



Timp de aproape douăzeci de ani, Flandra, regiunea din nordul Belgiei, a ghidat sprijinea elaborării de PMUD-uri la nivel local. În anul curent (2019), a fost introdus un Decret (lege) pentru a facilita o nouă abordare pentru 15 regiuni de transport. Noul Decret furnizează un cadru de reglementare prin care va fi implementată noțiunea de accesibilitate (de bază), formulându-se o nouă politică de transport public multidimensională, și, cel mai important, care va deveni coloana vertebrală a celor cincisprezece PMUD-uri regionale. Regiunile includ orașele și municipalitățile din zonele de influență urbană, care vor coopera pentru a asigura o mobilitate durabilă și orientată spre nevoile utilizatorilor, în ceea ce privește planificarea, implementarea și evaluarea politicii.



Figura 1: Regiunile de transport vor gestiona împreună provocările în materie de mobilitate pe care le va presupune elaborarea PMUD-urilor. <https://www.basisbereikbaarheid.be>. Portalul oficial al Departamentului de Mobilitate Flamandă dedicat noului Decret

### Viziunea programului

Politica de mobilitate flamandă este reformulată radical prin acest nou cadru de reglementare. Ea va înlocui mai multe programe (mai vechi), le va optimiza pe altele, restructurând și corelând diversele elemente existente, astfel încât să se obțină o un cadru de mobilitate holistic și global.

### Misiunea

Obiectivul politicii de mobilitate este de a garanta accesibilitatea întregii noastre societăți. În plus, investițiile în sistemul de transport vor susține economia și membrii societății noastre. Se dorește crearea unui sistem de transport

durabil, sigur, inteligent și multimodal, extins și operat în special cu scopul de a asigura accesibilitatea financiară și calitatea vieții.

### Obiective strategice

Toți actorii, inclusiv agențiile, departamentele și serviciile guvernului flamand, provinciile și municipalitățile, precum și părțile interesate din sectorul privat și public acționează împreună și cooperează pentru atingerea următoarelor obiective:

1. garantarea unor investiții orientate către cerere, pentru a asigura accesibilitatea la principalele funcții ale societății,

2. pregătirea rețelelor de transport pentru viitor,
3. dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, utilizând principiul STOP (STOP = Substituție, Măsuri tehnologice, organizatorice și de protecție personală; principiu utilizat inițial în domeniul sănătății și securității în muncă, este extins la ierarhia modurilor de transport) acolo unde este posibil,
4. asigurarea unui sistem de transport sigur și fără victime,
5. încurajarea, motivarea și stimularea schimbărilor comportamentale,
6. transformarea Flandrei în lider în domeniul inovației,



Figura 2: În scopul creării unui sistem multimodal integrat de mobilitate, regiunile de transport construiesc o rețea ierarhizată de noduri multimodale accesibile, care le oferă utilizatorilor conexiuni între diferite moduri de transport. <https://mobipunt.be/>

7. utilizarea abordării integrate și regionale pentru a asigura un nivel minim de accesibilitate,
8. asigurarea bunei desfășurări a fiecărui mod de transport

În plus, această politică de mobilitate integrată implementează Acordul european privind schimbările climatice și propune obiective și măsuri concrete pentru o Mobilitate mai ecologică și mai sustenabilă și îmbunătățirea calității aerului.

### Cooperarea instituțională

Coordonarea și dezvoltarea acestui nou program-cadru de reglementare pornește de la premisa că trebuie instituit, de asemenea, un sistem global de control și gestionare a mobilității, rol care va fi îndeplinit de consiliile regionale de transport.

