

## European Platform on Mobility Management



### Managementul Mobilității: Definiție

**Definiția Managementului Mobilității și categoriile măsurilor pentru Managementul Mobilității aprobate de consorțiul MAX și EPOMM**

#### Parteneri MAX

Austrian Mobility Research, FGM-AMOR  
(project leader) – Austria

Mobieli 21 – Belgia

Institut für Landes- und  
Stadtentwicklungsforschung, ILS – Germania

Eric N. Schreffler, Transportation Consultant – SUA

Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio,  
ETT – Spania

FIT Consulting – Italia

Lyle Bailie International Limited – Regatul Unit

Synergo - Elveția

Timo Finke Consult Aachen – Germania

Traject – Belgia

Austrian Standards Institute – Austria

Trivector – Suedia

#### Universități

University of Piraeus Research Centre, UPCR – Grecia

University of Maribor, Faculty of Civil  
Engineering – Slovenia

Cracow University of Technology – Polonia

Aristotle University of Thessaloniki – Grecia

Centre National de la Recherche Scientifique – Franța

Edinburgh Napier University – Regatul Unit

University of Central Lancashire – Regatul Unit

Otto-von-Guericke-University of Magdeburg – Germania

University of Giessen, Institute for applied and  
empirical social research – Germania

Vilnius Gediminas Technical  
University – Lituania

#### Manifestanti

Agencia Municipal de Energia da Almada,  
AGENEAL – Portugalia

City Council of Almada – Portugalia

Compagnia Transporti Laziali Societa'  
Regionale spa, COTRAL – Italia

Kortrijk Municipality – Belgia

Tallinn Municipality – Estonia

Munich Municipality – Germania

## Introducere

Acest document cuprinde definirea și structurarea pe categorii de măsuri a conceptului Managementului Mobilității, reprezentând baza cercetării în cadrul proiectului MAX.

MAX susține două activități importante: Campaniile de succes pentru creșterea nivelului de conștientizare în ceea ce privește opțiunile de transport și Strategiile pentru Managementul Mobilității. MAX este cel mai mare proiect de tipul **Sixth** Framework Programme (FP6) din cadrul Uniunii Europene dezvoltat pe tema Managementul Mobilității (MM).

Definiția era necesară pentru a stabili o bază de lucru comună pentru toate pachetele de lucru MAX, întrucât definițiile deja existente nu mai erau potrivite contextului actual.

Definiția a fost dezvoltată de echipa de proiect formată din: Stefanie Baasch, Elke Bossaert, Christer Ljungberg, Stratos Papadimitriou,

Panos Papaioannou, Karl-Heinz Posch, Tom Rye și Janina Welsch, precum și de întreaga echipă MAX, prin contribuțiile aduse.

Definiția a fost aprobată de EPOMM.

## Cuprins

Definitia Managementului Mobilitatii.....	3
Delimitare – granitele MM .....	3
Caracterul deschis al definitiei.....	4
Definițiile masurilor MM .....	5
Alte defintii ale masurilor individuale .....	9
Referinte .....	12

## Definiția Managementului Mobilității

Definiția Managementului Mobilității (MM) adoptată în prezent de MAX este următoarea:

Managementul Mobilității (MM) este un concept care promovează transportul durabil și tratează problema cererii de mașini prin schimbarea atitudinii și a comportamentului individului. În centrul unui proiect de Management al Mobilității stau măsurile "soft", cum ar fi: informarea și comunicarea, organizarea serviciilor și coordonarea activităților diversilor parteneri. Aceste tipuri de măsuri intensifică adesea eficacitatea măsurilor legate de infrastructura transportul urban (ex: noi linii de tramvai, noi drumuri și piste de biciclete).

Măsurile pentru Managementul Mobilității (în comparație cu măsurile de infrastructură) nu necesită neapărat investiții financiare ridicate și pot avea un raport favorabil cost-beneficiu.



