

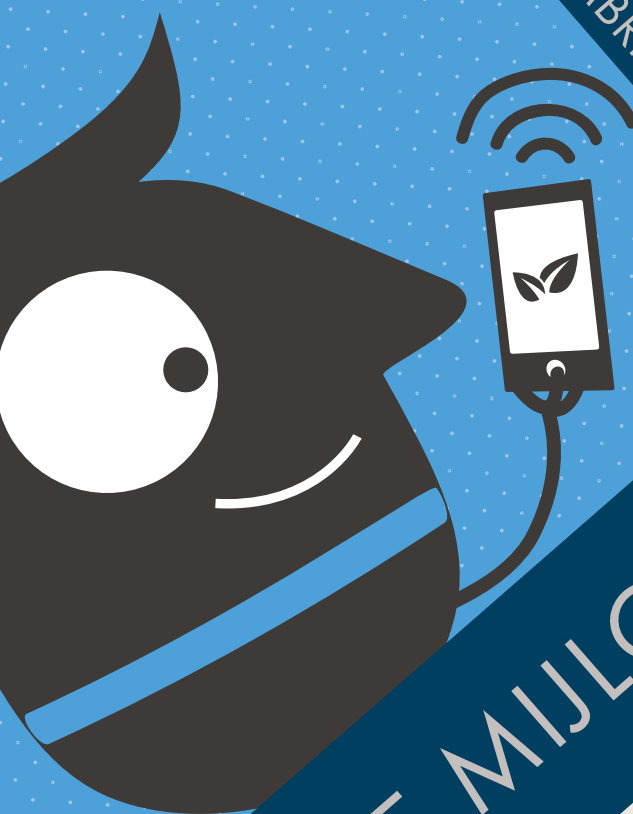
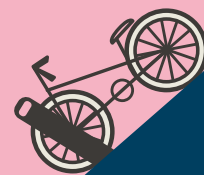
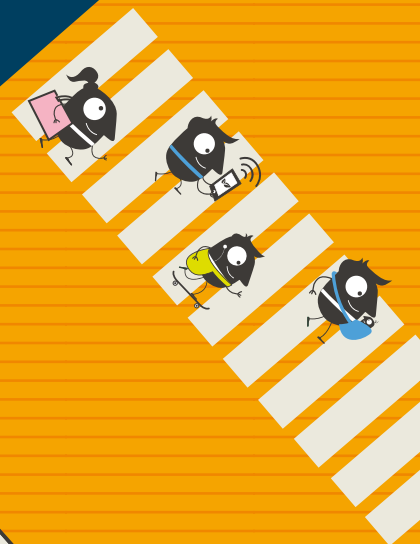
SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII

O MOBILITATE NEPOLUANTĂ, PARTAJATĂ ȘI INTELIGENTĂ

16-22 SEPTEMBRIE 2017

ÎMPARTE MIJLOACELE DE TRANSPORT

#MOBILITYWEEK



ORIENTĂRI TEMATICE



Secretariatul european:

EUROCITIES

1 Square de Meeûs – 1000 Brussels – BELGIUM

Juan Caballero

Tel: +32 2 552 08 75 – juan.caballero@eurocities.eu

Autori:

Thomas Mourey – tmourey@polisnetwork.eu

and Dagmar Köhler – dkoehler@polisnetwork.eu

POLIS – European Cities and Regions networking
for innovative transport solutions

Martie 2017

CUPRINS

INTRODUCERE	2
ÎMPARTE MIJLOACELE DE TRANSPORT	3
O MOBILITATE NEPOLUANTĂ, PARTAJATĂ ȘI INTELIGENTĂ PUSĂ ÎN PRACTICĂ	7
CUM SĂ DEMAREZI O CAMPANIE?	13
CE ACTIVITĂȚI PUTEM ORGANIZA?	14
RESOURCES	18



INTRODUCERE

Împarte mijloacele de transport

SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ **AMOBILITĂȚII** are loc în fiecare an în perioada 16-22 septembrie. Săptămâna încurajează municipalitățile din Europa să introducă și să promoveze măsuri privind transportul durabil și să invite cetățenii să testeze alternative la utilizarea autoturismelor.

Începând din anul 2002, când s-a desfășurat prima ediție, SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ **AMOBILITĂȚII** a înregistrat o creștere constantă, atât la nivel european, cât și la nivel mondial. În anul 2016, campania a înregistrat un record de participare: 2427 de localități și orașe din 51 de țări au organizat activități pe parcursul respectivei săptămâni. Puțin peste jumătate dintre localitățile și orașele participante au implementat măsuri cu caracter permanent, acestea ridicându-se în total la 7386 și fiind axate, în principal, pe gestionarea mobilității, pe accesibilitate și pe facilități noi sau îmbunătățite pentru biciclete.

Săptămâna culminează cu Ziua fără autoturisme, în cadrul căreia orașele participante rezervă una sau mai multe zone timp de o zi exclusiv pentru pietoni, bicicliști și transportul public. În anul 2016, 953 de orașe au organizat Ziua fără autoturisme.

Fiecare ediție a SĂPTĂMÂNII EUROPENE **AMOBILITĂȚII** pune accentul pe o anumită temă legată de mobilitatea durabilă. Tema din acest an este „o mobilitate nepoluantă, partajată și inteligentă”. Aceasta promovează soluțiile de mobilitate partajată și evidențiază beneficiile unor mijloace de transport mai puțin poluante. Tehnologiile inteligente de transport pot facilita, de asemenea, partajarea. Cetățenii sunt încurajați să folosească opțiunile disponibile în materie de mobilitate partajată pentru a se deplasa în orașele lor și, totodată, pentru a călători între localități, orașe și suburbii.

