



Šiaurinis Flandrijos regionas Belgijoje jau beveik dvidešimt metų remia vietos DJMP įgyvendinimą. Šiais metais (2019) buvo priimtas naujas potvarkis, kuriuo siekta palengvinti planavimo procesą penkiolikoje transporto regionų. Naujasis teisės aktas – tai visus penkiolika regioninių DJMP reguliuojantis dokumentas, kuriame, remiantis svarbiausia – pasiekiamumo – sąvoka, nustatoma nauja daugialypė viešojo transporto politika. Teikdami vartotojams pritaikytas darnaus judumo paslaugas savo regione, miestai ir savivaldybės turi visapusiškai bendradarbiauti visuose – planavimo, įgyvendinimo ir politikos įvertinimo – etapuose.



1 Paveikslas: Transporto regionai, kuriuose bus bendrai sprendžiamos ateities judumo problemos. <https://www.basisbereikbaarheid.be> – Oficialus Flamandų Judumo departamento inicijuotas naujojo teisės akto portalas

Programos vizija

Naujuoju potvarkiu radikaliai pertvarkoma Flandrijos Judumo politika. Ji pakeis keletą senesnių programų, pagerins ir suderins ir/ar integruos kitas programas viena su kita ir užtikrins, kad būtų laikomasi **vienos viską apimančios visapusiškos judumo politikos.**

Misija

Naujoji judumo politika siekia užtikrinti visuotinį **prieinamumą**. Be to, visos judumo sistemai skiriamos investicijos turi būti socialiai ir ekonomiškai naudingos. **Judumo sistema turi būti tvari, saugi, išmani ir pagrįsta įvairiarūšiu transportu.** Sistema yra plečiama ir tobulinama, siekiant pagerinti paslaugų prieinamumą ir gyvenimo kokybę regione

Strateginiai tikslai

Visi veikėjai, įskaitant **Flamandų vyriausybės** agentūras ir departamentus, paslaugų teikėjai, provincijos, savivaldybės bei privataus ir viešojo sektoriaus suinteresuotosios šalys turi veikti kartu ir bendradarbiauti siekdami **šių tikslų:**

1. Užtikrinti poreikius atitinkantį pagrindinių visuomeninių paslaugų prieinamumo gerinimo finansavimą.
2. Transporto tinklus pritaikyti ateičiai.
3. Išvystyti įvairiarūšio transporto sistemą, kurioje, kur įmanoma, būtų naudojama **STOP** (transporto priemonių hierarchijos) principu.

4. Užtikrinti transporto sistemos saugumą, kad joje nebūtų nukentėjusiųjų.
5. Motyvuoti, ugdyti ir skatinti elgesio pokyčius.
6. Pasiiekti, kad Flandrija taptų inovacijų lydere.
7. Siekiant padidinti prieinamumą, vadovautis integruotu ir regioniniu požiūriu.
8. Užtikrinti, kad visų transporto priemonių rūšių eismas vyktų be trikdžių.



2 Paveikslas: Norint užtikrinti integruotą įvairiarūšio transporto sistemą, transporto regionuose bus įrengtas hierarchinis transporto mazgų tinklas. Šie mazgai bus pasiekiami įvairiomis transporto priemonėmis ir juose bus galima persėsti iš vienos transporto rūšies į kitą. <https://mobipunt.be/>

Papildomai, šia integruota judumo politika taip pat siekiama įgyvendinti **Europos susitarimą dėl klimato kaitos** ir kitus konkrečius tikslus bei priemones siekiant užtikrinti **žalesnį ir tvaresnį judumą** ir pagerinti oro kokybę regione.

Institucinis bendradarbiavimas

Naujosios reguliacinės sistemos koordinavimas ir įgyvendinimas remiasi prielaida, kad kartu su šia sistema taip pat bus vykdoma ir visa apimanti judumo „kontrolės ir valdymo“ sistema. Kontrolės ir valdymo vaidmenis atliks regioninės transporto tarybos.

