



Već gotovo dvadeset godina sjeverna regija Belgije, Flandrija, pruža vodeće smjernice za potporu lokalnih SUMP-ova. Ove godine (2019.) su donijeli novu Uredbu (zakon) kako bi se potaknuo novi pristup u petnaest prometnih regija. Nova Uredba je regulatorni okvir koji će sadržajno odrediti koncept (osnovne) dostupnosti kroz definiranje nove slojevite politike javnog prijevoza i, što je najvažnije, postati okosnica petnaest regionalnih SUMP-ova. Regije uključuju gradove i općine unutar prostornih područja utjecaja koji će surađivati kako bi osigurali održivu mobilnost usmjerenu na korisnika u smislu politike planiranja, provedbe i evaluacije.



Ilustracija 1: Prometne regije koje će zajedno upravljati budućim izazovima mobilnosti u okviru SUMP-ova. <https://www.basisbereikbaarheid.be>. Službeni portal flamanskog Odjela za mobilnost o novoj Uredbi.

## Programska vizija

Flamanska politika mobilnosti radikalno se mijenja kroz novi regulatorni okviri. On će zamijeniti nekoliko (starijih) programa, poboljšati i povezati i/ili integrirati druge programe kako bi se postigla sveobuhvatna holistička politika mobilnosti.

## Misija

Cilj politike mobilnosti je jamčiti pristupačnost društva. K tome, ulaganja u sustav mobilnosti podržavaju i gospodarstvo i naše društvo. Sustav mobilnosti je održiv, siguran, pametan i multimodalan. Proširen je i iskorišten s naglaskom na cjenovnu dostupnost i kvalitetu života.

## Strateški ciljevi

Svi akteri, uključujući agencije, odjele i službe flamanske vlade, pokrajine i samoupravne jedinice te dionike iz privatnog i javnog sektora, djeluju zajedno i surađuju na ostvarenju ciljeva, koji su:

1. Jamčenje ulaganja usmjerenih na potražnju za pristup glavnim društvenim funkcijama,
2. Priprema prometne mreže za budućnost,
3. Razvijanje multimodalnog prometnog sustava koristeći načelo STOP (hijerarhija oblika prijevoza) gdje je to moguće,
4. Ostvarenje sigurnog prometnog sustava bez žrtava,

5. Poticanje, motiviranje i stimuliranje promjene ponašanja,
6. Pozicioniranje Flandrije kao vodeće regije po pitanju inovacija,
7. Korištenje integriranog i regionalnog pristupa osnovnoj dostupnosti,
8. Osiguravanje da svaki oblik prijevoza teče glatko.



Ilustracija 2: Kako bi se ostvario multimodalni integrirani prometni sustav, prometne regije grade hijerarhijsku mrežu čvorišta koja su multimodalna, pristupačna i na kojima korisnici mogu birati (i presjedati) između različitih prijevoznih sredstava. <https://mobipunt.be/>

K tome, politika integrirane mobilnosti provodi europski Sporazum o klimatskim promjenama te predlaže konkretne ciljeve i mjere kako bi se ostvarila zelenija i održivija mobilnost te poboljšala kvaliteta zraka.

## Institucionalna suradnja

### Institutional cooperation

Koordinacija i razvoj ovog novog regulatornog okvirnog programa temeljene su na pretpostavci da postoji i sveobuhvatni sustav 'kontrola i upravljanja' mobilnošću. Tu će ulogu obavljati vijeća prometnih regija.

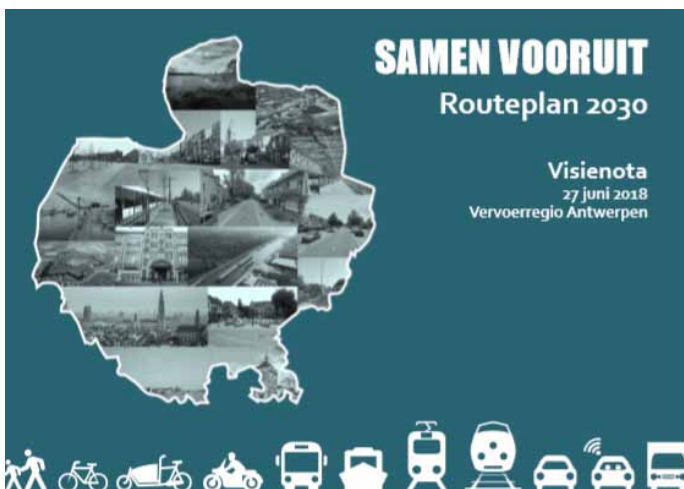
## Prometne regije i vijeća

Cijela regija Flandrija, koja se sastoji od 308 općina, bit će podijeljena u petnaest prometnih regija. Za svaku regiju uspostavlja se odgovarajuće prometno vijeće. Vijeće za prometnu regiju je multidisciplinarno područje politike koje je više od savjetodavnog tijela, s „obveznim“ minimalnim sastavom koji uključuje predstavnike:

- Svih općina/gradova unutar prometne regije,
- Odjela za mobilnost Vlade Flandrije,
- Uprave za ceste i vodne putove Vlade Flandrije,

- Pružatelja usluga osnovne mreže javnog prijevoza (operatera željeznice i autobusa/tramvaja), te
- Pokrajine (u slučajevima u kojim se prometna regija preklapa s područjem pojedine pokrajine).

