



Описание на иновациите

Нова регулаторна структура в План за устойчива градска мобилност /ПУГМ/ във Фландрия (Белгия)

В продължение на почти двадесет години северният регион на Белгия, Фландрия, е предоставил водещи насоки за местната подкрепа на План за устойчива градска мобилност. Тази година (2019 г.) те въведоха нов Указ, който въвежда нов подход в петнадесет транспортни региона. Новият указ е регулаторна рамка, която ще даде смисъл на концепцията за базова достъпност чрез предоставяне на нова “многосплатова” политика на обществения транспорт и, най-важното, ще стане гръбнакът на петнадесетте регионални Плана за устойчива градска мобилност. Регионите включват градовете и общините в пространствено въздействащи области, които ще си сътрудничат за осигуряване на ориентирана към потребителите устойчива мобилност по отношение на планирането, изпълнението и оценката.



фигура 1: Транспортни региони съвместно да управляват бъдещите предизвикателствата на Плановите за устойчива градска мобилност, свързани с мобилността. <https://www.basisbereikbaarheid.be>. Официален портал за новия указ на фламандския отдел за мобилност

Визия за програмата

Политиката на фламандската мобилност радикално се преработва в рамките на тази нова регулаторна рамка/структура. Тя ще замени няколко (по-стари) програми, ще подобри и свърже и / или интегрира други програми, за да постигне една всеобхватна холистична политика за мобилност.

Мисия

Политиката за мобилност цели да гарантира достъпността на нашето общество. Освен това са направени инвестиции в системата за мобилност с подкрепата както на икономиката, така и на нашето общество. Системата за

мобилност е устойчива, безопасна, интелигентна и мултимодална. Тя се разширява и експлоатира с акценти върху достъпността и качеството на живот

Стратегически цели

Всички участници, включително агенциите и службите на фламандското правителство, провинциите, общините и заинтересованите страни от частния и публичния сектор действат заедно и си сътрудничат по следните цели:

1. Осигуряване на ориентирани към търсенето инвестиции за достъпност до основ-

ните обществени функции

2. Изготвяне на транспортни мрежи за бъдещето
3. Разработване на мултимодална транспортна система, използваща принципа "StoP" (йерархия на режимите), където е възможно,

4. Реализиране на безопасна транспортна система, за да се избегнат жертвите
5. Подтикване, мотивиране и стимулиране на промяна в поведението
6. Гражданите на Фландрия ще се превърнат в лидери на иновациите



фигура 2: За да се постигне мултимодална интегрирана транспортна система, транспортните региони изграждат йерархична мрежа от възли, които са мултимодално достъпни и където потребителите могат да превключват между различни режими. <https://mobipunt.be/>

7. Използване интегриран и регионален подход към основната достъпност
8. Гарантиране, че всеки вид транспорт се движи плавно."

Освен това, тази интегрирана политика за мобилност прилага европейското споразумение за климата и предлага конкретни цели и мерки за реализиране на по-зелена и по-устойчива мобилност и подобряване на качеството на въздуха

Институционално сътрудничество

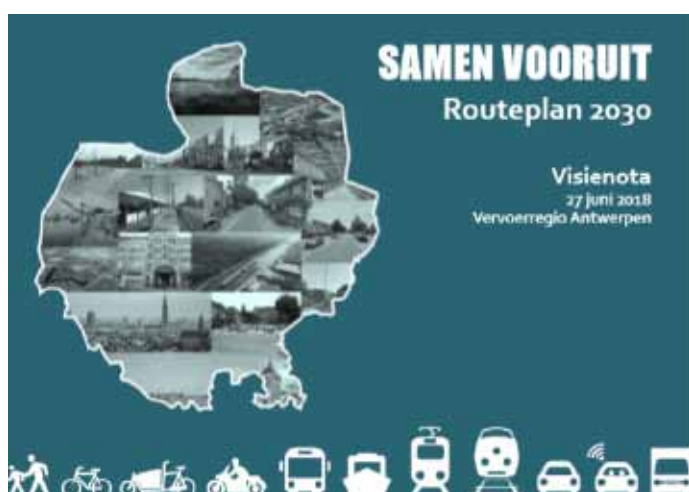
Координацията и разработването на тази нова регулаторна рамкова програма се основават на предположението, че съществува и система за всеобхватна мобилност „контрол и управление“. Тази роля ще се изпълнява от съветите на транспортния регион.