**Pentru a realiza ce înseamnă acestea în practică: exemplul unui oraș unde MM este implementat**

- Campanii și promoții care susțin mersul pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public
- Este oferită consultanță de călătorie personalizată dacă dorești să afli unde ești și cum poți reduce utilizarea autoturismului

- La locul de muncă: angajatorul îți va plăti costurile călătoriei cu transportul public pentru a te încuraja să nu folosești autoturismul personal pentru a te deplasa la serviciu
- Acasă: poți beneficia de un serviciu de „car sharing”, disponibil pe strada pe care locuiești
- La școala copiilor tăi: poate exista un plan de transport care să favorizeze călătoria în siguranță a copiilor în drum spre școală
- În călătorie: dacă utilizezi transportul public în călătorii ai putea avea acces la serviciile de consultanță oferite de centrul regional de transport
- Autorizațiile de construcție ar putea fi conectate după anumite norme astfel încât să permită minimizarea transportului la noua locație, de exemplu: dezvoltarea unui plan de transport durabil pentru deplasarea angajaților, vizitatori, prin promovarea utilizării mijloacelor ecologice de transport sau prin limitarea numărului locurilor de parcare alocate.

În mod obișnuit, măsurile MM sunt rareori implementate izolat, ele fiind structurate mai mult în pachete de măsuri (campanii de informare combinate cu proiecte de infrastructură, norme financiare sau reglementări).

## Delimitare – granițele MM

Deși lista de mai sus poate fi suficientă, lucrul aprofundat cu MM poate ridica și alte întrebări. MAX oferă informații despre cum se stabilesc limitele MM.

- **MM este orientat pe cerere – și nu pe resurse.** Aceasta înseamnă că realizarea de noi linii de tramvai, piste pentru biciclete, drumuri etc. nu este considerată ca fiind

masură MM, toate acestea fiind măsuri care țin de resurse. Exemplele Olandei și Suediei reflectă foarte bine acest lucru unde este, în cele mai multe cazuri, obligatoriu să fie luat în considerare potențialul MM înainte de aprobarea măsurilor care țin de resurse, cum ar fi autorizațiile pentru construirea de noi drumuri. De remarcat și exemplul SUA și a altor țări unde MM este implementat și unde aceasta este numit Managementul cererii de transport.

- **Măsurile pentru infrastructură pot susține măsurile pentru MM.** În multe țări, MM este văzut precum o măsură bazată pe o locație-conectată la o locație generatoare de trafic, precum o companie, o școală, un loc de atracție locală. Pentru un spital sau un complex de afaceri un pachet de măsuri pentru MM poate include infrastructură ( parcări de biciclete, stații de tramvai, parcări, linii de legătură între autobuze - măsuri care țin de resurse). Sunt considerate ca măsuri de susținere (dar nu ca măsuri de MM).
- **MM nu trebuie neapărat să fie limitat la nivel local.** Local, regional sau chiar național toate inițiativele precum „carsharing”, „car pooling” centre de mobilitate, pachete informaționale pentru noii rezidenți, campanii, integrarea mai multor servicii într-un singur sistem de taxare sunt considerate măsuri MM.
- **Planurile de transport durabil urban nu sunt MM, dar ar trebui să conțină MM.** MM nu include întregul spectru al planificării traficului și transportului. Planurile de transport sunt parte din MM când sunt stabilite la nivel de locație, precum planurile de deplasare la locul de muncă sau la școală. Termenul oficial atribuit acestora este **plan de mobilitate**. Benzile pentru vehicule cu grad ridicat de ocupare, taxele pentru ore de vârf, gestionarea locurilor de parcare și a taxei de drum, sunt măsuri tipice orientate spre cerere, deci nu sunt MM, dar pot fi măsuri de suport pentru MM. Cum administrarea parcarilor

este adesea și măsură MM, când aceasta face parte dintr-o serie de alte măsuri specifice MM, poate fi considerată parte integrantă din MM.

