

European Platform on Mobility Management

Διαχείριση Κινητικότητας: Ορισμός

Ο ορισμός της Διαχείρισης Κινητικότητας και η Κατηγοριοποίηση των Μέσων Διαχείρισης Κινητικότητας όπως εγκρίθηκαν από την κοινοπραξία MAX και την EPOMM

Συνεταίροι του Max

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
Universities	
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
Demonstrators	
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

Εισαγωγή

Το παρόν έγγραφο περιέχει τον ορισμό και την κατηγοριοποίηση της Διαχείρισης Κινητικότητας, που αποτελεί την βάση για τις δραστηριότητες έρευνας του ερευνητικού έργου MAX. Το MAX που σημαίνει Επιτυχημένες Εκστρατείες Ενημέρωσης σχετικά με τις μετακινήσεις και Στρατηγικές Διαχείρισης Κινητικότητας, ήταν το μεγαλύτερο ερευνητικό έργο σε θέματα Διαχείρισης Κινητικότητας (MM - Mobility Management) του 6^{ου} Προγράμματος Πλαισίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο ορισμός της έννοιας ήταν αναγκαίος για τη δημιουργία μιας κοινής βάσης για όλα τα πακέτα εργασίας της κοινοπραξίας MAX, καθώς οι υπάρχοντες ορισμοί δεν ήταν κατάλληλοι για την υλοποίηση των στόχων του προγράμματος. Ο ορισμός αναπτύχθηκε από μια βασική ομάδα που αποτελείτο από τους Stefanie Baasch, Elke Bossaert, Christer Ljungberg, Στράτο Παπαδημητρίου, Πάνο Παπαϊωάννου, Karl-Heinz Posch, Tom Rye και Janina Welsch, με πρόσθετη συμβολή από τα υπόλοιπα μέλη της ομάδας του έργου MAX.

Ο ορισμός εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Διαχείρισης Κινητικότητας.

Περιεχόμενα

Ο ορισμός της Διαχείρισης Κινητικότητας ...	3
Οριοθέτηση – τα όρια της ΔΚ	3
Ο ανοιχτός χαρακτήρας της έννοιας.....	5
Ορισμός μέτρων ΔΚ	5
Λεπτομερής περιγραφή συγκεκριμένων μέτρων	9
Κατάλογος συντομογραφιών	13
Παραπομπές	13

Ο ορισμός της Διαχείρισης Κινητικότητας

Στο πλαίσιο του MAX χρησιμοποιείται ο παρακάτω ορισμός της Διαχείρισης Κινητικότητας (ΔΚ).

Η Διαχείριση Κινητικότητας (ΔΚ) βασίζεται στην προαγωγή αειφόρων μεταφορών και στη διαχείριση της ζήτησης για χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων μέσω της αλλαγής της στάσης και της συμπεριφοράς των μετακινουμένων. Στον πυρήνα της Διαχείρισης Κινητικότητας εντάσσονται τα «ήπια» μέτρα όπως η παροχή πληροφόρησης και η επικοινωνία, η οργάνωση υπηρεσιών και ο συντονισμός των δραστηριοτήτων διάφορων συνεργατών. Τα «ήπια» μέτρα συχνά επαυξάνουν την αποτελεσματικότητα των «σκληρών» μέτρων στα πλαίσια των αστικών συγκοινωνιών (π.χ. νέες γραμμές του τραμ, νέοι δρόμοι και νέες λωρίδες για ποδήλατα). Τα μέτρα Διαχείρισης Κινητικότητας (σε σύγκριση με τα «σκληρά» μέτρα) δεν απαιτούν κατ' ανάγκη σημαντικές οικονομικές επενδύσεις και μπορούν να έχουν μια υψηλή αναλογία οφέλους - κόστους.



Για να δοθεί καλύτερα μια πρώτη εικόνα του τι σημαίνει στην πράξη η εφαρμογή της Διαχείρισης Κινητικότητας σε μια πόλη:

- Θα δείτε εκστρατείες και μέτρα προώθησης για το περπάτημα, τη χρήση του ποδηλάτου και των δημοσίων συγκοινωνιών.

- μπορείτε να λάβετε εξατομικευμένες συμβουλές ταξιδιού έτσι ώστε να καταλάβετε πού και πώς μπορείτε να περιορίσετε τη χρήση του αυτοκινήτου σας.
- Ο εργοδότης σας μπορεί να πληρώσει τα εισιτήρια σας για να σας ενθαρρύνει να μην πάτε στη δουλειά με το αυτοκίνητο.
- Στην κατοικία σας μπορείτε να βρείτε υπηρεσίες *carsharing* (κοινή χρήση οχημάτων) διαθέσιμες στο δρόμο έξω από το σπίτι σας.
- Στο σχολείο των παιδιών σας μπορείτε να βρείτε ένα πρόγραμμα κινητικότητας που βασίζεται στην οργάνωση ασφαλούς διαδρομής των παιδιών στο σχολείο.
- Στην περίπτωση μετακινήσεων αναψυχής με τις αστικές συγκοινωνίες θα έχετε τη δυνατότητα χρήσης υπηρεσιών συμβούλων παρεχόμενων από το τοπικό κέντρο κινητικότητας.
- Οι άδειες οικοδομής μπορούν να σχετίζονται με κάποιες απαιτήσεις έτσι ώστε να περιοριστεί η επίδραση της κινητικότητας από την ανάπτυξη νέων κτηρίων π.χ. η δημιουργία ενός προγράμματος κινητικότητας για υπαλλήλους, επισκέπτες και για τη μεταφορά εμπορευμάτων γύρω από το κτήριο ή τον περιορισμό των χώρων στάθμευσης που διατίθενται.

Συνήθως τα μέτρα ΔΚ δεν λαμβάνονται μεμονωμένα, αντίθετα εφαρμόζονται ως πακέτα μέτρων, δηλαδή εκστρατείες πληροφόρησης σε συνδυασμό με την υποδομή, την πολιτική τιμών ή τις ρυθμιστικές διατάξεις.

Οριοθέτηση – τα όρια της ΔΚ

Ενώ τα παραπάνω στοιχεία αρκούν για τη διευκρίνιση του ορισμού της ΔΚ, η εμβάθυνση της έννοιας της ΔΚ δημιουργεί ορισμένα ερωτήματα.

