



Severna belgijska regija Flandrija že skoraj 20 let zagotavlja smernice za pripravo lokalnih celostnih prometnih strategij (CPS). Letos (2019) so sprejeli zakonsko uredbo, ki bo olajšala izvajanje novega pristopa v 15 flamskih prometnih regijah. To je regulativni okvir, ki bo omogočil uresničevanje koncepta (osnovne) dostopnosti z uvajanjem nove večslojne politike javnega prevoza, predvsem pa bo postal temeljno ogrodje 15 regionalnih CPS. Prometne regije vključujejo mesta in občine na prostorsko vplivnih območjih, ki bodo sodelovale pri zagotavljanju k uporabnikom usmerjene trajnostne mobilnosti ter njenem načrtovanju, izvajanju in ocenjevanju.



Slika 1: Prometne regije bodo skupaj reševale prihodnje izzive mobilnosti v okviru CPS. <https://www.basisbereikbaarheid.be>. Uradni portal za novo uredbo flamskega ministrstva za mobilnost

## Programska vizija

Novi regulativni okvir prinaša korenite spremembe v flamsko politiko mobilnosti. Nadomestil bo več (starih) programov in izboljšal, povezal in/ali vključil druge programe ter tako omogočil oblikovanje ene same krovne celostne politike mobilnosti.

### Poslanstvo

Naloga flamske politike mobilnosti je zagotoviti dostopnost za vse člane naše družbe. Poleg tega bodo naložbe v sistem mobilnosti v podporo gospodarstvu in tudi družbi. **Sistem mobilnosti je trajosten, varen, pameten in multimodalen**, pri njegovem razvoju pa je poudarek na cenovni dostopnosti in kakovosti življenja.

## Strateški cilji

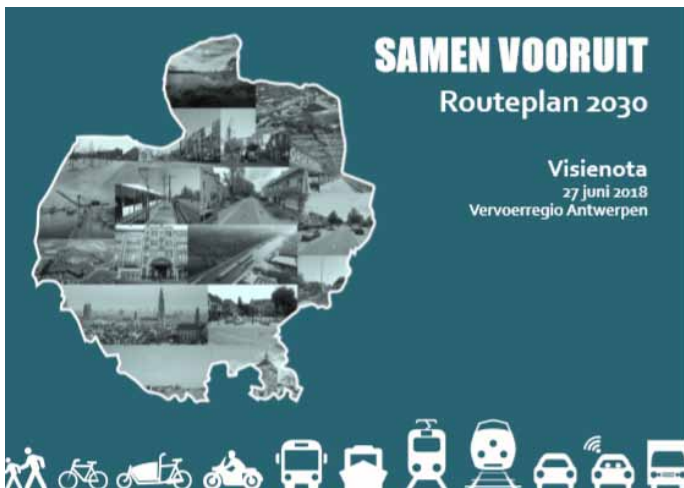
Vsi akterji, vključno z agencijami, ministrstvi in službami flamske vlade, pokrajinami in občinami ter deležniki iz zasebnega in javnega sektorja, delujejo usklajeno in sodelujejo pri uresničevanju naslednjih ciljev:

1. zagotoviti povpraševanju prilagojene naložbe v dostopnost do ključnih družbenih funkcij;
2. pripraviti prometna omrežja za prihodnost;
3. razviti multimodalni prometni sistem, upoštevajoč načelo STOP (hierarhijo potovalnih načinov), kjer je to mogoče;



- province (če je prometna regija enaka geografskemu ozemlju province).

Prometne regije se svobodno odločajo o strukturi dodatnega sodelovanja in vključevanja državljanov ter drugih družbenih deležnikov iz prometne regije.



