

Tisztelt Olvasó!

A SUMOBIS projekt szerint "a mobilitási központ a fenntartható közlekedéspolitiká kirakata és motorja" (a [Guide d'évaluation de projet SUMOBIS](#) 13. oldalán található meghatározás fordítása). Valószínűleg ez az oka, hogy a mobilitási központok annyira elterjedtek egész Európában. Az e-update mostani száma a mobilitási központok meghatározásával, szervezeti felépítésük eltéréseivel és az általuk nyújtott sokféle szolgáltatással foglalkozik. Tudjon meg többet az új Európai Mobilitási Központok Hálózatáról, amelynek köszönhetően hamarosan határokon át is lehet majd fenntarthatóan utazni.

Legfrissebb hírünk: Belgium és a Belga Mobilitás-szervezési Platform (**Belgium Platform on Mobility Management - BEPOMM**) **csatlakozott az EPOMM-hoz. Az EPOMM üdvözlő 11. tagját.**

[A szervezők meghosszabbították az ECOMM-ra való jelentkezés határidejét május 25-ig.](#)

Mi az a Mobilitási Központ?



A mobilitási központ egy olyan szervezet, amelyik személyre szabott közlekedési információt és szolgáltatásokat nyújt nemcsak a közösségi közlekedésről, hanem más közlekedési módokról is, pl. a parkolásról, az osztott gépkocsihasználatról, a közösségi kerékpárkölcsonzésről stb. (a [Max definíciója lsd.](#), 15.o. alapján). A mobilitási központ városi vagy regionális szinten működik, a mobilitási szolgáltatások hatókörének megfelelően. Bár a szolgáltatásai elsősorban a közösségi közlekedéssel kapcsolatosak, az olyan irodák, amelyek csak a közösségi közlekedési jegyek értékesítésével és a közösségi közlekedési menetrendekre vonatkozó információkkal foglalkoznak, nem tekinthetők valódi mobilitási központoknak. (Erről részletesebben lsd. az Institute für Landes- und Stadtentwicklungsforschung - [ILS honlapját](#)

Ideális esetben a mobilitási központnak van egy valószínűségi, telefonon vagy emailen keresztül elérhető irodája és egy virtuális irodája, azaz egy olyan honlap, amelyen több közlekedési módra vonatkozó információ, multimodális útvonaltervező stb. található (pl. a [Helsinki Régió Transport](#) Finnországban, a [Mobil Zentral](#) Grazban, Ausztriában vagy a [Centrale di Mobilità](#) Milánóban, Olaszországban). Bár a számítási- és információs technológiai megoldások egyre inkább terjednek, a fizikailag létező irodák jelenléte továbbra is fontos (pl. a [SUMOBIS](#)).

A mobilitási központok számára alapvető követelmény a képzett mobilitási tanácsadó munkatársak alkalmazása (ld. az [első Grazban megnyitott mobilitási központról szóló előadást](#). Az ADEME, a francia országos Energia Központ [országos állapotfelmérést](#), készítette a mobilitási tanácsadókról. Ennek eredményeképpen Franciaországban hivatalosan is elismerték a 'mobilitásmenedzseri' hivatást. Folyamatban van a feladat ellátásához szükséges ismeretek és készségek, valamint a képzési igények hivatalos meghatározása.

Szervezeti struktúra



A mobilitási központ felállításához és működtetéséhez különböző partnerek: egy vagy - gyakran - több közlekedési vállalat, helyi, regionális és/vagy nemzeti hatóságok, idegenforgalmi irodák, vállalkozások stb. együttműködése szükséges. Emellett megfelelő költségvetésre is szükség van; ennek legnagyobb részét a munkabérek viszik el. Pár évvel ezelőtt az [ILS](#) a működtetés költségeit évi 50 ezer és 500 ezer euro közötti összegre becsülte a központ méretétől és az általa nyújtott szolgáltatásoktól függően.