### 15 Regiuni și consilii de transport

Întreaga regiune a Flandrei, care cuprinde 308 municipalități, va fi organizată în cincisprezece regiuni de transport. Pentru fiecare regiune de

transport se va înființa un consiliu regional de transport corespunzător. Consiliul regional de transport este un organism multidisciplinar cu rol mai mult decât consultativ și include minim „obligatoriu” reprezentanți din partea:

- fiecărei municipalități/fiecărui oraș din cadrul regiunii de transport,
- Departamentului de mobilitate al guvernului flamand,
- administrațiilor drumurilor și canalelor navigabile ale guvernului flamand,

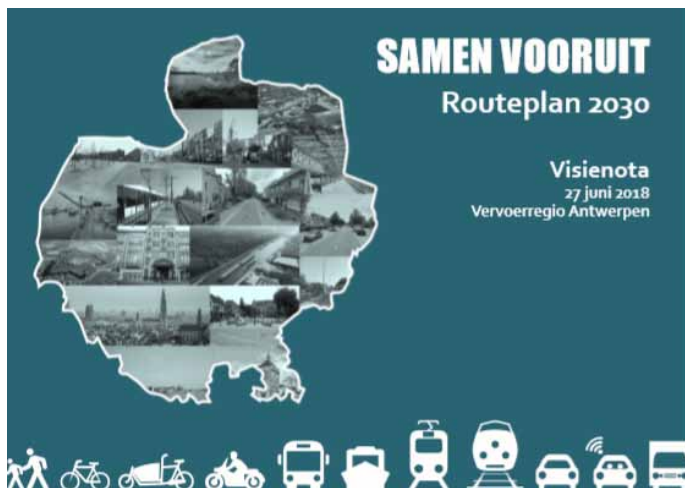


Figura 3 „SĂ PROGRESĂM ÎMPREUNĂ” - Documentul privind viziunea, intitulat „Foaia de parcurs pentru 2030”, a fost elaborat în 2017, pentru Regiunea de transport-pilot Anvers. Este rezultatul unui proces amplu de consultare cu toți actorii. S-au organizat bănci de specialiști, grupuri tematice, s-au realizat sondaje de opinie publică și s-a utilizat o gamă variată de canale de comunicare pentru a se ajunge la un consens și pentru a optimiza procesul decizional din cadrul consiliului regional. <https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

- principalilor operatori ai rețelei de transport public (TP) (operatorii de transport feroviar și ai serviciilor de transport cu autobuzul/tramvaiul) și
- Provinciei (atunci când teritoriul geografic al regiunii de transport corespunde celui al Provinciei).

Administrația regiunii de transport este liberă să includă și alți participanți din rândul cetățenilor și al altor organizații sociale interesate din regiunea de transport în cauză.

### Centrul de mobilitate

Sarcina dezvoltării strategiei multidimensionale de transport multimodal a regiunii revine Regiunii de transport. Strategia include dezvoltarea nodurilor multimodale, a sistemului MaaS\* (Mobilitatea ca serviciu) și a politicilor de sprijin (cum ar fi politica privind parcare și campaniile media) etc., care fac parte din competențele regiunii. Ca atare, fiecare Regiune de transport dispune de o amplă marjă de acțiune. Cu toate acestea, responsabilitatea pentru coordonarea și exploatarea rețelei primare de transport public (inclusiv politica tarifară), care constituie cel mai înalt nivel prevăzut de noul cadru de reglementare, rămân în sarcina guvernului flamand, prin intermediul „Centrului de Mobilitate” (în curs de dezvoltare). Centrul de Mobilitate are o funcție strategică și este compus din Departamentul de Mobilitate Flamandă, operatorul flamand de transport (De Lijn) și reprezentanții „operatorilor de transport multimodal și personalizat” din fiecare Regiune de transport.

„Mobilitatea ca serviciu” (Mobility as a Service - MaaS) este un concept care constă în comercializarea unui pachet personalizat de servicii de mobilitate multimodală [servicii de car-sharing (utilizarea alternativă a unui autovehicul de mai multe persoane), călătorii cu mijloacele de transport public și cu taxiul, închiriere biciclete], care sunt achitate de utilizatori prin intermediul unei singure tranzacții pentru fiecare călătorie sau perioadă de timp și nu printr-o tranzacție separată pentru fiecare furnizor de servicii de transport.

### PMUD-urile regionale

Consiliul Regiunii de transport este responsabil cu planificarea, elaborarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea și, după caz, revizuirea planurilor (obligatorii) de mobilitate regională.