- **Sistemul de management al traficului nu este considerat MM.** Totuși, unele componente ale sistemului de management al traficului ce au ca scop influențarea cererii și schimbarea atitudinii, în special dacă fac variantele de transport alternativ să pară mai atractive, fie ca sunt servicii de informare prin sms sau email a cetățeanului despre orele de plecare și de sosire ale trenurilor, pot fi considerate MM.
- **Conștientizarea a ceea ce înseamnă transport durabil, educația pentru mobilitate, marketingul metodelor alternative sunt considerate parte a MM.** Unii teoreticieni MM privesc aceste măsuri ca fiind distincte. În realitate este însă aproape imposibil să stabilim granițe între acestea.
- **MM poate include transporturile de bunuri,** cu condiția să se realizeze pe distanțe scurte, iar măsurile cu privire la bunuri sunt parte dintr-un plan de mobilitate care include de asemenea și pasageri. În orice caz, include și transportul bagajului pasagerului. Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, organizarea transportului de bunuri este considerată o unealtă logistică pentru care există deja o vastă industrie specializată.
- **Legislația, stimulentele financiare sau măsurile pentru reducerea costurilor sunt parte MM,** în cazul în care susțin măsuri concrete MM care se încadrează în condițiile descrise mai sus.

## Caracterul deschis al definiției

Această definiție este un document în lucru, care poate fi discutat în continuare și poate suferi modificări din partea consiliului EPOMM. Cum MM este un concept adaptabil și în continuă dezvoltare,

această definiție nu pretinde a include toate aspectele domeniului și este deschisă schimbărilor.

Totuși consorțiul Max recomandă utilizarea acestei definiții când se lucrează cu MM.

## Definițiile măsurilor MM

MM constă într-o serie de măsuri, așa cum se poate observa în secțiunea precedentă. În continuare se încearcă o listare accesibilă și o împărțire în categorii a acestor măsuri. Mai întâi măsurile MM sunt listate pe scurt. Sunt apoi definite detaliat, dacă este necesar. Această listă derivă din referințe ale studiilor ulterioare pentru Managementul Mobilității realizate de UE și apoi completată cu ajutorul unui studiu realizat în SUA - Meyer, 1999 (Toolbox for Mobility Management Measures in Companies [www.mobilitymanagement.be](http://www.mobilitymanagement.be), the Victoria Transport Policy Institute's TDM Encyclopaedia [www.vtpi.org](http://www.vtpi.org))

Această listă este un document în lucru, care poate fi discutat în continuare și poate suferi modificări efectuate de către consiliul EPOMM. Cum MM este un concept adaptabil și în continuă dezvoltare, această definiție nu pretinde a include toate aspectele domeniului și este deschisă schimbărilor.

## Măsuri de informare

Aceste măsuri se bazează în principal pe cererile călătorilor și asigură informațiile cerute de (potențialul) călător prin orice mijloc media posibil. Exemplele includ:

- Informațiile și sfaturile de călătorie ale centrului local de transport.
- Informații de călătorie transmise prin mijloace tehnologice, înainte și în timpul călătoriei.
- Marketingul metodelor durabile prin publicitate sau prin folosirea tehnicilor alternative de promovare, cum ar fi împărțirea de pliante din ușă în ușă.

## Măsuri promoționale

Această categorie de măsuri are în centru ideea încurajării schimbării voluntare a comportamentului prin creșterea nivelului de conștientizare, promovarea alternativelor ecologice la folosirea autoturismului și furnizarea de informații. Așadar, acest grup de măsuri nu propune niciun nou mijloc alternativ de transport, ci încearcă mai degrabă să încurajeze folosirea unor mijloace alternative deja existente. Măsurile sunt:

- Asistență de călătorie personalizată: ajută călătorul să afle cum poate să reducă utilizarea autoturismului pe ruta sa de călătorie.
- Campanii publicitare și alte tipuri de promovare (ex: Ziua Europeană fără mașini) ajută la încurajarea oamenilor să încerce mersul pe jos, pe bicicletă sau cu transportul public (uneori asociate cu promovarea sănătății)
- Promovarea mijloacelor de transport alternative și a reducerii folosirii individuale a autoturismului, în medii specializate. Această măsură poate include proiecte de colaborare între agențiile de transport și elevi sau de abordare a cartierelor rezidențiale prin punerea la dispoziția acestora de resurse precum: ghiduri de transport, de cumpărături, încurajând astfel locuitorii să-și schimbe modul obișnuit de transport.