Obiectivul orientărilor tematice este acela de a furniza coordonatorilor SĂPTĂMÂNII EUROPENE **AMOBILITĂȚII** de la nivel național și local datele esențiale pe această temă, precum și de a-i inspira să conceapă și să implementeze activități adecvate de campanie și măsuri cu caracter permanent. Prezentele orientări oferă idei privind modalitățile de implementare a acestor activități și, totodată, vor asigura sprijin susținătorilor de la nivel local în vederea dezvoltării unor activități care să corespundă cu criteriile pentru obținerea premiului SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ **AMOBILITĂȚII**.

ÎMPARTE MIJLOACELE DE TRANSPORT

Tema ediției din anul 2017

a SĂPTĂMÂNII EUROPENE AMOBILITĂȚII:

„O mobilitate nepoluantă, partajată și inteligentă”.

„Mobilitatea partajată”, elementul central al temei ediției din 2017 a SĂPTĂMÂNII EUROPENE AMOBILITĂȚII, se încadrează în conceptul mai larg de „economie colaborativă” sau „consum colaborativ”, definit în Agenda europeană pentru economia colaborativă ^[1] ca

[o varietate de] „modele de afaceri în care activitățile sunt facilitate de platforme colaborative care creează o piață deschisă pentru utilizarea temporară a bunurilor sau a serviciilor prestate adesea de persoane fizice”.

Accentul este pus mai degrabă pe *utilizarea* bunurilor decât pe *deținerea* acestora. Prestatorii de servicii oferă bunurile, activele sau competențele lor unei game largi de utilizatori prin intermediul unei platforme furnizate de către intermediari.

Partajarea a devenit totodată o piesă în puzzle-ul mobilității urbane. Mobilitatea partajată conferă prioritate importanței atingerii destinației, adesea la un cost mai mic pentru individ și pentru societate decât acela al utilizării autoturismului propriu. Drept urmare, crește puterea de cumpărare a gospodăriilor, deoarece nu este nevoie să achiziționeze sau să întrețină un automobil.

Swiss Mobility Academy (Academia elvețiană pentru mobilitate), care organizează o conferință europeană anuală pe tema mobilității partajate, denumită Wocomoco ^[2] (WORLD COLLABORATIVE MOBILITY CONGRESS – Congresul mondial pentru colaborare în domeniul mobilității), definește mobilitatea partajată (sau cooperativă) după cum urmează:

„Mobilitatea colaborativă se axează pe partajarea călătoriilor și pe utilizarea în comun a mijloacelor de transport și a infrastructurii. Între transportul colectiv și cel individual apar noi rețele bazate pe reciprocitate, stimulând noi tipuri de mobilitate individuală în afară de transportul cu mașina personală”.

Ce este mobilitatea partajată? Și ce nu este?

Este transportul public un exemplu de mobilitate partajată? Mobilitatea partajată descrie mobilitatea individuală sau include servicii de transport colectiv, cum ar fi utilizarea simultană a unui taxi, autobuz sau autoturism de către mai multe persoane?

[1] Comisia Europeană, 2016, Comunicarea *O agendă europeană pentru economia colaborativă* (<http://bit.ly/2cFpEKq>)

[2] Mobility Academy (Academia de mobilitate), 2014, broșură Wocomoco (<http://bit.ly/2lnlwqk>)



Pentru a putea discuta despre „mobilitate partajată” trebuie să existe o *platformă intermediară* care să facă legătura între serviciu și utilizator. Această platformă este cel mai adesea un site web sau o aplicație pentru dispozitive mobile, care permite utilizatorilor înregistrați să rezerve și să plătească pentru utilizarea unui vehicul, să rezerve o călătorie în comun cu mai multe persoane cu un autoturism sau să partajeze un taxi ori să utilizeze un serviciu de microbuz pe bază de comandă. OCDE ^[3] analizează aceste mijloace de mobilitate partajată, întrucât ele implică utilizarea unui sistem intermediar. Aceasta este diferența esențială dintre mobilitatea partajată și serviciile convenționale de transport public sau tradiționalele închirieri de mașini.

Când vorbim despre „mobilitate partajată”, ne gândim la utilizarea alternativă de către mai multe persoane a unei mașini, a unei biciclete, a unui vehicul motorizat cu două roți și a altor vehicule similare. Gândul ne duce și la platformele dedicate rezervării de taxiuri, precum și la partajarea unei curse (cunoscută și ca utilizare simultană a unei mașini de către mai multe persoane – car pooling). Transportul public convențional nu este considerat a face parte din acest concept și nici serviciile tradiționale de închiriere de mașini, care presupun mai degrabă închirierea vehiculului în sine decât a serviciilor de mobilitate pe care acesta le asigură.

Asigurarea unei mobilități partajate inteligente și nepoluante

Programele de mobilitate partajată impun utilizarea a cel puțin unui element inteligent: platforma intermediară. Totodată, utilizarea tehnologiilor informației și comunicațiilor (TIC) pentru dezvoltarea sistemelor de transport inteligente (STI) și a sistemelor de transport inteligente cooperative (SIT-C) pot face ca mobilitatea partajată să devină chiar mai inteligentă.

Mobilitatea partajată poate reduce numărul vehiculelor din trafic. Potrivit unui studiu realizat de Transportation Research Board (Consiliul de cercetare în domeniul transporturilor), fiecare autoturism utilizat alternativ sau simultan de către mai multe persoane scoate din trafic aproximativ 15 autoturisme personale, iar persoanele care utilizează în comun un autoturism conduc

[3] Forumul internațional pentru transporturi al OCDE, 2016, Mobilitate partajată. Inovare pentru orașe locuibile (<http://bit.ly/29i2ebD>).

în medie cu 40 % mai puțini kilometri ulterior aderării la un program de utilizare alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane^[4]. Utilizarea unor vehicule nepoluante sau promovarea mobilității active determină mobilitatea partajată să devină chiar mai ecologică.

