



Již téměř dvacet let zajišťuje severobelgický Vlámský region (Flandry) podporu pro místní SUMP. V letošním roce (2019) zavedl nové nařízení (zákon) s cílem nastavit tento nový přístup v patnácti dopravních regionech. Nové nařízení je regulačním rámcem, který naplní hlavní podstatu koncepce (základní) dostupnosti zajištěním nové politiky veřejné dopravy a především se stane páteří patnácti regionálních SUMP. Mezi regiony patří města a obce v dosahu územního vlivu, které budou spolupracovat na vytvoření uživatelsky orientované udržitelné mobility ve smyslu politiky plánování, implementace a hodnocení.



Obrázek 1: Dopravní regiony, které budou společně řídit budoucí výzvy v oblasti mobility SUMP.  
<https://www.basisbereikbaarheid.be>. Oficiální nový portál dekretů vlámského oddělení pro mobilitu

### Vize programu

V tomto novém regulačním rámci je vlámská politika mobility radikálně přepracována. Nahradí několik (starších) programů, zlepší a spojí a/nebo integruje další programy, aby bylo dosaženo jedné zastřešující holistické politiky mobility.

### Poslání

Cílem politiky mobility je zajistit dostupnost naší společnosti. Navíc investice do systému mobility s podporou jak ekonomiky, tak naší společnosti. Systém mobility je udržitelný, bezpečný, inteligentní a multimodální. Je rozšířen a využíván s důrazem na cenovou dostupnost a kvalitu života.

### Strategické cíle

Všichni aktéři, včetně složek vlámské vlády, oddělení a služeb, krajů a obcí a zúčastněných stran ze soukromého i veřejného sektoru jednají společně a spolupracují na následujících cílech:

1. Zajistit investice orientované na poptávku po dostupnosti hlavních funkcí společnosti,
2. Připravit dopravní síť pro budoucnost,
3. Vypracovat multimodální dopravní systém s využitím principu STOP (hierarchie módů), pokud je to možné,
4. realizovat bezpečný dopravní systém bez obětí dopravních nehod,

5. Lákat, motivovat a stimulovat změnu dopravního chování,
6. Vlámsko se stane lídrem v oblasti inovací,
7. Využití integrovaného a regionálního přístupu k základní dostupnosti
8. Zajištění, aby se každý mód dopravy pohyboval plynule.



Obrázek 2: K dosažení multimodálního integrovaného dopravního systému vybudují dopravní regiony hierarchickou síť uzlů, které jsou přístupné multimodálně, a kde mohou uživatelé přestupovat mezi různými módy dopravy. <https://mobipunt.be/>

## Mobilita a zlepšená kvalita ovzduší

### Institucionální spolupráce

Koordinace a rozvoj tohoto nového regulačního rámcového programu jsou založeny na předpokladu, že existuje také zastřešující systém „řízení/regulace a vedení (management)“ mobility. Tato úloha bude prováděna radami zastupujícími dopravní regiony.

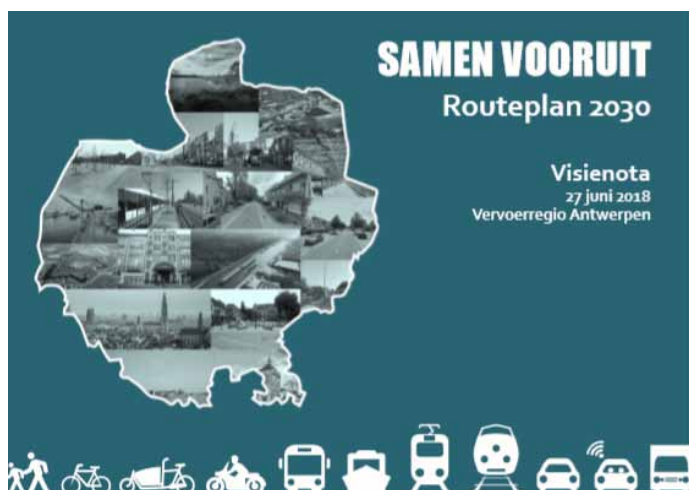
### 15 Dopravních regionů a jejich rady

Celá oblast Flander, která se skládá z 308 obcí, bude rozdělena do patnácti dopravních regionů. Pro každý dopravní region je ustavena příslušná

rada. Rada pro oblast dopravy je multidisciplinární politické těleso, které je více než poradním orgánem s „povinným“ minimálním složením v zastoupení:

- Každá obec/město v dopravním regionu,
- Oddělení mobility vlámské vlády,
- Správa silnic a vodních cest vlámské vlády,
- Hlavní provozovatelé veřejné dopravy (VD); (provozovatel železniční dopravy a autobusů / tramvají) a
- Provincie (pokud je Dopravní region roven zeměpisnému vymezení provincie).