Există și exemple concrete ce includ aceste tipuri de măsuri, cum ar fi programul „bike to work”, care a fost implementat la scară largă în Danemarca, Germania (campania cycling to work: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)) și Austria. În plus, în Munchen s-a implementat un program pentru creșterea nivelului de conștientizare și pentru schimbarea opțiunilor de transport ale noilor rezidenți.

## Măsuri de organizare și coordonare

După cum sugerează și numele, această categorie oferă, organizează și coordonează diverse tipuri de

servicii ale Managementului Mobilității care oferă alternative la utilizarea individuală a unui autoturism.

- Servicii la nivel regional sau zonal care facilitează împărțirea unui autoturism de către persoane care au aceeași destinație și care sunt dispuse să împartă o mașină pentru a ajunge acolo.
- Servicii de închiriere zonală. Acestea pot reprezenta o alternativă la autoturismele (sau bicicletele) personale prin punerea la dispoziție a unor vehicule care se pot închiria din mai multe centre zonale. Necesitând înregistrare sau carduri de membru aceste servicii de închiriere reprezintă o alternativă rapidă fiindcă se realizează de cele mai multe ori on-line, iar accesul la mașină se face prin intermediul mijloacelor moderne de acces prin utilizarea comunicării la distanță (telecomenzi, cipuri)
- La cerere, regiile de transport în comun pot pune la dispoziție așa numitele vehicule „paratransit”, (ex: în Germania/Austria/Elveția poartă numele de Anrufsammeltaxi, în Olanda Treintaxi-taxi pe calea ferată)

## Măsuri pentru educare și formare

Această categorie de măsuri se referă la introducerea MM în educație sau în formarea personalului cu privire la aspectele MM. Exemplele includ:

- Formarea personalului din hoteluri sau centre de cumpărături pentru a putea oferi clienților informații despre alternativele de mobilitate.
- Cursuri de MM pentru grupuri specializate cum ar fi personalul sau coordonatorii din Centrele de Mobilitate.
- Educație pentru mobilitate, unde mobilitatea și felul în care se poate reduce utilizarea

autoturismelor devin părți integrante ale programei educaționale predate în școli.

## Măsuri locale

În multe țări, MM este în principal o activitate punctuală legată de un punct generator de trafic, cum ar fi o companie, școală, concert, stadion, târg, spital, centre administrative, locuri de agrement etc. În aceste cazuri MM are ca scop gestionarea modului în care oamenii aleg să călătorească spre locul respectiv. Această categorie cuprinde o serie extinsă de măsuri:

- Un plan de mobilitate pentru o școală este similar cu orice plan MM, doar că în mod obișnuit presupune un nivel mai mare de implicare a copilului și a părintelui/angajaților și a angajatorilor atât în ceea ce privește planificarea cât și în ceea ce privește implementarea.
- Servicii și infrastructură locale - alese pentru a se potrivi naturii destinației și a oamenilor care călătoresc spre aceasta- cum ar fi parcări de biciclete, facilități pentru pietoni, stații de tramvai, linii de legatură, microbuze. O serie de măsuri mai detaliate sunt oferite în secțiunea următoare.