Prometna regija slobodna je definirati dodatno strukturalno sudjelovanje građana i drugih organizacija društvenih dionika u prometnoj regiji.



Ilustracija 3: „TOGETHER AHEAD“ – Dokument koji definira viziju „Plan 2030“ razvijen je u sklopu pilot-projekta prometne regije Antwerpena 2017. godine. Isti je rezultat širokog procesa koji je uključivao sve aktere. „Radne banke“, fokusne skupine, javne recenzije i raznolik raspon komunikacijskih kanala korišteni su za stvaranje konsenzusa i optimiziranje donošenja odluka u regionalnom vijeću. <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

### Centar mobilnosti

Zadatak je prometne regije razviti slojevitou strategiju multimodalnog prometa u regiji. Strategija uključuje razvoj čvorišnih točaka, MaaS (mobilnost kao usluga) i pratećih politika (poput politike parkiranja i medijske kampanje) itd. kao dio radnih zadataka. Svaka prometna regija ima dosta slobode. Ipak, odgovornost za koordinaciju i iskorištavanje (uključujući tarifnu politiku) središnje mreže JP, što je ključni dio novog regulatornog okvira, ostaje centralizirana u rukama flamanske vlade putem „Centra za mobilnost“ (trenutno u razvoju). Centar za mobilnost ima stratešku funkciju

i sastoji se od flamanskog Odjela za mobilnost, flamanskog prijevoznika (De Lijn) i predstavnika „multimodalnih i prilagodljivih prijevoznika“ u svakoj prometnoj regiji.

### Regionalni SUMP-ovi

Vijeće prometne regije odgovorno je za planiranje i pripremu, provedbu, praćenje i evaluaciju te, tamo gdje je to primjenjivo, reviziju (obaveznog) regionalnog plana mobilnosti.

### Opća vizija

Plan mobilnosti regije mora zadovoljiti misiju i strateške regionalne ciljeve. Cilj mu je donijeti koherentnost u procesu pripreme, određivanja i provedbe odluka o mobilnosti putnika i teretnom prometu, sa sviješću o vezanim područjima politike.

### Struktura

Struktura plana mobilnosti sastoji se od:

1. Strateške dugotrajne vizije (10 godina, s perspektivom 30 godina) za željeni razvoj mobilnosti,
2. Kratkoročnih operativnih ciljeva politike mobilnosti, te
3. Akcijskog plana.

### Elementi

Plan mobilnosti dio je ciklusa procesa planiranja, što znači da:

1. je poduprt istraživanjima,
2. je razvijen i revidiran uz sudjelovanje javnosti i konzultiranje između administrativnih razina, područja politika, usluga i organizacija civilnog društva te drugih zainteresiranih strana,
3. prate se mjerljivi ciljevi i provedba akcijskog plana,
4. provodi se evaluacija u prvoj polovici svakog perioda upravljanja,

5. je moguće da će biti potpuno ili djelomično revidiran u skladu s procedurama planiranja i odobravanja, temeljeno na periodičnim rezultatima evaluacija tamo gdje je to potrebno.

### Usklađivanje s drugim planovima

Bliska suradnja i integracija politika olakšavaju mogućnost regionalnih SUMP-ova da navedu kako njegove politike mobilnosti doprinose ostvarenju cjelokupnog (nacrt) plana mobilnosti u Flandriji, opcija javnih politika u drugim relevantnim planovima prostorne politike, planova politika izrađenih u okviru politiku zaštite okoliša i klime te drugih relevantnih dokumenata javnih politika.

Aktivnosti iz postojećih lokalnih SUMP-ova – kojih ima značajan broj, s obzirom na to da 95% flamanskih općina ili gradova već provodi drugi ili treći plan – koje su u suprotnosti s novim regionalnim SUMP-ovima dobiti će privremeni prijelazni rok kako bi ih se prilagodilo uvjetima novog regulatornog okvira. Također će biti moguće da lokalna vijeća aktualiziraju i odobre lokalne SUMP-ove (L-SUMP), ali oni više neće biti obvezni (kao u prethodnoj Uredbi o L-SUMP-ovima). Za razliku od situacije koju je definirala prethodna Uredba, biti će moguće organizirati međuopćinsku suradnju ili čak suradnju među prometnim regijama, ukoliko postoje zajednički interesi unutar konteksta prometne regije.