### Viziunea generală

Un plan de mobilitate regională trebuie să îndeplinească misiunea și obiectivele strategice regionale. Scopul său este de a asigura coerența pregătirii, adoptării și implementării deciziilor privind transportul de călători și cel de marfă,



ținându-se totodată seama de domeniile conexe de politică.

## Structura

Structura planului de mobilitate regională constă în:

1. O viziune strategică pe termen lung (10 ani, cu o perspectivă de 30 de ani) asupra dezvoltării mobilității avute în vedere,
2. Obiectivele politicii operaționale pe termen scurt, și
3. Un plan de acțiune

## Elementele planului

Planul de mobilitate face parte din ciclul procesului de planificare, ceea ce înseamnă că:

1. este fundamentat de cercetări,
2. este elaborat sau revizuit cu participarea publicului și consultarea între nivelurile administrative, domeniile politice și serviciile relevante, organizațiile societății civile, precum și alte părți afiliate (interesate),
3. gradul de realizare a obiectivelor și punerea în aplicare a planului de acțiune sunt monitorizate,
4. evaluarea se realizează în prima jumătate a fiecărei perioade de guvernare,
5. poate fi revizuit complet sau parțial, în conformitate cu procedurile de planificare și aprobare, pe baza rezultatelor evaluării intermediare, după caz.

## Respectarea altor planuri

Cooperarea strânsă și integrarea politicilor permit promovarea unor PMUD-uri regionale care prezintă modul în care politicile de mobilitate pe care le cuprind contribuie la elaborarea (proiectului) Planului General de Mobilitate al Flandrei, a opțiunilor de politică din alte planuri de

urbanism și amenajarea teritoriului relevante, a planurilor politice realizate în contextul politicii privind mediul sau clima și a oricăror alte documente politice relevante.

Este necesar să se remarce faptul că PMUD-urile locale existente prevăd un număr considerabil de acțiuni, având în vedere că 95% din municipalitățile sau orașele flamande au implementat deja planuri de generația a doua sau a treia, că aspectele conflictuale posibile în raport cu noile PMUD-uri regionale vor putea fi adaptate la condițiile prevăzute de noul cadru de reglementare, pe parcursul unei perioade de tranziție „intermediare”. De asemenea, consiliile locale vor putea să actualizeze și să aprobe PMUD-urile locale (PMUDL), dar acestea nu vor mai fi obligatorii (așa cum se prevedea în vechiul Decret privind PMUDL). Spre deosebire de decretul precedent, actualul decret prevede posibilitatea unei cooperări între municipalități sau chiar între diferite Regiuni de transport, atunci când există interese comune în cadrul unei Regiuni de transport.

## Monitorizarea și raportarea progreselor înregistrate

Normele privind conținutul, dezvoltarea și gestionarea unui sistem global de monitorizare a mobilității (pe baza indicatorilor KPI (Key performance indicators – principalii indicatori de performanță) vor fi stabilite de guvernul flamand. Sistemul global de monitorizare vizează colectarea, gestionarea și testarea datelor privind „situația mobilității”, astfel încât să poată fi verificate performanțele, într-o manieră eficientă și coerentă, în raport cu obiectivele operaționale și cu cele specifice, incluse în diferitele planuri de mobilitate.

Va exista un raport privind progresele înregistrate în implementarea Planului de mobilitate al Flandrei și a planurilor de mobilitate regionale. Guvernul flamand va stabili, de asemenea, norme referitoare la conținutul, metodologia, frecvența și forma de întocmire a raportului/raportelor privind progresele înregistrate.

## Resurse financiare

Motivația pentru această nouă politică mixtă și multidimensională de mobilitate este de a promova un sistem de transport mai eficient din punct de vedere al costurilor. Sistemul de transport multidimensional, mai orientat spre nevoile utilizatorilor și spre cererea de transport, este opusul vechiului sistem orientat spre ofertă, pe care îl înlocuiește, întrucât acesta din urmă s-a dovedit a fi prea costisitor și a creat efecte negative, cum ar fi concurența între diversele moduri de transport durabile (de exemplu, concurența între transportul public și deplasarea cu bicicletă).

Recomandările furnizate de Regiunile de transport vor asigura un program de investiții mai integrat, atât la nivelul PMUD-ului local și regional, cât și la nivelul Planului General de Mobilitate al Flandrei.