Έτσι, η κοινοπραξία MAX προσφέρει κάποια καθοδήγηση ως προς την οριοθέτηση της ΔΚ.

- **Η ΔΚ προσανατολίζεται προς την ζήτηση – αντί της προσφοράς.** Αυτό σημαίνει ότι η κατασκευή καινούργιων γραμμών τραμ, καινούργιων ποδηλατοδρόμων, καινούργιων δρόμων κ.ά. δεν θεωρείται ΔΚ, επειδή όλα αυτά αποτελούν μέτρα που εστιάζονται στην προσφορά. Αυτό αντικατοπτρίζεται παραδείγματος χάριν στις πολιτικές της Ολλανδίας και της Σουηδίας, όπου σε πολλές περιπτώσεις είναι υποχρεωτικό να αναλυθούν πρώτα οι προοπτικές ΔΚ πριν χορηγηθεί η άδεια μέτρων προσανατολισμένων στην προσφορά, όπως η κατασκευή δρόμων. Επίσης αντικατοπτρίζεται και στο γεγονός ότι στις ΗΠΑ και σε ορισμένες άλλες χώρες η ΔΚ αναφέρεται ως Διαχείριση Ζήτησης Μετακινήσεων (ΔΖΜ).
- **Τα μέτρα υποδομής μπορούν να συμπληρώνουν την ΔΚ.** Σε πολλές χώρες η ΔΚ θεωρείται ως δραστηριότητα εστιασμένη σε συγκεκριμένους χώρους – που συνδέονται με τη γένεση μετακινήσεων όπως οι εταιρίες, τα σχολεία ή τα τουριστικά θέρετρα. Σε χώρους, όπως τα νοσοκομεία ή τα επιχειρηματικά πάρκα, ένα πακέτο εφαρμοσμένων μέτρων ΔΚ μπορεί να καλύπτει την υποδομή (χώρους στάθμευσης ποδηλάτων, στάσεις του τραμ, χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, υπηρεσίες πυκνών δρομολόγιων λεωφορείων – τυπικά στοιχεία προσφοράς). Αυτά θεωρούνται μέτρα υποδομής (αλλά όχι ΔΚ).
- **Η ΔΚ δεν περιορίζεται αναγκαστικά σε έναν χώρο.** Λύσεις εφαρμοσμένες σε μια ολόκληρη πόλη, περιοχή, ακόμη και χώρα, όπως συστήματα *carsharing*, *car pooling*, κέντρα κινητικότητας, καινούργια πακέτα πληροφόρησης για τους κατοίκους, εκστρατείες πληροφόρησης, ενοποίηση περισσότερων υπηρεσιών σε ένα σύστημα μιας μοναδικής χρέωσης, θεωρούνται επίσης ΔΚ.

- **Τα σχέδια αειφόρων αστικών μεταφορών δεν αποτελούν ΔΚ, αλλά θα πρέπει να περιέχουν τη ΔΚ.** Η ΔΚ δεν καλύπτει όλο το πλαίσιο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού και του σχεδιασμού μεταφορών. Τα σχέδια μεταφορών είναι μέρος της ΔΚ όταν εστιάζονται σε έναν χώρο, όπως τα σχέδια μετακίνησης στη δουλειά ή στο σχολείο. Ο επίσημος όρος που διαμορφώθηκε στα πλαίσια του έργου Momentum είναι **σχέδιο κινητικότητας**. Λωρίδες που προορίζονται για οχήματα υψηλής πληρότητας, χρέωση για την οδήγηση σε δρόμους με κυκλοφοριακή συμφόρηση, η διαχείριση χώρων στάθμευσης και οι χρεώσεις για την χρήση των δρόμων, αν και είναι τυπικά μέτρα εστιασμένα στη ζήτηση, δεν αποτελούν ΔΚ, αλλά μπορούν να γίνουν μέτρα υποστήριξης της ΔΚ. Επειδή η διαχείριση χώρων στάθμευσης αποτελεί συχνά το κύριο στοιχείο της ΔΚ εστιασμένης στους συγκεκριμένους χώρους, η διαχείριση χώρων στάθμευσης ως μέρος του πακέτου μέτρων ΔΚ θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι της ΔΚ.
- **Η διαχείριση ενός συστήματος κυκλοφορίας δεν θεωρείται μέρος της ΔΚ.** Παρ' όλα αυτά στοιχεία της διαχείρισης κυκλοφορίας που αποσκοπούν να επηρεάσουν τη ζήτηση ή να αλλάξουν τη συμπεριφορά των μετακινουμένων, και ιδίως όταν καθιστούν τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς σε σχέση με τα αυτοκίνητα ελκυστικότερη, είτε με πληροφόρηση για την πραγματική ώρα αναχώρησης τρένων στα κινητά τηλέφωνα είτε στο Διαδίκτυο, είτε σε πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων ή μέσα από συστήματα πλοήγησης, θεωρούνται ΔΚ.
- **Η ταξιδιωτική ενημέρωση, η εκπαίδευση στον τομέα της κινητικότητας, το μάρκετινγκ αειφόρων μέτρων, θεωρούνται στοιχεία της ΔΚ.** Ορισμένοι θεωρητικοί της ΔΚ θεωρούν ότι τα μέτρα αυτά αποτελούν μια ξεχωριστή κατηγορία. Στην πράξη όμως είναι σχεδόν αδύνατον να διακρίνουμε τα όριά τους.

- Η ΔΚ περιλαμβάνει τη μεταφορά εμπορευμάτων, εφόσον εστιάζεται σε έναν συγκεκριμένο χώρο και τα μέτρα που σχετίζονται με τα εμπορεύματα είναι μέρος του σχεδίου κινητικότητας που περιλαμβάνει και τους επιβάτες. Σε κάθε περίπτωση περιλαμβάνει πάντα τη μεταφορά των αποσκευών των επιβατών. Εάν όμως οι παραπάνω προϋποθέσεις δεν ισχύουν, η οργάνωση μεταφοράς εμπορευμάτων θεωρείται αντικείμενο της εφοδιαστικής επιστήμης για την οποία ήδη υπάρχει ένας τομέας μεγάλης εξειδίκευσης.
- Διάφορες νομοθετικές ρυθμίσεις, οικονομικά κίνητρα και αντικίνητρα είναι μέρη της ΔΚ, αν υποστηρίζουν σθεναρά συγκεκριμένα μέτρα ΔΚ που εμπίπτουν εντός της οριοθέτησης της έννοιας όπως αναλύθηκε παραπάνω.