Mobilitatea nepoluantă

Sectorul transporturilor este responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din Europa și reprezintă cauza principală a poluării aerului în mediul urban^[5]. Reducerea emisiilor este extrem de necesară și, prin urmare, este nevoie de vehicule și obiceiuri de mobilitate mai puțin poluante, precum și de combustibili mai ecologici. Din acest motiv, în iulie 2016, Comisia Europeană a adoptat o^[6] Strategie^[7] europeană de „decarbonizare” pentru o mobilitate cu emisii reduse de dioxid de carbon în vederea sprijinirii realizării Țintelor stabilite pentru dezvoltarea unei infrastructuri care să permită accesul la combustibili alternativi, în conformitate cu Directiva 2014/94/UE^[8]. În noiembrie 2016, statele membre au prezentat cadre de politică privind instalarea de stații de reîncărcare a vehiculelor electrice accesibile publicului (până la 31 decembrie 2020 în aglomerările urbane/suburbane), de stații de alimentare cu gaz natural și, opțional, de stații de alimentare cu hidrogen (până la 31 decembrie 2025). În cadrul sprijinului oferit pentru dezvoltarea de vehicule cu emisii zero, programul-cadru de cercetare al Comisiei Europene, Orizont 2020, oferă 6,4 miliarde EUR pentru mobilitatea cu emisii reduse de carbon. Hans Bruyninckx, director executiv al Agenției Europene de Mediu, afirmă:

„Mixul actual de mijloace de transport și combustibili pur și simplu nu este durabil. [...] Un transport mai puțin poluant și mai inteligent poate efectiv răspunde nevoii de mobilitate a Europei și, în același timp, poate oferi multe beneficii pentru sănătatea publică, inclusiv aer mai curat, mai puține accidente și blocaje în trafic, precum și reducerea poluării fonice.”^[9]

Pentru ca mobilitatea urbană să devină mai puțin poluantă, trebuie să reducem numărul total de kilometri parcurși de autovehicule. Aceasta presupune o creștere a mijloacelor active în structura mijloacelor de transport, cum ar fi mersul pe jos și mersul pe bicicletă (fără emisii poluante) și transportul public (emisii individuale reduse comparativ cu utilizarea autoturismului personal). Autobuzele, camioanele, taxiurile, automobilele și alte vehicule care rămân în circulație trebuie să devină mai puțin poluante cu ajutorul tehnologiei sau prin utilizarea de combustibili alternativi.

- [4] *Car sharing: Where and how it succeeds* (Utilizarea alternativă a unei mașini de către mai multe persoane: unde și cum poate avea succes), cap. 4. Programul de cercetare în cooperare privind transportul în comun, Raportul 108; Consiliul de cercetare în domeniul transporturilor 2005. Adam Millard-Ball, Gail Murray, Jessica ter Schure, Christine Fox, Nelson\Nygaard Consulting Assoc. și Jon Burkhardt, Westat. Via: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/10664zipcar.pdf>
- [5] Site-ul web al Comisiei Europene, Politici climatice, 2017: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_ro
- [6] Site-ul web al Comisiei Europene, Mobilitate și transporturi, 2017: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_ro
- [7] Comisia Europeană, 2016, Comunicarea *O strategie europeană pentru mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon* (http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:e44d3c21-531e-11e6-89bd-01aa75ed71a1.0015.02/DOC_1&format=PDF)
- [8] Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0094>)
- [9] Agenția Europeană de Mediu, 2016, *Semnale 2016 – Către o mobilitate ecologică și inteligentă* (<http://bit.ly/2aMbhmw>)

Serviciile de mobilitate partajată pot înlesni opțiunile privind mersul pe bicicletă, transportul public, serviciile de transfer în comun sau o combinație între aceste mijloace, în locul deplasării cu autoturismul. Un parc de vehicule, de exemplu un parc de vehicule utilizate alternativ de către mai multe persoane, este mai probabil să conțină vehicule electrice, pe gaz natural sau pe hidrogen, comparativ cu un parc similar de vehicule personale.

Mobilitatea inteligentă

Sistemele de transport inteligente (STI) și versiunea derivată a acestora, și anume sistemele de transport inteligente cooperative (STI-C), se bazează deopotrivă pe tehnologiile informației și comunicațiilor (TIC). În cadrul mobilității urbane, STI și STI-C asigură informații privind călătoriile (în timp real), gestionarea traficului, stabilirea prețurilor și efectuarea plăților pe cale electronică, gestionarea transportului urban de mărfuri sau sisteme de siguranță a vehiculelor. STI-C este o tehnologie care permite vehiculelor să comunice unele cu altele sau cu infrastructura rutieră, cum ar fi semafoarele. Strategia europeană privind STI-C a fost adoptată în noiembrie 2016 de Comisia Europeană^[10]. Aceasta prevede ca, începând cu anul 2019, pe drumurile Europei să fie utilizate vehicule capabile să comunice unele cu altele și cu infrastructura.

Două aplicații noi în materie de mobilitate inteligentă se bucură în prezent de o atenție deosebită: automatizarea vehiculelor și conceptul de „mobilitate ca serviciu” (Mobility as a Service – MaaS). Automatizarea este esențială pentru apariția vehiculelor fără șofer. Conceptul MaaS combină servicii ale operatorilor publici și privați de transport printr-un portal coordonat care creează și gestionează călătoria pe care utilizatorii o pot achita prin intermediul unui cont unic.^[11] Aceasta implică, desigur, utilizarea de vehicule folosite alternativ de către mai multe persoane.

Atractiv sau nu?