Slika 3: »SKUPAJ NAPREJ« – Dokument o viziji »Roadmap 2030« je bil razvit v pilotnem projektu prometne regije Antwerpen leta 2017 in je rezultat obširnega procesa, v katerem so sodelovali vsi akterji. Za dosego soglasja in optimizacijo odločanja je regijski svet uporabil »delovne banke« (angl. working banks), fokusne skupine, javne preglede in široko paleto komunikacijskih kanalov. <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

### Center mobilnosti

Naloga vsake prometne regije je razviti večslojno multimodalno regionalno prometno strategijo. Ta med drugim vključuje razvoj vozlišč, mobilnosti kot storitve (MaaS), podpornih politik (kot so kampanje za parkiranje in medijske kampanje) itd. Vsaka prometna regija ima pri določanju svojih nalog veliko svobode. Nasprotno pa odgovornost za usklajevanje in uporabo (vključno s cenovno politiko) osrednjega omrežja javnega potniškega prometa ostaja centralizirana. To prednostno nalogo izvaja flamska vlada prek »Centra mobilnosti« (ki je trenutno še v fazi razvoja). Ta ima strateško funkcijo in ga sestavljajo flamsko ministrstvo za mobilnost, flamski prevoznik De Lijn ter predstavniki izvajalcev »multimodalnega in prilagojenega prevoza« iz vsake prometne regije.

## Regionalne CPS

Svet prometne regije je odgovoren za načrtovanje, pripravo, izvajanje, spremljanje, vrednotenje in po potrebi pregledovanje (obvezne) regionalne CPS.

### Splošna vizija

Regionalna CPS mora izpolnjevati poslanstvo in regionalne strateške cilje. Njen namen je zagotovitev skladnosti pri pripravi ter sprejemanju in izvajanju odločitev v zvezi z mobilnostjo potnikov in tovarnim prometom, pri tem pa mora upoštevati tudi druge povezane politike.

### Struktura

Struktura regionalne CPS:

1. strateška dolgoročna vizija (10 let s 30-letno perspektivo) zelenega razvoja mobilnosti;
2. kratkoročni operativni cilji politike in
3. akcijski načrt.

### Elementi

CPS je del ciklusa načrtovalskega procesa. To pomeni:

1. da je utemeljena z raziskavami;
2. da se razvija ali prilagaja v sodelovanju z javnostjo in ob posvetovanju med različnimi upravnimi ravni, politikami, javnimi službami in organizacijami civilne družbe ter drugimi povezanimi stranmi;
3. da se spremlja izvajanje ciljev in akcijskega načrta;
4. da se vrednotenje izvaja v prvi polovici vsakega upravljaljskega obdobja.
5. da se lahko v celoti ali delno revidira v skladu z načrtovalskimi in odobritvenimi postopki, po potrebi na podlagi vmesnih rezultatov vrednotenja.

## Skladnost z drugimi načrti

Tesno sodelovanje med regijami in integracija politik omogočata večjo preglednost nad tem, kako politike mobilnosti posameznih regionalnih CPS prispevajo k uresničevanju (osnutka) krovne CPS Flandrije, drugih ustreznih načrtov prostorske politike in načrtov, pripravljenih v okviru okoljske ali podnebne politike, ter vseh drugih ustreznih strateških dokumentov.

Za ukrepe iz obstoječih lokalnih CPS – tu je treba omeniti, da ima 95 % flamskih občin ali mest CPS 2. ali 3. generacije, zato je teh ukrepov veliko in številni od njih niso skladni z novimi regionalnimi CPS – je predvideno »vmesno« prehodno obdobje za njihovo uskladitev s pogoji, ki jih določa novi regulativni okvir. Lokalni sveti bodo še vedno lahko posodabljali in odobrili svoje lokalne CPS, vendar te ne bodo več obvezne (kot v prejšnji uredbi o lokalnih CPS). V nasprotju s prejšnjo uredbo bo zdaj možno tudi medobčinsko sodelovanje ali celo sodelovanje med prometnimi regijami, če bodo obstajali skupni interesi.

## Spremljanje in poročanje o napredku

Flamska vlada bo določila pravila o vsebini, razvoju in upravljanju globalnega sistema za spremljanje mobilnosti (na podlagi ključnih kazalnikov uspešnosti), namenjenega zbiranju, upravljanju in preskušanju podatkov o »stanju mobilnosti«. To bo omogočilo učinkovito in usklajeno preverjanje uspešnosti glede na splošne in posamične operativne cilje, vključene v različne CPS.

Izdelano bo poročilo o napredku za CPS Flandrije in regionalne CPS. Flamska vlada bo določila tudi pravila glede vsebine, metodologije, pogostnosti in oblike poročanja o napredku.