15 Транспортни региона и съвета

Целият регион на Фландрия, който се състои от 308 общини, ще бъде класифициран в петнадесет транспортни региона. За всеки транспортен регион се създава съответен транспортен регионален съвет. Транспортни-

ят регионален съвет е мултидисциплинарна област на политиката, която е повече от аконсултативен орган със „задължителен“ минимален състав на представителство от:

- всяка община / град в транспортния регион
- отдел за мобилност на фламандското правителство
- администрациите на сухопътните и водните пътища на фламандското правителство



Фигура 3 „Заедно напред“ („Together ahead“) - документът за визията „Пътна карта 2030“ беше разработен в транспортния регион на Антверпен през 2017 г. Той е резултат от широк процес с всички участници. „Работните банки“, фокус групите, публичните прегледи и разнообразните комуникационни канали бяха използвани за постигане на консенсус и оптимизиране на вземането на решения в регионалния съвет. <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

- основните оператори на мрежи за обществен транспорт (ПТ) (железопътни и автобусни / трамвайни оператори) и
- Провинцията (когато транспортният регион е равен на географската територия на провинцията).

Транспортният регион е свободен да определи допълнително структурно участие на гражданите и други организации на социалните заинтересовани страни в транспортния регион.

Център за мобилност

Задачата на транспортния регион е да развие стратегията за мултимодален транспорт в региона. Стратегията включва развитие на възли, МaaS (Мобилността като услуга) и подкрепящи политики (като паркинг и медийни кампании) и др. като част от работата си. Като такъв, всеки транспортен регион има голяма свобода. Въпреки това, отговорността за координирането и експлоатацията (включително тарифната политика) на основната мрежа на градския транспорт (ПТ), която е най-високата точка на новата регулаторна рамка, остава централизирана във фламандското правителство чрез „Центъра за мобилност“ (понастоящем в процес на разработка). Центърът за мобилност има стратегическа функция и се състои от фламандския отдел за мобилност, фламандския транспортен оператор (De Lijn) и представители на „мултимодалните и персонализирани транспортни оператори“ във всеки транспортен регион.

Регионални Планове за устойчива градска мобилност

Съвета по регионален транспорт е отговорен за планирането и подготовката, изпълнението, мониторинга и оценката и, когато е уместно, за прегледа на (задължителния) план за регионална мобилност.

Обща визия

Планът за регионална мобилност отговаря на мисията и на стратегическите регионални цели. Той има за цел да постигне съгласуваност в подготовката, целеустремеността и изпълнението на решенията относно мобилността на пътниците и товарния транспорт, с осведоменост за областите на свързаните политики.

Структура

Структурата на регионалния план за мобилност се състои от:

1. Стратегическа дългосрочна визия (10 години с 30-годишна перспектива) за желаното развитие на мобилността
2. Краткосрочните цели на оперативната политика и
3. План за действие.“

Елементи

“Планът за мобилност е част от цикъла на процеса на планиране, това означава, че:

1. Той е подкрепен от научни изследвания,
2. Той е разработен или преработен с публично участие и консултации между административни нива, области на политиката, услуги и организации на гражданското общество и други свързани страни,
3. Целите и изпълнението на плана за действие се наблюдават,
4. Оценката се извършва през първата половина на всеки период на управление,
5. Той може да бъде ревизиран изцяло или частично в съответствие с процедурите за планиране и одобрение, когато е необходимо въз основа на резултатите от временна оценка.

Съответствие с други планове

Тясното сътрудничество и интеграцията на политиките улесняват способността на регионалните Планове за устойчива градска мобилност да посочват как техните политики за мобилност допринасят за осъществяването на цялостния (проект) план за мобилност на Фландрия, политическите варианти в други съответни планове за пространствена политика, политическите планове, изготвени в контекста на политиката в областта на околната среда и климата и всички други свързани с нея политически документи.