Este esențial ca municipalitățile să dezvolte politici și stimulente adecvate pentru a permite inovării tehnologice să genereze beneficii reale. Un sistem funcțional de transport public reprezintă un factor necesar pentru dezvoltarea unei mobilități partajate, acesta rămânând cea mai bună opțiune pentru transportul rapid al unui număr mare de persoane. Dacă fac parte integrantă din strategia de mobilitate a unui oraș, utilizarea în comun a serviciilor și tehnologiile generice pot acoperi discrepanțe și oferi o alternativă reală, contribuind astfel la o mobilitate urbană durabilă.

În final, utilizarea în comun a mijloacelor de mobilitate reprezintă totodată o șansă de a întâlni noi oameni și de a crea noi relații. Părțile „sociale” și „amuzante” ale mobilității partajate pot explica, într-o anumită măsură, succesul, de exemplu, al utilizării simultane a unei mașini de către mai multe persoane sau a autobuzelor acționate prin pedalare (pedi-buses).

[10] Comisia Europeană, 2016, Comunicarea *O strategie europeană privind sistemele de transport inteligente cooperative, o etapă către mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată* (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016DC0766&qid=1490347899767>)

[11] CIVITAS CAPITAL, 2016, *Perspective CIVITAS, Mobilitatea ca serviciu: Un nou model de transport* (<http://bit.ly/2kjtQ5A>)



O MOBILITATE NEPOLUANTĂ, PARTAJATĂ ȘI INTELIGENTĂ PUSĂ ÎN PRACTICĂ

Prezentare generală a experiențelor orașelor europene în ceea ce privește serviciile de mobilitate partajată

Secțiunea de față oferă exemple de mobilitate partajată din întreaga Europă, fiecare conținând cel puțin o componentă a mobilității inteligente sau nepoluante. Această prezentare generală neexhaustivă a bunelor practici include soluții, în principal din partea orașelor europene, dezvoltate de actori publici sau privați.

Programe de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane (bike sharing): combinația între utilizarea în comun și călătoria activă

Utilizatorii serviciilor de folosire alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane pot alege o bicicletă de la o stație de andocare la un tarif mic – în multe orașe chiar gratuit pentru primele câteva minute în cazul utilizatorilor înregistrați – și o pot lăsa la orice altă stație de andocare din orașul respectiv. În unele orașe au fost create, de asemenea, programe de utilizare alternativă de către mai multe persoane a bicicletelor, cu regim liber de deplasare, fără stații fixe de ridicare/predare. Utilizarea alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane implică trei aspecte esențiale ale mobilității urbane durabile: este nepoluantă, inteligentă și partajată.

Aducerea bicicletelor în orașele care au nevoie de ele

O hartă a utilizării alternative a unei biciclete de către mai multe persoane (Bike Share Map)^[12], creată de cercetători de la University College London (UCL), cartografiază programele de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane din întreaga lume. Aceasta include peste 600 de orașe și alte localități unde funcționează astfel de sisteme, 130 dintre acestea aflându-se în Europa. Țări precum Franța, Spania sau Italia au cel mai mare număr de astfel de programe, acestea fiind cu totul absente în „țările ciclismului”, precum Olanda sau Danemarca. Prin urmare, programele de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane par să aibă cea mai mare relevanță acolo unde procentul proprietarilor de biciclete nu se situează (încă) la un nivel foarte ridicat.

Vélib' din Paris este cel mai mare program de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane din Europa, numărând peste 20 000 de biciclete și 1 800 de stații^[13]. BikeMi din Milano^[14] dispune de o flotă care include biciclete tradiționale și electrice, în timp ce BiciMAD din Madrid^[15] este un program de utilizare alternativă a unei biciclete electrice de către mai multe persoane. Acești precursori fac posibil ciclismul pentru noi grupuri țintă, inclusiv pentru cei care nu au mai mers niciodată pe bicicletă din motive de sănătate sau din cauza terenului deluros din orașul lor.

Transportul de persoane... și de bunuri

Orașul Ghent a lansat „primul program public de utilizare alternativă a unei biciclete de tip cargo de către mai multe persoane”^[16] în mai 2012, în cooperare cu Cambio, o firmă de utilizare alternativă de către mai multe persoane a autoturismelor. Programul încurajează mersul la cumpărături sau pregătirea evenimentelor utilizând mai degrabă biciclete de tip cargo decât autovehicule, în cazul în care bicicletele convenționale nu fac față. Au fost lansate, de asemenea, programe de utilizare alternativă a unei biciclete de tip cargo de către mai multe persoane în cadrul proiectului Cyclelogistics, cofinanțat de UE^[17]. Mai mult, bicicletele de tip cargo pot fi utilizate pentru socializare și oferă opțiuni de mobilitate sau pur și simplu călătorii „distractive” pentru pasageri, de exemplu pentru vârstnici. Acesta este un serviciu oferit de asociația daneză Cycling Without Age (Ciclism la orice vârstă)^[18], care poate fi adaptat chiar și pentru pietoni sub formă de autobuze acționate prin pedalare sau de însoțitori^[19].

În pas cu moda și STI

Utilizarea de instrumente STI este foarte importantă pentru gestionarea unei flote de biciclete, precum și pentru beneficiarii unui astfel de program. De exemplu, în Budapesta, aplicația pentru dispozitive mobile MOL Bubi^[20] oferă în timp real informații pe o hartă cu privire la numărul bicicletelor Bubi disponibile în stații.