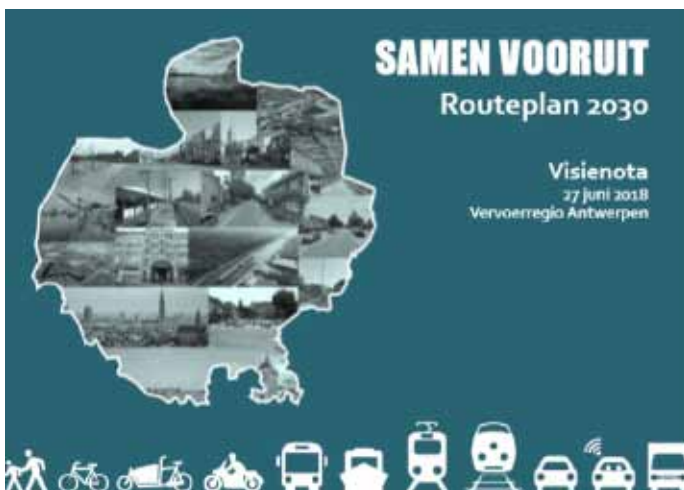
15. Transporto regionai ir tarybos

Visas Flandrijos regionas, kurį sudaro 308 savivaldybės, bus suskirstytas į penkiolika transporto regionų. Kiekviename transporto regione įkuriamas atitinkama regiono transporto taryba. Regioninė transporto taryba – tai daugiadisciplininis, ne vien konsultacines teises turintis, organas, kurį turi sudaryti mažiausiai šių institucijų atstovai:

- Kiekviena transporto regiono savivaldybė ar miestas;
- Flamidų vyriausybės judumo departamentas;

- Flamandų vyriausybės kelių ir vandens kelių administracijos;
- Pagrindiniai viešojo transporto paslaugų teikėjai (geležinkelio, autobusų ir tramvajų kompanijos);
- Provincija, jei transporto regiono ir Provincijos teritorijos sutampa geografiškai.

Savo regiono tarybose transporto regionas gali laisvai nustatyti papildomus būtinus gyventojų ir kitų suinteresuotų šalių ir organizacijų dalyvius.



3 Paveikslas. „I priekį - kartu“ – 2017 m. sukurtas bandomojo Antverpeno transporto regiono vizijos „Veiksmų planas 2030“ dokumentas. Tai yra bendru visų suinteresuotų šalių darbu pasiektas rezultatas. Buvo pasitelktos darbo grupės, tikslinių grupių diskusijos, visuomenės nuomonės apklausos ir kiti įvairūs bendradarbiavimo būdai, kurių metu buvo pasiektas sutarimas ir palengvintas regioninėje taryboje vykdomas sprendimų priėmimo procesas.
<https://www.basisbereikbaarheid.be/docs/2018-06-28-visienota.pdf>

Judumo centas

Viena pagrindinių transporto regiono užduočių – sukurti visa apimančią regioninę įvairiarūšio transporto strategiją. Strategijoje turi būti įvairiarūšio transporto mazgų sukūrimo, judumo kaip paslaugos idėjos ir jas paremiančių priemonių (pvz. transporto priemonių stovėjimo politikos, žiniasklaidos kampanijų) įgyvendinimo planas. Kiekvienas regionas šiuos dokumentus gali pa-

rengti gana laisvai, tačiau pagrindinio viešojo transporto tinklo koordinavimas ir įgyvendinimas (įskaitant transporto bilietų politiką), „Judumo centrų“ (kurie šiuo metu yra vis dar kuriami) pagalba tebėra centralizuotai vykdomas Flamandų vyriausybės. Strateginę funkciją atliekantis Judumo centras yra sudaromas iš Flamandų Judumo departamento, Flamandų transporto paslaugų teikėjo (De Lijn) ir kiekviename regione veikiančių „įvairiarūšio ir specialaus transporto“ paslaugų teikėjų atstovų.

Regioniniai Darnaus judumo mieste planai (DJMP)

Regioninė transporto taryba atsako už (privalomojo) regioninio judumo plano kūrimą, rengimą, įgyvendinimą, stebėseną, vertinimą ir, kur tai yra aktualu, taip pat jo pakeitimus.

