

## European Platform on Mobility Management



### Upravljanje mobilnosti: opredelitev

Opredelitev upravljanja mobilnosti in razvrstitev ukrepov za upravljanje mobilnosti, ki sta jih potrdila MAX-ov konzorcij in Evropska platforma za upravljanje mobilnosti (EPOMM)

### Maxovi partnerji

Austrian Mobility Research, FGM-AMOR (project leader) – Austria	Mobiel 21 – Belgium
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, ILS – Germany	Eric N. Schreffler, Transportation Consultant – USA
Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio, ETT – Spain	FIT Consulting – Italy
Lyle Bailie International Limited – United Kingdom	Synergo - Switzerland
Timo Finke Consult Aachen – Germany	Traject – Belgium
Austrian Standards Institute – Austria	Trivector – Sweden

#### Univerze

University of Piraeus Research Centre, UPCR – Greece	University of Maribor, Faculty of Civil Engineering – Slovenia
Cracow University of Technology – Poland	Aristotle University of Thessaloniki – Greece
Centre National de la Recherche Scientifique – France	Edinburgh Napier University – United Kingdom
University of Central Lancashire – United Kingdom	Otto-von-Guericke-University of Magdeburg – Germany
University of Giessen, Institute for applied and empirical social research – Germany	Vilnius Gedimas Technical University – Lithuania

#### Demonstratorji

Agencia Municipal de Energia da Almada, AGENEAL – Portugal	City Council of Almada – Portugal
Compagnia Transporti Laziali Societa' Regionale spa, COTRAL – Italy	Kortrijk Municipality – Belgium
Tallinn Municipality – Estonia	Munich Municipality – Germany

## Uvod

Dokument definira in kategorizira upravljanje mobilnosti in je sprva služil kot izhodišče raziskav v okviru raziskovalnega projekta MAX. MAX, ki označuje »uspešne kampanje potovalnega ozaveščanja in strategije upravljanje mobilnosti«, je bil največji raziskovalni projekt v 6. Okvirnem programu EU na področju upravljanja mobilnosti (UM).

Definiranje pojma je bilo nujno potrebno kot delovna podlaga za vse MAX-ove delovne sklope, saj starejše definicije, ki so bile na voljo, niso bile primerne za delo z njimi. Definicijo je oblikovala ekipa, v kateri so sodelovali Stefanie Baasch, Elke Bossaert, Christer Ljungberg, Stratos Papadimitriou, Panos Papaioannou, Karl-Heinz Posch, Tom Rye in Janina Welsch kot tudi celotna MAX-ova ekipa s svojimi prispevki. Slovenski prevod definicije je pregledal Aljaž Plevnik.

Potrdila jo je Evropska platforma za upravljanje mobilnosti (EPOMM).

## Vsebina

Definicija upravljanja mobilnosti .....	3
Meje upravljanja mobilnosti .....	3
Odprtost definicije.....	4
Oprelitev ukrepov v okviru upravljanja mobilnosti .....	5
Podrobnejša opredelitev posameznih ukrepov .....	9
Seznam kratic.....	13
Viri .....	13

## Definicija upravljanja mobilnosti

Dogovorjena definicija upravljanja mobilnosti (UM) v MAX-u je:

Upravljanje mobilnosti (UM) je koncept, ki promovira trajnostni promet in uravnava povpraševanje po uporabi avtomobilov na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev. Bistvo UM so »mehki« ukrepi, kot so informiranje in komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih partnerjev. »Mehki« ukrepi največkrat povečajo učinkovitost »trdih« ukrepov v mestnem prometu (npr. nove tramvajske proge, ceste in kolesarske steze). Ukrepi v okviru upravljanja mobilnosti (v primerjavi s »trdimi« ukrepi) navadno ne zahtevajo velikih denarnih vložkov in imajo pogosto zelo ugodno razmerje med koristmi in stroški.