Guvernul flamand va continua să ofere stimulente financiare specifice, cum ar fi granturi, subvenții și acorduri de cooperare, pentru proiecte sau măsuri de infrastructură și de alt tip, care sunt aplicate pentru a sprijini planurile locale sau regionale de mobilitate, în cadrul noului program-cadru de reglementare. Stabilirea bugetelor și alocarea resurselor face parte din planul de acțiune multianual din etapa finală a planificării PMUD-ului regional (a se vedea exemplul orașului Anvers de mai jos).

## Asigurarea calității

Departamentul flamand pentru mobilitate este reprezentat în toate consiliile regionale de transport și are sarcina de a verifica planificarea și implementarea PMUD-urilor regionale. Asigurarea calității proiectelor consiliilor regionale de transport este realizată de către un Comitet de coordonare a proiectului, pentru fiecare proiect în parte. Componenta acestui Comitet poate varia în funcție de natura proiectului, însă acesta va fi implicat în toate cazurile în fiecare etapă importantă a proiectului.

## Legislație

Această nouă „politică holistică de mobilitate” a fost dezvoltată treptat, în perioada 2016-2018. În 2016 au fost promovate și evaluate trei proiecte-pilot regionale de transport. Un al patrulea proiect urmează să fie implementat în 2017, în Regiunea de transport Anvers. Restul regiunilor de transport au început implementarea proiectului-pilot în ultima parte a anului 2018 sau urmează să o facă în 2019. Rezultatele și concluziile acestor proiecte-pilot au stat la baza elaborării noului Decret.

Drept urmare, decretul a fost dezvoltat ca un document de politică de 25 de pagini, însoțit de un „Memorandum” mai cuprinzător, de 70 de pagini, care oferă îndrumări și explicații suplimentare. Documentele au fost aprobate de guvernul flamand la 21 decembrie 2018.

Au avut loc consultări cu Grupul național belgian de coordonare a PMUD-ului dezvoltat în cadrul proiectului Civitas PROSPERITY, pentru a monitoriza schimbările care au avut loc, iar Camera flamandă pentru asigurarea calității a organizat ateliere, pentru a evalua îmbunătățirile posibile. Punctul Focal Național pentru PMUD (promovat prin proiectul Civitas PROSPERITY) a fost, de asemenea, inclus în procesul de consultare finală.

Acest nou cadru reglementar diferențiază Flandra de alte regiuni/țări, aceasta dovedindu-se, încă o dată, un precursor în domeniu, trecând de la planificarea la nivel local a viitoarei mobilități la cea regională a unui oraș funcțional. 2019 va fi un an al „schimbărilor” importante, preconizându-se finalizarea primului PMUD regional până în 2020.

## Anvers, regiunea-pilot

Anvers este una dintre cele mai avansate regiuni-pilot. Vastă și diversă, include 33 de municipalități; are o suprafață de peste 1000 de kilometri pătrați și mai mult de un milion de locuitori; înregistrează o cerere de mobilitate în continuă creștere, ceea ce reprezintă o provocare

majoră, iar sistemul de transport este limitat la (portul internațional din) regiunea Anvers.

### Să progresăm împreună

Viziunea orașului Anvers pentru 2030 este una pe termen lung, iar perspectiva și programul aferente PMUD-ului vor include măsuri și proiecte prin care să se asigure accesibilitatea (multimodală). În plus, Consiliul regional de transport urmărește să obțină o distribuție modală de 50/50, din care 50% (maxim) să reprezinte cota modală a transportului cu automobilul și 50% cota modală a deplasării pe jos, cu bicicleta sau cu mijloacele de transport public.

Viziunea a fost dezvoltată în colaborare cu diverși actori, printre care administrații ale orașelor, municipalități, actori implicați în proiectele de mobilitate și organizații civice.