Bendroji vizija

Regioninis judumo planas turi įgyvendinti regiono viziją ir strateginius regiono tikslus. Juo siekiama į vieną visumą sujungti gyventojų judumo ir krovinio transporto sričių sprendimus jų kūrimo, priėmimo, įgyvendinimo ir suderinimo su kitomis politikos nuostatomis etapuose.

Struktūra

Regioninį judumo planą sudaro:

1. Strateginė ilgalaikė judumo plėtros vizija (10 metų 30-ies metų perspektyvoje).
2. Trumpalaikiai politikos tikslai.
3. Veiksmų planas.

Elementai

Judumo planas yra tik viena planavimo proceso ciklo dalis. Tai reiškia, kad:

1. Jis turi būti paremtas tyrimais.

2. Jis yra kuriamas ar peržiūrimas įtraukiant visuomenės grupes ir po pasitarimų su administracija, politikais, paslaugų teikėjais, pilietinės visuomenės organizacijomis ir kitomis suinteresuotomis šalimis.
3. Plane numatytų tikslų ir veiksmų plano įgyvendinimas yra nuolatos stebimas.
4. Kiekvieno valdžios pasikeitimo laikotarpio pradžioje yra atliekamas plano auditas.
5. Remiantis galiojančiomis planavimo ir patvirtinimo procedūromis, planas gali būti visiškai ar dalinai pakeistas, jei to reikalauja jo paskutinio audito rezultatai.

Suderinimas su kitais planais

Glaudus bendradarbiavimas ir politikos nuostatų integravimas padeda parodyti kaip regioniniuose DJMP nustatytos judumo priemonės prisideda prie bendro Flandrijos Judumo plano, kitų svarbių teritorinių politikos planų, klimato kaitos ar aplinkosaugos planų ir kitų politinių dokumentų įgyvendinimo.

Turi būti pažymėta, kad 95 % Flamandų savivaldybių ir miestų šiuo metu turi antros ar trečios kartos DJMP planus, todėl neabejotinai kils konfliktų tarp šių planų ir naujųjų reikalavimų. Todėl buvo numatytas tarpinis pereinamasis periodas, kurio metu DJMP planai turi būti suderinti su naująja reguliacine sistema. Vietos tarybos taip pat galės sukurti ir patvirtinti Vietos DJMP (VDJMP), tačiau jie nebus būtini kaip to anksčiau reikalavo VDJMP teisės aktas. Siekiant išlaikyti pagal ankstesnį teisės aktą sudarytus susitarimus, bus galima sukurti bendradarbiavimo susitarimus tarp savivaldybių ar netgi tarp skirtingų transporto regionų, jei juos jungia panašios problemos ar interesai.

Stebėseną ir progreso ataskaita

Flamandų vyriausybė nustato pagrindiniais veiklos rezultatų rodikliais pagrįstos, bendrosios judumo stebėsenos sistemos turinio, plėtros ir valdymo taisykles. Bendrąją stebėsenos sistema siekiama surinkti, valdyti ir patikrinti duome-

nis apie bendrą „judumo būklę“ ir efektyviai bei nuosekliai įvertinti įvairių judumo planų veiklos tikslų ir uždavinių įgyvendinimą.

Bus sukuriama Flandrijos Judumo plano ir regioninių judumo planų progreso ataskaita. Flamandų vyriausybė taip pat nustatys taisykles, kuriose numatyti progreso ataskaitos turinio, metodologijos, dažnumo ir jos pateikimo formos reikalavimai.

Finansiniai ištekliai

Naujos bendros ir visa apimančios judumo politikos tikslas – sukurti ekonomiškesnę ir naudingesnę transporto sistemą. Labiau į vartotojus ir į jų poreikius orientuota transporto sistema yra priešinga prieš tai buvusiai į pasiūlą orientuotai sistemai, kuri buvo ypač brangi ir sukeldavo daug neigiamų padarinių, pavyzdžiui, didelę konkurenciją tarp skirtingų transporto rūšių (tarkime, viešojo transporto ir dviračių eismo).

Remiantis transporto regionų pateiktais siūlymais, bus sukurta integruota tiek vietos, tiek regiono, tiek visos Flandrijos investicinė programa.

