



Για σχεδόν είκοσι χρόνια η βόρεια περιοχή του Βελγίου, η Φλάνδρα, παρείχε κορυφαία καθοδήγηση σχετικά με την τοπική υποστήριξη των ΣΒΑΚ. Φέτος (2019) εισήγαγε ένα νέο Διάταγμα (Πράξη) για τη διευκόλυνση μιας νέας προσέγγισης όσον αφορά δεκαπέντε «περιοχές μεταφορών» (βλ. Σχήμα 1). Το νέο Διάταγμα αποτελεί ένα ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο θα δώσει ουσία στην έννοια της (βασικής) προσπελασιμότητας, παρέχοντας μια νέα, πολυεπίπεδη πολιτική για τις δημόσιες συγκοινωνίες και, κυρίως, θα αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά των δεκαπέντε Περιφερειακών ΣΒΑΚ. Οι δεκαπέντε περιοχές που αναφέρθηκαν παραπάνω (θα αναφέρονται στο εξής ως «περιφέρειες») περιλαμβάνουν πόλεις και δήμους εντός των περιοχών χωροταξικής επιρροής, που θα συνεργαστούν με σκοπό να προσφέρουν βιώσιμη κινητικότητα προσανατολισμένη στους χρήστες όσον αφορά την πολιτική σχεδιασμού, εφαρμογής και αξιολόγησης.



Σχήμα 1: Περιφέρειες μεταφορών για την από κοινού διαχείριση των μελλοντικών προκλήσεων των ΣΒΑΚ.
<https://www.basisbereikbaarheid.be>. Επίσημη νέα διαδικτυακή πύλη του Τμήματος Φλαμανδικής Κινητικότητας.

ΟΡΑΜΑ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η Φλαμανδική πολιτική για την κινητικότητα βρίσκεται σε διαδικασία ριζικής αναδιάρθρωσης στα πλαίσια αυτού του νέου ρυθμιστικού πλαισίου. Θα αντικαταστήσει πολλά (παλαιότερα) προγράμματα, θα βελτιώσει και θα συνδέσει ή / και θα ενσωματώσει άλλα προγράμματα για να επιτύχει **μία γενική ολιστική πολιτική κινητικότητας**.

Αποστολή

Η πολιτική για την κινητικότητα στοχεύει στην εξασφάλιση της **προσπελασιμότητας** της κοινωνίας μας. Επιπλέον, οι επενδύσεις στο σύστη-

μα κινητικότητας υποστηρίζουν τόσο την οικονομία όσο και την κοινωνία μας. **Το σύστημα κινητικότητας είναι βιώσιμο, ασφαλές, έξυπνο και πολυτροπικό**. Επεκτείνεται και αξιοποιείται με έμφαση στην **προσιτότητα** και την **ποιότητα ζωής**.

Στρατηγικοί στόχοι

Όλοι οι φορείς, συμπεριλαμβανομένων των πρακτορείων, τμημάτων και υπηρεσιών, επαρχιών, δήμων και των ιδιωτικών και δημόσιων φορέων της **Φλαμανδικής Κυβέρνησης**, ενεργούν από κοινού και συνεργάζονται για τους ακόλουθους στόχους:

1. Τη διασφάλιση επενδύσεων προσανατολισμένων στη ζήτηση για την προσβασιμότητα στις κύριες κοινωνικές λειτουργίες.
2. Την προετοιμασία των δικτύων μεταφορών για το μέλλον.
3. Την ανάπτυξη ενός πολυτροπικού συστήματος μεταφορών με βάση την αρχή STOP (ιεραρχία των μέτρων), όπου είναι δυνατόν.
4. Την υλοποίηση ενός ασφαλούς συστήματος μεταφορών χωρίς απώλειες.



Σχήμα 2: Για να επιτευχθεί ένα πολυτροπικό ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών, οι περιφέρειες δημιουργούν ένα ιεραρχικό δίκτυο κόμβων οι οποίοι είναι προσβάσιμοι από πολλά διαφορετικά μέσα μεταφοράς και στο οποίο οι χρήστες μπορούν να μεταβούν από ένα μέσο σε ένα άλλο. <https://mobipunt.be/>

5. Την προσέλκυση και παρακίνηση αλλαγών συμπεριφοράς.
6. Την καθιέρωση της Φλάνδρας σε περιφέρεια – ηγέτη στον τομέα της καινοτομίας.
7. Τη χρήση μιας ολοκληρωμένης και περιφερειακής προσέγγισης για τη βασική προσπελασιμότητα.
8. Την εξασφάλιση ότι κάθε μέσο μεταφοράς λειτουργεί ομαλά.

