%),
- Întârziere maximă a vehiculului din cauza unei verzi (2.6%)

Budapesta:

- Creșterea ponderii modale a mobilității partajate (12%)

Valencia

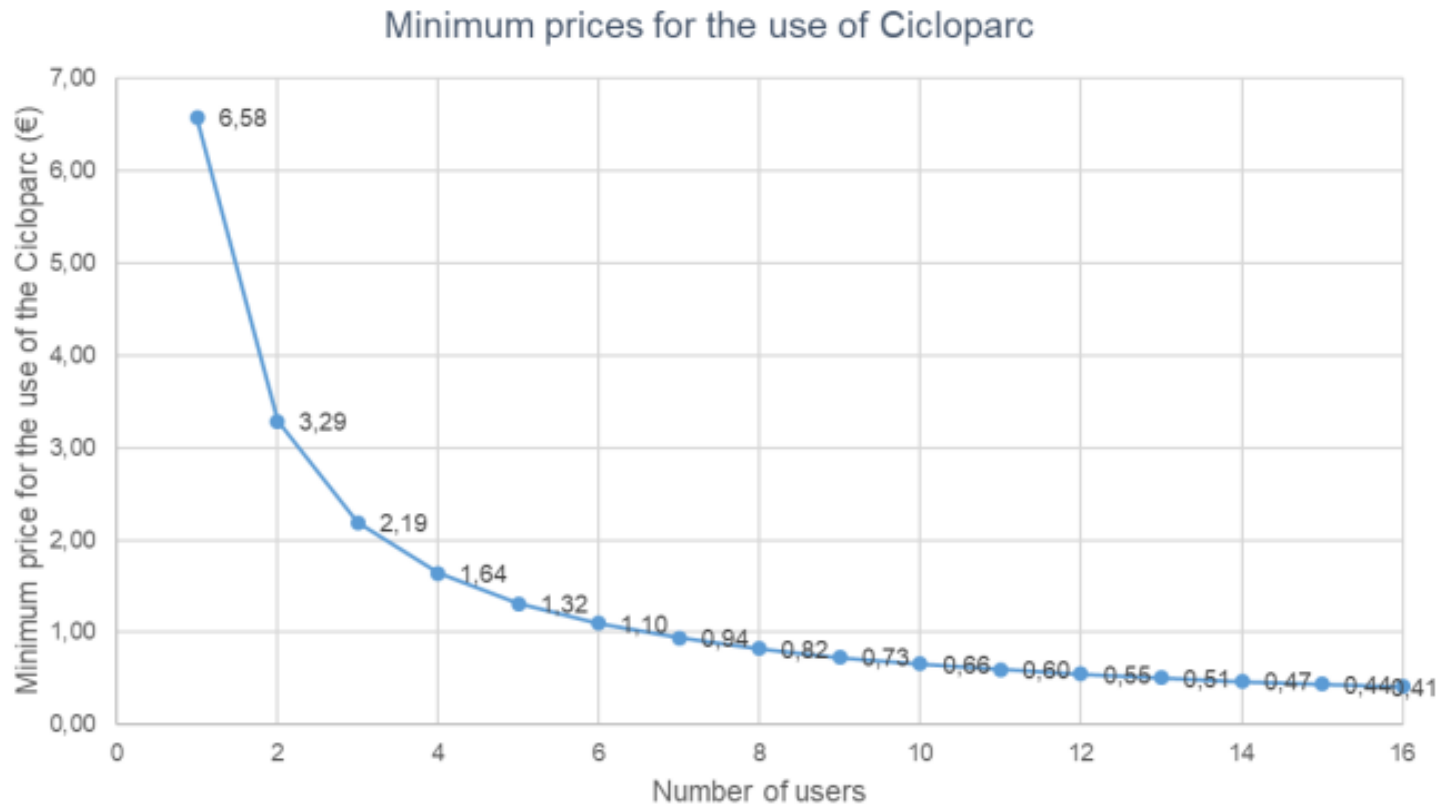
- În cadrul proiectului SPROUT, Valencia a testat un pilot pentru îmbunătățirea integrării dintre biciclete și mijloacele de transport public;



- Cost 14.000€, întreținere 1000€ /an
- Utilizatorul poate lăsa bicicleta parcată pentru o perioadă de maximum 24 de ore (dacă este într-o zi lucrătoare) și 48 de ore (în weekend). Acest serviciu de parcare este gratuit pe perioada desfășurării proiectului și se va face o analiză economică pentru a stabili taxa pentru utilizatori după faza pilot.