Ο ανοιχτός χαρακτήρας της έννοιας

Ο παρών ορισμός της έννοιας αποτελεί ένα έγγραφο εργασίας το οποίο πρέπει να συζητηθεί και να επικυρωθεί από το Συμβούλιο του EPOMM. Εφόσον η ΔΚ είναι μια έννοια προσαρμοζόμενη και αναπτυσσόμενη, ο ορισμός της δεν μπορεί να θεωρηθεί πλήρης αλλά είναι ανοιχτός σε αλλαγές.

Η κοινοπραξία MAX πάντως συστήνει τη χρήση αυτού του ορισμού σε εργασίες σχετικές με τη ΔΚ.



Ορισμός μέτρων ΔΚ

Η ΔΚ αποτελείται από ένα ευρύ φάσμα μέτρων, όπως εξηγήθηκε στο προηγούμενο τμήμα του κειμένου. Με το παρόν έγγραφο προσπαθούμε να δημιουργήσουμε έναν πλήρη κατάλογο και να κατηγοριοποιήσουμε αυτά τα μέτρα. Αρχικά παρουσιάζεται μια σύντομη λίστα μέτρων ΔΚ. Στη συνέχεια, εφόσον απαιτείται, προσδιορίζονται πιο λεπτομερώς. Ο κατάλογος βασίζεται σε προηγούμενες μελέτες της Ε.Ε. πάνω στη Διαχείριση Κινητικότητας με παραπομπές σε μια μελέτη από τις ΗΠΑ (Meyer, 1999), «Εργαλεία για Μέτρα Διαχείρισης Κινητικότητας σε Εταιρίες» (www.mobilitymanagement.be), καθώς και στην Εγκυκλοπαίδεια TDM του Ινστιτούτου Πολιτικής Μεταφορών της Victoria (www.vtpi.org).

Ο κατάλογος είναι ένα κείμενο εργασίας το οποίο θα συζητηθεί και θα εγκριθεί από το Συμβούλιο EPOMM. Καθώς η ΔΚ είναι μια έννοια η οποία συνεχώς προσαρμόζεται και αναπτύσσεται, ο ορισμός της δεν θεωρείται πλήρης και ενδέχεται να αλλάξει.

Μέτρα πληροφόρησης

Είναι μέτρα που συναρτώνται κυρίως από τη ζήτηση των ταξιδιωτών και προσφέρουν στον (δυναμικό) ταξιδιώτη πληροφορίες και συμβουλές δια μέσου πολλών διαθέσιμων μέσων, όπως π.χ.:

- Η υπηρεσία πληροφόρησης και ταξιδιωτικών συμβουλών του τοπικού Κέντρου Κινητικότητας.
- Ταξιδιωτικές πληροφορίες που παρέχονται με διάφορες τεχνολογίες, πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.
- Το μάρκετινγκ αειφόρων μέσων μεταφοράς χάρη σε διαφημίσεις και άλλες τεχνικές του μάρκετινγκ όπως φυλλάδια που διανέμονται στα σπίτια.

Μέτρα προώθησης

Αυτή η κατηγορία μέτρων επικεντρώνεται στην ενθάρρυνση της εθελοντικής αλλαγής συμπεριφοράς μέσω της ευαισθητοποίησης των ατόμων, προάγοντας εναλλακτικές μορφές μετακίνησης σε σχέση με τα αυτοκίνητα και παρέχοντας τις απαραίτητες πληροφορίες. Αυτό σημαίνει ότι αυτή η σειρά μέτρων δεν προσφέρει πρόσθετες εναλλακτικές λύσεις στα ιδιωτικά αυτοκίνητα, αλλά στοχεύει στη βελτίωση της ενημέρωσης των ατόμων και την ενθάρρυνση χρήσης ήδη υπάρχοντων εναλλακτικών λύσεων. Τα μέτρα περιλαμβάνουν:

- Εξατομικευμένη Υποστήριξη Μετακινήσεων (EYM) που βοηθά τους ταξιδιώτες να διερευνήσουν πώς μπορούν να περιορίσουν τη χρήση του αυτοκινήτου αναφορικά με τα προσωπικά πρότυπα μετακινήσεων.
- Διαφημιστικές εκστρατείες και άλλα είδη προώθησης (π.χ. «Ευρωπαϊκή Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο») που ενθαρρύνουν τους ανθρώπους να περπατήσουν, να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο και/ή μέσα μαζικής μεταφοράς (μερικές φορές συνδέεται με την προαγωγή υγείας).
- Στοχευμένη προώθηση εναλλακτικών μορφών μεταφοράς και μείωση μετακινήσεων και αλυσιδωτών μετακινήσεων. Αυτό μπορεί να συμπεριλαμβάνει σχέδια φορέων μέσων μαζικής μεταφοράς για παιδιά σχολικής ηλικίας ή την παροχή σε όλα τα νοικοκυριά στην συγκεκριμένη περιοχή διάφορων «βοηθημάτων» (π.χ. τοπικών ταξιδιωτικών οδηγών, τοπικών οδηγών καταστημάτων), έτσι ώστε να ενθαρρυνθεί η αλλαγή της συμπεριφοράς των μετακινουμένων.

Ορισμένα πραγματικά παραδείγματα είναι οι εκστρατείες «στη δουλειά με ποδήλατο» όπως εφαρμόστηκαν σε μεγάλη κλίμακα στη Δανία, Γερμανία (οι μετακινήσεις στη δουλειά με το ποδήλατο: www.eltis.org) και στην Αυστρία ή το πρόγραμμα ενημέρωσης και αλλαγής

συμπεριφοράς για καινούργιους κατοίκους που εφαρμόστηκε στο Μόναχο.

Μέτρα οργάνωσης και συντονισμού

Όπως φαίνεται από το όνομά της, η κατηγορία αυτή αφορά την παροχή, οργάνωση και συντονισμό διάφορων ειδών υπηρεσιών Διαχείρισης Κινητικότητας σε μια συγκεκριμένη περιοχή, στα πλαίσια εναλλακτικών μορφών μετακίνησης σε σχέση με την ατομική χρήση του αυτοκινήτου.