Επιπλέον, αυτή η ολοκληρωμένη πολιτική για την κινητικότητα εφαρμόζει την **Ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με την κλιματική αλλαγή** και προτείνει συγκεκριμένους στόχους και μέτρα

για την υλοποίηση μιας **πιο «πράσινης» και βιώσιμης κινητικότητας** και τη βελτίωση της **ποιότητας του αέρα**.

Θεσμική συνεργασία

Ο συντονισμός και η ανάπτυξη αυτού του νέου κανονιστικού πλαισίου βασίζονται στην υπόθεση ότι υπάρχει επίσης ένα γενικό σύστημα «ελέγχου και διαχείρισης της κινητικότητας». Ο ρόλος αυτός θα αναληφθεί από τα περιφερειακά συμβούλια μεταφορών.

15 Περιφέρειες και συμβούλια μεταφορών

Ολόκληρη η περιοχή της Φλάνδρας, η οποία αποτελείται από 308 δήμους, θα ταξινομηθεί σε δεκαπέντε περιφέρειες. Για κάθε περιφέρεια δημιουργείται ένα αντίστοιχο συμβούλιο μεταφορών. Το περιφερειακό συμβούλιο μεταφορών αφορά έναν πολυκλαδικό τομέα πολιτικής και αποτελεί κάτι περισσότερο από ένα συμβουλευτικό όργανο με «υποχρεωτική» ελάχιστη εκπροσώπηση από:



Σχήμα 3: “TOGETHER AHEAD” - Το έγγραφο σχετικά με το όραμα “Roadmap 2030” αναπτύχθηκε στα πλαίσια του πιλοτικού έργου της περιφέρειας της Αμβέρσας το 2017. Είναι το αποτέλεσμα μιας ευρείας διαδικασίας με τη συμμετοχή όλων των φορέων. Οι ομάδες εστίασης, οι δημόσιες αναθεωρήσεις και ένα ευρύ φάσμα διαύλων επικοινωνίας χρησιμοποιήθηκαν για τη δημιουργία συναίνεσης και τη βελτιστοποίηση της λήψης αποφάσεων στο περιφερειακό συμβούλιο. <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

- Κάθε δήμο / πόλη εντός της περιφέρειας
- Το τμήμα κινητικότητας της Φλαμανδικής κυβέρνησης
- Τις διοικήσεις της Φλαμανδικής κυβέρνησης που είναι αρμόδιες για τις επίγειες και υδάτινες οδούς
- Τους βασικούς φορείς εκμετάλλευσης των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών (φορέας εκμετάλλευσης σιδηροδρόμων & λεωφορείων / τραμ) και

- Την Επαρχία (όταν η περιφέρεια ταυτίζεται με το γεωγραφικό έδαφος της Επαρχίας).

Η κάθε περιφέρεια είναι **ελεύθερη να καθορίσει κάποια πρόσθετη διαρθρωτική** συμμετοχή των πολιτών και άλλων **κοινωνικών οργανώσεων φορέων** που βρίσκονται στην αρμοδιότητά της.

Κέντρο κινητικότητας

Αποτελεί καθήκον της περιφέρειας να αναπτύξει μια πολυεπίπεδη στρατηγική για τις συγκοινωνίες της περιοχής. Η στρατηγική περιλαμβάνει την ανάπτυξη κόμβων, το MaaS (Κινητικότητα ως Υπηρεσία) και άλλες υποστηρικτικές πολιτικές (όπως θέματα στάθμευσης, εκστρατείες ενημέρωσης κ.λπ.) ως μέρος της αποστολής της. Έτσι, είναι προφανές πως κάθε περιφέρεια απολαμβάνει πολλές ελευθερίες. Ωστόσο, η ευθύνη για το **συντονισμό και την εκμετάλλευση** (συμπεριλαμβανομένης της τιμολογιακής πολιτικής) **του βασικού δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών, παραμένει στη Φλαμανδική Κυβέρνηση μέσω του «Κέντρου Κινητικότητας» (το οποίο βρίσκεται στην παρούσα φάση υπό ανάπτυξη).** Το Κέντρο Κινητικότητας έχει στρατηγική λειτουργία και αποτελείται από το Φλαμανδικό Τμήμα Κινητικότητας, τον Φλαμανδικό Συγκοινωνιακό Φορέα (De Lijn) και εκπροσώπους των «πολυτροπικών και εξατομικευμένων συγκοινωνιακών φορέων» σε κάθε περιφέρεια.