**Tako lahko v mestu, kjer se izvajajo ukrepi UM:**

- opazite, da potekajo oglaševalske akcije, ki promovirajo hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza;
- dobite osebno mobilnostno svetovanje, s pomočjo katerega lažje ugotovite, kdaj in na kakšen način bi lahko manj pogosto uporabljali avtomobil;

- delodajalec vam kupi vozovnico za javni prevoz in vas spodbuja, da se na delo ne vozite z avtomobilom;
- v soseski naletite na storitev souporabe avtomobila (ang. *carsharing*), ki je na voljo v ulici v bližini vašega doma;
- v šoli, ki jo obiskujejo vaši otroci, imajo mobilnostni načrt, s katerim poskrbijo za varno hojo ali kolesarjenje otrok v šolo;
- po brezplačne nasvete v zvezi z izleti, na katere se odpravite z javnim prevozom, se obrnete na lokalni mobilnostni center;
- pogoj za izdajo gradbenega dovoljenja je lahko izpolnjevanje nekaterih zahtev, ki zmanjšujejo vpliv novogradnje na mobilnost v soseski, na primer oblikovanje mobilnostnega načrta za zaposlene, obiskovalce in prevoz blaga v novogradnji ali omejevanje števila parkirnih mest.

Praviloma se ukrepi za UM le redko izvajajo samostojno in izolirano in so najpogosteje del svežnjev ukrepov, recimo informativne oglaševalske akcije v zvezi z infrastrukturo, politiko cen ali predpisi.

## Meje upravljanja mobilnosti

Zgoraj povedano zadošča za definicijo UM, medtem, ko se pri bolj poglobljenem delu na tem področju lahko porajajo nekatera vprašanja. Zato MAX podaja nekatere smernice, ki natančneje določajo meje UM.

- **UM je usmerjeno k prometnem povpraševanju, ne k ponudbi.** To pomeni, da gradnja novih tramvajskih prog, kolesarskih stez, novih cest, itd. ni UM, saj so vsi ti ukrepi povezani s prometno ponudbo. To se, na primer, odraža v politiki Nizozemske in Švedske, kjer je v mnogih primerih najprej potrebno preučiti možnosti za uveljavljanje UM, šele potem se

izda dovoljenje za ukrep, povezan s prometno ponudbo, kot je recimo gradnja ceste. To se odraža tudi v dejstvu, da UM v ZDA in v nekaterih drugih državah imenujejo Upravljanje prometnega povpraševanja (ang. TDM – Transport Demand Management).

- **Ukrepi na področju infrastrukture so lahko podporni ukrepi za UM.** V mnogih državah je UM praviloma dejavnost, ki je vezana na lokacijo izvora ali cilja prometa, kot je podjetje, šola ali turistična znamenitost. Na lokacijah, kot so pogosto tudi bolnišnice ali poslovni parki, lahko paket ukrepov za UM po dogovoru vključuje infrastrukturne izboljšave (kolesarsko parkirišče, postaje javnega prevoza, avtomobilsko parkirišče, redne avtobusne povezave – tipične ukrepe s področja prometne ponudbe). Uvrščamo jih med podporne ukrepe (in ne kot ukrepe) UM.
- **UM ni nujno omejeno na določeno lokacijo.** Ukrepi na mestni, regionalni ali celo državni ravni, kot so souporaba avtomobila (angl. carsharing), skupne vožnje (angl. carpooling), mobilnostni centri, informacijski paketi za nove prebivalce ali obiskovalce, oglaševalske akcije, enotne vozovnice, se štejejo za UM.
- **Trajnostni mestni prometni načrti niso UM, bi pa morali vključevati UM.** UM ne vključuje celovitega načrtovanja prometa. Prometni načrti so del UM, kadar so vezani na lokacijo, denimo potovalni načrti za podjetja, ustanove ali šole. Uradno skovan termin za to, ki je trenutno v uporabi, je **mobilnostni načrt**. Vozni pas za vozila z več potniki, zaračunavanje zastojev, upravljanje parkiranja in zaračunavanje cestnin niso UM, čeprav so tipični ukrepi, usmerjeni v povpraševanje, lahko pa postanejo podporni ukrepi za UM. Ker je upravljanje parkiranja vezano na določeno lokacijo, velikokrat osrednjega pomena za UM, se praviloma šteje za njegov integralni del v sklopu ukrepov UM.
- **Upravljanje prometnega sistema (angl. Traffic system management) se ne šteje za del UM.** Vendar pa se tiste komponente upravljanja prometnega sistema, katerih cilj je vplivanje na prometno povpraševanje in spremembo stališč – še posebej če povečajo privlačnost uporabe avtomobilu alternativnih prevoznih sredstev (npr. pošiljanje realnih časov odhodov vlakov, bodisi prek mobilnih telefonov, interneta, z različnimi drugimi sporočilnimi znaki ali prek navigacijskih sistemov) štejejo za UM.
- **Mobilnostno ozaveščanje in izobraževanje ter trženje trajnostnih načinov prevoza se štejejo za del UM.** Nekateri teoretiki smatrajo, da se ti ukrepi precej razlikujejo od UM. V praksi pa je skoraj nemogoče potegniti kakršnekoli meje.
- **UM naj bi obsegal prevoz blaga**, v kolikor je ta prevoz vezan na določeno lokacijo, ukrepi v zvezi z njim pa so del mobilnostnega načrta, v katerega so vključeni tudi potniki. V vsakem primeru zajema prevoz potniške prtljage. Če ti pogoji niso izpolnjeni, se organizacija prevoza blaga šteje za logistiko, ki že obstaja kot visoko specializirana industrija.
- **Različna zakonodaja ter cenovni ukrepi za spodbujanje in odvrčanja določenega ravnanja v prometu so del UM**, če podpirajo konkretne ukrepe za UM znotraj zgoraj opisane razmejitve.