- Περιφερειακές ή τοπικές υπηρεσίες συντονισμού μετακινήσεων των ατόμων που ταξιδεύουν στην ίδια κατεύθυνση την ίδια χρονική περίοδο και είναι διατεθειμένοι να κάνουν κοινή χρήση του οχήματος ενός εξ αυτών.
- Τοπικές υπηρεσίες *carsharing* (και ευέλικτης ενοικίασης ποδηλάτων). Στο πλαίσιο αυτών των υπηρεσιών παρέχεται εναλλακτική λύση στην κατοχή οχήματος ιδιωτικής χρήσεως (ή ποδηλάτου) η οποία έγκειται στην ενοικίαση αυτοκινήτων ή άλλων οχημάτων στην περιοχή. Χάρη στην αρχική εγγραφή και συχνά επίσης στην απαιτούμενη εγγραφή ως μέλους σε κάποιο σύλλογο, τα συστήματα *carsharing* καθιστούν πολύ γρήγορη την πραγματική κράτηση και ενοικίαση η οποία γίνεται μέσω Διαδικτύου και εξ αποστάσεως.
- Υπηρεσίες μαζικής μεταφοράς κατόπιν ζήτησης, οι οποίες λέγονται συχνά και παρατράνσιτ, π.χ. στη Γερμανία, Αυστρία και Ελβετία το *Anrufsammeltaxi*, στην Ολλανδία το *Treintaxi* (ταξί-τρένο).

Εκπαιδευτικά και Επιμορφωτικά μέτρα

Αυτή η κατηγορία αναφέρεται στην ενσωμάτωση της ΔΚ στην εκπαίδευση και στην επιμόρφωση των

υπαλλήλων σε θέματα σχετικά με τη ΔΚ. Παραδείγματα τέτοιων μέτρων είναι:

- Εκπαίδευση π.χ. υπαλλήλων ξενοδοχείων ή εμπορικών κέντρων έτσι ώστε να παρέχουν στους πελάτες πληροφορίες πάνω στην κινητικότητα.
- Μαθήματα Διαχείρισης Κινητικότητας για ομάδες-στόχους όπως υπαλλήλους του Κέντρου Κινητικότητας ή συντονιστές κινητικότητας.
- Εκπαίδευση στον τομέα της κινητικότητας. Η κινητικότητα και οι τρόποι διαχείρισης κινητικότητας με στόχο τον περιορισμό χρήσης αυτοκινήτου, γίνεται μέρος του σχολικού προγράμματος σε σχολεία και άλλα ιδρύματα.

Μέτρα εστιασμένα σε έναν συγκεκριμένο χώρο

Σε πολλές χώρες η ΔΚ περιλαμβάνει μέτρα που εστιάζονται κυρίως σε συγκεκριμένους χώρους όπου γεννώνται μετακινήσεις όπως εταιρείες, σχολεία, χώροι διοργάνωσης συναυλιών, αθλητικών αγώνων και εκθέσεων, συμπλέγματα διοικητικών κέντρων, κέντρα ψυχαγωγίας κτλ. Σ' αυτές τις περιπτώσεις η ΔΚ στοχεύει στη διαχείριση του τρόπου με τον οποίο οι άνθρωποι φτάνουν στους χώρους αυτούς. Στην κατηγορία αυτή υπάγονται πολλά μέτρα:

- Ένα σχολικό σχέδιο κινητικότητας είναι παρόμοιο με άλλες δραστηριότητες ΔΚ εστιασμένες σε έναν συγκεκριμένο χώρο, με την εξαίρεση ότι συνήθως περιλαμβάνει σε μεγαλύτερο βαθμό την εμπλοκή παιδιών και γονιών / εργοδοτών και υπαλλήλων στον σχεδιασμό και την εφαρμογή του.
- Υπηρεσίες και υποδομές εστιασμένες στους χώρους – επιλέγονται έτσι ώστε να είναι κατάλληλες για τον χαρακτήρα του χώρου και των ανθρώπων που ταξιδεύουν εκεί – όπως χώροι στάθμευσης ποδηλάτων, τοπικές ανέσεις

για πεζούς, στάσεις τραμ, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, συνεχή εξυπηρέτηση με λεωφορεία, εταιρικά λεωφορεία, ενίσχυση υπηρεσιών λεωφορείων, συστήματα *park and ride*, και/ή συστήματα *Van Pools*. Ο πλήρης κατάλογος διατίθεται στο επόμενο τμήμα.

Τηλεπικοινωνίες και ευέλικτα ωράρια

Οι οργανώσεις και άλλα ιδρύματα μπορούν να λάβουν ορισμένα μέτρα για να περιορίσουν την ανάγκη μετακινήσεων, υποκαθιστώντας τις μετακινήσεις με συστήματα τηλεπικοινωνίας και/ή αναδιοργανώνοντας τις επαγγελματικές πρακτικές. Μερικά παραδείγματα

- Αλλαγή του αριθμού επισκέψεων ασθενών σε νοσοκομεία για μια συγκεκριμένη διαδικασία. Αυτό δοκιμάστηκε π.χ. στα Νοσοκομεία Gele στην Ολλανδία.
- Αλλαγή του αριθμού επισκέψεων πολιτών σε διοικητικά κτήρια για μια συγκεκριμένη διοικητική συναλλαγή όπως π.χ. η εγγραφή γέννησης, η παραλαβή τίτλου ιδιοκτησίας σπιτιού.
- Ψώνια, δουλειά, κοινωνικές σχέσεις και διεκπεραίωση άλλων δραστηριοτήτων μέσω τηλεφώνου και Διαδικτύου από το σπίτι, αντί των μετακινήσεων σε ένα άλλο μέρος. Π.χ. στην Ελλάδα το πιστοποιητικό γέννησης μπορεί να ληφθεί ταχυδρομικώς μετά από τηλεφωνική κλήση, ενώ πριν δέκα χρόνια χρειαζόνταν μέχρι τρεις μετακινήσεις σε ένα κεντρικό γραφείο των Αθηνών για την ίδια διαδικασία.
- Αλλαγή ωραρίου μερικών υπηρεσιών έτσι ώστε να περιοριστεί η επίδραση στην κυκλοφορία κατά τις ώρες αιχμής μέσω της εφαρμογής ευέλικτων ωραρίων εργασίας ή της μείωσης των εργάσιμων ημερών της εβδομάδας. Στη δεύτερη περίπτωση οι υπάλληλοι δουλεύουν περισσότερες ώρες για λιγότερες μέρες την

εβδομάδα ή το μήνα, περιορίζοντας τον συνολικό αριθμό μετακινήσεων.