## Telecomunicațiile și organizarea flexibilă a timpului

Anumite măsuri pot fi luate de organizații, dar nu numai, pentru a reduce nevoia de deplasare prin înlocuirea călătoriilor cu mijloacele de telecomunicație sau prin reorganizarea practicilor de lucru. Printre exemple se numără:

- Modificarea numărului de vizite pe care pacientul trebuie să le facă la spital pentru o anumită procedură. Măsura a fost deja încercată la Gelre Hospitals din Olanda.
- Modificarea numărului de drumuri pe care cetățenii trebuie să le facă spre clădirile

administrative pentru a efectua anumite proceduri cum ar fi: obținerea certificatelor de naștere, a actelor de proprietate etc.

- Cumpărături, lucru, socializare, sau rezolvare a problemelor diverse prin telefonie sau internet de acasă, nemaifiind astfel nevoie de deplasare pentru ele. În Grecia de exemplu, certificatele de naștere pot fi obținute prin poștă după ce au fost comandate prin telefon, în timp ce în urma cu 10 ani era nevoie de trei drumuri la Primăria din Atena pentru a obține același serviciu.
- Modificarea programului anumitor instituții pentru a reduce aglomerația excesivă care se produce la orele de vârf, prin introducerea de programe flexibile sau a săptămânilor de lucru reduse. În acest caz angajații ar trebui să lucreze mai multe ore într-un număr redus de zile, reducându-se astfel totalul de călătorii efectuate.

## Acțiuni de susținere/ integrare

Aceste măsuri pot să nu fie implementate direct pentru a gestiona mobilitatea, dar au un impact semnificativ asupra eficacității MM. Ele pot influența costul călătoriilor cu mașina sau în alte moduri, sau pot să facă mediul inconjurator mai permisiv pentru introducerea măsurilor MM. Aceste acțiuni pot să nu fie anticipate de beneficiarul final, dar ele vor avea cu siguranță impact asupra opțiunilor lui de călătorie. Din acest motiv sunt listate precum acțiuni de susținere:

- Managementul locurilor de parcare (cost, număr, limite, încasare) cu scopul de a reduce disponibilitatea parcarilor și astfel de a reduce numărul de oameni care aleg să călătorească spre destinație cu mașina.
- În multe țări, dezvoltarea necesită o formă de aprobare din partea sectorului public înainte să ia amploare. În unele țări acest acord se obține printr-un proces care permite sectorului public să ceară/încurajeze implementarea de măsuri MM. Cu

alte cuvinte, obținerea de permise poate deveni, în funcție de legile statului respectiv, un proces conectat cu anumite cerințe la adresa dezvoltatorului de a implementa una sau mai multe măsuri MM.

- Modificări ale taxelor pentru a-i face pe angajatori să ofere beneficii în ceea ce privește costurile de călătorie. De exemplu, transformarea unui loc de parcare oferit de companie într-un spațiu pentru care utilizatorul plătește o taxă, ar reduce gradul de atractivitate al acestuia și l-ar putea convinge pe angajat să nu mai conducă spre locul de muncă. Decontarea unei părți mai mari din călătoria cu trenul în defavoarea celei cu mașina ar putea spori gradul de utilizare a trenului.
- În unele țări există tradiția de a anula costurile aferente navetei în contrast cu impozitele, de a permite costurilor de navetism realizate prin mijloace durabile să fie anulate într-o proporție mai mare față de cele realizate prin mijloace nedurabile, sau să se schimbe limitele distanțelor sub care/ peste care costurile pot fi anulate.
- Rate ipotecare eficiente în funcție de locație, unde dobânda este mai mică pentru cumpărătorii care aleg locuințe în zone care i-ar reduce dependența față de mașină în călătoria către locul de muncă.
- Taxarea ambuteiajelor ( pentru drumurile care erau libere în momentul utilizării).
- Introducerea de tarife integrate- exemple:
  - Tarife integrate pentru diferite tipuri de transport în comun dintr-o regiune, tramvaie, autobuze, metrou etc., toate fiind accesibile cu un singur bilet (lucru des întâlnit în multe țări UE, dar încă neobișnuit în altele).
  - Biletul de intrare la un concert, eveniment sportiv, târg etc. să fie valabil și ca bilet pentru rețeaua de transport în comun