## Finančna sredstva

Motiv za oblikovanje te nove kombinirane in večslojne politike mobilnosti je bil zagotoviti stroškovno učinkovitejši prometni sistem. K uporabnikom naravnani in v povpraševanje usmerjen večslojni prometni sistem je nasprotje

prejšnjemu v ponudbo usmerjenemu sistemu, ki je bil predrag in je imel škodljive učinke, kot je konkurenca med različnimi potovalnimi načini (npr. med javnim potniškim prometom in kolesarjenjem).

Nasveti prometnih regij bodo zagotovili bolj integrirane naložbene programe tako na lokalni in regionalni kot tudi na globalni flamski ravni.

Flamska vlada bo v okviru nove regulativne ureditve še naprej zagotavljala posebne finančne spodbude (nepovratna sredstva, subvencije in sporazumi o sodelovanju) za infrastrukturne in neinfrastrukturne projekte ali ukrepe, ki se izvajajo za podporo lokalnim ali regionalnim CPS. Priprava proračunov in dodeljevanje sredstev sta del večletnega akcijskega načrta, ki predstavlja končno fazo v procesu načrtovanja regionalne CPS (glejte primer za Antwerpen v nadaljevanju).

## Podpora kakovosti

Flamsko ministrstvo za mobilnost je zastopano v vseh svetih prometnih regij ter preverja načrtovanje in izvajanje regionalnih CPS. Za zagotavljanje kakovosti projektov regijskih svetov so pristojni projektni usmerjevalni odbori na projektni ravni. Projektni usmerjevalni odbor, katerega sestava se lahko razlikuje glede na naravo posameznega projekta, bo vključen v vse ključne faze projekta.

## Zakonodaja

Ta nova »holistična politika mobilnosti« se je razvijala postopoma med letoma 2016 in 2018. Leta 2016 so bili izvedeni in ovrednoteni trije pilotni projekti prometnih regij. Četrti projekt je sledil leta 2017 v prometni regiji Antwerpen. Preostale prometne regije so bile oblikovane v drugi polovici leta 2018 ali pa bodo oblikovane v letu 2019. Izsledki teh pilotnih projektov so bili podlaga za pripravo nove uredbe.

Uredba je 25 strani dolg programski dokument, sestavljen pa je bil tudi obsežen 70-stranski memorandum, ki zagotavlja dodatne smernice

in pojasnila. Flamska vlada je oba dokumenta odobrila 21. decembra 2018.

Sledilo je posvetovanje o teh spremembah z belgijsko nacionalno delovno skupino za projekt CIVITAS, organizirane pa so bile tudi delavnice s flamsko Zbornico za kakovost za oceno možnih izboljšav. V zadnjo fazo posvetovanj je bila vključena tudi nacionalna kontaktna točka za projekt CIVITAS Prosperity.

S tem novim regulativnim okvirom je Flandrija spet postala nekakšna predhodnica, ki se od drugih držav razlikuje po tem, da je načrtovanje svoje mobilnosti prenesla z lokalne na regionalno raven. Leto 2019 bo torej pomembno leto »sprememb«, saj naj bi bile prve regionalne CPS pripravljene do leta 2020.

### Pilotna prometna regija Antwerpen

Antwerpen je ena najbolj naprednih pilotnih regij. Ta zelo obsežna in raznovrstna prometna regija s 33 občinami pokriva površino več kot 1000 km<sup>2</sup> in ima več kot milijon prebivalcev. Rastoeče povpraševanje po mobilnosti je velik izziv, sistem mobilnosti pa je omejen na območje znotraj meja regije (mednarodnega pristanišča) Antwerpen.

### Skupaj naprej

Regija Antwerpen ima dolgoročno vizijo do leta 2030, program njene CPS pa se osredotoča na ukrepe in projekte, katerih cilj je doseganje (multimodalne) dostopnosti. Poleg tega si svet prometne regije prizadeva doseči razmerje potovalnih načinov, pri katerem bo 50 odstotkov potovanj opravljenih z avtomobilom, (največ) 50 odstotkov pa peš, s kolesom ali javnim potniškim prometom.