[12] Harta utilizării alternative a unei biciclete de către mai multe persoane:

<http://bikes.oobrien.com/global.php>

[13] Velib': <http://en.velib.paris.fr/How-it-works/Stations>

[14] BikeMi: <https://www.bikemi.com/en/homepage.aspx>

[15] BiciMAD: <https://www.accessiblemadrid.com/en/blog/bicimad-public-bike-rental-service-madrid>

[16] Studiul de caz Eltis, 2014 (<http://www.eltis.org/ro/node/23855>)

[17] Cyclelogistics: <http://cyclelogistics.eu/>

[18] Cycling Without Age (Ciclism la orice vârstă): <http://cyclingwithoutage.org/>

[19] Posti – Serviciu pentru vârstnici: <http://bit.ly/2mjNT18>

[20] Site-ul web MOL Bubi: <https://molbubi.bkk.hu/>

Cel mai recent program de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane duce toate acestea cu un pas mai departe: toate bicicletele sunt echipate cu o tabletă cu ecran tactil pe ghidon.^[21] Tableta îi informează pe utilizatori cu privire la stațiile de andocare și oferă totodată asistență de navigare pe bază de GPS, facilitează plata și ajută la localizarea locurilor de interes din capitala daneză. În Bruxelles, informațiile în timp real cu privire la disponibilitatea bicicletelor de la stațiile cele mai apropiate sunt oferite de „cyclodispos” – semne stradale care, de asemenea, indică cele mai apropiate stații Villo^[22].

Ciclismul, o mobilitate ca serviciu (MaaS) esențială

Tot mai multe instrumente de planificare a călătoriilor multimodale încurajează utilizarea alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane. *Métropole de Lyon* a dezvoltat un instrument online denumit ONLYMOOV.^[23] Acesta le arată utilizatorilor care este cel mai scurt traseu până la destinație, le indică disponibilitatea bicicletelor utilizate alternativ de mai multe persoane, precum și cele mai bune piste pentru bicicliști. De asemenea, ONLYMOOV analizează și alte mijloace de transport și oferă actualizări ale traficului, asigură informații cu privire la disponibilitatea locurilor de parcare pentru autoturisme și biciclete și furnizează date în timp real cu privire la orarul de sosire a metroului și tramvaielor de la nivel local, precum și la oportunitățile de utilizare alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane. În Helsinki, aplicația Whim^[24] merge chiar cu un pas mai departe, incluzând în cadrul unei singure aplicații planificarea călătoriei, stabilirea rutei și prețul biletului pentru o serie de mijloace de transport.

În unele orașe, un card unic conferă acces la biciclete utilizate alternativ de mai multe persoane, la transportul public și la alte servicii de mobilitate. Aceasta plasează mersul pe bicicletă în centrul lanțului de mijloace de mobilitate urbană și integrează utilizarea alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane în conceptul de „mobilitate ca serviciu” (MaaS) în zonele urbane. În Toulouse, de exemplu, oamenii folosesc cardul Pastel, care oferă acces la rețeaua de transport public, precum și la sistemele de utilizare alternativă a unui autoturism sau a unei biciclete de către mai multe persoane^[25].

Utilizarea alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane (car sharing)

Începuturile

Utilizarea alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane este probabil cea mai folosită formă de mobilitate partajată. Principiul aflat în spatele acesteia este unul foarte simplu: în locul achiziționării, întreținerii și deținerii în proprietate a unui autoturism, se poate pur și simplu rezerva o mașină pe durata deplasărilor. Potențialele avantaje în temei de costuri (pentru utilizator) și de ocupare a spațiului (pentru societate) sunt enorme, deoarece autoturismele personale rămân parcate în medie 95 % din timp^[26].

În 1947, Zurich a fost primul oraș din Europa care a instituit un program de utilizare alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane. Începând din anii '80, piața a continuat să se

[21] Site-ul web oficial din Copenhaga dedicat turismului: <http://bit.ly/1s1yoZm>

[22] Villo, Întrebări frecvente: <http://bit.ly/2kPbckT>

[23] ONLYMOOV: <https://www.onlymoov.com/>

[24] Aplicația Whim: <http://whimapp.com/fi-en/>

[25] Tisséo, Pastel Card (<http://bit.ly/2l4sUPx>)

[26] Reinventarea parcarii, 2013, demonstrație de Donald Shoup (<http://bit.ly/1pWDIQp>)



dezvolte, iar, în prezent, Elveția și Germania sunt țări lider în acest domeniu.^[27] În numeroase orașe, operatorii de autoturisme utilizate alternativ de către mai multe persoane au oferit inițial autoturisme spre utilizare doar pe perioade scurte. Astfel s-a întâmplat în cazul primilor doi astfel de operatori din Elveția, care și-au început activitatea în anul 1987 și ulterior au fuzionat, entitatea rezultată purtând în prezent denumirea de Mobility Switzerland^[28]. În Germania, StattAuto Berlin a fost înființată un an mai târziu, în 1988. În prezent, peste 500 de orașe germane au cel puțin un program dedicat utilizării alternative a unui autoturism de către mai multe persoane.^[29]

Programe mai puțin poluante de utilizare alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane

Programele de utilizare alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane au evoluat rapid, integrând noi componente nepoluante și/sau inteligente. În anul 1999, orașul La Rochelle a lansat un program de utilizare alternativă a unui autoturism electric de către mai multe persoane, numit Liselec. Autoritatea locală a introdus 50 de autoturisme electrice spre a fi utilizate alternativ de mai multe persoane pentru a reduce emisiile poluante.^[30] Până în prezent, mai multe orașe au creat servicii de utilizare alternativă a unui autoturism electric de către mai multe persoane, printre care Autolib' din Paris. Autolib' a fost lansat în anul 2011, iar în 2016 se mândrea cu un număr impresionat de 130 000 de clienți înregistrați și o flotă de aproximativ 4 000 de autoturisme electrice.^[31] Programul Sunrise, de utilizare alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane, funcționează în mai multe orașe din Suedia și folosește vehicule pe diverse tipuri de combustibil, inclusiv gaz natural comprimat (GNC).^[32]

...și programe mai inteligente de utilizare alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane

Pe lângă îmbunătățirile în materie de emisii produse de vehicule, pe această piață au apărut, de asemenea, noi instrumente TIC. Aceasta a permis introducerea unor sisteme de utilizare alternativă de către mai multe persoane a autoturismelor cu regim liber de deplasare, care funcționează fără stații dedicate de ridicare și predare. Sistemele cu regim liber de deplasare sunt mult mai flexibile și permit șoferilor să lase autoturismele acolo unde aceștia au destinația

[27] Millard-Ball *et al.*, 2005, Raportul TCRP. *Car sharing: Where and how it succeeds* (Utilizarea alternativă a unei mașini de către mai multe persoane: unde și cum poate avea succes) (<http://bit.ly/2ksDWMM>)

[28] Mobility Switzerland: <http://bit.ly/2kG4PgZ>

[29] Carsharing-news.de (<http://www.carsharing-news.de/carsharing/>)

[30] Studiu de caz Eltis, 2014, *Utilizarea alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane în La Rochelle*: <http://www.eltis.org/ro/node/24289>

[31] Raportul de activitate al Autolib', noiembrie 2016 (în limba franceză): <http://bit.ly/2iLGwz7>

[32] CNG Europe: <http://bit.ly/2kmyWxT> și Sunrise (în limba suedeză): <http://bit.ly/2ksTOyW>

finală. Datorită asimilării la scară foarte largă a telefoanelor mobile și grație dezvoltării de aplicații dedicate, clienții înregistrați pot localiza cu ușurință autoturismul cel mai apropiat din cadrul parcului auto și apoi să îl lase la destinația lor finală. Aceste instrumente STI facilitează totodată efectuarea plăților și accesul la informații. Astfel de programe de utilizare alternativă de către mai multe persoane a autoturismelor cu regim liber de deplasare funcționează în Amsterdam, Roma, Madrid, Viena și Berlin ^[33], printre altele. În Osnabrück există sisteme care ^[34] oferă în paralel servicii de utilizare alternativă de către mai multe persoane a autoturismelor cu stații dedicate (stat>k) și cu regim liber de deplasare (flow>k).

Derivate ale utilizării alternative a unui autoturism de către mai multe persoane

Anumite programe permit utilizatorilor să folosească alternativ vehicule de transport de marfă urban, cum ar fi autoutilitare cu gabarit ușor și biciclete de tip cargo. Aceste tipuri de vehicule, care de regulă nu sunt deținute de persoane private, sunt necesare ocazional în situații speciale (de exemplu, construcții, mutări ale locuinței etc.) Regiunea franceză Ile-de-France, împreună cu primăria din Paris, au lansat, în noiembrie 2016, proiectul pilot *VULE partagés*, care permite „utilizarea alternativă de către mai multe persoane a vehiculelor comerciale cu gabarit ușor în rândul producătorilor artizanali și al comercianților din Paris”. ^[35]

O altă abordare a transportului de marfă urban este acela al livrării participative. Acesta este un sistem inter pares care reunește laolaltă clienți și șoferi (de orice tip de vehicul de marfă). Șoferul oferă serviciile sale unui număr de clienți cu nevoi similare. Un exemplu de astfel de sistem este cel al companiei Hitch ^[36], care poate opera în orice oraș unde sunt întrunite condițiile de cerere și ofertă.

Programele de utilizare alternativă a unui scuter de către mai multe persoane dispun de flote de vehicule motorizate pe două roți, care pot funcționa și pe bază de combustibili alternativi și pot oferi servicii cu regim liber de deplasare. Programul YUGO, de utilizare alternativă de către mai multe persoane a scuterelor electrice cu regim liber de deplasare, existent în Barcelona, ^[37] combină toate cele trei aspecte ale mobilității urbane: este „partajat”, „nepoluant” și „inteligent”.

Utilizarea alternativă a autoturismelor personale

Taxiuri și servicii speciale de legătură utilizate alternativ de către mai multe persoane: pe calea către automatizare?

Serviciile de taxi cu rezervare prin intermediul unei platforme dedicate sunt noi în branșă. Uber este poate exemplul cel mai cunoscut, însă există o serie de alte servicii de partajare a taxiurilor care pun în legătură persoane care au același traseu. Asimilarea la scară mai largă a telefoanelor inteligente, sistemelor de informații geografice (GIS) și sistemelor de poziționare globală (GPS) fac posibilă corelarea șoferilor și pasagerilor. Acest concept mai este denumit și furnizare de deplasări (ride sourcing): utilizatorii își rezervă călătoria prin intermediul unei platforme și plătesc tariful convenit prin intermediul unui portal dedicat.

[33] Car2Go: <https://www.car2go.com/>

[34] flow>k și stat>k (în limba germană): <https://www.stadtteilauto.info/>

[35] VULE partagés pilot: <http://clem-e.com/en/vule>

[36] Site-ul web Hitch: <http://www.hitchit.co/>

[37] Site-ul web YUGO: <https://www.getyugo.com/>

Serviciile de microbuz sau de transfer sunt, de asemenea, susceptibile să adapteze elemente ale mobilității partajate. Utilizarea automatizării și a STI-C a condus la apariția de noi abordări și servicii, cum ar fi „taxiurile robot” sau serviciile automatizate de transfer. În orașul Capelle aan den IJssel de lângă Rotterdam, compania 2getthere operează servicii automatizate și electrice de transfer în interiorul parcului de afaceri Rivium^[38]. Serviciile de transfer operate de acest serviciu la cerere transportă 500 de pasageri pe oră și pe direcție, de la și până la stații fixe. Proiectul european CityMobil2 a propus un serviciu similar la cerere în campusul universitar al EPFL din Lausanne^[39] prin intermediul unei aplicații mobile dedicate.