(prin intermediul unui acord între Primărie, Regia de transport în comun și organizatorii evenimentului )

- Card multifuncțional: card care oferă discounturi pentru transportul în comun și viceversa-aplicații similare pentru închirierea de biciclete (ex: transportul în comun pe bicicletă OV-Fiets, în Olanda)



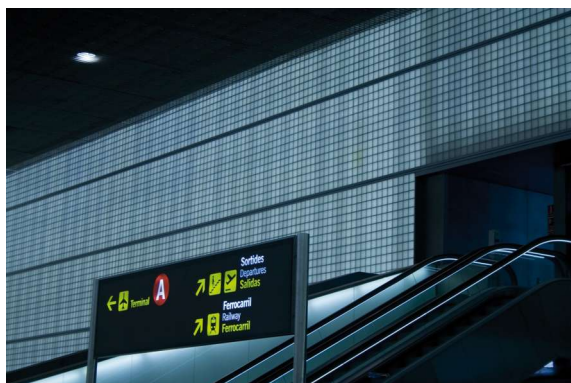
## Alte definiții ale măsurilor individuale

Secțiunea anterioară a oferit o împărțire pe categorii a măsurilor MM. În continuare, se vor adăuga o serie de detalii definițiilor deja existente, acolo unde este cazul.

### Măsuri de informare

**Centrul de mobilitate** furnizează informații și servicii ce vizează mobilitatea, cum ar fi: vânzări de bilete, de obicei pentru transportul în comun (autobuz, metrou, tren) dar și pentru alte tipuri de transport (călătoria cu o mașină comună, închirierea de mașini, parcări). Uneori un centru de mobilitate este responsabil și pentru întocmirea planurilor de mobilitate pentru locații generatoare de trafic, precum școli, companii etc. Când un centru de mobilitate este localizat într-o companie de dimensiuni mari acesta poartă numele de **birou de mobilitate**

**Consultantul de mobilitate** este persoana care poate oferi fie informații personalizate de călătorie (lucrând cel mai probabil într-un centru de mobilitate) fie este o persoană ce realizează planuri de mobilitate. În această calitate, el mai poate fi numit și manager de mobilitate sau coordonator de mobilitate, în special dacă lucrează pentru o anumită locație generatoare de trafic.



## Măsuri de promovare

**Asistența de călătorie personalizată (ACP)** necesită recrutarea oamenilor care sunt interesați de felul în care își pot schimba obiceiurile de călătorie. Ei pot fi recrutați de la locul de muncă, deși cel mai adesea această tehnică a fost folosită în abordarea gospodărească (în special în Australia, sub sigla Călătorește Inteligent). O scrisoare despre asistența personalizată a fost trimisă la toate locuințele dintr-o anumită zonă; a urmat apoi un apel telefonic prin care cei interesați primeau o serie de resurse printre care și ACP. În experimentele ACP, în mod obișnuit, cei interesați țineau un jurnal complet de călătorie timp de trei săptămâni. Apoi discutau cu un Consilier de călătorie care găsea noi modalități prin care aceștia puteau să-și schimbe modul de transport.

### Măsuri de organizare și coordonare

**Mașinile comune** sunt acele mașini împărțite de doi sau mai mulți oameni care au aceeași destinație și care folosesc mașina personală a unuia dintre ei.

**Taxiurile fără șofer** sunt acele mașini folosite contracost într-o anumită perioadă de timp, mașina este proprietatea unei companii care oferă serviciul în scop comercial și care are mai multe mașini disponibile în mai multe locații din oraș sau țară. Închirierea de mașini ca măsură MM se diferențiază de închirierea obișnuită de mașini prin faptul că folosirea mașinii este posibilă pentru o perioadă scurtă de timp, nu necesită personal care să faciliteze accesul la mașină și acestea sunt disponibile în mai multe locații din oraș, precum stațiile de taxiuri.

