



Por quase vinte anos, a região norte da Bélgica, Flandres, forneceu orientações importantes sobre o apoio local do PMUS. Este ano (2019) eles introduziram um novo decreto (ato) para facilitar uma nova abordagem em quinze regiões de transporte. O novo Decreto é um marco regulatório que dará substância ao conceito de acessibilidade (básica) ao fornecer uma nova política de transporte coletivo em camadas e, mais importante, tornar-se a “espinha dorsal” dos quinze PMUS regionais. as regiões incluem cidades e municípios dentro de áreas de influência espacial que cooperarão para fornecer mobilidade sustentável orientada para o usuário em termos de planeamento, implementação e política de avaliação.



figura 1: as regiões de transporte para gerir conjuntamente os futuros desafios de mobilidade dos PMUSs. <https://www.basisbereikbaarheid.be>. novo portal oficial do Decreto do departamento de mobilidade flamengo

## Visão do programa

A política de mobilidade flamenga está a ser radicalmente reformulada dentro deste novo marco regulatório. Substituirá vários programas (mais antigos), melhorará e articulará e / ou integrará outros programas a fim de alcançar uma política abrangente de mobilidade holística.

### Missão

A política de mobilidade visa garantir a acessibilidade da nossa sociedade. Além disso, investimentos feitos no sistema de mobilidade com apoio tanto da economia quanto da nossa sociedade. O sistema de mobilidade é sustentável, seguro, inteligente e multimodal. é expandido e explorado com em-fases em acessibilidade e qualidade de vida.

## Objetivos estratégicos

Todos os participantes, incluindo as agências, departamentos e serviços do Governo Flamengo, as zonas e municípios e os intervenientes do sector público e privado actuam em conjunto e cooperam nos seguintes objectivos para:

1. Salvar os investimentos orientados para a procura de acessibilidade às principais funções sociais,
2. Preparar redes de transporte para o futuro,
3. Desenvolver um sistema de transporte multimodal usando o princípio StoP (hierarquia de modos) onde possível,

4. Realizar um sistema de transporte seguro e sem vítimas,
5. Motivar e estimular mudanças comportamentais,
6. Flandres se tornará um líder de inovação,
7. Usar abordagem integrada e regional para acessibilidade básica,
8. Assegurar que cada meio de transporte flua sem problemas.



Figura 2: para alcançar um sistema de transporte integrado multimodal, as regiões de transporte constroem uma rede hierárquica de nós que são multimodais acessíveis e onde os usuários podem alternar entre diferentes modos. <https://mobipunt.be/>

Além disso, esta política integrada de mobilidade aplica o Acordo Europeu sobre o Clima e propõe objectivos e medidas concretos para alcançar uma mobilidade mais verde e mais sustentável e uma melhor qualidade do ar.

### Cooperação institucional

A coordenação e o desenvolvimento deste novo programa-quadro regulamentar baseiam-se no pressuposto de que também existe um sistema global de mobilidade e de controlo. Este papel será desempenhado pelos conselhos regionais de transporte.

### 15 Regiões e conselhos de transporte

Toda a região de Flandres, composta por 308 municípios, será classificada em quinze regiões de transporte. Um conselho de região de transporte correspondente é estabelecido para cada região de transporte. O conselho da região de transportes é uma área de política multidisciplinar que é mais do que um consultivo com um mínimo “obrigatório” composição da representação de:

- cada município / cidade dentro da região de transporte,

- o departamento de mobilidade do governo flamengo,
- as administrações rodoviárias e fluviais do governo flamengo,
- os principais operadores de rede de transporte público (transporte público) (operador ferroviário e de autocarro / elétrico), e
- a zona (quando a região de transporte é igual ao território geográfico da zona).