Partajarea unei curse: atunci când mobilitatea rimează cu sociabilitatea

Partajarea unei curse, cunoscută și ca utilizare simultană a unei mașini de către mai multe persoane, înseamnă că pasagerii utilizează simultan un vehicul pentru a reduce costurile. Un astfel de serviciu necesită o platformă, unde punctele de plecare și de destinație ale șoferilor și pasagerilor sunt înregistrate și corelate. Partajarea unei curse crește ratele de ocupare a vehiculelor și reduce numărul emisiilor pe cap de locuitor. Se estimează că naveta cu autoturismul implică în proporție de 85 % doar șoferul, fără alți pasageri.

Succesul Blablacar^[40] arată că partajarea unei curse a devenit o modalitate populară de deplasare în oraș. Utilizarea simultană a unei mașini de către mai multe persoane poate fi, de asemenea, adaptată navetelor zilnice, de exemplu, din zone rezidențiale către zone comerciale sau industriale importante. Utilizarea simultană a unei mașini împreună cu colegii de serviciu sau de școală este, totodată, o bună ocazie de a socializa și de a include un grad de interacțiune și divertisment în obiceiurile zilnice de transport. Utilizarea simultană a unei mașini de către mai multe persoane pentru deplasarea la locul de muncă sau la școală este abordarea adoptată de proiectul european CHUMS.^[41] În Craiova, de exemplu, un sondaj realizat în rândul a 10850 de navetiști a arătat că măsurile de promovare și de implementare a utilizării simultane a unei mașini de către mai multe persoane a redus numărul de kilometri parcurși cu aproximativ 65000 pe an, generând o reducere a emisiilor de CO₂ cu 11 de tone pe an.^[42]

[38] Site-ul web 2getthere, pagina web a operațiunii: <http://bit.ly/2dpp96s>

[39] Site-ul web CityMobil2, pagina web a proiectului pilot din Lausanne: <http://bit.ly/2kGxiTS>

[40] Site-ul web Blablacar: <https://www.blablacar.com/>

[41] Site-ul web CHUMS: <http://chums-carpooling.eu/>

[42] Proiectul CHUMS, 2016, *Efectele măsurilor CHUMS* (<http://bit.ly/2kPoi1m>)



Programul complementar: partajarea locurilor de parcare

Concomitent cu extinderea în multe orașe a utilizării alternative de către mai multe persoane a unui autoturism apare sistemul de partajare a locurilor de parcare, ca o completare a opțiunilor „tradiționale” de mobilitate partajată, în special în rândul proprietarilor de autoturisme. Acest tip de servicii pun în legătură proprietarii de vehicule cu persoanele care dețin unul sau mai multe locuri de parcare. Ambele părți se pot abona la un serviciu și pot descărca o aplicație pentru dispozitive mobile, care le indică șoferilor unde se află cele mai apropiate locuri gratuite de parcare. Plata se efectuează direct prin intermediul unui instrument online. În Florența, municipalitatea încurajează utilizarea acestui tip de aplicații (de exemplu, Sparky^[43] ^[44]), care au un impact pozitiv asupra reducerii blocajelor din trafic, poluării și utilizării spațiului.

CUM SĂ DEMAREZI O CAMPANIE?

Începe cu analizarea tematicii, evaluarea efectelor și identificarea unui aspect central, adecvat orașului tău și contextului național. Conferă prioritate bunelor practici deja existente. Ai putea analiza cum pot fi acestea amplificate sau dezvoltate în continuare, apoi ai putea planifica schimbările pentru îmbunătățirea acestora. Definește-ți planul și stabilește obiective SMART (*specifice, măsurabile, abordabile, relevante și încadrate în timp*).

Obține sprijin politic. Dacă administrația locală nu rezonază foarte bine cu tema „mobilității nepoluante, partajate și inteligente”, nepercepând-o ca fiind relevantă pentru orașul tău, solicită sprijin din partea coordonatorilor de la nivel național printr-o scrisoare.

Nu fi excesiv de polemic sau de critic în mesajele pe care alegi să le transmiți. Chiar dacă nu ne putem aștepta în mod realist să eliminăm autoturismele personale, camioanele și alte autovehicule de pe străzi pentru a combate efectele negative ale transportului motorizat individual, putem demonstra cu certitudine că publicul și întreprinderile dispun de o varietate de opțiuni de mișcare și transport. Bazează-te pe documentele și cunoștințele disponibile pe www.mobilityweek.eu

Adună dovezi. Colectează datele și cifrele care susțin mobilitatea nepoluantă, partajată și inteligentă în orașul și/sau țara ta. Folosește-le ca dovezi pentru a evidenția mesajele tale adresate diverselor grupuri țintă.

Creează parteneriate eficace. Analizează planul tău de campanie și obiectivele acestuia. Identifică grupurile cu cele mai mari șanse de a anima campania și de a-i spori relevanța pentru un număr cât mai mare de persoane. Cooptează-le! În orașul tău există o importantă comunitate Agenda 21? Colaborează cu aceștia. Ai nevoie de sprijin de specialitate? Recitește

[43] Site-ul web Firenze Sostenibile: <http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/>

[44] Site-ul web Sparky: <http://www.sparky.club/>

planul tău de campanie. Pune accentul pe mobilitatea partajată? Cooptează operatori privați sau publici. Are drept obiectiv mobilitatea nepoluantă? Contactează ONG-urile locale. Evidențiază instrumentele de mobilitate inteligentă? Invită experții în domeniul științific și întreprinderile STI să ți se alăture.

Pornește de la inițiativele existente. Trebuie să existe câteva inițiative locale, regionale sau naționale, care să aibă într-un fel sau altul legătură cu punctul de interes al campaniei tale. Poziționarea pe aceeași linie îți poate consolida argumentele, amplifica mesajele și ușura efortul.

CE ACTIVITĂȚI PUTEM ORGANIZA?

Odată elaborată strategia de campanie, va trebui să lucrezi la tactică. Concepe activități care vor atrage atenția către ceea ce încerci să realizezi. În continuare, sunt enumerate câteva idei de activități pe care le-ai putea implementa pe parcursul **SĂPTĂMÂNII EUROPENE-AMOBILITĂȚII**.

