



Belgium északi régiója, Flandria közel húsz éve példaértékű mintát mutat a helyi fenntartható városi mobilitási tervek (SUMP-ok) támogatásában. Idén (2019) egy új rendeletet (törvényt) hoztak azzal a céllal, hogy 15 közlekedési régióban megkönnyítsék egy új megközelítés bevezetését. Az új rendelet olyan egy szabályozási keretet ad, amely új, többszintű közösségi közlekedési politikával biztosítja az (alapvető) hozzáférhetőséget, és ami még legfontosabb, a tizenöt regionális SUMP gerincét képezi. A régió magába foglalja azon területfejlesztési befolyási területéhez tartozó városokat és településeket, amelyek a felhasználóközpontú, fenntartható mobilitás biztosítása érdekében együttműködnek a tervezés, a végrehajtás és az értékelés irányelveit illetően.



1. ábra: Közlekedési régiók a jövőbeli SUMP-ok mobilitási kihívásainak közös kezelésére.
<https://www.basisbereikbaarheid.be>. A flamand mobilitási osztály hivatalos új rendelete

A program jövőképe

Az új szabályozás keretében a flamand mobilitáspolitikát radikális újragondolásra kerül. Néhány (régebbi) programot fog helyettesíteni, emellett továbbfejleszt, összekapcsol és/vagy integrál más programokat egy átfogó, holisztikus mobilitáspolitikai elérés érdekében.

Küldetés

A mobilitáspolitikai célja az hozzáférhetőség biztosítása társadalmunk minden tagja számára. Emellett a mobilitási rendszerbe történő beruházások mind a gazdaságot, mind a társadalmunkat támogatják. A mobilitási rendszer fenntartható, biztonságos, intelligens és multimodális.

A rendszert a megfizethetőséget és életminőséget középpontba állítva bővítik és használják ki.

Stratégiai célkitűzések

Minden résztvevő – beleértve a flamand kormány ügynökségeit, szervezeti egységeit és szolgáltatóit, a tartományokat és a településeket, valamint a magán- és közszféra érdekeltjeit – együttműködik és közösen lép fel a következő célok elérése érdekében:

1. A legfontosabb társadalmi szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítása a keresletorientált befektetések védelme érdekében,

2. A jövő közlekedési hálózatainak előkészítése,
3. Multimodális közlekedési rendszer létrehozása a STOP elvet alkalmazva a közlekedési módok hierarchiája módok), ahol lehetséges,
4. Biztonságos, halálos áldozatot nem követelő közlekedési rendszer megvalósítása,
5. A közlekedési szokások megváltozásra való
6. Flandria innovációs vezetővé válik,



2. ábra: Hogy egy multimodális integrált közlekedési rendszer létrejöhhessen, a közlekedési régiók olyan átszállási csomópontok hierarchikus hálózatát hozzák létre, amelyek többféle közlekedési móddal is elérhetők és ahol a felhasználók a különböző közlekedési módok között válhatnak. <https://mobipunt.be/>

7. Az alapvető hozzáférhetőség elérése érdekében integrált és regionális megközelítés alkalmazása,
8. Minden közlekedési mód zavartalan működésének biztosítása.

Emellett ez az integrált mobilitáspolitikai megvalósítja az európai éghajlatváltozási megállapodásban foglaltakat, valamint konkrét célkitűzéseket és intézkedéseket javasol a zöldebb és fenntarthatóbb mobilitás elérése és a levegőtisztaság javítása érdekében.

Intézményi együttműködés

Ennek az új szabályozási keretprogramnak az összehangolása és kidolgozása azon a feltételezésen alapul, hogy emögött egy átfogó, mobilitást célzó „ellenőrzési és irányítási” rendszer is található. Ezt a feladatot a regionális közlekedési tanácsok látják el.