## Odprtost definicije

To je delovna definicija, ki jo je podprl tudi odbor EPOMM. UM je prilagodljiv koncept, ki se še razvija, zato ta definicija ni vseobsegajoča in je odprta za spremembe.

Vseeno MAX-ov konzorcij in EPOMM priporočata uporabo te definicije pri delu na področju UM.



## Opredelitev ukrepov v okviru upravljanja mobilnosti

Kot je razvidno iz zgornjega besedila, UM sestoji iz vrste ukrepov. Sledi poskus razumljivega opisa in razvrstitve teh ukrepov v kategorije. Najprej so ukrepi za UM na kratko naštet in po potrebi podrobneje opredeljeni. Nabor ukrepov MM izhaja iz prejšnjih raziskav upravljanja mobilnosti v EU, ki smo jih nato primerjali z ameriško raziskavo (Meyer, 1999), priročnikom za ukrepe upravljanja mobilnosti v podjetjih – *Toolbox for Mobility Management Measures in Companies* ([www.mobilitymanagement.be](http://www.mobilitymanagement.be)), in enciklopedijo Upravljanja prometnega povpraševanja na *Victoria Transport Policy Institute* ([www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)).

## Ukrepi na področju informiranja

Ti ukrepi so večinoma posledica povpraševanja potnikov in (potencialnemu) potniku posredujejo informacije ter nasvete preko najrazličnejših medijev. Primeri vključujejo:

- Informiranje in svetovanje v zvezi s potovanjem v lokalnem Mobilnostnem centru.
- Potovalne informacije, posredovane s pomočjo različnih tehnologij pred potovanjem in med njim.
- Trženje trajnostnih načinov prevoza z oglaševanjem in drugimi tržnimi prijemi, kot je razdeljevanje letakov od vrat do vrat.

## Ukrepi na področju promocije

Bistvo teh ukrepov je spodbujanje prostovoljne spremembe potovalnih navad, ki je posledica boljše ozaveščenosti, promocije prevoznih sredstev, ki so alternativa avtomobilu in posredovanja informacij. To pomeni, da ti ukrepi ne ponujajo nobenih dodatnih alternativ osebnemu avtomobilu, ampak poskušajo na aktiven način dvigniti raven

ozaveščenosti in spodbujati rabo že obstoječih alternativ. Ti ukrepi vključujejo:

- Osebno svetovanje potnikom, ki pomaga potnikom ugotoviti, na kakšen način lahko, glede na njihov potovalni vzorec, zmanjšajo uporabo avtomobila.
- Oglaševalske akcije in drugi načini promocije (npr. Evropski dan brez avtomobila), ki spodbujajo ljudi, da poskusijo s hojo, kolesarjenjem in / ali uporabo javnega prevoza (včasih vezane na promocijo zdravja).
- Ciljno usmerjena promocija avtomobilu alternativnih načinov prevoza in zmanjševanje ali povezovanje potovanj. To lahko vključuje projekte, kjer javna prevozna podjetja izvajajo promocijo med šolsko mladino, ali vzpostavljanje stika z vsemi gospodinjstvi na določenem območju, ki jim je ponujena vrsta »priročnikov« (npr. lokalni potovalni vodniki, lokalni nakupovalni vodniki), ki jih spodbujajo k razmišljanju o spremembi njihovih potovalnih navad.