Δραστηριότητες υποστήριξης/ ενσωμάτωσης

Αν και τα μέτρα αυτά δεν μπορούν να εφαρμοσθούν άμεσα στην διαχείριση κινητικότητας, μπορούν να έχουν μεγάλο αντίκτυπο στην αποτελεσματικότητα της ΔΚ. Μπορούν να επηρεάσουν το κόστος μετακινήσεων με το αυτοκίνητο ή με άλλα μέσα μεταφοράς ή να καταστήσουν το περιβάλλον πιο πρόσφορο στην εφαρμογή μέτρων ΔΚ. Αυτές οι δραστηριότητες μπορούν να μη φαίνονται άμεσα στον τελικό χρήστη, έχουν όμως μεγάλη σημασία για την ταξιδιωτική συμπεριφορά του. Για αυτούς τους λόγους οι ακόλουθες θεωρούνται δραστηριότητες υποστήριξης / ενσωμάτωσης.

- Διαχείριση χώρων στάθμευσης (τιμές, πρόσβαση, περιορισμοί) για την μείωση της προσφοράς χώρων στάθμευσης και/ή τον έλεγχο της περιορισμένης προσφοράς, με στόχο την μείωση του αριθμού των ατόμων που αποφασίζουν να μετακινηθούν σε έναν συγκεκριμένο χώρο με επιβατικό αυτοκίνητο ΙΧ.
- Στις περισσότερες χώρες πριν την υλοποίηση οικοδομικών έργων απαιτείται η εξασφάλιση των απαραίτητων από τις αρχές αδειών. Σε μερικές χώρες στη διαδικασία χορήγησης αδειών προσδιορίζεται το χρονικό σημείο, στο οποίο οι αρχές μπορούν να εξαναγκάσουν / ενθαρρύνουν τον κατασκευαστή του κτηρίου να εφαρμόσει τα μέτρα ΔΚ ή να απαιτήσουν την εκτέλεση τους. Με άλλα λόγια, η άδεια οικοδόμησης μπορεί μερικές φορές (ανάλογα με τις νομικές διατάξεις και την πρακτική του κράτους-μέλους) να συνδέεται με κάποιες απαιτήσεις που βαρύνουν τον κατασκευαστή, τον ιδιοκτήτη και/ή τον μισθωτή, με στόχο να περιορίσει την επίδραση κινητικότητας στο νέο κτήριο, εφαρμόζοντας ένα ή περισσότερα μέτρα της κατηγορίας «μέτρα ΔΚ εστιασμένα σε συγκεκριμένους χώρους» .
- Αλλαγές του φορολογικού συστήματος έτσι ώστε τα προνόμια που προσφέρει ο εργοδότης να γίνουν περισσότερο ή λιγότερο ελκυστικά. Παραδείγματος χάριν η πληρωμή φόρου τεκμαρτού εισοδήματος για τον χώρο στάθμευσης που παρέχει η εταιρεία ως προνόμιο σε είδος θα περιόριζε την ελκυστικότητά του για τους υπαλλήλους και μπορεί να τους αποθάρρυνε να έρχονται στη δουλειά με το αυτοκίνητο. Η μεγαλύτερη φορολογική ελάφρυνση για τις δαπάνες μετακινήσεων με το τρένο απ' ότι για τις μετακινήσεις με το αυτοκίνητο, καθιστά το τρένο πιο ελκυστικό.
- Σε μερικές χώρες υπάρχει παράδοση εξαίρεσης των δαπανών χρήσης μέσω μαζικής μεταφοράς από την φορολόγηση, εξαίρεσης μεγαλύτερου μέρους του κόστους μετακινήσεων με βιώσιμα μέσα από τα μη-βιώσιμα μέσα μεταφοράς ή της αλλαγής των χιλιομετρικών ορίων μετά από τα οποία το κόστος μπορεί να εξαιρεθεί.
- Στεγαστικά δάνεια με χαμηλότερο επιτόκιο ανάλογα με την τοποθεσία της κατοικίας, εφόσον ο αγοραστής επιλέξει έναν τόπο όπου η εξάρτησή του από τη χρήση αυτοκινήτων είναι μικρότερη.
- Χρεώσεις για τη χρήση δρόμων με κυκλοφοριακή συμφόρηση (για δρόμους που προηγουμένως ήταν δωρεάν).
- Παροχή ενοποιημένων χρεώσεων – μερικά παραδείγματα:
 - Ενοποιημένες χρεώσεις για διάφορα μέσα μαζικής μεταφοράς σε μια περιοχή, που περιλαμβάνουν λεωφορεία, τραμ, μετρό κτλ. όλα με ένα εισιτήριο (φυσιολογικό σε πολλά μέρη στην Ε.Ε., αλλά ακόμα άγνωστο σε άλλα).
 - Το εισιτήριο για μια συναυλία, αθλητικό αγώνα, έκθεση κτλ. ισχύει επίσης για τα μέσα μαζικής μεταφοράς (με βάση

συμφωνίες κατόπιν διαπραγματεύσεων δημοτικών αρχών, τοπικών φορέων μαζικών μεταφορών και οργανωτών των εκδηλώσεων).

- Κάρτα / κόμιστρο πολλαπλών χρήσεων και μέσων: μέλη συστημάτων *carsharing* δικαιούνται έκπτωση στα μέσα μαζικής μεταφοράς και αντίστροφα – παρόμοιες εφαρμογές για το παρατράνσιτ και τις υπηρεσίες ενοικίασης ποδηλάτων (π.χ. το δημόσιο σύστημα ποδηλάτων (OV-Fiets) στην Ολλανδία).