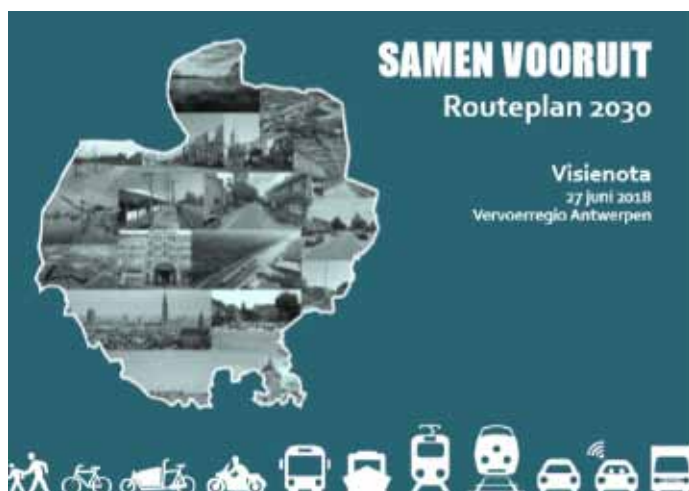
15 Közlekedési régió és tanács

A 308 településből álló teljes flamand régió tizenöt közlekedési régióra osztják fel. Minden egyes közlekedési régióhoz megfelelő regionális közlekedési tanácsot hoznak létre. A regionális közlekedési tanács egy multidiszciplináris szak-

politikákat is magába foglaló terület, amely képviselőkből áll több mint egy tanácsadó szerv” az alábbi „kötelező” tagokkal:

- a közlekedési régió egyes települései/városai,
- a flamand kormány mobilitási osztálya,
- a flamand kormány közúti és vízi közigazgatásai,
- a fő tömegközlekedési hálózatok üzemeltetői (vasúti és autóbusz/villamos-üzemeltetők), és
- a tartomány (ha a közlekedési régió megegyezik a tartomány földrajzi területével).

A közlekedési régió szabadon meghatározhatja a polgárok és más társadalmi érdekképviselői szervezetek további strukturális részvételét a közlekedési régióban.



3. ábra: „Együtt előre” - A 'Útmutató 2030' elnevezésű dokumentumot 2017-ben az antwerpeni közlekedési régió kísérleti projektje során hozták létre, és az összes közreműködővel folytatott széles körű folyamat eredményeként. Munkacsoportok, fókuszcsoporthoz, nyilvános vizsgálatok és számos kommunikációs csatorna segítette a régiós tanácsot a konszenzus kialakításában és a döntéshozatal optimalizálásában.

<https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

Mobilitási központ

A közlekedési régió feladatai többek között a régió többszintű multimodális közlekedési stratégiájának kidolgozása. A stratégia magában foglalja a csomópontok, a MaaS (mobilitás, mint szolgáltatás) és a támogató szakpolitikák (pl. parkolás és médiakampányok) stb. kidolgozását. Mint ilyen, minden közlekedési régió nagymértékű szabadsággal bír. Mindezek ellenére az új szabályozási keret legmagasabb szintjét képező közösségi közlekedési törzshálózat összehangolása és kihasználása (ideértve az díjszábillási politikát is) továbbra is központosított marad a flamand kormány kezében (a jelenleg fejlesztés alatt álló) a „Mobilitási Központ” révén. Minden közlekedési régióban a stratégiai szereppel bíró Mobilitási Központot a flamand mobilitási osztály, a flamand közlekedési szolgáltató (De Lijn) és az egyes közlekedési régiók „multimodális és testre szabott közlekedési szolgáltató” képviselői alkotják

Regionális SUMP-ok

A regionális közlekedési tanács felelős a (kötelező) regionális mobilitási terv előkészítéséért és kidolgozásáért végrehajtásáért, nyomon követéséért, értékeléséért, és amennyiben szükséges, a felülvizsgálatért is.

Általános jövőkép

A regionális mobilitási tervnek meg kell valósítania a küldetést és a regionális stratégiai célkitűzéseket. A cél, hogy összhangot teremtsen az utasok mobilitására és az áruszállításra vonatkozó döntések előkészítése, meghatározása és végrehajtása között a kapcsolódó szakpolitikai területek ismeretében.

