

Mi az EPOMM?

Az EPOMM (European Platform on Mobility Management - Európai Mobilitás-szervezési Együttműködés) a mobilitás-szervezést alkalmazó európai kormányok hálózata. Jelenleg 9 tagja van. A kormányokat a mobilitás-szervezésért felelős minisztériumok képviselik a szervezetben. Az EPOMM nemzetközi nonprofit szervezetként működik, a székhelye Brüsszelben van.

Az EPOMM fő célja, hogy elősegítse és fejlessze a mobilitás-szervezés alkalmazását Európában, illetve támogassa a mobilitás-szervezéssel kapcsolatos tapasztalatcserét és tapasztalatszerzést.

Főbb tevékenységei:

- Az epomm.org honlap fenntartása,
- Havonkénti elektronikus hírlevél megjelentetése, amely egy-egy mobilitás-szervezési témával foglalkozik,
- Az évenkénti európai mobilitás-szervezési konferencia megrendezése,
- Nemzeti hálózatok működtetése
- Műhelyek szervezése,
- Rendszeres találkozások az EU képviselőivel, hogy ezzel is segítse a mobilitás-szervezés terjeszkedését,
- Kapcsolattartás a különböző mobilitás-szervezéssel foglalkozó projektekkel.

Mi az EPOMM-PLUS?

Az EPOMM-PLUS egy három éves projekt, amelynek fő célja, hogy az EPOMM hatókörének bővítésével ugrásszerű fejlődést érjen el a mobilitás-szervezés európai alkalmazásában. Az EPOMM munkájára támaszkodva az új EU tagállamokat, valamint azokat a régebbi tagországokat célozza meg, amelyeknek még kevés a mobilitás-szervezési tapasztalata. A jó megoldások és a követendő példák átadásával, illetve a mobilitás-szervezés iránt érdeklődő helyi szervezetek nemzeti hálózatának kialakításához nyújtott támogatással segíti a célországokat abban, hogy közlekedés-politikájukba integrálni tudják a mobilitás-szervezést. A projektet az EU Intelligent Energy Europe programja támogatja.

Projekt feladatok:

- tréningek, szemináriumok, tanácskozások szervezése,
- honlapon, hírlevélben történő tájékoztatás,
- nemzeti hálózat fejlesztése,
- tapasztalatok átadása a döntéshozóknak.

Mi a mobilitás-szervezés?

A mobilitás-szervezés a fenntartható közlekedés népszerűsítése, valamint a gépkocsi használat befolyásolása az utazók hozzáállásának és viselkedésének megváltoztatásával. Alapjait úgynevezett „puha” eszközök képezik, mint például a tájékoztatás, a kommunikáció, szolgáltatások szervezése, illetve a különböző felek tevékenységének az összehangolása, amelyek legtöbbször javítják a városi közlekedés „kemény” eszközeinek (például az új villamosvonalaknak, kerékpárutaknak) a hatékonyságát. A mobilitás-szervezési eszközök (a „kemény” eszközöktől eltérően) nem feltétlenül igényelnek komoly pénzügyi beruházásokat, ezért a hozam/költség arányuk kedvező lehet.

Íme néhány példa annak szemléltetésére, mit is jelent ez a gyakorlatban. Egy olyan városban, ahol bevezetésre került a mobilitás-szervezés,

- a gyalogos és kerékpáros közlekedést, valamint a közösségi közlekedést népszerűsítő kampányokat szerveznek,
- személyre szabott tanácsokat kaphatunk arról, hol és hogyan lehet csökkenteni a gépkocsi használatát,
- a munkáltató megtérítheti a dolgozó közösségi közlekedéssel kapcsolatos költségeit, hogy a gépkocsi helyett a közösségi közlekedés igénybe vételére ösztönözze,
- akár az otthon közvetlen közelében igénybe vehető az ún. gépkocsimegosztási rendszer (*carsharing*),
- az iskoláknak közlekedési tervük van, amelyek megkönnyítik a gyerekek biztonságos gyalogos iskolába járását,
- a helyi mobilitási központok tanácsadó szolgáltatásának köszönhetően könnyebbé válik a szabadidős programok közösségi közlekedéssel történő megszervezése,
- az építési engedélyek kiadását az új beruházások közlekedési kihatásainak csökkentése érdekében bizonyos feltételekhez köthetik – például a dolgozókra, látogatókra, áruszállítókra vonatkozó közlekedési tervek kidolgozásához vagy a parkolóhelyek számának korlátozásához.

A mobilitás-szervezés körébe tartozó intézkedéseket általában nem külön, hanem legtöbbször együtt, egy intézkedéscsomag részeként alkalmazzák, például a tájékoztatói kampányt valamely infrastruktúra fejlesztéshez, új díjtarifához vagy jogszabályhoz kapcsolják.

Azokban az országokban, amelyekben a mobilitás-szervezés már meghonosodott (az EPOMM tagállamokban: az Egyesült Királyságban, Hollandiában és Svédországban), már ma sincs kétség aziránt, hogy a mobilitás-szervezés képes mérsékelni az olyan gépkocsival megtett utakat, amikor a gépkocsiban egyetlen fő utazik.