### Zece obiective comune

Viziunea Regiunii de Transport Anvers se axează pe nevoile utilizatorilor; astfel, fiecare călătorie trebuie să fie sigură, fluidă, fiabilă și agreabilă. Aceasta înseamnă că rețelele și nodurile de transport, precum și serviciile de transport, trebuie să ofere confort, calitate și siguranță. Cele zece obiective sunt:

1. Schimbarea mentalității și managementul integrat al mobilității.
2. Consolidarea proximității și a calității vieții la scară umană
3. Libertatea de a alege modalitatea de deplasare, prin îmbunătățirea nodurilor de transport și a experienței de călătorie și asigurarea unui transport fluid
4. Furnizarea unor servicii de mobilitate multimodală: îmbunătățirea serviciilor de partajare (bike-sharing și car-sharing) și a sistemului MaaS.
5. Asigurarea unei rețele de mobilitate rapide, fiabile și cu frecvență ridicată, în regiunile de transport.

6. Îmbunătățirea semnificativă a calității funcționale a rețelei de piste pentru biciclete, pentru a pune la dispoziție rute sigure, rapide și confortabile.
7. Implementarea unei strategii regionale de parcare, adaptată la nivel local.
8. Asigurarea, cu prioritate, a unei frecvențe mai ridicate a mijloacelor de transport și îmbunătățirea conexiunilor cu rețeaua primară de transport.
9. Îmbunătățirea rețelelor logistice multimodale
10. Asigurarea unui management dinamic al traficului, în vederea optimizării cererii.

În paralel cu cele zece obiective, regiunea va coopera la realizarea următoarelor cinci obiective comune, pentru a deveni:

1. O regiune promițătoare: dezvoltată în funcție de interesele locuitorilor săi; din acest motiv, Anvers va continua să fie considerat un loc atrăgător pentru a trăi;
2. O regiune prosperă: o bună accesibilitate asigură condițiile necesare pentru prosperitatea tuturor locuitorilor din regiune, care va deveni un teritoriu atractiv pentru companii și întreprinderi și, astfel, vor fi create locuri de muncă și va fi stimulată creșterea economică;
3. O regiune sănătoasă: sănătatea și calitatea mediului stau la baza continuării dezvoltării;
4. O regiune smart: organizarea mai inteligentă a mobilității, la un preț acceptabil/rezonabil;
5. O regiune versatilă: consolidarea și interconectarea atuurilor locale;

### Următorii pași

Viziunea regiunii Anvers pentru 2030 a fost prima etapă importantă din cadrul procesului de elaborare a PMUD-ului regiunii Anvers, urmând încă două etape:

1. Selectarea măsurilor specifice (orientate de nevoile) regiunii va permite punerea în practică a viziunii și implementarea obiectivelor acesteia. Vor exista trei categorii de măsuri:

- de infrastructură,
- altele decât de infrastructură, și
- de urbanism/dezvoltare teritorială.

Măsurile vor viza trei perioade de timp - până în 2025, până în 2030 și după 2040 - și vor include un cadru de monitorizare și evaluare.

2. Planul de acțiune multianual este un program de implementare coerent, pentru care sunt alocate resurse financiare, care este eficient din punctul de vedere al costurilor și include un calendar de implementare, prioritățile avute în vedere și proiectele levier, potențialele sinergii, rolurile atribuite și parteneriatele avute în vedere.



Figura 4: Proiecte levier din Anvers - de exemplu, proiectul de realizare a șoselei de centură din partea de nord va fi dezvoltat în cadrul unor „bănci de specialiști” și va fi inclus în programul de acțiune multianual.  
<https://www.toekomstverbond.be>

- <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)

**RĂSPUNDERE LEGALĂ:** Autorii își asumă întreaga răspundere pentru conținutul acestei publicații. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă pentru vreo utilizare a informației conținute aici. Toate imaginile au fost puse la dispoziție de către parteneri (dacă nu este menționat altfel) și au aprobarea pentru a fi reproduse în această publicație.



CIVITAS PROSPERITY a primit finanțare prin Programul Uniunii Europene pentru cercetare și inovare Horizon 2020, în temeiul acordului de grant nr. 690636.

## Author

Patrick Auwerx, Mobiel 21

Surse utilizate:

- <https://www.basisbereikbaarheid.be>: official New Decree portal of the Flemish Mobility Department (© Figure 1)
- <https://www.toekomstverbond.be> (© Figure 4)