Struktúra

A regionális mobilitási terv az alábbiakból épül fel:

1. Hosszú távú stratégiai jövőkép (10 évre szól, de 30 éves kitekintéssel) a kívánt mobilitásfejlesztésről,

2. rövid távú operatív szakpolitikai célkitűzések, és
3. egy akcióterv.

Részei

maga a mobilitási tervdokumentum a tervezési folyamat ciklusának egy részét jelenti. A dokumentum:

1. kutatással alátámasztott,
2. a nyilvánosság részvételével és a közigazgatási szintek, a szakpolitikai területek, szolgáltatók, valamint civil szervezetek és más kapcsolódó felek közötti konzultációval készül és kerül átdolgozásra,
3. a céljainak és az akcióterv megvalósulását nyomon követi,
4. értékelése minden kormányzati ciklus első felében történik meg,
5. az időközi értékelés eredményei alapján, ha szükséges, a tervezési és jóváhagyási eljárásoknak megfelelően teljes egészében vagy részben átdolgozható.

Egyéb tervekkel való összhang

CA szakpolitikák szoros együttműködése és a integrálása megkönnyíti a regionális SUMP-ok számára, hogy megmutassák, hogy az azokban foglalt mobilitási szakpolitikák miként tudnak hozzájárulni az átfogó (tervezett) flandriai mobilitási terv, egyéb releváns területfejlesztési tervek szakpolitikáinak, valamint a környezetvédelemmel vagy az éghajlatpolitikával kapcsolatos programtervek és egyéb vonatkozó szakpolitikai dokumentumok lehetőségeinek megvalósításához.

A meglévő helyi SUMP intézkedések (meg kell jegyezni, hogy igen meghatározók, tekintve, hogy a flamand települések vagy városok 95%-a rendelkezik második vagy harmadik generációs tervvel, amely ellentétben állhat az új regionális SUMP intézkedésekkel, így számukra egy

„átmeneti” időszakot biztosítanak, amely során alkalmazkodhatnak az új szabályozás feltételeihez. A helyi tanácsok számára is lehetőség nyílik majd a helyi SUMP intézkedések (L-SUMP) aktualizálására és jóváhagyására, de ezek már nem lesznek kötelezők (mint az L-SUMP szóló korábbi rendeletben). Ellentétben az előző rendelettel, ennek köszönhetően lehetőség lesz települések közötti vagy akár közlekedési régiók közötti együttműködés kialakítására is, ha egy közlekedési régió érdekei közösek megegyeznek.

Monitoring és előrehaladási jelentés

The rules concerning the content, development
Az indikátorokon alapuló mobilitási monitoring rendszer tartalmára, fejlesztésére és kezelésére vonatkozó szabályokat a flamand kormány határozza meg. A monitoring rendszer célja a mobilitási adatok összegyűjtése, kezelése és a „mobilitási állapotok” modellezése annak érdekében, hogy a különböző mobilitási tervekben található teljesítményre és működésre vonatkozó célkitűzések hatékony és koherens módon igazolhatók legyenek.

A Flandriai Mobilitási Terv és a regionális mobilitási tervekről előrehaladási jelentés készül. A flamand kormány meghatározza az előrehaladási jelentés tartalmára, módszertanára, gyakoriságára és formájára vonatkozó szabályokat is.

Pénzügyi erőforrások

Ennek az új, kombinált és többszintű mobilitáspolitikának a célja a „költséghatékonyabb” közlekedési rendszer biztosítása. A felhasználó- és a keresletorientált többszintű közlekedési rendszer szemben áll a kínálatorientált rendszerrel, amely túl költséges volt, és olyan kedvezőtlen hatásokat eredményezett, mint a közlekedési módok közötti verseny (pl. a közösségi közlekedés és a kerékpározás között).