### Praćenje (monitoring) i prijava napretka

Pravila koja se odnose na sadržaj, razvoj i upravljanje globalnim sustavom praćenja mobilnosti (temeljenom na KPI-ju) uspostaviti će flamanska vlada. Globalni sustav praćenja ima za cilj prikupljanje, upravljanje i testiranje podataka o „stanju mobilnosti“, tako da se uspješnost u odnosu na operativne i mjerljive ciljeve, uključene u različite planove mobilnosti, može provjeriti na učinkovit i koherentan način.

Biti će izrađeno izvješće o napretku za plan mobilnosti Flandrije i regionalne planove mobilnosti. Flamanska vlada će također odrediti pravila

za sadržaj, metodologiju, učestalost i oblik izvješća o napretku.

### Financijski resursi

Motivacija za ovakvu novu kombiniranu i slojevitu politiku mobilnosti je pružanje „troškovno učinkovitijeg“ prometnog sustava. Slojeviti prometni sustav usmjeren na korisnike i potražnju suprotan je sustavu usmjerenom na stranu ponude koji nasljeđuje, jer je potonji bio preskup i stvorio negativne učinke kao što je kompetitivnost između različitih oblika prijevoza (npr. javnog prijevoza i vožnje biciklom).

Savjeti iz prometnih regija osigurati će integrirani program ulaganja na lokalnoj i regionalnoj razini, kao i globalnoj razini Flandrije.

Flamanska će vlada i dalje pružati posebne financijske poticaje, kao što su bespovratna sredstva, subvencije i sporazumi o suradnji za infrastrukturne i ne-infrastrukturne projekte ili mjere koje se provode kako bi se podržali lokalni ili regionalni planovi za mobilnost, prema novom regulatornom okviru. Određivanje proračuna i raspodjele sredstava dio je višegodišnjeg akcijskog plana, završna faza u regionalnom planiranju SUMP-a (vidi primjer Antwerpena u nastavku).

### Podrška kvaliteti

Flamanski Odjel za mobilnost zastupljen je u svim regionalnim vijećima za pomet i provjerava planiranje i provedbu regionalnog SUMP-a. Osiguranje kvalitete projekata regionalnih prometnih vijeća diktira Upravni odbor na razini projekta. Sastav Upravnog odbora projekta može varirati ovisno o prirodi projekta, dok će odbor biti uključen u svaku fazu projekta.

### Zakonodavstvo

Ovakva nova „holistička politika mobilnosti“ razvijana je postupno između 2016. i 2018. godine. U 2016. godini provedena su i ocijenjena tri pilot projekta prometnih regija. Četvrti projekt je uslijedio u 2017. godini u prometnoj regiji Antwerpena. Preostale prometne regije započele

su pilot projekte u drugoj polovici 2018. ili će ih uskoro započeti u 2019. godini. Podaci i iskustva prikupljeni kroz te pilot projekte pružili su osnovu za novu Uredbu.

Uredba je prerasla u dokument javne politike dug 25 stranica, a izrađen je i sveobuhvatniji dokument od 70 stranica „Memorandum“ kako bi pružio daljnje smjernice i objašnjenja. Dokument je odobrila flamanska vlada 21. prosinca 2018. godine.

Održane su konzultacije s belgijskom nacionalnom radnom skupinom CIVITAS projekta kako bi se pratile ove promjene, kao i inicijalne radionice s flamanskom Komorom za kvalitetu, a kako bi se procijenila moguća poboljšanja. Nacionalna kontaktna točka za CIVITAS Prosperity projekt također je bila uključena u završni proces konzultacija.

Novi regulatorni okvir još jednom izdvaja Flandriju kao pionira koji utabava put drugim zemljama, pomičući fokus buduće mobilnosti s lokalne razine na funkcionalni grad na regionalnoj razini. 2019. će biti važna godina „promjene“ s prvim regionalnim SUMP-om za koji se očekuje da će biti spreman do 2020. godine.

### Antverpenski pilot-projekt

Antwerpen je jedna od najnaprednijih pilot regija. Prometna regija je velika i raznolika i uključuje 33 općine, veličine je više od 1000 četvornih kilometara, s više od milijun stanovnika i porastom potražnje za mobilnošću - što je glavni izazov. Sustav mobilnosti ograničen je granicama unutar (međunarodne lučke) regije Antwerpena.