Dopravní region může libovolně určovat další strukturované zapojení (participaci) občanů a dalších organizací zúčastněných stran v rámci dopravního regionu.



Obrázek 3 „SPOLEČNĚ VPŘED“ – Dokument vize „Plán 2030“ byl vytvořen v pilotním projektu antverpského dopravního regionu v roce 2017. Je výsledkem širokého procesu se všemi aktéry. K vytvoření konsensu a optimalizaci rozhodování v regionální radě byly využity tzv. „pracovní banky“, fokusní skupiny, veřejné přezkoumání (revize) a různorodé komunikační kanály. <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

## Centrum mobility

Úkolem dopravního regionu je rozvíjet strategii multimodální dopravy v regionu. Náplní pracovní činnosti strategie je rozvoj uzlů, MaaS (mobilita jako služba) a podpůrné politiky (jako jsou parkovací a mediální kampaně) atd. Každý dopravní region má tak poměrně velkou svobodu. Nicméně odpovědnost za koordinaci a využívání (včetně tarifní politiky) hlavní sítě veřejné dopravy, která je nejvyšší vrstvou nového regulačního rámce, zůstává vlámskou vládou centralizována prostřednictvím „Centra mobility“ (v současné době se připravuje). Centrum mobility má strategickou funkci a skládá se z vlámského oddělení pro mobilitu, vlámského dopravního operátora (De Lijn) a zástupců „operátorů multimodální a na míru šité dopravy“ v každém Dopravním regionu.

## Krajské SUMPy

Rada dopravního regionu je zodpovědná za plánování a přípravu, implementaci, monitorování a vyhodnocení a případně přezkoumání/revizi (povinného) regionálního plánu mobility.

### Celková vize

Regionální plán mobility musí splňovat poslání a strategické regionální cíle. Jeho cílem je přinést soudržnost do přípravy, vymezení a implementaci rozhodnutí o mobilitě cestujících a nákladní dopravě s vědomím souvisejících politických oblastí.

### Struktura

Struktura regionálního plánu mobility se skládá z:

1. Strategická dlouhodobá vize (10 let s 30letou perspektivou) požadovaného rozvoje mobility,
2. Krátkodobé cíle „provozní“ politiky a
3. Akční plán.

### Prvky

Plán mobility je součástí plánovacího cyklu procesu, to znamená, že:

1. Je podložen výzkumem,
2. Je vyvíjen nebo revidován se zapojením veřejnosti a konzultací mezi správními úrovněmi, oblastmi politik, službami a občanskými organizacemi a dalšími spřízněnými stranami,
3. Sledují se cíle a naplňování akčního plánu,
4. Hodnocení probíhá v první polovině každého volebního období,
5. Může být zcela nebo částečně revidován v souladu s postupy plánování a schvalování, v případě potřeby na základě průběžných výsledků hodnocení

## Propojení s ostatními plány

Úzká spolupráce a integrace politik vytváří schopnost krajských SUMPů ukazovat, jak politiky mobility přispívají k realizaci celkového (návrhu) plánu pro plán mobility Flander, politické možnosti v jiných příslušných plánech územní politiky, politických plánů vypracovaných v kontextu strategických plánů, politiky v oblasti životního prostředí nebo klimatu a jakýchkoli dalších příslušných politických dokumentů. Je třeba poznamenat, že aktivity stávajících SUMP jsou rozsáhlé vzhledem k tomu, že 95% vlámských obcí nebo měst má hotový plán druhé nebo třetí generace. K vyřešení tohoto rozporu s novými regionálními SUMPy bude zajištěn dostatečný časový prostor, který umožní přizpůsobení se novým podmínkám regulačního rámce. Místní rady/zastupitelstva budou také moci aktualizovat a schválit místní SUMPy (městské SUMPy), ale ty nebudou již povinné (jako v dřívějších nařízeních o městských SUMPech). Na základě předchozího nařízení bude nyní možné vytvořit meziměstské nebo dokonce meziregionální dopravní regiony, pokud existují společné zájmy v kontextu dopravního regionu.