Sok mobilitási központ a nemzeti vagy a regionális kormánytól kapott pénzügyi támogatással működik. Például

- Ausztriában az osztrák Mezőgazdasági, Erdészeti, Környezetvédelmi és Vízügyi

Mobility Centre in Graz



Guide to Mobility Centre in Padua



Mobility Centre in Padua



A Mobility Centre viewed from inside

Minisztérium klímavédelmi kezdeményezése, a [klíma:aktiv mobil](#) 11 új mobilitási központ felállításához adott pénzügyi támogatást, Stájerországban pedig egy 13 mobilitási központból álló hálózatot támogat (erről [részletesebben itt olvashat](#), németül)

- Belgiumban a flamand kormány tartományonként egy-egy, összesen öt mobilitási központ létrehozását, valamint ezek közös honlapjának, a [Slimweg](#) felállítását támogatta. A támogatáshoz hozzájárultak a tartományi hivatalok, valamint az összes fenntartható közlekedési módokkal foglalkozó közlekedési vállalat (nézze meg [az első antwerpeni mobilitási központról készült esettanulmányt](#) is).
- Franciaországban a minisztérium támogatja a szegénységgel küzdő körzetekben a fejlesztést és a foglalkoztatás bővítését. Ennek eredményeképpen [18 mobilitási központot](#) (franciául) hoztak létre..

A közösségi közlekedési vállalatok, a helyi hatóságok és más szervezetek (energiaügynökségek, idegenforgalmi irodák) gyakran adnak (további) pénzügyi támogatást a mobilitási központoknak. Az elmúlt 10 évben sok mobilitási központot hoztak létre európai uniós projektek részeként is. Csak néhány példa a közelmúltból:

- A [CIVITAS Elan](#): projekt keretében 2012 márciusában három „[mobilitási információs bolt](#)” nyílt Ljubljanában. Ezek a mobilitási információs boltok a városi közösségi közlekedésre és a szlovén vasutakra vonatkozó információkat adnak. A tervek szerint az év végéig legalább az egyik boltot valódi mobilitási központtá fejlesztik.
- Az [SEE MMS projektben](#) (South East European Mobility Management Scheme project) [részlet vevő városok](#) 2012. június végéig összesen 10 új mobilitási központot állítanak fel. Íme néhány érdekes részlet:
 - Az olaszországi Leccében már 2011. novemberében létrehozták a mobilitási központot, amely stratégiai ponton, a pályaudvaron, a város kapujában található, két további standdal a városban. A központ szolgáltatásai: a városi és az elővárosi közösségi közlekedés járataira szóló jegyek árusítása, a parkolás-szabályozásra, illetve a közösségi kerékpárkölcsonzésre és az osztott gépkocsihasználati rendszerre vonatkozó információk.
 - Az olaszországi páduai mobilitási központ 2011. december 19-én nyílt meg a pályaudvaron, az idegenforgalmi információs irodában. A központnak van egy felhasználóbarát [honlapja](#) (csak olaszul). A látogatók száma eléri a napi átlag 50 főt.
 - Az athéni mobilitási központ ez év április 10-én nyitott az athéni nemzetközi repülőtér Idegenforgalmi és Fejlesztési Információs Pontján. Célja, hogy ne csak a turisták és a helybéliek információs és szolgáltatási központjának feladatait lássa el, hanem az athéni mobilitás-szervezés működésében és koordinációjában is fontos szerepet töltsön be.
- A [SUMOBIS](#) (2009-2011) projekt keretében ún. 'közlekedési irodákat' hoztak létre [Toulouse-ban](#), [Burgosban](#), [Oviedoban](#), [Ponferradában](#) és egy virtuális irodát [Huelvában](#).

Egy kis segítség - a mobilitási központtól



A helyi viszonyoknak megfelelően a mobilitási központ sokféle szolgáltatást nyújthat:

- jegyeket árulhat (a közösségi közlekedésre)
- közlekedési tanácsokat adhat, beleértve a multimodális közlekedésre vonatkozó tanácsokat is
- a fenntartható közlekedés érdekében szemléletformáló tevékenységet folytathat: a görögországi [Kalamaria mobilitási központja az Európai Mobilitási Hetet népszerűsíti](#), az ausztriai burgenlandi mobilitási központ a [Pedi buszt reklámozza](#), a svájci [Badenmobil egy havi ingyenes közösségi közlekedést, osztott gépkocsihasználatot és elektromos kerékpárt ad azoknak, akik leadják a kocsikulcsukat](#)
- alternatív közlekedési megoldásokat kínálhat: [a stuttgarti Mobilitási Információs Központ bérelhető kerékpártartókat és osztott gépkocsihasználati szolgáltatást](#) nyújt, [Burgosban ingyenes kerékpárkölcsonzó rendszert alakítottak ki](#), Hollandiában a [Mobiliteitsmakelaar Haaglanden osztott gépkocsihasználatot kínál üzleti utakra elektromos autókkal](#) (hollandul)
- segíti a vállalati, iskolai stb. közlekedési tervek elkészítését: 2010 szeptembere és 2012 decembere között a [Helsinki Régió Transport](#) 15 vállalat munkahelyi közlekedési tervének elkészítésében működött közre
- fenntartható közlekedési és projekteket kezdeményez és hajt végre: a [De Verkeersonderneming](#) által a rotterdami kikötőben megvalósított mobilitás-szervezési



program célja, hogy az alkalmazottakat fenntartható közlekedésre ösztönözze. A munka része többek között a [SpitsScoren](#) (hollandul) projekt is, amely arra buzdítja az alkalmazottakat, hogy kerüljék el a csúcsforgalomban való utazást, az "A magam módján" kampány ([Ik doe het My Way](#)), illetve [az elektromos kerékpárok vagy robogók](#) vásárlásához adott kedvezmények