Περιφερειακά ΣΒΑΚ

Το συμβούλιο κάθε περιφέρειας είναι υπεύθυνο για το σχεδιασμό, την προετοιμασία, την εφαρμογή, την παρακολούθηση και αξιολόγηση και, ενδεχομένως, την αναθεώρηση ενός (υποχρεωτικού) **περιφερειακού σχεδίου κινητικότητας.**

Γενικό Όραμα

Ένα περιφερειακό Σχέδιο Κινητικότητας πρέπει να ικανοποιεί την αποστολή και τους στρατηγικούς περιφερειακούς στόχους. Στοχεύει στην εξασφάλιση συνοχής όσον αφορά την προετοιμασία, τον προσδιορισμό και την εφαρμογή των αποφάσεων σχετικά με την κινητικότητα των επι-

βατών και τις εμπορευματικές μεταφορές, με επίγνωση των συναφών τομέων πολιτικής.

Δομή

Η δομή του περιφερειακού σχεδίου κινητικότητας αποτελείται από:

1. Ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό όραμα (10 ετών με προοπτική 30 ετών) σχετικά με την επιθυμητή ανάπτυξη της κινητικότητας.
2. Τους βραχυπρόθεσμους επιχειρησιακούς στόχους πολιτικής.
3. Ένα σχέδιο δράσης.

Στοιχεία

Το Σχέδιο Κινητικότητας αποτελεί μέρος του κύκλου της διαδικασίας σχεδιασμού, γεγονός που σημαίνει ότι:

1. Τεκμηριώνεται από την έρευνα.
2. Αναπτύσσεται ή αναθεωρείται μέσω συμμετοχής του κοινού και διαβούλευσης μεταξύ διαφόρων διοικητικών επιπέδων, τομέων πολιτικής, υπηρεσιών και οργανώσεων πολιτικών επιστημόνων και άλλων φορέων.
3. Οι στόχοι και η υλοποίηση του σχεδίου δράσης παρακολουθούνται.
4. Η αξιολόγηση πραγματοποιείται κατά το πρώτο ήμισυ κάθε περιόδου διακυβέρνησης.
5. Μπορεί να αναθεωρηθεί εξ' ολοκλήρου ή εν μέρει σύμφωνα με τις διαδικασίες σχεδιασμού και έγκρισης, όπου είναι απαραίτητο, βάσει των αποτελεσμάτων της ενδιάμεσης αξιολόγησης.

Συμμόρφωση με άλλα σχέδια

Η στενή συνεργασία και η ενοποίηση των πολιτικών διευκολύνει την ικανότητα των περιφερειακών ΣΒΑΚ να υποδείξουν τον τρόπο με τον οποίο οι πολιτικές τους για την κινητικότητα συμβάλλουν στην υλοποίηση του συνολικού Σχεδίου Κινητικότητας της Φλάνδρας,

στις πολιτικές επιλογές σε άλλα συναφή σχέδια χωροταξικής πολιτικής, στα σχέδια πολιτικής που εκπονούνται στο πλαίσιο περιβαλλοντικής ή κλιματικής πολιτικής και κάθε άλλο σχετικό έγγραφο.

Ενέργειες από τα υπάρχοντα τοπικά ΣΒΑΚ

Πρέπει να σημειωθεί το γεγονός ότι, δεδομένου ότι το 95% των Φλαμανδικών δήμων ή πόλεων διαθέτουν ένα σχέδιο δεύτερης ή τρίτης γενιάς, το οποίο έρχεται σε αντίθεση με τα νέα περιφερειακά ΣΒΑΚ, θα λάβουν έναν «ενδιάμεσο» χρόνο μετάβασης προκειμένου να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες του κανονιστικού πλαισίου. Θα είναι επίσης δυνατό για τα τοπικά συμβούλια να ενημερώσουν και να εγκρίνουν τα τοπικά ΣΒΑΚ, αλλά δεν θα είναι πλέον υποχρεωτικά (όπως στο προηγούμενο Διάταγμα). Σε αντίθεση με το προηγούμενο διάταγμα, θα είναι πλέον δυνατή η συνεργασία μεταξύ δήμων ή ακόμη και μεταξύ περιφερειών, όταν υπάρχουν κοινά συμφέροντα.