Pri razvoju vizije so sodelovali različni deležniki, vključno z mesti, občinami, civilnimi organizacijami in drugimi akterji na področju mobilnosti.

### Deset skupnih ambicij

Vizija prometne regije Antwerpen se osredotoča na uporabnika. Vsako potovanje mora biti var-

no, gladko, zanesljivo in uporabniku prijazno. To pomeni, da morajo omrežja, prestopna vozlišča in storitve mobilnosti zagotavljati udobje, kakovost in varnost. Regija si bo prizadevala za:

1. doseganje kulturnega premika in integriranega upravljanja mobilnosti;
2. krepitev osnovnih storitev za zagotavljanje bližine in kakovosti življenja po meri človeka;
3. svobodo izbire (potovalnih načinov) na podlagi izboljšanja vozlišč in potovalnih izkušenj ter zagotavljanja brezhibnih storitev;
4. uporabo različnih potovalnih načinov: večji delež souporabe prevoznih sredstev in mobilnosti kot storitve (MaaS);
5. hitro, zanesljivo in frekventno omrežje znotraj prometnih regij;
6. bistveno izboljšanje funkcionalne kakovosti kolesarskega omrežja zaradi zagotavljanja varnih, hitrih in udobnih poti;
7. regionalno strategijo parkiranja z lokalnimi različicami;
8. prednostne naloge in izboljšane povezave v osrednjem prometnem omrežju;
9. izboljšanje multimodalnih logističnih omrežij;
10. dinamično upravljanje prometa za optimizacijo povpraševanja.

Poleg uresničevanja naštetega bo regija sodelovala tudi pri naslednjih petih skupnih ciljih:

1. obetavna regija: regija se razvija na podlagi interesov njenih prebivalcev, zato bo Antwerpen še naprej privlačno mesto za življenje;
2. uspešna regija: dobra dostopnost je bistvene pomena za blaginjo vseh v regiji; regija bo zaželena lokacija za podjetja in druge poslovne subjekte, ki bodo ustvarjali delovna mesta in pospeševali gospodarsko rast;
3. zdrava regija: zdravje in kakovostno okolje sta osnova za nadaljnjo rast;

4. pametna regija:
5. pametnejša organizacija mobilnosti po sprejemljivi ceni;
6. vsestranska regija: okrepiti in povezati lokalne lastnosti.

### Naslednji koraki

Vizija regije Antwerpen do leta 2030 je bila prvi mejnik pri oblikovanju njene CPS, sledila pa bosta še dva koraka:

1. Izbira območno usmerjenih ukrepov bo udeležila vizijo in njene cilje. Načrtovani ukrepi spadajo v tri kategorije:
  - infrastrukturni,
  - neinfrastrukturni in
  - ukrepi na področju prostorskega razvoja.

Ukrepi se bodo nanašali na tri časovne mejnike – 2025, 2030 in po letu 2040 – in bodo vključevali tudi okvir za spremljanje in vrednotenje.

2. Večletni akcijski načrt je dosleden izvedbeni program, ki opredeljuje dodeljevanje sredstev ter stroške in koristi, določa pa tudi časovni okvir izvajanja, prednostne naloge in podporne projekte, sinergije, vloge in partnerstva.



Slika 4: Podporni projekti v regiji Antwerpen – npr. severna obvoznica – bodo razviti v tako imenovanih »delovnih bankah« (angl. working banks) in bodo vključeni v večletni akcijski program. <https://www.toekomstverbond.be>

### Avtor

Patrick Auwerx, Mobiel 21

Uporabljeni viri:

- <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 OBVESTILO:** Avtor je v celoti odgovoren za vsebino te predstavitve, ki ne izraža nujno mnenja Evropske unije. Evropska komisija ni odgovorna za uporabo informacij iz te publikacije. Vse slike v njej so zagotovili partnerji (razen če je drugače navedeno) in so objavljene z njihovim dovoljenjem.



Projekt CIVITAS PROSPERITY je prejel finančna sredstva iz programa Evropske unije za raziskave in inovacije Horizon 2020 po sporazumu o nepovratnih sredstvih št. 690636.