Primeri iz dejanskega življenja vključujejo na primer akcijo "S kolesom na delo", ki jo najpogosteje izvajajo na Danskem, v Nemčiji (akcija Kolesarjenje v službo: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)) in Avstriji, pa tudi program mobilnostnega ozaveščanja in spreminjanja navad, namenjen novim prebivalcem, kot ga izvajajo v Münchnu.

## Ukrepi na področju organizacije in koordinacije

Kot nakazuje že samo ime, ta vrsta ukrepov ponuja, organizira in koordinira različne vrste storitev s področja UM na določenem območju, ki so alternativa temu, da se v avtomobilu vozimo sami.

- Regijske ali lokalne storitve načrtovanja skupne vožnje povežejo tiste, ki se odpravijo na pot z

avtom, s tistimi, ki gredo na isto pot in so pripravljeni na skupno vožnjo.

- Lokalne službe za souporabo avtomobilov (ali prilagodljiva izposoja koles) so alternativa posedovanju lastnega avtomobila (ali kolesa) na način, da ponujajo najem avtomobilov ali koles na dostopnih lokacijah znotraj določenega mestnega dela. Ker se za takšen najem zahteva predhodna prijava in velikokrat tudi članstvo v neki vrsti kluba, poteka proces rezervacije in najema dejansko zelo hitro in se običajno odvija prek interneta, tako da do avtomobila pridemo s pomočjo komuniciranja na daljavo.
- Storitve javnega prevoza na zahtevo, ki jih včasih imenujemo tudi paratranzit, v Nemčiji, Avstriji in Švici *Anrufsammeltaxi*, na Nizozemskem pa *Treintaxi* (železniški taksi).

## Ukrepi na področju izobraževanja in usposabljanja

Ta vrsta ukrepov se nanaša na integracijo UM v izobraževanje in usposabljanje zaposlenih. Mednje prištevamo:

- Usposabljanje, na primer uslužbencev hotela ali osebja nakupovalnega središča, za posredovanje podatkov s področja mobilnosti strankam.
- Tečaji UM za ciljne skupine, kot so recimo zaposleni mobilnostnih centrov ali koordinatorji mobilnosti.
- Izobraževanje o mobilnosti: kje pride v poštev in na kakšen način z njo upravljati, da bi zmanjšali uporabo avtomobilov, postaja del učnega načrta v šolah in drugod.

## Ukrepi, vezani na določeno lokacijo

V mnogih državah je UM dejavnost, vezana večinoma na določeno lokacijo, ki je večji povzročitelj prometa, kot so podjetja, šole, koncerti, športne prireditve, sejmi, bolnice, upravne enote, rekreacijske točke itd. V teh primerih poskuša UM upravljati način prihoda ljudi do obravnavane lokacije. V to kategorijo spada veliko število ukrepov:

- Šolski mobilnostni načrt je podoben drugim dejavnostim v okviru lokacijsko vezanega UM, s to razliko, da običajno vključuje višjo stopnjo vpletenosti otrok in staršev ter delodajalca in zaposlenih pri načrtovanju in pri izvedbi.
- Na lokacijo vezane storitve in infrastruktura – izbrane tako, da ustrezajo vrsti lokacije in ljudem, ki tja potujejo – kot so parkirišča za kolesarje, infrastruktura za pešce na lokaciji, postajališča za tramvaje, avtomobilska parkirišča, stalne avtobusne proge, delavski avtobusi, boljši redni avtobusi, storitev parkiraj in se pelji (P+R) in / ali skupna vožnja v kombijih. Bolj podroben seznam ukrepov je predstavljen v naslednjem poglavju.

## Telekomunikacije in prilagodljiva organizacija časa

Podjetja, ustanove, javna uprava in drugi lahko sprejmejo določene ukrepe, zaradi katerih se zmanjša potreba po potovanjih. Nadomestijo ga telekomunikacije, reorganizacija delovnih praks ali oboje. Med te ukrepe uvrščamo:

- Znižanje števila obiskov bolnišnice, ki jih mora opraviti pacient zaradi določenega postopka. To so, na primer, preizkusili na Nizozemskem v bolnicah Gelre.