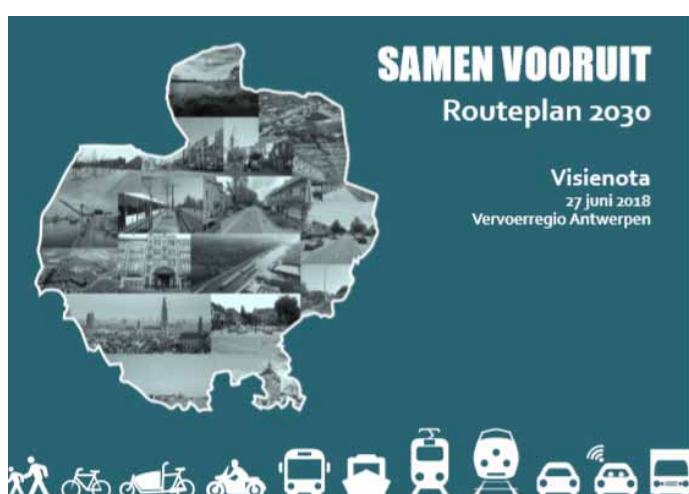


figura 3 'toGetHer aHead' - o documento de visão 'roadmap 2030' foi desenvolvido no piloto da região de transporte de antuérpia em 2017. É o resultado de um processo amplo com todos os atores. "Bancos de trabalho", grupos focais, revisões públicas e uma gama diversificada de canais de comunicação foram usados para criar consenso e otimizar a tomada de decisões no conselho regional. <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

A região de transporte é livre para determinar a participação estrutural adicional de cidadãos e outras organizações de participantes sociais dentro da região de transporte.

### Centro de mobilidade

É tarefa da região de transporte é desenvolver a estratégia de transporte multimodal em camadas da região. A estratégia inclui o desenvolvimento de nós, maaS (mobilidade como serviço) e políticas de apoio (como estacionamento e campan-

has de mídia) etc. como parte de sua missão de trabalho. Assim, cada região de transporte tem muita liberdade. No entanto, a responsabilidade pela coordenação e exploração (incluindo a política tarifária) da rede principal do PT, que é a maior vencedora do novo quadro regulamentar, continua a centralizar o governo flamengo através do "Centro de Mobilidade" (atualmente em desenvolvimento). O Centro de Mobilidade tem uma função estratégica e é composto pelo Flamengo Departamento de Mobilidade, o Flamengo Operador de Transporte (De Lijn) e representantes dos "operadores de transporte multimodais e personalizados" em cada região de transporte.

### PMUS regionais

o conselho da região de transportes é responsável pelo planeamento e preparação, implementação, monitorização e avaliação e, quando apropriado, revisão de um plano de mobilidade regional (obrigatório).

### Visão Geral

Um plano de mobilidade regional deve satisfazer a missão e os objetivos estratégicos regionais. Visa dar coerência à preparação, à determinação e à implementação das decisões relativas à mobilidade de passageiros e ao transporte de mercadorias, com a sensibilização para os domínios de política relacionados.

### Estrutura

A estrutura do plano regional de mobilidade consiste em:

1. uma visão estratégica de longo prazo (10 anos com uma perspectiva de 30 anos) sobre o desenvolvimento desejado da mobilidade,
2. os objetivos políticos operacionais a curto prazo, e
3. um plano de acção

## Elementos

O plano de mobilidade faz parte do ciclo do processo de planeamento, isso significa que:

1. é justificado pela pesquisa,
2. é desenvolvido ou revisto com participação pública e consulta entre níveis administrativos, áreas políticas, serviços e organizações da sociedade civil e outras partes relacionadas,
3. as metas e a implementação do plano de ação são monitorizadas,
4. a avaliação é realizada durante o primeiro semestre de cada período de governança,
5. pode ser revisto total ou parcialmente de acordo com os procedimentos de planeamento e aprovação, se necessário com base nos resultados da avaliação interna.

## Conformidade com outro planos

A estreita cooperação e a integração de políticas facilitam a capacidade dos PMUS regionais de indicar como as suas políticas de mobilidade contribuem para a realização do Plano de Mobilidade geral (projeto) de Flandres, opções políticas em outros planos de políticas espaciais relevantes, planos de políticas elaborada no contexto da política ambiental ou climática e de quaisquer outros documentos políticos relevantes.