Παρακολούθηση και αναφορά προόδου

Οι κανόνες σχετικά με το περιεχόμενο, την ανάπτυξη και τη διαχείριση ενός συστήματος παρακολούθησης της παγκόσμιας κινητικότητας (βασισμένου σε κύριους δείκτες επιδόσεων), θα καθοριστούν από τη Φλαμανδική Κυβέρνηση. Το παγκόσμιο σύστημα παρακολούθησης στοχεύει στη συλλογή, τη διαχείριση και τη δοκιμή δεδομένων σχετικά με την «τρέχουσα κατάσταση της κινητικότητας» έτσι ώστε να μπορεί να επαληθευτεί με αποτελεσματικό και συνεκτικό τρόπο η επίδοση σε σχέση με τους επιχειρησιακούς στόχους που περιλαμβάνονται στα διάφορα σχέδια κινητικότητας.

Θα δημιουργηθεί μια έκθεση προόδου για το Σχέδιο Κινητικότητας της Φλάνδρας και τα περιφερειακά σχέδια κινητικότητας. Η Φλαμανδική Κυβέρνηση θα καθορίσει επίσης κανόνες για το περιεχόμενο, τη μεθοδολογία, τη συχνότητα και τη μορφή της έκθεσης προόδου.

Οικονομικοί πόροι

ΤΤο κίνητρο για αυτή τη νέα συνδυασμένη και πολυεπίπεδη πολιτική κινητικότητας είναι η παροχή ενός πιο αποδοτικού συστήματος μεταφορών. Ένα σύστημα μεταφορών περισσότερο προσανατολισμένο προς τους χρήστες και τη ζήτηση αντιτίθεται στο υπερτιμημένο και προσανατολισμένο προς την προσφορά σύστημα, το οποίο ήταν υπερβολικά δαπανηρό και δημιούργησε ανεπιθύμητα αποτελέσματα, όπως ο ανταγωνισμός μεταξύ των μέσων μεταφοράς (π.χ. δημόσιες συγκοινωνίες με τα ποδήλατα).

Η παροχή συμβουλευτικής από τις περιφέρειες θα εξασφαλίσει ένα πιο ολοκληρωμένο επενδυτικό πρόγραμμα για τα ΣΒΑΚ τόσο σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο όσο και στο ευρύτερο επίπεδο ολόκληρης της Φλάνδρας.

Η Φλαμανδική Κυβέρνηση θα εξακολουθήσει να παρέχει συγκεκριμένα οικονομικά κίνητρα, όπως επιχορηγήσεις, επιδοτήσεις και συμφωνίες συνεργασίας για έργα υποδομών και μη, ή μέτρα που στοχεύουν στην υποστήριξη τοπικών ή περιφερειακών Σχεδίων Κινητικότητας στο πλαίσιο του νέου κανονιστικού πλαισίου. Ο καθορισμός προϋπολογισμών και η κατανομή των πόρων είναι μέρος του πολυετούς σχεδίου δράσης, τελική φάση στη διαδικασία σχεδιασμού του περιφερειακού ΣΒΑΚ (όπως αναφέρεται παρακάτω στο παράδειγμα της Αμβέρσας).

Υποστήριξη ποιότητας

Το Φλαμανδικό Τμήμα Κινητικότητας εκπροσωπείται σε όλα τα περιφερειακά συμβούλια μεταφορών και επαληθεύει το σχεδιασμό και την εφαρμογή του περιφερειακού ΣΒΑΚ. Η διασφάλιση της ποιότητας των έργων των περιφερειακών συμβουλίων μεταφορών υπαγορεύεται από μια Διευθύνουσα Επιτροπή. Η σύνθεση της επιτροπής αυτής ποικίλει ανάλογα με τη φύση του έργου, ενώ θα συμμετέχει σε κάθε κύρια φάση του έργου.

Νομοθεσία

Αυτή η νέα «ολιστική πολιτική κινητικότητας» αναπτύχθηκε σταδιακά μεταξύ του 2016 και του 2018. Το 2016 εισήχθησαν και αξιολογήθηκαν πιλοτικά έργα για τρεις περιφέρειες μεταφορών, με ένα τέταρτο έργο να ακολουθεί το 2017 στην περιφέρεια της Αμβέρσας. Οι υπόλοιπες περιφέρειες ξεκίνησαν στο τέλος του 2018 ή σύντομα θα αρχίσουν μέσα στο 2019. Τα στοιχεία από αυτά τα πιλοτικά προγράμματα παρείχαν τη βάση για το νέο Διάταγμα.