## Monitorování a podávání zpráv o pokroku

Pravidla týkající se obsahu, vývoje a řízení globálního systému sledování mobility (založené na KPI) budou stanoveny vlámskou vládou. Cílem globálního monitorovacího systému je shromažďovat, spravovat a testovat údaje o „stavu mobility“ tak, aby mohla být ověřen účinným a soudržným způsobem pokrok v souladu s operačními cíli a cíli obsaženými v různých plánech mobility.

Bude vypracována zpráva o pokroku v rámci plánu mobility Flander a regionálních plánů mobility. Vlámská vláda rovněž stanoví pravidla pro obsah, metodiku, četnost a formu zprávy o pokroku.

## Finanční zdroje

Motivací této nové kombinované a „vrstvené“ politiky mobility je poskytnout „nákladově efektivnější“ dopravní systém. Vícevrstvý dopravní systém orientovaný na uživatele a orientova-

ný na poptávku je opakem nahrazeného systému orientovaného na nabídku, který byl příliš nákladný a způsoboval nepříznivé efekty, jako je konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy (např. veřejná doprava s cyklistikou). Poradenství ze strany dopravních regionů vytvoří integrovanější investiční program na místní a regionální úrovni SUMP a globální úrovni Flander. Vlámská vláda bude i nadále poskytovat specifické finanční pobídky, jako jsou granty, dotace a dohody o spolupráci pro infrastrukturní a neinfrastrukturální projekty nebo opatření prováděná na podporu místních nebo regionálních plánů mobility v rámci nového programu regulačního rámce. Stanovení rozpočtů a alokace zdrojů je součástí víceletého akčního plánu, poslední fáze regionálního plánování SUMP (viz příklad Antverpy níže).

## Podpora kvality

Vlámský Odbor mobility je zastoupen ve všech radách dopravních regionů a ověřuje plánování a realizaci regionálního SUMP. Zajištění kvality projektů rad dopravních regionů je předepsáno na úrovni projektu řídicím výborem projektů. Složení řídicího výboru projektu se může lišit podle povahy projektu, výbor je však zapojen do každé projektové fáze.

## Legislativa

Tato nová „holistická politika mobility“ byla rozvíjena postupně mezi rokem 2016 a 2018. V roce 2016 byly zavedeny a vyhodnoceny tři pilotní projekty Dopravního regionu. Čtvrtý projekt následoval v roce 2017 v dopravním regionu Antverpy. Zbývající dopravní regiony začaly v druhé polovině roku 2018 nebo budou zahájeny brzy v roce 2019. Výsledky těchto pilotních projektů vytvořily základ pro novou vyhlášku.

Nařízení je tvořeno dokumentem o délce 25 stran, navíc bylo vypracováno komplexnější 70stránkové „Memorandum“, které poskytuje další pokyny a vysvětlení. Dokumenty byly schváleny vlámskou vládou dne 21. prosince 2018.

V návaznosti na tyto změny proběhly konzultace belgickou národní pracovní skupinou projektu CIVITAS, s cílem uspořádat v prvním kroku workshopy s vlámskou komorou pro kvalitu, aby bylo možné posoudit možná vylepšení.

Do závěrečného konzultačního procesu bylo rovněž zařazeno národní kontaktní místo CIVITAS Prosperity.

Tento nový regulační rámec staví Flandry napřed v porovnání s ostatními zeměmi tím, že přesouvá návrh své budoucí mobility z místní úrovně do města fungujícího na regionální úrovni. Rok 2019 bude významným rokem „změny“, přičemž první regionální SUMPy by měly být připraveny do roku 2020.