Acções dos PMUS locais existentes, deve notar-se que estas são consideráveis, dado que % dos municípios ou cidades flamengas têm um plano de 2ª ou 3ª geração em vigor, que em conflito com os novos PMUS regionais terão um tempo de transição „integrado“ para se adaptarem às novas condições de enquadramento regulamentar. Também será possível que os conselhos locais atualizem e aprovelem os PMUS locais, mas não serão mais obrigatórios (como no antigo Decreto sobre PMUS). Nos contratos do Decreto anterior, será agora possível formar uma cooperação intermunicipal, ou mesmo

inter-transportes, quando existirem interesses partilhados dentro de um contexto de região de transporte.

## Monitorização e relatório de progresso

As regras relativas ao conteúdo, desenvolvimento e gestão de um sistema de monitoramento da mobilidade global (baseado no KPI) serão estabelecidas pelo governo flamengo. O sistema de monitorização global visa recolher, gerir e testar dados sobre o «estado de mobilidade», para que os objetivos e metas operacionais de desempenho, incluídos nos vários planos de mobilidade, possam ser verificados de forma eficiente e de maneira coerente.

Haverá um relatório de progresso para o Plano de Mobilidade de Flandres e os planos de mobilidade regional. o governo flamengo também determinará as regras do conteúdo, a metodologia, a frequência e a forma do relatório de progresso.

## Recursos financeiros

a motivação para esta nova política de Mobilidade combinada e consolidada é fornecer um sistema de transporte mais “custo-eficiente”. um sistema de transporte em camadas orientado para o usuário e voltado para a procura é o oposto do sistema orientado para o suprimento substituído, que era caro demais e criava efeitos adversos, como a competição entre modelos (por exemplo, transporte público com ciclismo).

O aconselhamento das regiões de transporte assegurará um programa de investimento mais integrado tanto a nível local, regional de PMUS e global flanders.

O governo flamengo continuará a fornecer incentivos financeiros específicos, tais como subvenções, subsídios e acordos de cooperação para projetos de infraestrutura e não infra-estruturais ou medidas implementadas para apoiar planos de mobilidade regionais ou locais, no âmbito do novo programa do quadro regulamentar. A definição de orçamentos e a alocação

de recursos faz parte do plano de ação plurianual, a fase final do planeamento regional de PMUS (veja exemplo da Antuérpia abaixo).

### Suporte de qualidade

O Departamento de Mobilidade da Flandres está representado em todos os conselhos regionais de transportes e verifica o planeamento e a implementação do PMUS regional. A garantia da qualidade dos projetos dos conselhos regionais de transportes é ditada pelo Comitê Diretivo do Projeto em nível de projeto. A composição do Comitê Diretivo do Projeto pode variar de acordo com a natureza do projeto e será envolvida em todas as etapas do projeto.

### Legislação

Essa nova „política de mobilidade holística“ foi desenvolvida de forma incremental entre 2016 e 2018. Em 2016, três projetos pilotos da região de transporte foram introduzidos e avaliados. Um quarto projeto seguinte em 2017 na região de transporte de Antuérpia. as restantes regiões de transporte começaram no final de 2018 ou começarão em breve em 2019. As provas destes projectos-piloto forneceram a base para o novo Decreto.

O Decreto evoluiu para um documento de política de 25 páginas e um documento mais abrangente 70 páginas de “Memorando” também foram elaboradas para fornecer mais orientação e explicação. os documentos foram aprovados pelo governo flamengo em 21 de dezembro de 2018.

Foi realizada uma consulta ao grupo de trabalho nacional belga do Projecto CivitaS para acompanhar estas mudanças e foram realizadas oficinas de primeiro passo, com a câmara de qualidade flamenga, para avaliar possíveis melhorias. o ponto focal nacional da zona CivitaS também foi incluído no processo de consulta final.

Esse novo marco regulatório distingue a Flandres de outros países como precursora mais uma vez, transferindo o desenho de sua futu-

ra mobilidade do nível local para uma cidade funcional de nível regional. 2019 será um ano importante de ‘mudança’ com os primeiros PMUSs regionais que devem estar prontos até 2020.