A közlekedési régiók javaslatai biztosítják az integráltabb beruházási programot mind a helyi, mind a regionális SUMP és az egész flamand régió szintjén.

A flamand kormány az új szabályozási keretprogramban továbbra is biztosít pénzügyi ösztönzőket, mint amilyen például a helyi vagy regionális mobilitási tervek intézkedéseinek megvalósítását célzó infrastrukturális és nem infrastrukturális projektekre vonatkozó együttműködési megállapodások támogatások, szubvenciók., A költségvetés megtervezése és a források elosztása a többéves akcióterv része, valamint a regionális SUMP-tervezés utolsó szakasza (lásd az alábbi antwerpeni példát)

Minőségbiztosítás

A flamand mobilitási osztály minden regionális közlekedési tanácsban képviselteti magát, és ellenőrzi a regionális SUMP-ok tervezési folyamatát, valamint a végrehajtásukat is. A regionális közlekedési tanácsok projektjeinek minőségbiztosítását a projekt szinten egy Projektirányító Bizottság ellenőrzi. A Projektirányító Bizottság összetétele a projekt jellegétől függően változhat, ezért őket a projekt minden fontos fázisába bevonják.

Törvényalkotás

Ez az új „holisztikus mobilitási-szakpolitika” 2016 és 2018 között fokozatosan került kialakításra. 2016-ban három közlekedési régióban is kísérleti projektet indítottak, majd ezeket kiértékeltek. Ezt követte 2017-ben a negyedik projekt az antwerpeni közlekedési régióban. A többi közlekedési régióban a projektek 2018 második felében kezdődtek vagy 2019 során kezdődnek el. A mintaprojektek tapasztalatai bizonyítékkul szolgálnak az új rendelet létjogosultságára.

A rendelet egy 25 oldalas dokumentum és egy még átfogóbb 70 oldalas melléklettel, amely további útmutatásokat és értelmező részeket tartalmaz. A dokumentumokat a flamand kormány 2018. december 21-én hagyta jóvá.

A folyamat továbbfejlesztése érdekében egyeztetés folyt a változtatásokról és az első workshopok eredményeiről a CIVITAS PROSPERITY projekt belga nemzeti SUMP munkacsoportjával, majd a flamand iparkamarával is. A végső egy-

eztetési folyamatba bevonták a CIVITAS PROSPERITY projekt nemzeti SUMP kapcsolattartóját is.

Ez az új szabályozási keretrendszer Flandriát kiemeli más országok közül, és úttörővé teszi, hogy a jövőbeni mobilitástervezést helyi szintről egy regionális szintű funkcionális várostérségbe helyezze át. 2019 a fontos „változások” éve lesz, hiszen az első regionális SUMP-ok várhatóan 2020-ra elkészülnek

Az antwerpeni mintaprojekt

Az antwerpeni az egyik fejlettebb mintaprojekt-régió. A 33 településsel rendelkező és változatos közlekedési régió több mint 1000 négyzetkilométer kiterjedésű, lakossága meghaladja az egymillió főt, a növekvő mobilitási igények kielégítése nagy kihívást jelent, továbbá mobilitási rendszere az antwerpeni (nemzetközi kikötő) régióban található határok közé korlátozódik.

Együtt előre

Az 2030-as antwerpeni jövőkép hosszú távra szól, és a SUMP perspektíváját és programját olyan intézkedésekkel és projektek segítségével fogja megvalósítani, amelyek célja a (multimodális) elérhetőség biztosítása. Továbbá a regionális közlekedési tanács 50/50 arányú közlekedési munkamegosztás elérésére törekszik, amely 50% autóval és (legfeljebb) 50% gyalogos, kerékpáros vagy tömegközlekedéssel történő utazást jelent.

A jövőképet a különböző érdekelt felek, köztük a városok, a települések, az érintett mobilitási szereplők és a civil szervezetek közreműködésével alkották meg.