- Znižanje števila obiskov upravnih enot, potrebnih za urejanje določenih upravnih postopkov, npr. prijave rojstva, pridobitve lastniške pravice ob nakupu nove hiše.
- Nakupovanje, delo, druženje in urejanje drugih zadev od doma po telefonu ali preko spleta, namesto da zaradi tega potujemo. V Grčiji je možno, na primer, dobiti izpisek iz matične knjige po pošti po predhodnem telefonskem klicu, medtem ko je bilo za isto stvar še pred desetimi leti potrebno trikrat priti na glavni urad v Atene.
- Sprememba delovnega časa določenih organizacij, zaradi katere je manj potovanj v času prometnih konic s pomočjo uvajanja gibljivega delovnega časa ali strnjene delovnega tedna. V tem primeru delavci delajo dlje, vendar manj dni v tednu ali mesecu, s čimer se zmanjša celoten obseg potovanj.

## Podporne / povezovalne dejavnosti

Namen teh ukrepov ni neposredno UM, vendar lahko pomembno vplivajo na njegovo učinkovitost. Vplivajo lahko na stroške potovanja z avtom ali drugimi prevoznimi sredstvi ali pripravijo okolje na uvajanje ukrepov za UM. Končni uporabnik teh aktivnosti morda ne občuti neposredno, vendar tako ali drugače vplivajo na njegove potovalne navade. Zato jih prištevamo k podpornim ali integracijskim dejavnostim.

- Upravljanje parkiranja (določanje cene, racioniranje, omejevanje, izplačevanje nadomestila) v smislu zmanjševanja ponudbe parkirnih mest in / ali upravljanje znižanega števila parkirnih mest, tako da to vpliva na število ljudi, ki se odločijo za potovanje na določen kraj z avtom.
- V večini držav je potrebno pridobiti neko vrsto dovoljenja javnega sektorja pred odobritvijo

začetka gradnje novih objektov. V nekaterih državah postopek izdaje gradbenega dovoljenja vključuje možnost zahteve javnega sektorja od izvajalca novogradnje, da uveljavlja ukrepe za UM, ali ga spodbujati k temu. Drugače rečeno gradbena dovoljenja so včasih (odvisno od zakonodaje in prakse na področju izdajanja gradbenih dovoljenj v državi) lahko povezana z določenimi zahtevami do izvajalca, lastnika in / ali uporabnika, da v največji meri zmanjša vpliv novogradnje na mobilnost tako, da uveljavi enega ali več ukrepov UM, vezanih na določeno lokacijo.

- Spremembe davčne zakonodaje, zaradi katerih postane zagotavljanje potovalnih alternativ bolj ali manj privlačno za delodajalce. Obdavčitev parkirnega prostora podjetja kot davek na prihodek iz naslova storitev bi, na primer, zmanjšala privlačnost uporabe avtomobila in zaposlene odvrnila od tega, da bi se na delo vozili z avtomobilom. Z večjo davčno olajšavo za prevoz na delo z vlakom od enakovredne vožnje z avtomobilom, lahko postane vlak bolj privlačen.
- V nekaterih državah obstaja možnost odbitka potnih stroškov od davka, pri čemer je odbitek potnih stroškov, ki nastanejo zaradi uporabe trajnostnih prometnih sredstev, večji kot odbitek potnih stroškov za prevoz z netrajnostnimi prometnimi sredstvi; ali sprememba razdalje nad ali pod katero se lahko odpišejo stroški.
- Posojila vezana na lokacije, ki kupcem hiš na območjih, kjer je njihova odvisnost od avtomobila manjša, zaračunavajo nižje obresti.
- Zaračunavanje zastojev (za ceste, ki so bile predhodno brez zastojev).
- Ponudba kombiniranih vozovnic – nekateri primeri vključujejo:
  - prodajo kombiniranih vozovnic za različna sredstva javnega prevoza v regiji, kot so avtobusi, tramvaji, podzemna

železnica itd. na enem mestu (v večjem delu držav EU je to običajno, drugod pa še vedno ni v navadi).

- Vstopnica za koncert, tekmo, sejem, itd. velja tudi kot vozovnica javnega prevoza (na podlagi sporazuma, sklenjenega med mestno oblastjo, lokalnim podjetjem za javni prevoz in prirediteljem dogodka)
- Večnamenska vozna karta / vozovnica: Članstvo v združenju za souporabo avtomobila prinese popust pri javnem prevozu in nasprotno – podobne možnosti so na voljo tudi za javni prevoz na poziv in najem koles (na primer, možnost prevoza z javnim kolesom (OV - Fiets na Nizozemskem)).