- a (fenntartható) közlekedésre vonatkozó adatgyűjtés: a szófiai mobilitási központ részt vett egy átfogó parkolási felmérésben, amelynek eredményeképpen új parkolási politikát dolgoztak ki; a burgosi mobilitási központ pedig részt vesz a mobilitás-szervezési intézkedések értékelésében.
- ...

A [Transport for London](#) számára igazi kihívást jelent a londoni olimpia. Ebben az időszakban 30%-kal akarják az utazási igényeket csökkenteni. E cél elérése érdekében 50 vállalati közvetítő szervezettel működnek együtt. Ezek a közvetítők 200.000 londoni szervezettel állnak kapcsolatban, amelyeknek információt adnak a közlekedés alternatíváiról, arról, hogyan lehet a közlekedési igényeket csökkenteni, a kevésbé zsúfolt napszakokban utazni vagy más közlekedési módokat igénybe venni. Kifejlesztettek egy önszegélyző eszközkészletet, amelynek a segítségével a vállalkozások elkészíthetik saját olimpiai intézkedési tervüket. Az olimpiai útvonalhálózaton a késések csökkentése érdekében parkolási korlátozásokat vezetnek be, és néhány jelzőlámpát is kikapcsolnak, hogy segítsék a szabadabb előrejutást. A sportolókat szállító járműveket jeladókkal szerelik fel, hogy az irányító központ követhesse a mozgásukat, és alternatív útvonalakat javasolhasson nekik, ha túlzottan lelassulnak. Erről részletesebben is tájékozódhat a [Tartsuk mozgásban Londont \(Keeping London Moving\)](#) című videóból.

A vadonatúj európai mobilitási központ hálózat



Az SEE MMS projekt 2012 júniusától létrehozta az első [európai mobilitási központ hálózatot \(SEE MC NET\)](#). A hálózat összegyűjti és összeköti a hálózat tagjai által szolgáltatott közösségi közlekedési információkat és a fenntartható közlekedési módokra vonatkozó adatokat. A hálózat professzionális, színvonalas tájékoztatást ad a helyi lakosoknak és a turistáknak arról, hogyan tudnak fenntartható módon más európai országokba utazni.

Minden európai mobilitási központ ingyenesen csatlakozhat a hálózathoz, ha elküldi a jelentkezését a hálózat tanácsának (SEE MC NET board) [Konstantina Tsamourtzí](#), [Athanasios Chaldeckis](#) vagy [Ingrid Briesner](#)). Ha a jelentkezést elfogadják, a szükséges adatok és információk elküldésével és az SEE MC NET honlapon történő publikálásával a tagság létrejön. A hálózat tagjai megkapják a kék Mobilitási Központ (Mobility Centre) jelet.

Új mobilitás-szervezési kiadványok

- **Sustainable Transport, Mobility Management and Travel Plans.** Marcus Enoch, Loughborough University, UK.
Minden, amit tudni kell a közlekedési tervekről: mitől különlegesek? Hogyan néznek ki? Mennyire elterjedtek és hatásosak? További információt [itt](#).
- **Best European practices in promoting cycling and walking.** Transport Research Centre Verne, Tampere University of Technology, Finland.
A könyv a kerékpározás és a gyaloglás népszerűsítésével kapcsolatos legfrissebb ismereteket foglalja össze. Sokféle szempontot, megoldást és ötletet ad a tervezők, a városi, önkormányzati és közigazgatási döntéshozók számára. További információért kattintson [ide](#).

Közelgő események

- **Az SEE MMS projekt zárókonferenciája**
Június 11-12 - Athén (Görögország)
- **Cities for Mobility Világkongresszus**
július 1-4. - Stuttgart (Németország)
[more information](#)



- **BYPAD Beginner's training**
július 2-4. - Graz (Austria)
[more information](#)

További eseményeket talál az [EPOMM Calendar](#)ban.