Valencia



Principalele provocări au fost

- selectarea locației și securitatea
- interesul asupra utilizării
- prețul pentru utilizatori



Valencia – stabilirea locațiilor

- Cele două stații intermodale alese au fost Torrent Avinguda și Empalme. Cei trei factori cheie în procesul de luare a deciziilor au fost:
 - a. spațiu disponibil (metri pătrați) pentru instalarea locurilor de parcare,
 - b. preferințele utilizatorilor exprimate în chestionare,
 - c. prevederile de securitate (camera de supraveghere FGV).



Valencia

În urma testului pilot al acestui studiu de caz, s-au obținut următoarele rezultate principale:

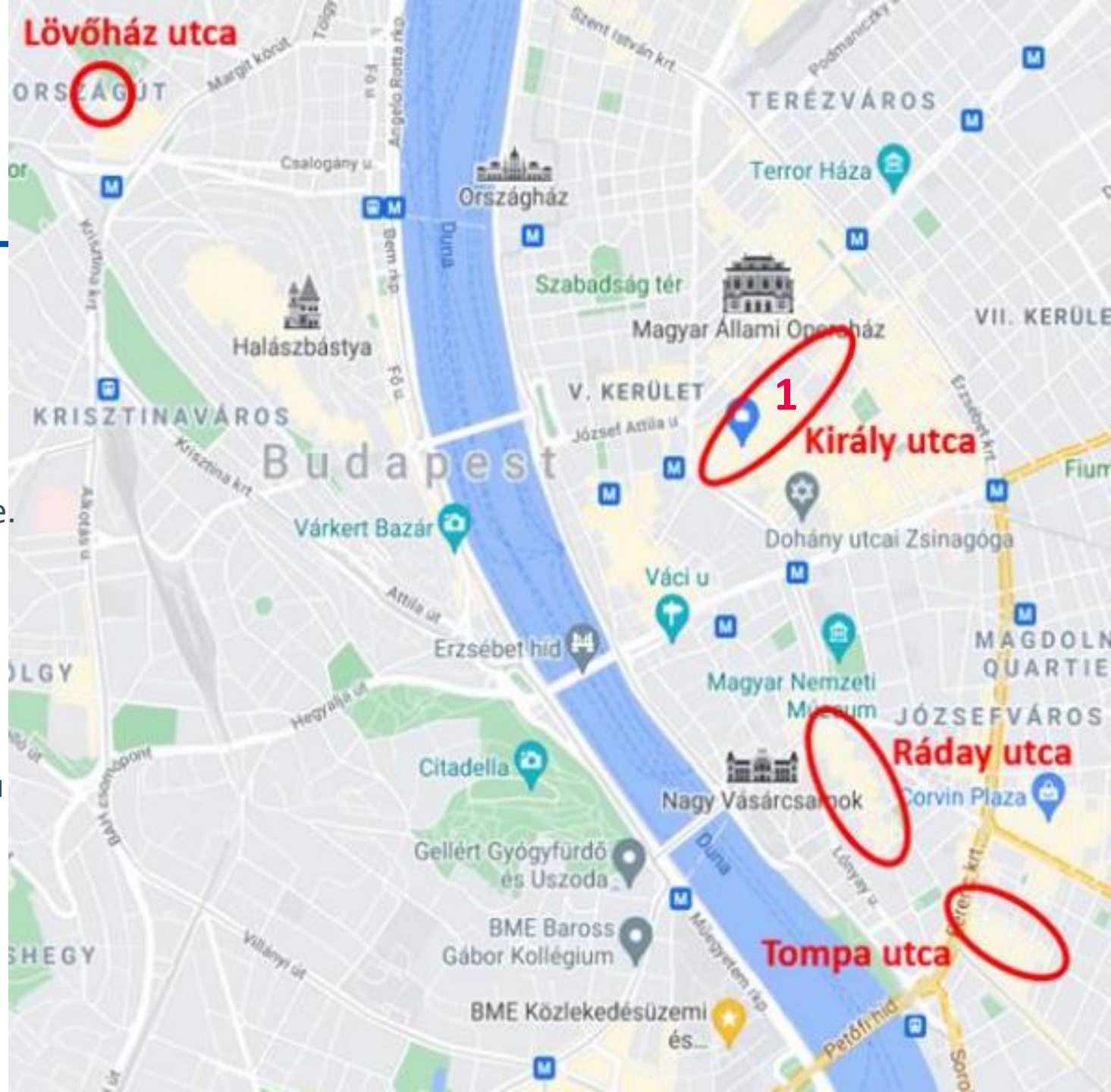
- Utilizare zilnică medie 4 utilizatori (comparativ cu 16 locuri disponibile).
- Raportul de intermodalitate metrou+biciclete a crescut cu 6%.
- Emisiile de CO2 au fost reduse cu 0,7% și se estimează că atunci când soluția pătrunde pe piață și se maturizează, se poate ajunge la o medie de 12 utilizatori zilnici, iar emisiile se vor reduce cu 2,8%.