Το Διάταγμα εξελίχθηκε σε έγγραφο πολιτικής μήκους 25 σελίδων, ενώ συντάχθηκε επίσης ένα αναλυτικότερο «Μνημόνιο» των 70 σελίδων προκειμένου να παράσχει περαιτέρω καθοδήγηση και διευκρινήσεις. Τα έγγραφα εγκρίθηκαν από τη Φλαμανδική κυβέρνηση στις 21 Δεκεμβρίου 2018.

Πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με την Βελγική Εθνική Ειδική Ομάδα Έργου CIVITAS, προκειμένου να παρακολουθήσουν αυτές τις αλλαγές και έλαβαν χώρα εργαστήρια με το Φλαμανδικό τμήμα ποιότητας, με στόχο την αξιολόγηση πιθανών βελτιώσεων. Το Εθνικό Σημείο Εστίασης του CIVITAS PROSPERITY συμπεριλήφθηκε επίσης στην τελική διαδικασία διαβούλευσης.

Αυτό το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο διαφοροποιεί τη Φλάνδρα από άλλες χώρες, ως πρόδρομο για άλλη μια φορά, έχοντας μετατρέψει το σχεδιασμό της όσον αφορά τη μελλοντική κινητικότητα, σε μια λειτουργική πόλη σε περιφερειακό επίπεδο. Το 2019 θα είναι ένα σημαντικό έτος «αλλαγών» με τα πρώτα περιφερειακά ΣΒΑΚ να αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το 2020.

Πιλοτικό πρόγραμμα στην Αμβέρσα

Η Αμβέρσα είναι μία από τις πιο προηγμένες πιλοτικές περιοχές. Η περιφέρεια είναι τεράστια και πολυπόικλη με 33 δήμους, πάνω από 1000 χιλιόμετρα σε μέγεθος, πληθυσμό άνω του ενός εκατομμυρίου, αυξανόμενη ζήτηση για κινητικότητα (κάτι που αποτελεί μείζονα πρόκληση) ενώ το σύστημα κινητικότητας

περιορίζεται στην περιοχή (διεθνές λιμάνι) της Αμβέρσας.

Together ahead

Το όραμα της Αμβέρσας έως το 2030 είναι μακροπρόθεσμο και η προοπτική και το πρόγραμμα του ΣΒΑΚ θα αναπτυχθούν με μέτρα και σχέδια που αποσκοπούν στην επίτευξη (πολυτροπικής) προσβασιμότητας. Επιπλέον, το περιφερειακό συμβούλιο σκοπεύει να επιτύχει ένα ποσοστό 50% για ταξίδια με αυτοκίνητο και 50% (μέγιστο) για μετακινήσεις με τα πόδια, ποδήλατο ή MMM.

Το όραμα αναπτύχθηκε σε συνεργασία με διάφορους εμπλεκόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των πόλεων, των δήμων, των φορέων κινητικότητας και με τη συνεισφορά πολιτικών οργανώσεων.

Δέκα κοινές φιλοδοξίες

Ο χρήστης αποτελεί προτεραιότητα στο όραμα της περιφέρειας της Αμβέρσας, ενώ κάθε μετακίνηση πρέπει να είναι ασφαλής, ομαλή, αξιόπιστη και ευχάριστη. Αυτό σημαίνει ότι τα δίκτυα, οι κόμβοι και οι υπηρεσίες κινητικότητας πρέπει να προσφέρουν άνεση, ποιότητα και ασφάλεια. Οι δέκα φιλοδοξίες αναφέρονται στα εξής:

1. Στόχευση στη μετατροπή της κουλτούρας και την ολοκληρωμένη διαχείριση της κινητικότητας.
2. Ενίσχυση του πυρήνα για εγγύτητα και ποιότητα διαβίωσης σε ανθρώπινη κλίμακα.
3. Ελευθερία επιλογών (μέσων μεταφοράς) μέσω βελτιωμένων κόμβων, ταξιδιωτικής εμπειρίας και αξιοπιστίας.
4. Όσον αφορά τη χρήση των μέσων μεταφοράς, βελτίωση της κατανομής τους και του MaaS.
5. Ένα γρήγορο, αξιόπιστο και πολυσύχναστο δίκτυο εντός των περιφερειών.