“Дейности от съществуващите местни ПУГМ. Трябва да се отбележи, че 95% от фламандските общини или градове имат 2ра или 3та генерация планове. За да не влязат в конфликт с новия ПУГМ, ще им се даде едно междинно време за пренасяне, за да се адаптират съществуващите планове към новата рамка. Също така ще бъде възможно местните съвети да актуализират и одобрят Местни Планове за устойчива градска мобилност (L-SUMP), но те вече няма да бъдат задължителни (както в предишния Указ за L-SUMP). В договорите с предишния указ сега ще бъде възможно да се формира междуобщинско или дори между-регионално сътрудничество, когато има общи интереси в контекста на транспортния регион.”

Мониторинг и отчитане на напредъка

Правилата относно съдържанието, разработването и управлението на (базирана на KPI) система за наблюдение на глобалната мобилност ще бъдат установени от фламандското правителство. Глобалната система за мониторинг има за цел да събира, управлява и тества данни за „състоянието на мобилността“, така че изпълнението на оперативните цели и задачи, включени в различните планове за мобилност, може да бъде проверено по ефикасен и съгласуван начин.

Ще бъде изготвен доклад за напредъка по Плана за мобилност на Фландрия и регионалните Планове за мобилност. Фламандското правителство също ще определи правила за съдържанието, методологията, честотата и формата на доклада за напредъка

Финансови ресурси

Мотивацията за тази нова комбинирана и сложна политика за мобилност е да се осигури по-ефективна транспортна система. Една по-ориентирана към потребителите и ориентирана към търсенето пластова транспортна система е противоположна на заместената система за предлагане, която е твърде скъпа

и създава неблагоприятни ефекти като конкуренцията между различните видове транспорт (например обществен транспорт и колорездене).

Съвети от транспортите региони ще осигурят по-интегрирана инвестиционна програма на местно, регионално ниво на ПУГМ и за цяла Фландрия.

Фламандското правителство ще продължи да предоставя специфични финансови стимули, като например безвъзмездни средства, субсидии и споразумения за сътрудничество за инфраструктурни и не-инфраструктурни проекти или мерки, прилагани в подкрепа на местни или регионални планове за мобилност, съгласно новата регулаторна рамкова програма. Определянето на бюджетите и разпределението на ресурсите е част от многогодишния план за действие, последната фаза на регионалното планиране на Плана за устойчива градска мобилност (вж. Примера от Антверпен по-долу).

Качествена подкрепа

Фламандският Отдел за мобилност е представен във всички регионални съвети по транспорта и проверява планирането и изпълнението на регионалния План за устойчива градска мобилност. Уверението за качеството на проектите на регионалните транспортни съвети е продиктувано от Управителния комитет на проекта на ниво проект. Съставът на Управляващия комитет на проекта може да варира в зависимост от характера на проекта и ще бъде включен във всяка негова фаза.

Законодателство

Тази нова „цялостна политика за мобилност“ се развива постепенно между 2016 г. и 2018 г. През 2016 г. бяха въведени и оценени три пилотни регионални проекта за транспорт. Четвърти проект следва през 2017 г. в транспортния регион на Антверпен. Останалите транспортни региони започнаха през втората половина на 2018 г. или скоро ще започнат

през 2019 г. Доказателствата от тези пилотни проекти предоставиха основата за новия Указ.

Указът се превърна в документ от 25 страници с дългосрочна политика, а по-изчерпателен „Меморандум“ от 70 страници, който да предостави допълнителни насоки и обяснения, също беше изготвен. Документите бяха одобрени от фламандското правителство на 21 декември 2018 г.

Бяха проведени консултации с националната работна група по проекта CivitaS, за да се проследят тези промени и бяха проведени работни семинари за първата стъпка с фламандската камара за качество, за да се оценят възможните подобрения. Националният фокусен център CivitaS Prosperity също беше включен в окончателния процес на консултации.

Тази нова регулаторна рамка поставя на преден план Фландрия спряма другите държави, като още веднъж премества дизайна на бъдещата си мобилност от местно ниво до функционален град на регионално равнище. 2019 г. ще бъде важна година на „промяна“, като се очаква първите регионални Планове за устойчива градска мобилност да бъдат готови до 2020 г.

Пилотен проект на Антверпен

Антверпен е един от най-напредналите пилотни региони. Транспортният му регионът е огромен и разнообразен с 33 общини, с размери над 1000 квадратни километра, с население над един милион, нарастващото търсене на мобилност, което е основно предизвикателство и системата за мобилност е ограничена от неговите граници в рамките на (международното пристанище) региона на Антверпен.