**Microbuzul comun:** un grup de angajați se deplasează la locul de muncă împărțind un microbuz, împărțind costurile deplasării. Uneori această metodă poate fi subvenționată de către angajator; poate fi de asemenea organizată de o terță parte.



## Măsuri locale

Un **plan de mobilitate** este o măsură locală care are ca scop gestionarea, și cel mai adesea, schimbarea tiparelor de călătorie (ex: felul în care angajații călătoresc spre muncă, cumpărătorii spre magazine, elevii spre școală). În multe țări acest plan poartă numele de **plan de transport** sau de **plan de reducere a transportului**. Cel mai adesea constă într-un pachet de măsuri, în special în cazul în care locația pentru care este gândit este foarte mare. Planul de mobilitate trebuie să fie croit pe măsura nevoilor aceluia loc specific, așa că trebuie să includă o serie de măsuri selectate dintre următoarele (nu este o listă complet exhaustivă):

- Promovarea diverselor modalități de a ajunge la locul dorit astfel încât oamenii să fie conștienți de alternativele disponibile.
- Informație accesibilă multi-modal despre cum se poate face accesul la locație (internet, indicatoare etc)
- Un plan de călătorie care să faciliteze împărțirea unei mașini de către mai mulți călători care au aceeași destinație.
- Plan de împărțire a mașinilor pentru companii (ex: companiile oferă mașini în regim comun atât în scop de afaceri cât și în scop personal)
- Transport de urgență asigurat pentru cei care folosesc taxiurile fără șofer (ex: în cazul în care copilul se îmbolnăvește și are nevoie să ajungă acasă, compania trebuie să le asigure asistență)
- Schimbarea intervalelor de lucru pentru a evita aglomerația de la orele de vârf, coordonarea cu orele sistemului de transport.
- Permitea și sprijinirea lucrului de acasă din când în când sau facilitarea cumpărăturilor de acasă- astfel încât călătoria spre locație să nu mai fie necesară.
- Regândirea călătoriilor de afaceri și/sau înlocuirea lor cu utilizarea telecomunicațiilor pentru a reduce deplasările în interes de serviciu.
- Reorganizarea și regândirea livrărilor companiilor și/sau furnizorilor pentru a reduce frecvența călătoriilor de la o locație la alta..
- Modificarea decontărilor către cei care conduc autoturismul către muncă pentru a favoriza orientarea spre un mijloc de transport mai ecologic. (ex: pentru călătorii pe o anumită distanță se va deconta echivalentul călătoriei cu trenul pe acea distanță, indiferent de modul de transport folosit). Scopul este de a schimba felul de transport folosit în călătoriile de afaceri și reducerea tendinței de a utiliza mașina proprie în călătorii de servicii pentru a „câștiga” decontări și diurne..
- Dușuri, vestiare, dulapuri, uscătoare, pentru cei care aleg să vină la muncă pe jos, cu bicicleta, pe skateboard sau alergând.
- Parcări securizate pentru biciclete.
- Sponsorizarea achiziției de biciclete sau alte echipamente care să favorizeze astfel de moduri de transport.
- Biciclete furnizate de companii.
- Service gratuit pentru biciclete.

- Rute sigure și directe pentru biciclete între clădirile și intrările locației.
- Necogierea cu operatorii de transport în comun pentru a oferi:
  - Servicii de transfer între locație și stațiile de transport în comun din apropiere sau parcuri auto (acestea pot fi operate de către municipalitate, sau de către organizația de care aparțin angajații).
  - Operarea serviciilor existente mult mai des.
  - Linii noi care să lege locația de principalele cartiere de locuințe.
  - Reduceri de preț la bilete pentru cei care accesează frecvent locația.
  - Abonamente de probă pentru cei care nu folosesc transportul în comun în mod obișnuit.
- Vânzarea de bilete la fața locului pentru transportul în comun.
- Inchirierea de microbuze pentru angajații care ar putea să călătorească împreună spre locul de muncă, primind câteodată subvenții din partea organizației.
- Plata unor stimulente zilnice pentru folosirea unor metode alternative de transport pentru a ajunge la servicii (practicabil doar în cazul șantierelor).
- Angajarea unui consilier de mobilitate și înființarea unui birou de mobilitate.
- Facilități disponibile la fața locului pentru a reduce nevoia de a se deplasa dintr-un loc în altul în timpul pauzelor.
- Gestionarea locurilor de parcare din locație (și, în colaborare cu autoritățile locale și pe cele din împrejurimi). Detalii mai jos:

**Gestionarea locurilor de parcare** este un mecanism puternic prin care se poate influența modul oamenilor de a călători către o locație. În cazul în care locurile de parcare sunt mai puține decât locurile necesare, sunt disponibile următoarele soluții:

- Toți sau o anumită parte din utilizatori pot fi taxați pentru utilizare, cu ziua, săptămâna, luna sau an, cu o taxă fixă sau stabilită în funcție de criterii precum: salariu, calitatea locului de parcare etc.
- Accesul poate fi limitat (ex: ficare angajat va avea acces la parcare 4 zile din 5).
- Cele mai bune locuri pot fi rezervate pentru mașinile împărțite, pentru a-i stimula pe angajați să călătorească în grup.
- Spațiile de parcare pot fi acordate în funcție de anumite criterii precum: vechime, durata transportului cu mașina la serviciu în comparație cu cel cu mijloacele de transport în comun etc.
- Accesul poate fi limitat (ex: parcare funcționează numai după ora 10am pentru a împiedica folosirea ei de către navetiști).
- Angajații pot fi plătiți pentru a nu-și folosi locurile de parcare.

În plus, o locație cu număr limitat de locuri de parcare care se confruntă cu o cerere în exces poate fi nevoită să colaboreze cu autoritățile locale în ceea ce privește gestionarea parcării pe stradă în preajma locației pentru a evita supraaglomerarea acestora.

În **planurile de mobilitate școlară**, părinții pot ajuta la implementarea unor măsuri precum organizarea de grupuri de copii care să meargă pe jos la școală însoțiți de un anumit număr de părinți. În plus, dezvoltarea, desfășurarea, operarea și monitorizarea planului pot fi integrate în programă.

Astfel, elevii și părinții vor vedea moduri care le oferă alternative în ceea ce privește modul de transport, educație despre mobilitate, conștientizare și activități promoționale. Acestea pot include:

- Jocuri combinate cu sondaje despre mobilitate și poate includerea unui fel competiție între elevi sau grupuri de elevi privind subiecte de mobilitate.
- Implicarea copiilor în identificarea locurilor din apropierea școlii unde aceștia se simt amenințați de trafic și ajutarea lor în realizarea de măsuri pentru a reduce aceste probleme.
- Activități care implică mobilitatea (inclusiv excursii).
- Instruire pentru mersul cu bicicleta.
- Stații dedicate pentru coborârea și urcarea elevilor în autobuzele școlare, în și din locurile în care sunt aduși cu mașina.
- Interzicerea parcării în fața școlii.
- Utilizarea mașinilor comune sau deplasării pe jos pentru a duce/ aduce copii la/ de la școală.

## Abrevieri

- MM Managementul Mobilității  
ACP Asistență de Călătorie Personalizată  
UE Uniunea Europeană

## Referințe

Campania Pedalează la muncă

[http://www.eltis.org/study\\_sheet.phtml?study\\_id=1400&lang1=en](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1400&lang1=en) (Sept 25, 2007)

Meyer, M.D. (1999). "Demand Management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behaviour." *Transportation Research A*, 33, 575-599.

Victoria Transport Policy Institute (2007). "TDM Encyclopaedia." <http://www.vtpi.org/tdm/index.php> (Aug 14, 2007)

Toolbox for Mobility Management Measures for Companies.  
<http://www.mobilitymanagement.be/english/> (Aug 14, 2007)