Λεπτομερής περιγραφή συγκεκριμένων μέτρων

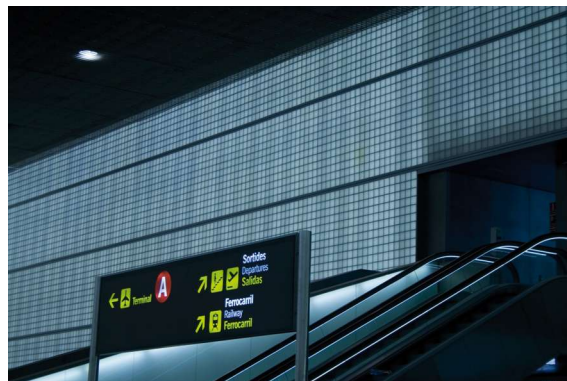
Το προηγούμενο τμήμα περιείχε μια κατηγοριοποίηση των μέτρων ΔΚ. Το παρόν τμήμα εξηγεί λεπτομερώς την παραπάνω σύντομη ερμηνεία όπου απαιτείται.

Μέτρα πληροφόρησης

Το **Κέντρο Κινητικότητας** παρέχει πληροφορίες και υπηρεσίες κινητικότητας, όπως πώληση εισιτηρίων, συνήθως για μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, μετρό, τραμ, τρένα), καθώς επίσης και για άλλες υπηρεσίες και μορφές μετακίνησης (χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, *carsharing*, *car pooling*). Είναι ακόμη δυνατόν το Κέντρο Κινητικότητας να ετοιμάζει σχέδια κινητικότητας για χώρους όπου γεννώνται πολλές μετακινήσεις όπως σχολεία, εταιρείες κτλ. Όταν το Κέντρο Κινητικότητας εδρεύει σε μια μεγάλη εταιρεία, μπορεί να ονομάζεται **γραφείο κινητικότητας**.

Ο **Σύμβουλος Κινητικότητας** είναι ένα άτομο που είτε παρέχει εξατομικευμένες ταξιδιωτικές πληροφορίες (στις περιπτώσεις αυτές συνήθως δουλεύει για ένα Κέντρο Κινητικότητας) ή ένα άτομο που διαμορφώνει σχέδια κινητικότητας. Στην δεύτερη περίπτωση αποκαλούνται διαχειριστές κινητικότητας ή συντονιστές μετακινήσεων

/κινητικότητας – ειδικά αν δουλεύουν σε έναν συγκεκριμένο χώρο.



Μέτρα προώθησης

Εξατομικευμένη Υποστήριξη Μετακινήσεων (ΕΥΜ) σημαίνει αναζήτηση ατόμων που ενδιαφέρονται να αλλάξουν τη συμπεριφορά μετακινήσεών τους. Η αναζήτηση μπορεί να γίνει σε χώρους εργασίας, αν και συνήθως η τεχνική χρησιμοποιείται σε ολόκληρες περιοχές με νοικοκυριά (ιδιαίτερα στην Αυστραλία με το σύνθημα TravelSmart). Όλα τα νοικοκυριά της περιοχής λαμβάνουν ένα γράμμα για την Εκστρατεία Ενημέρωσης σχετικά με τις Μετακινήσεις που ακολουθείται από τηλεφώνημα. Σε όσους ενδιαφέρονται, προσφέρεται ένα ευρύ φάσμα βοηθημάτων συμπεριλαμβανόμενης της Εξατομικευμένης Υποστήριξης Μετακινήσεων. Στο πλαίσιο των δοκιμών σχετικά με την ΕΥΜ, τα μέλη του ενδιαφερόμενου νοικοκυριού συνήθως συμπληρώνουν ένα ημερολόγιο των μετακινήσεών τους στη διάρκεια μιας εβδομάδας. Ύστερα το συζητούν με έναν σύμβουλο κινητικότητας για να βρουν τρόπους αλλαγής των μοντέλων μετακινήσεών τους, με περισσότερο *Car-Pooling*, τη χρήση ποδηλάτων, το περπάτημα και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλυσίδες μετακινήσεων ή τη χρήση τεχνολογίας πληροφορικής.

Μέτρα οργάνωσης και συντονισμού

Car Pooling - όταν δυο ή περισσότερα άτομα κάνουν την ίδια διαδρομή χρησιμοποιώντας το ιδιωτικό αυτοκίνητο του ενός από τους συμμετέχοντες (στο Ηνωμένο Βασίλειο λέγεται *Carsharing*).

Carsharing - όταν οι άνθρωποι πληρώνουν τη χρήση του αυτοκινήτου με την ώρα, ή την ημέρα κτλ., το αυτοκίνητο ανήκει σε μια εταιρεία που ασχολείται επαγγελματικά με την δραστηριότητα αυτή και επιπλέον τα αυτοκίνητα δεν βρίσκονται σε ένα κεντρικό χώρο στάθμευσης, αλλά διατίθενται σε διάφορα σημεία της πόλης ή σε περισσότερες πόλεις. Το *Carsharing* μπορεί επίσης να οργανωθεί μέσα από ένα φορέα χρησιμοποιώντας ένα επίσημο σύστημα κράτησης (στο Ηνωμένο Βασίλειο λέγονται *Car Clubs* και *Car Pooling*). Το *Carsharing* διαφέρει από την ενοικίαση αυτοκινήτων, επειδή είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί το αυτοκίνητο για μια πολύ περιορισμένη περίοδο, δεν χρειάζονται υπάλληλοι που φέρνουν το αυτοκίνητο στον πελάτη και τα αυτοκίνητα διατίθενται σε πολλά σημεία.

Van Pooling – όταν μια ομάδα υπαλλήλων της ίδιας εταιρείας χρησιμοποιεί ένα minibus στη διαδρομή προς και από τη δουλειά, μοιραζόμενη το κόστος του οχήματος και της λειτουργίας του. Μερικές φορές αυτή η λύση επιδοτείται από τον εργοδότη. Μπορεί επίσης να οργανώνεται από έναν τρίτο και όχι από τους υπαλλήλους.