Flamandų vyriausybė ir toliau teiks finansinę paramą, pavyzdžiui, įvairią finansinę pagalbą, subsidijas ir rems bendradarbiavimo susitarimus dėl infrastruktūros ir ne infrastruktūros projektų ar pagal naujosios reguliacinės sistemos reikalavimus sukurtuose vietos ar regiono judumo planuose numatytų priemonių įgyvendinimą. Biudžeto numatymas ir išteklių paskirstymas turėtų vykti paskutiniame regioninio DJMP planavimo etape, kuomet yra sudaromas ilgametis konkrečių veiksmų planas (žiūrėkite žemiau aprašytą Antverpeno pavyzdį).

Kokybės užtikrinimas

Flamandų Judumo departamentas dalyvauja visose regioninėse transporto tarybose ir patikrina regioninių DJMP planavimo ir įgyvendinimo procesus. Kiekvieno regioninės transporto tarybos projekto kokybę turėtų užtikrinti Projekto valdymo komitetas, kurio narių sudėtis skiriasi priklausomai nuo projekto rūšies. Projekto val-

dymo komitetas turėtų įvertinti kiekvieną projekto etapą.

Teisės aktai

Ši nauja „visapusiška judumo politika“ buvo palaipsniui sukurta 2016 ir 2018 metų laikotarpyje. 2016 m. trijuose transporto regionuose buvo pradėti ir įvertinti bandomieji projektai. 2017 m. bandomasis projektas buvo pradėtas ketvirtajame Antverpeno transporto regione. Kituose regionuose politika pradėta įgyvendinti antroje 2018 m. pusėje ar bus pradėta įgyvendinti 2019 metais. Bandomųjų projektų metu surinkti duomenys buvo panaudojami naujojo teisės akto sukūrimui.

Teisės aktas – tai 25-ųjų puslapių politikos dokumentas, kurį papildė išsamesnis paaiškinantis 70-ies puslapių „Memorandumas“. 2018 m. gruodžio 21d. šie dokumentai buvo patvirtinti Flamanų vyriausybės.

Siekiant įvertinti būsimus pokyčius ir galimus pakeitimus, buvo konsultuojamasi su CIVITAS projekto Belgijos darbo grupe, be to, buvo organizuotas kokybės įvertinimo seminaras su Flamanų Judumo departamento atstovais. Galutiniame konsultacijų etape taip pat dalyvavo CIVITAS Prosperity nacionalinio centro atstovai.

Patvirtindama naująją reguliacinę sistemą ir perkeldama judumo sprendimų priėmimą iš vietinio į regioninį lygmenį, Flandrija dar kartą įrodė savo pranašumą prieš kitas šalis. 2019-ieji bus ypač svarbūs „pokyčių“ metai Flandrijoje, nes iki 2020 m. turėtų būti paruoštos pirmosios regioninės DJMP programos.

Bandomasis Antverpeno projektas

Antverpenas – tai vienas pažangiausių bandomųjų regionų. Šis transporto regionas yra ypač didelis ir įvairus. Jį sudaro 33 savivaldybės, kurių bendras plotas yra didesnis nei 1000 kvadratinų kilometrų ir kuriose gyvena daugiau nei vienas milijonas gyventojų. Regione nuolat didėja judumo poreikis, o tai kelia nemažai iššūkių, nes judumo sistema veikia tik Antverpeno regiono teritorijoje.

Į priekį – kartu

Antverpeno 2030-ųjų metų vizija yra ilgalaikė, todėl DJMP plane ir programoje numatytos tokios priemonės ir planai, kuriais siekiama prieinamo prie įvairiarūšio transporto. Be to, regioninė transporto taryba taip pat siekia 50/50 modalinio pasiskirstymo, kuomet kelionė automobiliais sudaro 50%, o kitą 50% - kelionės pėsčiomis, dviračiais ar viešuoju transportu.