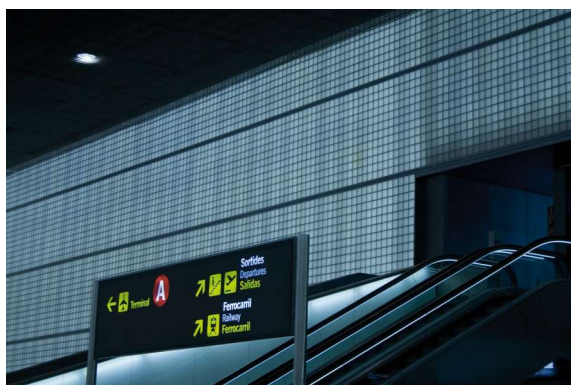
## Podrobnejša opredelitev posameznih ukrepov

V prejšnjem poglavju smo razvrstili ukrepe za UM v kategorije. V tem poglavju pa bomo podrobneje opredelili tiste, za katere je to potrebno.

### Ukrepi na področju informiranja

**Mobilnostni center** skrbi za informiranje in storitve, kot je prodaja vozovnic, običajno za različna sredstva javnega prevoza (avtobus, metro, tramvaj, železnica), pa tudi za druge načine (avtomobilska parkirišča, souporaba avtomobila, skupne vožnje). Mobilnostni center včasih pripravi tudi načrt mobilnosti za lokacije, ki povzročajo veliko prometa, kot so šole, podjetja, itd. Če se mobilnostni center nahaja v velikem podjetju, ga pogosto imenujemo **služba za mobilnost**.

**Svetovalc za mobilnost** je oseba, ki daje osebne potovalne informacije (in v tem primeru velikokrat dela za Mobilnostni center) ali pa oseba, ki razvija mobilnostne načrte. Če nastopa v slednji vlogi, ga včasih imenujemo tudi upravitelj mobilnosti ali koordinator potovanj / mobilnosti – še posebej kadar dela na določeni lokaciji.



### Ukrepi na področju promocije

**Osebno svetovanje potnikom** - lahko jo dobimo na delovnem mestu, čeprav je bila ta tehnika največkrat uporabljena kot marketinški pristop k

gospodinjstvom na celotnem območju (še posebej v Avstraliji, kjer ima oznako TravelSmart). Pismo o akciji za potovalno ozaveščanje se pošlje vsem gospodinjstvom; temu sledi telefonski klic. Gospodinjstvom, ki izrazijo zanimanje, se ponudi vrsta ukrepov, eden od njih je lahko tudi osebno svetovanje potnikom. Ta gospodinjstva običajno en teden pišejo dnevnik potovanj. Sledi pogovor o tem s svetovalcem, kjer poskušajo poiskati načine, kako spremeniti svoje potovalne vzorce s pogostejšo skupno vožnjo, uporabo kolesa, hojo, uporabo javnega prevoza, kombiniranjem potovanj ali uporabo informacijske tehnologije.

### Ukrepi na področju organizacije in koordinacije

**Skupna vožnja (ang. Car Pooling)** pomeni, da se dve ali več oseb odpravi na isto pot z avtomobilom enega od udeležencev potovanja.

**Souporaba avtomobila (ang. Carsharing)** pomeni, da ljudje plačajo za urno / dnevno, itd. uporabo avtomobila, ki je v lasti podjetja, ki se s tem ukvarja. Avtomobili niso locirani na enem mestu, ampak so razporejeni po mestu ali celo v več mestih. Souporaba avtomobila je možno organizirati tudi znotraj določene organizacije preko uradnega sistema prodaje vozovnic. Souporaba avtomobila se razlikuje od najema vozila v tem, da je uporaba avtomobila pri prvem možna le za kratek čas, da ni potrebno osebje, ki nam izroči avtomobil in da so avtomobili na voljo na več mestih.

**Skupna vožnja s kombijem (ang. Van Pooling)** pomeni, da se skupina zaposlenih redno vozi s kombijem ali manjšim avtobusom v službo in iz nje in si deli stroške uporabe vozila. Včasih ta dogovor podpira delodajalec; lahko pa ga uredi tretja stran namesto zaposlenih.