## Antverpské pilotní řešení

Antverpy jsou jedním z nejmodernějších pilotních regionů. Dopravní region je rozsáhlý a různorodý, s 33 obcemi, s rozlohou přes 1000 km<sup>2</sup>, má více než milion obyvatel, poptávka po mobilitě má rostoucí tendenci,

což je hlavní výzva. Systém mobility je omezen svými limity v rámci (mezinárodního přístavu) v Antverpách.

## Společně dopředu

Vize z Antverp do roku 2030 je dlouhodobá, perspektiva a program SUMP budou zpracovány s opatřeními a projekty, jejichž cílem je dosáhnout (multimodální) dostupnosti. Rada dopravního regionu má také za cíl

dosažení 50/50 modálního rozdělení, které bude tvořit 50% cest autem a 50% cest (maximálně) pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou.

Vize byla vytvořena ve spolupráci s různými zúčastněnými stranami včetně měst, obcí, účastníků mobility a příspěvků ze strany občanských organizací.

## Deset společných ambicí

V centru vize antverpského dopravního regionu je uživatel, každá cesta musí být bezpečná, plynulá, spolehlivá a příjemná. To znamená, že dopravní sítě, dopravní uzly a služby mobility musí nabízet pohodlí, kvalitu a bezpečnost. Je definováno deset ambicí:

1. Směrem ke změně kultury a integrovanému řízení mobility (mobility managementu).
2. Hlavní je posílení blízkosti a kvality života v lidském měřítku.
3. Svoboda (modální) volby prostřednictvím zdokonalených uzlů, cestování a navazující dopravy.
4. Využití módů: lepší sdílení a MaaS (mobilita jako služba).
5. Rychlá, spolehlivá a často využívaná dopravní síť v rámci dopravních regionů.
6. Výrazné zlepšení funkční kvality cyklistické sítě pro zajištění bezpečných, rychlých a pohodlných tras.
7. Regionální strategie parkování s místními variacemi.
8. Prioritní cesty a lepší propojení v rámci hlavní dopravní sítě.
9. Zlepšené multimodální logistické sítě.
10. Dynamické řízení dopravy za účelem optimalizace poptávky.

Spolu s deseti ambicemi bude region spolupracovat na následujících pěti společných cílech:

1. Nadějný region: Region se vyvíjí a roste ze zájmů jeho obyvatel. Z tohoto důvodu budou Antverpy i nadále atraktivním místem pro život.
2. Prosperující region: Dobrá dostupnost je nástrojem prosperity pro každého obyvatele regionu. Region bude žádoucím místem pro podniky a obchod, které vytvoří pracovní místa a podpoří růst.

3. Zdravý region: Zdraví a kvalita životního prostředí jsou základem dalšího růstu.
4. Inteligentní region: chytřejší organizace mobility za přijatelnou cenu.
5. Všestranný region: Posílení a propojení místních kvalit.

### Další kroky

Vize z Antverp do roku 2030 byla prvním milníkem v procesu regionálního SUMP v Antverpách. Následují další dva kroky:

1. Výběr opatření vztahujících se ke konkrétnímu území uvede vize a její cíl/cíle do praxe. Budou existovat tři kategorie opatření:
  - Infrastrukturní,
  - Neinfrastrukturní a
  - Územní rozvoj.
2. Víceletý akční plán je soudržným implementačním programem s přidělenými zdroji, definovanými přínosy z nákladů a zahrnuje časový rámec implementace, priority a projekty pákového efektu, synergie, role a partnerství.



Obrázek 4: Antverpy projekty pákového mechanismu - např. severní okruh - bude rozvíjen v „pracovních bankách“ a bude zařazen do víceletého akčního programu.

<https://www.toekomstverbond.be>

### Autor

Patrick Auwerx

Mobiel 21

Tel +32 16 317708

Email: [patrick.auwerx@mobi21.be](mailto:patrick.auwerx@mobi21.be)

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

### Použité zdroje:

- <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)

vědnost výhradně autoři. To nutně neodráží stanovisko Evropské unie. Evropská komise není zodpovědná za jakékoli použití informací obsažených v této příručce. Všechny snímky jsou poskytovány příslušnými partnery (pokud není uvedeno jinak) a jsou schváleny pro reprodukci v této publikaci



CIVITA S PROSPERITY čerpá z fondů evropského výzkumného a inovačního programu Horizon 2020, číslo grantové smlouvy 690636.