### Zajedno naprijed

Antverpenska vizija za 2030. godinu dugoročna je, i perspektiva i program SUMP-a će biti razrađeni s mjerama i projektima kojima je cilj postići (multimodalnu) pristupačnost. Osim toga, regionalno vijeće za promet također ima za cilj postići 50/50 modalnu raspodjelu koja se sastoji od 50% putovanja automobilom i 50% (maksimalno) pješice, biciklom ili JP-om.

Vizija je razvijena u suradnji s nizom dionika, uključujući gradove, općine, uključene aktere mobilnosti i doprinose građanskih organizacija

### Deset zajedničkih ambicija

Korisnik je u fokusu vizije transportne regije u Antverpenu. Svako putovanje mora biti sigurno, glatko, pouzdano i ugodno. To znači da mreže, čvorišta i usluge mobilnosti moraju nuditi udobnost, kvalitetu i sigurnost. Deset ambicija su sljedeće:

1. Prema kulturalnoj promjeni i integriranom upravljanju mobilnošću.
2. Jačanje osnovice za blizinu i kvalitetu života po mjeri čovjeka.
3. Sloboda (modalnog) izbora kroz poboljšanje čvorišta, iskustva putovanja i bešavnog prijevoza.
4. Prema korištenju različitih oblika prijevoza: poboljšanje dijeljenja i MaaS-a.
5. Brza, pouzdana i frekventna mreža unutar prometnih regija.
6. Značajno poboljšanje u funkcionalnoj kvaliteti biciklističke mreže kako bi se osigurale sigurne, brze i udobne rute.
7. Regionalna strategija parkiranja s lokalnim varijacijama.
8. Prioritetni dolasci vozila i poboljšane veze s temeljnom prometnom mrežom.
9. Poboljšane multimodalne logističke mreže.
10. Dinamično upravljanje mobilnošću kako bi se optimizirala potražnja

Pored gore navedenih deset ambicija, regija će surađivati na pet zajedničkih ciljeva kako bi postala:

1. Perspektivna regija: regija se razvija u interesu svojih stanovnika. Zbog toga će Antwerpen i dalje biti atraktivno mjesto za život.

2. Prosperitetna regija: Dobra pristupačnost je preduvjet za ostvarenje blagostanja svih u regiji. Regija će biti poželjno mjesto za tvrtke i poslovanje koje će stvoriti nova radna mjesta i poticati rast.
3. Zdrava regija: Zdravlje i kvaliteta okoliša temelj su za budući rast.
4. Pametna regija: Pametnija organizacija mobilnosti po prihvatljivoj cijeni.
5. Regija raznovrsnosti: Jačanje i povezivanje lokalnih kvaliteta.



*Ilustracija 4: Antverpensi projekti potpore - npr. sjeverna obilaznica - razvit će se u "radnim bankama" i biti uključeni u višegodišnji akcijski program. <https://www.toekomstverbond.be>*

### Idući koraci

Vizija Antwerpena ususret 2030. bila je prvi važan korak u regionalnom procesu SUMP-a u Antwerpenu, a slijedit će još dva koraka:

1. Odabir mjera s naglaskom na lokalitetu vizija i njeni ciljevi biti će pretočeni u djelo. Specifično, riječ je o tri skupine mjera:
  - infrastrukturnim
  - ne-infrastrukturnim
  - mjerama prostornog razvoja

Mjere će se odnositi na tri vremenska perioda, 2025., 2030. te nakon 2040., te će uključivati okvir za praćenje i evaluaciju.

2. Višegodišnji Akcijski plan je koherentan program provedbe s dodijeljenim resursima i analizom troškova i koristi, a uključuje vremenski okvir provedbe, prioritete i projekte potpore, sinergije, uloge i partnerstva.

### Autor

**Patrick Auwerx, Mobiel 21**

Korišteni izvori:

- <https://www.basisbereikbaarheid.be>: official New Decree portal of the Flemish Mobility Department (© Figure 1)
- <https://www.toekomstverbond.be> (© Figure 4)
- <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf> (© Figure 3)
- <https://mobipunt.be/> (© Figure 2)

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

**PRAVNO ODRICANJE OD ODGOVORNOSTI:** Jedina odgovornost za sadržaj ove publikacije leži na autorima. Publikacija ne odražava nužno stav Europske unije. Europska komisija nije odgovorna za bilo kakvu moguću upotrebu informacija sadržanih u ovoj publikaciji. Sve ilustracije dobivene su od sudjelujućih partnera (ako nije drugačije navedeno) i njihovo je reproduciranje u ovoj publikaciji odobreno.



**CIVITAS PROSPERITY** financirani su sredstvima iz programa Europske unije za istraživanje i inovativnost Horizon 2020 u okviru sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava 690636.