## Ukrepi, vezani na določeno lokacijo

**Cilj mobilnostnega** načrta, ki je vezan na določeno lokacijo, je upravljanje in velikokrat tudi spreminjanje potovalnih vzorcev ljudi, ki potujejo na to lokacijo (na primer zaposleni v podjetje, stranke v trgovino ali učenci in učitelji v šolo). V številnih državah se ta načrt imenuje **potovalni načrt ali načrt za zmanjšanje potovanj**. Mobilnostni načrt je največkrat sestavljen iz celega paketa ukrepov, še posebej, kadar gre za zelo veliko območje. Prilagojen mora biti potrebam določene lokacije, zato vključuje vrsto izbranih ukrepov iz spodnjega seznama (ki pa ni dokončen):

- Promoviranje drugačnih načinov prevoza do lokacije, zaradi katerega se ljudje zavedajo alternativnih možnosti, ki so na voljo.
- Obveščanje na različne načine o tem, kako priti do lokacije (spletne informacije, oznake za pešpoti, itd.).
- Storitve skupnih voženj, ki povezuje dnevne migrante na poti do skupne lokacije.
- Storitve souporabe avtomobila v podjetju (npr. kadar podjetje omogoči souporabo svojih avtomobilov za službene namene in včasih za osebno rabo po končanem delu).
- Služba za zagotavljanje prevoza do doma za ljudi, ki so vključeni v storitev skupne vožnje, v

primeru, ko se pojavi nepredviden dogodek, recimo, kadar otroci nenadoma zbolijo.

- Strnjeni delovni tedni (9 delovnih dni z daljšim delovnim časom namesto 10 dni) ali sprememba delovnega časa oziroma sestankov, s čimer se je mogoče izogniti prometnim zamaškom in / ali usklajevanje delovnega časa z voznimi redi javnih prevoznikov.
- Dovoljenje in pomoč zaposlenim, da določen del delovnega časa opravljajo delo od doma, ali pomoč pri nakupovanju od doma – zato, da vožnja do lokacije ni potrebna.
- Prerazporejanje in racionalizacija službenih poti in / ali uporaba telekomunikacijskih sredstev namesto nekaterih službenih potovanj zaradi zmanjševanja potovanj, povezanih z delom.
- Prerazporejanje in racionalizacija dostave podjetja in / ali dobaviteljev zaradi zmanjšanja števila voženj z lokacije in nazaj na lokacijo.
- Spremenjen način plačevanja dodatka za uporabo lastnega vozila zaposlenim na službeni poti, ki nagradi okolju prijazna vozila in prevozna sredstva (npr. plačilo vozovnice za vlak za daljša potovanja, ne glede na dejansko uporabljeno prevozna sredstvo, drugačno obračunavanje uporabe vozila od prevoženih kilometrov; višje povračilo prevoženih kilometrov za uporabo kolesa namesto avtomobila). Cilj le tega je uporaba drugačne vrste prevoznega sredstva za poslovna potovanja kot tudi nižja spodbuda za vožnjo na delo z lastnim avtomobilom in možnosti »služenja« s povračilom stroškov službenega potovanja.
- Tuši, slačilnice, garderobne omarice, likalniki, klešče za kodranje las in sušilniki za lase, namenjeni ljudem, ki se odločijo za hojo, tek, rolanje, kotalkanje ali kolesarjenje do službe.
- Varna kolesarska parkirišča.