Ši vizija buvo sukurta bendradarbiaujant su įvairiomis suinteresuotomis šalimis, įskaitant miestus, savivaldybes, judumo srityje veikiančias kompanijas ir pilietinių organizacijų atstovus

Dešimt bendrų ambicijų

Antverpeno regioninės transporto vizijos centre yra vartotojas. Kiekviena jo kelionė turi būti saugi, be kliūčių, patikima ir maloni. Tai reiškia, kad transporto tinklai, mazgai ir judumo paslaugos turi būti patogūs, kokybiški ir saugūs. Jiems keliami dešimt ambicijų:

1. Pokytis integruoto judumo valdymo link.
2. Svarbiausia – artumas ir gyvenimo kokybė.
3. Pagerėjus transporto mazgams, kelionių patirtims ir nenutrūkstamo transporto galimybėms, galima laisvai pasirinkti norimus kelionių būdus.
4. Įvairiarūšio transporto naudojimas: pagerėjusios dalijimosi ir Judumo kaip paslaugos galimybės.
5. Greitos, patikimos ir dažnos kelionės transporto regionų viduje.
6. Saugūs, greiti ir patogūs dviračių eismo maršrutai ir stipriai pagerėjusi dviračių tinklo funkcinė kokybė.
7. Vietovėms pritaikyta regioninė automobilių stovėjimo strategija.
8. Nustatyta pirmenybė ir pagerėję jungtys pagrindiniame transporto tinkle.

9. Pagerėję įvairiarūšio krovinio transporto tinklai.
10. Paklausą optimizuojantis dinamiškas eismo valdymas.

Remiantis šiomis ambicijomis, regionas bendradarbiaus siekiant penkių bendrų tikslų ir taps::

1. Perspektyviu regionu: regionas vystysis atsižvelgdamas į gyventojų interesus. Todėl, Antverpenas ir toliau bus patraukli vieta gyventi.
2. Klestinčiu regionu: puikus pasiekiamumas – pagrindinis klestėjimo šaltinis visiems. Regionas bus patrauklus kompanijoms ir verslui, kurie sukurs daugiau darbo vietų ir paskatins regiono plėtrą.
3. Sveiku regionu: sveikata ir aplinkos kokybė yra tolesnės regiono plėtros pagrindas.
4. Išmaniu regionu: išmanesnis judumo organizavimas visiems priimtina kaina.
5. Visapusišku regionu: bus stiprinamos ir suderinamos vietos stiprybės.

Sekantys žingsniai

Antverpeno 2030-ųjų metų vizijos sukūrimas - tai pirmasis Antverpeno regioninio DJMP proceso etapas. Po jo turėtų sekti dar du etapai:

1. Prieš pradėdant vykdyti šią viziją ir jos tikslus, visos priemonės turi būti pritaikytos konkrečiai teritorijai. Visos priemonės suskirstomos į tris grupes:
 - Infrastruktūros priemonės.
 - Ne infrastruktūros priemonės
 - Teritorinės plėtros priemonės.

Priemonės bus suplanuotos trims skirtingiems periodams – iki 2025 m., iki 2030 m. ir po 2040 m. Taip pat bus sukurta jų stebėsenos ir vertinimo sistema.k.



4
Paveikslas: Svarbiausi Antverpeno projektai, pavyzdžiui, šiaurinis miesto apvažiavimas, sukuriama darbo grupė ir įtraukiami į ilgametį veiksmų planą. <https://www.toekomstverbond.be>

2. Ilgametis veiklos planas – tai nuosekli priemonių įgyvendinimo programa, kuriai yra skiriamas konkretus finansavimas, kurioje įvertinamas sąnaudų ir naudos balansas, nurodomas įgyvendinimo laikotarpis, projektų naudos ir prioritetų tvarka, o taip pat galimos sąjungos, vaidmenys ir partnerystės.

Autorius

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

AUTORINĖS TEISĖS: Autoriai yra tiesiogiai atsakingi už visą šiame leidinyje pateiktą informaciją. Leidinys nebūtinai atitinka Europos Sąjungos institucijų nuomonę. Europos Komisija neatsako už čia pateiktos informacijos panaudojimą. Grafinė medžiaga buvo pateikta projekto partnerių (nebent yra nurodyta kitaip) ir yra gautas leidimas ją spausdinti šiame leidinyje.



CIVITAS PROSPERITY yra finansuojama iš Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Horizontas 2020“ pagal dotacijos susitarimą Nr. 690636