Tíz közös cél

A felhasználó, az utas központi szerepet tölt be az Antwerpeni Közlekedési Régió jövőképében, így, minden utazásnak biztonságosnak, zökkenőmentesnek, megbízhatónak és kellemesnek kell lennie. Ez azt jelenti, hogy a hálózatoknak, a csomópontoknak és a mobilitási szolgáltatóknak kényelmes, minőségi és biztonságos szolgálta-

tást kell biztosítaniuk. Ezeket a következő tíz célban fogalmazták meg:

1. Kulturális paradigmaváltás és integrált bilitásirányítás.
2. Az emberi léptékű távolságok és az életminőség megerősítése.
3. A módválasztás szabadsága a fejlettebb közlekedési csomópontokon, az utazási élményen és a zökkenőmentes közlekedésen keresztül.
4. A közlekedési módok használata: fejlettebb megosztási és MaaS szolgáltatások.
5. Gyors, megbízható és jól kihasznált közlekedési törzshálózat a régiókon belül.
6. A kerékpárút-hálózat minőségének jelentős feljavítása a biztonság, a gyorsaság és a kényelmes utak biztosítása érdekében.
7. Regionális parkolási stratégia helyi eltérésekkel.
8. Elsődleges főútvonalak és jobb összeköttetés a központi közlekedési hálózaton belül.
9. Fejlettebb multimodális logisztikai hálózatok.
1. Dinamikus forgalomirányítás a kereslet optimalizálása érdekében.

A tíz céllal párhuzamosan a régió a következő öt közös célkitűzésen is dolgozik, hogy az alábbi régióvá váljon:

1. Ígéretes régió: a régiót a lakosok érdekei fejlesztik, ezért Antwerpen továbbra is vonzó lesz az itt élők számára.
2. Virágzó régió: A régióban a mindenki számára biztosított jó megközelíthetőség a gazdaság egyik kulcsa. A régió vonzó hely lesz a cégek és az üzleti vállalkozások számára, amelyek munkahelyeket és gyors fejlődést eredményeznek.
3. gészséges régió: Az egészség és a környezet minősége a gyorsabb fejlődés alapja.



4. ábra: az antwerpeni projektek – pl. az északi környűrű – munkacsoportokban dolgozzák ki és része lesz a többéves akcióprogramnak <https://www.toekomstverbond.be>

4. Intelligens régió: A mobilitás intelligens megszervezése elfogadható áron.
5. Sokoldalú régió: A helyi tulajdonságok erősítése és összekapcsolása.

Következő lépések:

Az 2030-as antwerpeni jövőkép Antwerpen regionális SUMP folyamatának első mérföldköve volt, amelyet két további lépés követ:

1. A területorientált intézkedések kiválasztása a vízió és a célok gyakorlati megvalósítását jelentik. Az intézkedések három kategóriába sorolhatók:
 - infrastrukturális
 - nem infrastrukturális, és
 - területfejlesztés.

Az intézkedések három időszakot céloznak meg: 2025, 2030 és a 2040 utáni időszak, valamint tartalmazzák majd a monitoringot és az értékelést is.

2. A többéves akcióterv koherens megvalósítási program hozzárendelt pénzügyi forrásokkal és költséghasonnal, továbbá magába foglalja a időkeretet, a prioritásokat és a projekteket, a szinergiákat, a szerepeket és a partnerségeket.

Szerző

Patrick Auwerx, Mobiel 21

Sources used:

- <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

JOGI NYILATKOZAT: jelen publikáció tartalmáért kizárólag a szerzők tartoznak felelősséggel, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió véleményét. Az Európai Bizottság nem vállal felelősséget az itt található információk bármilyen lehetséges felhasználásáért. Az összes képanyagot a résztvevő partnerek bocsátották rendelkezésre (kivéve, ha másképpen jelezzük), és azok jelen publikációban történő felhasználásához hozzájárultak.



A CIVITAS PROSPERITY az Európai Unió Horizont 2020 kutatási és innovációs programja támogatásában részesült. A támogatási szerződés száma: No 690636.