- Davčna olajšava za nakup koles in druge opreme za nemotirizirana prevozna sredstva.
  - Oskrba koles s strani podjetja.
  - Brezplačno popravilo koles ob začetku kolesarske sezone na sami lokaciji.
  - Varne in neposredne kolesarske steze in pešpoti na lokaciji, ki povezujejo zgradbe z vsemi vhodi v lokacijo.
  - Plačevanje ali dogovarjanje z javnimi prevozniki o:
    - stalnih prevoznih linijah med lokacijo in bližnjim prometnim vozliščem ali lokacijo P+R (lahko gre za javno lokacijo P+R, ki jo vodi mestna občina, ali lokacijo, namenjeno zgolj uporabnikom določene organizacije).
    - Večja pogostost voženj že obstoječih javnih prevoznih sredstev.
    - Uvajanje novih javnih prevoznih storitev za direktno povezavo lokacije z območji, na katerih živi veliko obiskovalcev te lokacije.
    - Popust pri nakupu vozovnice za obiskovalce lokacije.
    - Delovne vozovnice za dnevne migrante in nižje cene vozovnic rednega javnega prevoza.
    - Ponudba poskusnih vozovnic za ljudi, ki se običajno ne vozijo z javnim prevozom, da jih lahko za nizko ceno ali brezplačno preizkusijo v času enega tedna ali meseca.
  - Prodaje vozovnic za javni prevoz na lokaciji.
- Skupna vožnja s kombijem (ang. *Van Pooling*) skupine zaposlenih, ki vozi do lokacije in nazaj in jo ponekod subvencionira organizacija.
  - Izplačevanje nagrade delavcem (vsakodnevno) za uporabo alternativnih prevoznih sredstev do delovnega mesta (uporabno običajno, kadar gre za delovne lokacije).
  - Zaposlitev svetovalca za mobilnost in vodenje mobilnostne pisarne na mestu lokacije.
  - Zagotovitev oskrbnih storitev na mestu lokacije zaradi manjše potrebe po potovanju med odmori.
  - Upravljanje parkiranja na mestu lokacije (in včasih v povezavi z lokalnimi oblastmi tudi zunaj lokacije). Dodatne podrobnosti so navedene spodaj.
- Upravljanje parkiranja** je mehanizem, ki ima močan vpliv na način prevoza ljudi do lokacije. Tam, kjer je ponudba parkirnih mest manjša od povpraševanja, je parkiranje na mestu lokacije lahko urejeno na naslednje načine:
- Vsi ali nekateri uporabniki plačajo uporabo parkirišča dnevno, tedensko, mesečno ali letno z najnižjim enotnim zneskom ali z zneski, ki se spreminjajo glede na določen kriterij (npr. prihodek zaposlenega) ali glede na kvaliteto in položaj parkirnega mesta.
  - Možnost racionaliziranega parkirišča pomeni npr., da lahko delavci parkirajo štiri dni od petih.
  - Najboljša mesta so lahko rezervirana za tiste zaposlene, ki se vozijo skupaj tako, da na ta način dobijo spodbudo, da svoj avto, s katerim se vozijo v službo, delijo z drugimi.
  - Možna je razvrstitev parkirnih mest po določenem kriteriju, npr. starosti, času, ki ga nekdo porabi za prihod na lokacijo z avtom v primerjavi z javnim prevozom, skrbniška odgovornost, itd.

- Časovno omejen dostop, npr. kadar se parkirišče v nakupovalnem središču ne odpre pred 10. uro zjutraj zato, da dnevne migrante odvrne od parkiranja.
- Zaposleni lahko dobijo plačilo za neuporabo njihovega parkirnega prostora (t.i. izplačilo parkirnega mesta).

Poleg tega bi morali na lokaciji z omejenimi možnostmi parkiranja predvsem takrat, ko je povpraševanje večje od ponudbe, sodelovati z lokalnimi oblastmi pri urejanju parkiranja na območju v okolici lokacije, da ne bi prišlo do "prelivanja« težav (*ang. »spill-over« effects*)

Pri **mobilnostnih načrtih v šolah** lahko starši pomagajo izvajati ukrepe in, recimo, vodijo »peš-bus«, s katerimi otroci hodijo v šolo v spremstvu nekaj staršev. Poleg tega je lahko razvijanje, delovanje in spremljanje mobilnostnega načrta vključeno v učni načrt. Tako se bodo učenci in starši seznanili z ukrepi, zaradi katerih imajo možnost alternativnih prevoznih sredstev v šolo, se poleg tega naučili kaj o mobilnosti, se ozavestili in se vključili v promocijske aktivnosti. To lahko vključuje:

- Igre mobilnosti v povezavi s predstavitvijo mobilnosti, ki lahko vsebujejo tekmovanje med otroki ali skupinami otrok za najboljši prikaz.
- Vključevanje otrok v prepoznavanje območij v okolici šole, kjer se počutijo ogrožene zaradi prometa, in v kasnejše oblikovanje ukrepov za zmanjševanje teh groženj.
- Izobraževalne vsebine o mobilnosti (vključno z ekskurzijami).
- Učenje vožnje s kolesom.
- Postajališča v bližini šole za varen izstop otrok, ki jih pripeljejo z avtomobilom.
- Prepoved parkiranja pred šolo.

- Organiziranje skupne vožnje ali peš-bus za prihod otrok v šolo.



## Seznam kratic

EPOMM - Evropska platforma za upravljanje mobilnosti (ang. European Platform for Mobility Management)

UM - Upravljanje mobilnosti

## Viri

Cycling to work campaign.

[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)