Μέτρα εστιασμένα σε έναν συγκεκριμένο χώρο

Ένα **Σχέδιο Κινητικότητας** είναι ένα σχέδιο εστιασμένο σε έναν χώρο που στοχεύει στην διαχείριση και αλλαγή των προτύπων μετακίνησης των ατόμων που ταξιδεύουν προς και από αυτό το χώρο (π.χ. υπαλλήλων μιας εταιρείας, πελατών ενός μαγαζιού, μαθητών και δασκάλων ενός σχολείου). Σε πολλές χώρες αποκαλείται **σχέδιο μετακινήσεων ή σχέδιο περιορισμού μετακινήσεων**. Το σχέδιο κινητικότητας αποτελείται συνήθως από ένα ολόκληρο πακέτο μέτρων, ιδιαίτερα όταν ο χώρος είναι πολύ μεγάλος. Το σχέδιο κινητικότητας πρέπει να προσαρμόζεται στις ανάγκες του συγκεκριμένου χώρου, και έτσι συμπεριλαμβάνει ένα φάσμα μέτρων επιλεγμένων από τα παρακάτω (ο κατάλογος δεν είναι πλήρης αλλά ενδεικτικός):

- Προώθηση διάφορων μεθόδων μετακίνησης στον συγκεκριμένο χώρο για τη ενημέρωση του κοινού αναφορικά με τις διαθέσιμες εναλλακτικές.
- Πολυποϊκίλη πληροφόρηση για τις δυνατότητες πρόσβασης στον χώρο (πληροφορίες στο Διαδίκτυο, σήμανση μονοπατιών για πεζούς κτλ.).
- Σύστημα *Car Pooling* που επιτρέπει την επιλογή ατόμων που μετακινούνται τακτικά στη συγκεκριμένη διαδρομή για να μπορέσουν να ταξιδεύουν μαζί.
- Σύστημα *Carsharing* μιας εταιρίας (π.χ. η εταιρεία παρέχει εταιρικά αυτοκίνητα για επαγγελματική χρήση και μερικές φορές για ιδιωτική χρήση μετά τις ώρες εργασίας).
- Εγγύηση δυνατότητας μετακίνησης στο σπίτι, έτσι ώστε οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν το σύστημα *Car Pool* να μπορέσουν να φτάσουν σπίτι τους σε περίπτωση που κάτι επείγον συμβεί π.χ. αν τα παιδιά τους αρρωστήσουν.

- Μειωμένος αριθμός εργασιμων ημερών στη διάρκεια της εβδομάδας (εργασία 9 ημερών για κάθε 10 μέρες, αλλά για περισσότερες ώρες την ημέρα) ή αλλαγή ωραρίου ή ωρών συναντήσεων, για να αποφεύγονται οι μετακινήσεις στις ώρες αιχμής και/ή συντονισμός με το ωράριο των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Δυνατότητα εργασίας από το σπίτι για ένα μέρος του ωραρίου και παροχή βοήθειας στην οργάνωση του συγκεκριμένου τρόπου εργασίας ή διευκόλυνση αγορών από το σπίτι – έτσι ώστε να αποφευχθεί η μετακίνηση στον συγκεκριμένο χώρο.
- Αναδιοργάνωση και εξορθολογισμός των επαγγελματικών ταξιδιών και/ή αντικατάσταση ορισμένων επαγγελματικών ταξιδιών με συναλλαγές μέσω τηλεπικοινωνιών για να περιοριστεί ο αριθμός μετακινήσεων.
- Αναδιοργάνωση και εξορθολογισμός των παραδόσεων αγαθών από εταιρείες και/ή προμηθευτές έτσι ώστε να περιοριστεί ο αριθμός μεταφορών εμπορευμάτων προς και από τον συγκεκριμένο χώρο.
- Αλλαγή επιδοτήσεων στους υπαλλήλους για τη χρήση των δικών τους οχημάτων για επαγγελματικούς σκοπούς με στόχο την προτίμηση οχημάτων φιλικών προς το περιβάλλον (π.χ. στην περίπτωση ταξιδιών μεγάλων αποστάσεων πληρώνεται μόνο η αντίστοιχη δαπάνη της μεταφοράς με σιδηρόδρομο ανεξάρτητα από το μέσο που χρησιμοποιήθηκε και όχι μια χρέωση ανά χιλιόμετρο, πιο υψηλές επιδοτήσεις ανά χιλιόμετρο μετακίνησης με ποδήλατο παρά με αυτοκίνητο). Στόχος είναι η αλλαγή των μέσων επαγγελματικών μετακινήσεων και ο περιορισμός των κινήτρων μετακίνησης στη δουλειά με το αυτοκίνητο λόγω της δυνατότητας να αποκομίσει κάποιος επιπλέον χρήματα.
- Παροχή διευκολύνσεων όπως ντους, αποδυτήρια, ντουλαπάκια, σίδερα, τσιμπίδες και στεγνωτήρες μαλλιών για όσους επιλέξουν να πάνε στη δουλειά πεζοί, τρέχοντας, με τροχοσανίδα, τροχοπέδιλα ή με ποδήλατο.
- Ασφαλείς χώροι στάθμευσης ποδηλάτων.
- Ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση για την αγορά ποδηλάτων και άλλου εξοπλισμού μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς.
- Παροχή εταιρικών ποδηλάτων.
- Δωρεάν υπηρεσία συντήρησης ποδηλάτων στον χώρο, στην αρχή της σεζόν.
- Ασφαλείς ή και σύντομες συνδέσεις με λωρίδες ποδηλάτων / μονοπάτια για πεζούς των κτηρίων με όλες τις εισόδους του χώρου.
- Πληρωμή ή διαπραγμάτευση με τους εκτελεστικούς φορείς μαζικής μεταφοράς των παρακάτω υπηρεσιών και βελτίωση των υπαρχόντων:
 - Συνεχής δρομολόγηση λεωφορείων ανάμεσα σε συγκεκριμένους χώρους και τους κοντινούς οδικούς κόμβους ή κέντρα *park and ride* (δημόσια *park and ride* στην δικαιοδοσία του δήμου ή ανοιχτά μόνο στους χρήστες του οργανισμού με τον οποία συνδέονται).
 - Αύξηση της συχνότητας των υπαρχόντων υπηρεσιών.
 - Καινούργιες υπηρεσίες που συνδέουν τον συγκεκριμένο χώρο άμεσα με τους χώρους όπου ζουν πολλοί χρήστες.
 - Μειωμένα εισιτήρια για τους χρήστες του συγκεκριμένου χώρου.
 - Παροχή εισιτηρίων για μετακίνηση στην εργασία και μείωση τιμών εισιτηρίων σε τακτικούς επιβάτες για τα μέσα μαζικής μεταφοράς.
 - Παροχή προσωρινών εισιτηρίων έτσι ώστε τα άτομα τα οποία δεν

χρησιμοποιούν κανονικά τα μέσα μαζικής μεταφοράς να τα δοκιμάσουν για μια εβδομάδα ή ένα μήνα σε μειωμένη τιμή ή δωρεάν.