Budapesta

(implementat 15 august 2020)

- Budapesta a restricționat accesul traficului auto pe o scurtă secțiune de-a lungul Király utca din Districtul 6. În noua zonă pietonală a fost permis accesul doar pentru riverani și alimentarea unităților comerciale.
- În jur de 40 de locuri de parcare au fost eliminate. În plus, au existat modificări în managementul traficului, precum reorganizarea unor direcții de circulație din Districtul 7.
- Proiectul a urmărit înțelegerea impactului realocării sferei publice pentru activități de agrement, iar măsurile de siguranță COVID-19 nu au permis introducerea de mobilier public sau crearea de spații verzi, pilotul din Budapesta a decis astfel să mai includă trei străzi (Tompa, Ráday și strada Lövőház).



Budapesta – procesul de implementare

Principalele bariere identificate pentru adoptarea cu succes a acestui sistem sunt:

- traficul de alimentare pentru magazine și restaurante,
- verificarea permiselor de intrare pentru vehicule,
- loc suficient pentru a crea zone verzi și locuri comunitare,
- permisele pentru crearea de terase pentru restaurante.

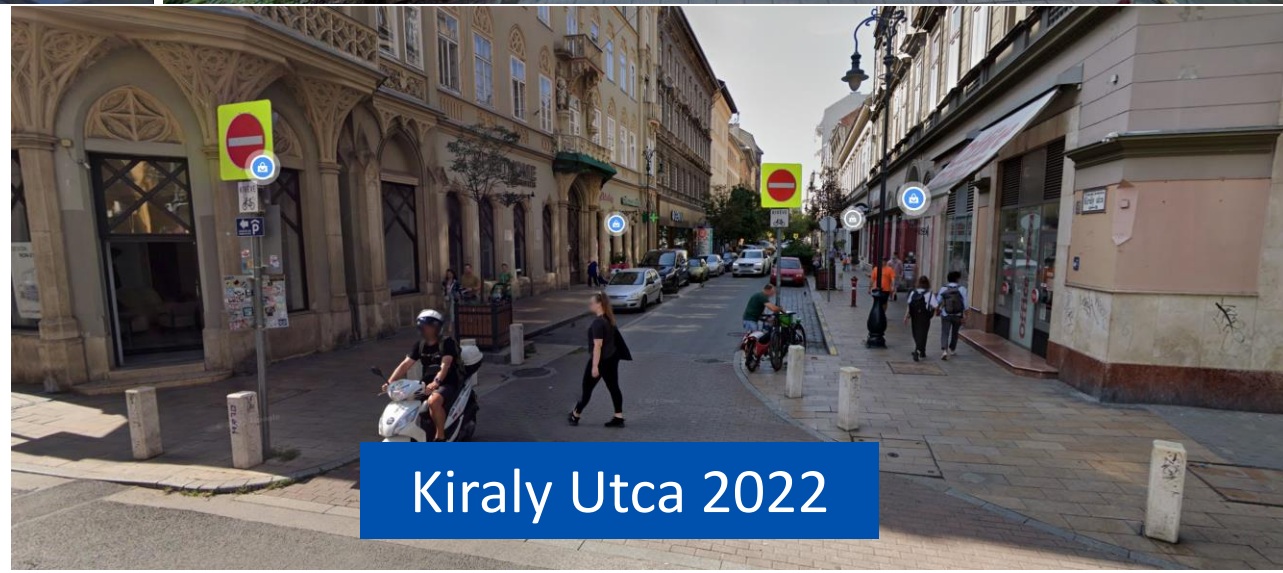
Principala provocare este:

- prevenirea accesului interzis.

Practici de evitat

- Interzicerea circulației doar prin semne de circulație, șoferii ignoră panoul, trebuie construit un sistem cu impact mai mare,
- schimbarea regulamentului de circulație al străzii, fără a schimba și designul acesteia.





Budapesta – impact și planuri viitoare

Location	Pedestrian	Cyclist	E-scooter	Other Micromobility	Disabled person	Private vehicle
Ráday u.	680 → 1 066	178 → 161	48 → 34	16 → 18	3 → 26	58 → 28
Tompá u.	1 035 → 1 698	160 → 226	22 → 34	31 → 23	88 → 102	128 → 143
Király u.	1 471 → 1 902	79 → 101	22 → 19	9 → 2	22 → 20	241 → 306
Lövőház u.	1 223 → 4 673	41 → 168	1 → 17	17 → 50	37 → 107	7 → 0
Sum:	4 409 → 9 339	458 → 656	93 → 104	73 → 93	150 → 255	434 → 477



Pilotul de la Budapesta a oferit ocazia de a observa și dovedi rezultatul pozitiv a intervențiilor privind calmarea traficului din centrul orașului.

Traficul a fost deviat către arterele colectoare sau s-a „evaporat” iar cartierul a devenit mult mai atractiv pentru locuitori și vizitatori, în ciuda reticențelor inițiale.

Sunt planuri pentru a extinde zone pietonală pe modelul „Super-Blocks”



Budapesta

Factori și oportunități:

- reducerea traficului și a congestiei,
- creșterea siguranței pentru utilizatorii vulnerabili,
- reducerea zgomotului,
- reducerea emisiilor.

Recomandări pentru orașele de nivel 2:

- amenajarea spațiului: bănci, mobilier stradal, rastele pentru biciclete,
- eliberarea autorizațiilor pentru restaurante pentru a construi terase înainte de calmarea traficului, astfel încât restaurantele vor putea înlocui locurile de parcare cu terasele lor,
- monitorizarea cu camere CCTV a străzilor închise pentru traficul general - verificarea permiselor de acces.





Orașe pilot

✓ **6** soluții noi de mobilitate



Instrumente și metodologii

- **5** instrumente de planificare a mobilității
- **1** metodologie pentru scenariile "do-nothing"



Politici urbane

- **26** politici urbane inovatoare conduse de oraș
- **4** pachete de politici bazate pe ecosistem
- **5** pachete de politici bazate pe piloni specfici

Sprout



Recomandări de politică

- **2** Rezumate de politici
- **1** Sugestie pentru actualizarea ghidului PMUD UE
- **5** Sugestii pentru actualizarea PMUD a orașelor pilot



Rețea

- **3** nivele de orașe
- **1** Comunitate de Inovare Deschisă



Cursuri, webinarii și workshopuri

- **2 + 1** cursuri
- **1 + 1** webinarii
- **2** workshopuri

Vă mulțumim pentru atenție!