Заедно напред

Визията на Антверпен към 2030 г. е дългосрочна и перспективата и програмата на

ПУГМ (План за устойчива градска мобилност) ще бъдат разработени с мерки и проекти, които имат за цел да постигнат (мултимодална) достъпност. В допълнение към това, регионалният съвет по транспорта също така се стреми да постигне 50/50 модално разделение, което да включва 50% пътувания с кола и 50% (максимум) пеша, велосипед или градския транспорт (ПТ)

Визията беше разработена съвместно с различни заинтересовани страни, включително градове, общини, участници в мобилността и принос от граждански организации.

Десет споделени амбиции

Потребителят е в центъра на визията на транспортния регион в Антверпен, всяко пътуване трябва да бъде безопасно, гладко, надеждно и приятно. Това означава, че мрежите, централите и мобилните услуги трябва да предлагат комфорт, качество и безопасност. Десетте амбиции са следните:

1. Промяна на културата и интегрирано управление на мобилността.
2. Основно укрепване за близост и качество на живот в човешки мащаб.
3. Свобода на (модалния) избор чрез подобрени възли, пътуване и безпроблемен транспорт.
4. Използването на режимите: подобро споделяне и "Мобилност като услуга" (MaaS).
5. Бърза, надеждна и често използвана мрежа в рамките на транспортните региони.
6. Значително подобряване на функционалното качество на велосипедната мрежа за осигуряване на безопасни, бързи и удобни маршрути.
7. Регионална стратегия за паркиране с местни вариации.
8. Приоритетни насоки и подобрени връзки с основната транспортна мрежа.

9. Подобрени мултимодални логистични мрежи.
10. Динамично управление на трафика, за да се оптимизира търсенето."

В сътрудничество с десетте амбиции, регионът ще си сътрудничи по следните пет общи цели:

1. Перспективен регион: регионът се развива от интересите на своите жители. Поради тази причина Антверпен ще продължи да бъде привлекателно място за живеене.
2. Проспериращ регион: Добрият достъп е средство за просперитет за всички в региона. Регионът ще бъде желано място за фирми и бизнес, което ще създаде работни места и ще стимулира растежа.
3. Здравословен регион: Здравето и качеството на околната среда формират основата за по-нататъшен растеж.
4. Интелигентен регион: По-интелигентна организация на мобилността на приемлива цена.
5. Разнообразен регион: Укрепване и свързване на местните качества."

Следващи стъпки

Визията на Антверпен към 2030 г. беше първата крачка в регионалния процес за План за устойчива градска мобилност в Антверпен, следват две допълнителни стъпки:

1. Подборът на териториално-ориентирани мерки ще постави визията и нейните цели в действие. Ще има три категории мерки:
 - Инфраструктурни,
 - Не-инфраструктурни
 - Пространствено развитие."

Мерките ще обхващат три периода от време: 2025, 2030 и след 2040 г., и ще включват рамка за мониторинг и оценка.



CIVITAS PROSPERITY е получило финансиране от програмата за научни изследвания и иновации на Европейския съюз „Хоризонт 2020“ по споразумение за отпускане на безвъзмездни средства № 690636.

- Многогодишният план за действие е съгласувана програма за изпълнение с отпуснати ресурси и ползи за разходите и включва времева рамка за изпълнение, приоритети и проекти, синергии, роли и партньорства.



фигура 4: Проекти за Антверпен - напр. Северният околоръстен път - ще бъде разработен в „работни банки“ и ще бъде включен в многогодишната програма за действие. <https://www.toekomstverbond.be>

Автор

Patrick Auwerx, Mobiel 21

ИЗТОЧНИЦИ:

- <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

ОТКАЗ ОТ ПРАВНА ОТГОВОРНОСТ: Единствената отговорност за съдържанието на тази публикация носят авторите. Тя не отразява непременно мнението на Европейския съюз. Европейската комисия не носи отговорност за използването на информацията, съдържаща се в нея. Всички изображения се предоставят от съответните партньори (освен ако не е отбелязано друго) и са одобрени за възпроизвеждане в тази публикация.