Σχήμα 4: Έργα μόχλευσης στην Αμβέρσα – π.χ. η βόρεια περιφερειακή οδός – θα αναπτυχθούν σε «τράπεζες εργασίας» και θα περιληφθούν στο πολυετές πρόγραμμα δράσης.

<https://www.toekomstverbond.be>

6. Σημαντική βελτίωση της λειτουργικής ποιότητας του ποδηλατικού δικτύου για την παροχή ασφαλών, γρήγορων και άνετων διαδρομών.
7. Περιφερειακή στρατηγική για τη στάθμευση με τοπικές διαφοροποιήσεις.
8. Προτεραιότητα η εξέλιξη και βελτίωση των συνδέσεων στο κεντρικό δίκτυο μεταφορών.
9. Βελτίωση των πολυτροπικών δικτύων logistics.
10. Δυναμική διαχείριση της κυκλοφορίας για βελτιστοποίηση της ζήτησης.

Σε συνδυασμό με αυτές τις δέκα φιλοδοξίες, η περιφέρεια θα συνεργαστεί για την ικανοποίηση των ακόλουθων πέντε κοινών στόχων που αφορούν τη μετατροπή της σε:

1. Υποσχόμενη περιοχή: Η περιφέρεια αναπτύσσεται από τα ενδιαφέροντα των κατοίκων της. Για το λόγο αυτό, η Αμβέρσα θα συνεχίσει να αποτελεί ένα ελκυστικό μέρος για τους ανθρώπους.
2. Ευημερούσα περιοχή: Η καλή προσβασιμότητα αποτελεί πηγή ευημερίας για όλους στην περιοχή. Η περιφέρεια θα αποτελεί μια επιθυμητή τοποθεσία για τις επιχειρήσεις, γεγονός το οποίο θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας και θα προωθήσει την ανάπτυξη.

3. Υγιής περιοχή: Η υγεία και η ποιότητα του περιβάλλοντος αποτελούν τη βάση για περαιτέρω ανάπτυξη.
4. Έξυπνη περιοχή: Έξυπνη οργάνωση της κινητικότητας με αποδεκτό κόστος.
5. Ευέλικτη περιοχή: Ενίσχυση του τοπικού κύρους.

Επόμενα βήματα

Το όραμα της Αμβέρσας έως το 2030 ήταν το πρώτο ορόσημο κατά τη διαδικασία του Περιφερειακού ΣΒΑΚ της Αμβέρσας, ενώ θα ακολουθήσουν δύο ακόμη βήματα::

1. Η επιλογή μέτρων με γνώμονα την περιοχή θα θέσει σε εφαρμογή το όραμα και τους στόχους του. Θα υπάρχουν τρεις κατηγορίες μέτρων:
 - Σχετικά με τις υποδομές
 - Μη σχετικά με τις υποδομές
 - Σχετικά με τη χωροταξική ανάπτυξη

Τα μέτρα θα αφορούν τρεις χρονικές περιόδους, το 2025, το 2030 και μετά το 2040 και θα περιλαμβάνουν ένα πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης.

2. Το πολυετές Σχέδιο Δράσης αποτελεί ένα συνεκτικό πρόγραμμα εφαρμογής με κατανομημένους πόρους και οφέλη από πλευράς κόστους και περιλαμβάνει το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις προτεραιότητες και τα έργα μόχλευσης, τις συνέργειες, τους ρόλους και τις εταιρικές συμπράξεις.

Συγγραφείας

Patrick Auwerx, Mobiel 21

χρηση πηγης.

- <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

ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ: Η αποκλειστική ευθύνη για το περιεχόμενο αυτής της δημοσίευσης ανήκει στους συγγραφείς. Δεν αντικατοπτρίζει απαραίτητα τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε πιθανή χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτό το φυλλάδιο. Όλες οι εικόνες παρέχονται από τους αντίστοιχους συνεργάτες (εκτός εάν σημειώνεται διαφορετικά) και έχουν εγκριθεί για αναπαραγωγή σε αυτή τη δημοσίευση.



Η πρωτοβουλία CIVITAS PROSPERITY έλαβε χρηματοδότηση από το πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας Ορίζοντας 2020 της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της συμφωνίας επιχορήγησης αριθ. 690636.