- Πώληση εισιτηρίων για μέσα μαζικής μεταφοράς στο συγκεκριμένο χώρο.
- Συστήματα *Van Pooling*, όπου οι υπάλληλοι μετακινούνται σε ομάδες προς και από το συγκεκριμένο χώρο με λεωφορείο, ενδεχομένως επιδοτούμενο από την εταιρεία.
- Παροχή κινήτρων (πληρωμή) στους υπαλλήλους (ανά ημέρα) για τη χρήση εναλλακτικών μεθόδων μετακίνησης προς και από τη δουλειά (συνήθως είναι δυνατόν μόνο σε περιπτώσεις χώρων εργασίας).
- Πρόσληψη ενός συμβούλου κινητικότητας και οργάνωση γραφείου κινητικότητας στον συγκεκριμένο χώρο.
- Παροχή διευκολύνσεων στον συγκεκριμένο χώρο για να μειωθεί η ανάγκη απομάκρυνσης από τον χώρο κατά τα διαλείμματα.
- Διαχείριση χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στο συγκεκριμένο χώρο (μερικές φορές σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές επίσης έξω από τον χώρο). Επιπλέον πληροφορίες θα βρείτε παρακάτω.

Η διαχείριση χώρων στάθμευσης είναι ένα σημαντικό μέσο επίδρασης στον τρόπο μετακίνησης ανθρώπων σε έναν συγκεκριμένο χώρο. Όταν η προσφορά χώρων στάθμευσης υπολείπεται της ζήτησης, οι χώροι στάθμευσης στον χώρο μπορούν να οργανώνονται ως εξής:

- Όλοι ή συγκεκριμένοι χρήστες πρέπει να πληρώνουν τη χρήση ανά ημέρα, εβδομάδα, μήνα η χρόνο είτε με σταθερή χρέωση ή με χρέωση με βάση διάφορα κριτήρια (π.χ. ανάλογα με το εισόδημα του υπαλλήλου, την ποιότητα και την τοποθεσία της θέσης).

- Η χρήση αυτή είναι δυνατόν να περιορίζεται, π.χ. οι υπάλληλοι να μπορούν να χρησιμοποιήσουν τον χώρο στάθμευσης για 4 στις 5 μέρες.
- Οι καλύτεροι χώροι μπορούν να δεσμεύονται π.χ. για χρήστες του συστήματος *Car Pool*, για να ενθαρρύνεται η κοινή χρήση ενός οχήματος στη διαδρομή προς και από τη δουλειά.
- Οι χώροι μπορεί να κατανέμονται με βάση κάποια κριτήρια π.χ. ιεραρχικά, τον χρόνο που χρειάζεται κανείς να φτάσει στη δουλειά με το αυτοκίνητο σε σύγκριση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, των υποχρεώσεων που σχετίζονται με την οικογενειακή φροντίδα κτλ.
- Η πρόσβαση μπορεί να περιορίζεται χρονικά π.χ. ο χώρος στάθμευσης ενός εμπορικού κέντρου μπορεί να παραμείνει κλειστός μέχρι τις 10 το πρωί για να αποφεύγεται η χρήση του.
- Οι υπάλληλοι είναι δυνατόν να πληρώνονται για να μην χρησιμοποιούν τον χώρο στάθμευσής τους (*parking cash-out*).

Επιπλέον, αν ο χώρος στάθμευσης διαθέτει περιορισμένο αριθμό θέσεων για τις οποίες η ζήτηση είναι μεγάλη, ίσως είναι αναγκαία η συνεργασία με τις τοπικές αρχές για τη διαχείριση χώρων στάθμευσης στους δρόμους γύρω από τον χώρο έτσι ώστε να αποφευχθεί η «χωρική εξάπλωση» των σταθμευμένων οχημάτων.

Στα **σχολικά σχέδια κινητικότητας** οι γονείς μπορούν να υποστηρίζουν την εφαρμογή μέτρων, π.χ. με «πεζά λεωφορεία» όπου τα παιδιά πηγαίνουν περπατώντας στο σχολείο υπό τη φροντίδα μερικών γονιών. Επιπλέον η ανάπτυξη, λειτουργία και ο έλεγχος του σχεδίου ενσωματώνονται συχνά στο σχολικό πρόγραμμα. Έτσι οι μαθητές και οι δάσκαλοι μαθαίνουν για μέτρα εναλλακτικών μέσων μεταφοράς στο σχολείο, εκπαιδεύονται σε θέματα κινητικότητας, συνειδητοποιούνται και αναλαμβάνουν δραστηριότητες προώθησης. Αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Παιχνίδια κινητικότητας που συνδυάζονται με έρευνες κινητικότητας, τα οποία μπορεί να έχουν τη μορφή διαγωνισμού για την καλύτερη ιδέα που θα σκεφτούν τα παιδιά.
- Συμμετοχή των παιδιών στον εντοπισμό χώρων γύρω από το σχολείο στους οποίους νιώθουν πως απειλούνται από την κυκλοφορία των οχημάτων και παροχή βοήθειας για την επεξεργασία μέτρων επίλυσης των προβλημάτων.
- Εκπαιδευτικά μαθήματα κινητικότητας (συμπεριλαμβανόμενων των εκδρομών).
- Εκπαίδευση στη χρήση ποδηλάτων.
- Αποκλειστικές στάσεις οχημάτων όπου τα παιδιά κατεβαίνουν από το αυτοκίνητο όταν φτάνουν στο σχολείο.
- Απαγόρευση στάθμευσης μπροστά στο σχολείο.
- Οργάνωση συστήματος *Car Pool* ή πεζών λεωφορείων με τα οποία τα παιδιά πηγαίνουν στο σχολείο.



Κατάλογος συντομογραφιών

ΔΚ (MM)	Διαχείριση Κινητικότητας (Mobility Management)
EYM (PTA)	Εξατομικευμένη Υποστήριξη Μετακίνησης (Personalised Travel Assistance)
TE (TA)	Ταξιδιωτική Ενημέρωση (Travel Awareness)
ΔΖΜ (TDM)	Διαχείριση Ζήτησης Μετακινήσεων (Travel Demand Management)
ΠΕ (WP)	Πακέτο Εργασίας (Work Package)

Παραπομπές

Cycling to work campaign.

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)