### Piloto de Antuérpia

Antuérpia é uma das regiões piloto mais avançadas. A região de transporte é vasta e diversa, com 33 municípios, com mais de 1.000 km / h de área, tem uma população de mais de um milhão, tem uma procura crescente por mobilidade, que é um grande desafio e o sistema de mobilidade. É cercada por seus limites dentro da região (porto internacional) de Antuérpia.

### Juntos à frente

A visão de Antuérpia para 2030 é de longo prazo e a perspectiva e o programa do PMUS serão elaborados com medidas e projetos que visam alcançar a acessibilidade (multimodal). Além disso, o conselho regional de transportes também pretende alcançar uma divisão modal de 50/50 para consistir em 50% de viagens de carro e 50% (máximo) a pé, bicicleta ou Transporte Público.

A visão foi desenvolvida em conjunto com várias partes interessadas, incluindo cidades, municípios, agentes de mobilidade envolvidos e contribuições de organizações cívicas.

### Dez ambições partilhadas

O usuário é central para a visão da região de transporte de Antuérpia, cada viagem deve ser segura, suave, confiável e convivial. Isso significa que redes, hubs e serviços de mobilidade devem oferecer conforto, qualidade e segurança. As dez ambições são as seguintes:

1. para uma mudança de cultura e gestão integrada da mobilidade.
2. reforço central da proximidade e da qualidade de vida à escala humana.

3. liberdade de escolha (modal) através de nós melhorados, experiência de viagem e transporte sem interrupções.
4. para o uso de modos: compartilhamento melhorado e MaaS.
5. uma rede rápida, confiável e frequentemente viajada dentro das regiões de transporte.
6. uma melhoria significativa na qualidade funcional da rede de ciclismo para fornecer rotas seguras, rápidas e confortáveis.
7. estratégia de estacionamento regional com variação local.
8. “Headways” prioritários e conexões aprimoradas dentro da rede de transporte principal.
9. melhoria das redes logísticas multimodais.
10. Gestão dinâmica de tráfego para otimizar a procura.

Em conjunto com as dez ambições, a região co-operará nos seguintes cinco objetivos compartilhados para:

1. Região promissora: a região se desenvolve a partir dos interesses de seus habitantes. Por esse motivo, Antuérpia continuará a ser um lugar atraente para se viver.
2. Região próspera: Boa acessibilidade é um veículo de prosperidade para todos na região. A região será um local desejável para empresas e negócios que criarão empregos e fomentarão o crescimento.
3. Região saudável: A saúde e a qualidade ambiental formam a base para um maior crescimento.
4. Região inteligente: organização mais inteligente da mobilidade a um preço aceitável.
5. região versátil: Fortalecer e conectar as qualidades locais.

## Próximos passos

A visão de Antuérpia em direção a 2030 foi a primeira pedra fundamental no processo PMUS regional de Antuérpia, mais duas etapas seguirão:

1. a seleção de medidas orientadas por área colocará a visão e seu objetivo / objetivo (s) em ação. haverá três categorias de medidas:
  - a infraestrutura,
  - não infraestrutural e
  - desenvolvimentos espaciais.

As medidas abordarão três períodos de tempo, 2025, 2030 e pós-2040, e incluirão um quadro de monitorização e avaliação.

O plano de acção plurianual é um programa de execução coerente com recursos alocados e benefícios em termos de custos e inclui o calendário de execução, prioridades e projectos de alavancagem, sinergias, papéis e parcerias.



figura 4: projetos de alavancagem de antuérpia - por exemplo o anel viário norte - será desenvolvido em “banco de trabalho” e será incluído no programa de acção plurianual. <https://www.toekomstverbond.be>

## Author

Patrick Auwerx, Mobiel 21

Fonte usadas:

- <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)

**ADVERTÊNCIA JURÍDICA:** A responsabilidade pelo conteúdo desta publicação é dos autores e não reflete necessariamente a posição da União Europeia. A Comissão Europeia não é responsável pela utilização que possa ser feita da informação contida nesta publicação. Todas as imagens utilizadas foram disponibilizadas pelos respectivos parceiros (salvo quando contraindicado) e a sua reprodução nesta publicação foi devidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY é financiado pelo programa de investigação e inovação Horizonte 2020, da União Europeia, ao abrigo dos acordos N° 690636