Ziua fără autoturisme

Ziua fără autoturisme, organizată de preferință pe 22 septembrie, oferă un prilej bun de a experimenta noi modele de circulație și transportul durabil. Multe orașe profită de această zi pentru a crea zone ecologice și pietonale, precum și pentru a organiza evenimente de anvergură gratuite în spațiul public cu acces interzis autoturismelor. Întrucât 22 septembrie va fi într-o zi de vineri în 2017, poți concepe și promova o ofertă alternativă pentru persoanele care fac naveta, invitându-i să testeze gratuit câteva programe de mobilitate partajată din orașul tău.

— Arată-le oamenilor ce înseamnă un centru de oraș fără autoturisme. Convinge-i să își lase autoturismul acasă mai mult de o zi pe an. Stabilește duminicile fără autoturism. Multe localități și orașe au consemnat o reducere a poluanților atmosferici grație acestui tip de evenimente.

Mobilitatea partajată

— Dacă există în orașul tău un program de utilizare alternativă de către mai multe persoane a autoturismelor și/sau a bicicletelor, cooptează operatorul (operatorii) și comunică publicului oferta acestuia (acestora). Vino cu o ofertă specială lunară pentru luna septembrie sau cel puțin pentru săptămâna respectivă.

— Dacă nu există un program de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane în orașul sau localitatea ta, este timpul să lansezi unul – cel puțin temporar. Cu ajutorul asociațiilor și ONG-urilor locale, amenajează câteva stații în întreg orașul și permite locuitorilor să împrumute biciclete și să meargă cu ele de la o stație la alta.

- Creează o platformă online de schimburi, unde oamenii să poată oferi spre închiriere sau împrumuta vehicule nepoluante și accesorii, cum ar fi biciclete, scutere pentru copii, skateboarduri, patine cu roțile, cărucioare pentru copii sau rucsacuri, precum și dispozitive de mobilitate inteligentă, precum GPS. Un bun exemplu în acest sens din Luxemburg, denumit Ding-Dong, se găsește la <http://dingdong.lu>
- Inovează și promovează mersul pe jos ca formă de mobilitate partajată. Creează o platformă unde oamenii să se poată oferi voluntar să îi însoțească la plimbare pe alții (de exemplu, vârstnici, copii etc.). Un astfel de serviciu (de altfel, profitabil) este oferit de compania națională de poștă din Finlanda ^[45]. Totodată, poți adapta acest concept la bicicletele cargo, persoanele în vârstă izolate având posibilitatea să le împrumute pentru o plimbare. Organizația daneză Cycling Without Age (Ciclism la orice vârstă) oferă un astfel de serviciu în mai multe țări europene: <http://cyclingwithoutage.org>
- Organizează sesiuni de informare pentru promovarea mijloacelor de mobilitate partajată, inclusiv utilizarea alternativă de către mai multe persoane a bicicletelor și a autoturismelor. Sporește gradul de conștientizare cu privire la faptul că – în majoritatea cazurilor – aceasta este mai ieftină și are un impact pozitiv asupra mediului. Folosește cifrele oferite în orientările tematice pentru a ilustra acest aspect.
- Organizează o competiție între locuri de muncă sau cartiere, în cadrul căreia echipe sau persoane individuale să concureze pentru titlul de „cel mai bun adept al utilizării alternative și simultane de către mai multe persoane a unui vehicul”. Se câștigă puncte de fiecare dată când un utilizator individual recurge la un mijloc partajat decât la un mijloc tradițional de transport. Transformă-ți activitățile în joc.
- Implică lucrători, elevi sau studenți în campania ta de promovare a utilizării simultane de mai multe persoane a unei mașini sau a mersului pe bicicletă către locul de muncă sau către școală. Pe lângă încurajarea mobilității nepoluante, astfel de campanii consolidează totodată legăturile sociale dintre colegii de serviciu sau de clasă. Un bun exemplu este oferit de REC, Centrul Regional de Mediu, care a creat o pagină web dedicată partajării unei curse de la și până la birou: <https://tmt.rec.org/carpool.php>
- Organizează concursuri de fotografie pe platformele de comunicare socială, în cadrul cărora oamenii să poată partaja fotografii ale curselor efectuate simultan cu alte persoane.

[45] Posti (finlandeză): http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html
sau articolul BBC (engleză): <http://www.bbc.com/news/blogs-news-from-elsewhere-38105231>



Mobilitatea inteligentă

- Promovează instrumentele inteligente de planificare a călătoriilor din orașul tău și alte platforme inteligente bazate pe internet dedicate mobilității. Ajută oamenii să facă alegerea cea mai bună în ceea ce privește deplasările lor zilnice.
- Folosește săptămâna de activități ca pe un prilej de a strânge informații referitoare la nevoile și dorințele rezidenților în ceea ce privește crearea sau îmbunătățirea aplicațiilor dedicate mobilității, de exemplu informații în timp real privind transportul public, programe de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane, instrumente de planificare a călătoriilor etc. Colaborează cu dezvoltatori IT de pe plan local.
- Organizează sesiuni în școli, în cadrul cărora elevii cu vârste cuprinse între 10 și 18 ani să discute pe marginea obiceiurilor lor în materie de mobilitate și a sensului real al mobilității nepoluante, partajate și inteligente. Se poate pune accent pe „mobilitatea viitorului” și pe modul în care aceștia își imaginează mobilitatea în orașul lor în următorii ani. Adu în discuție automatizarea și STI-C.
- Furnizează informații prin intermediul platformelor de comunicare socială sau al unei aplicații dedicate, cu privire la mijloacele de transport nepoluant, partajat și inteligent care sunt disponibile în localitatea sau în orașul tău.

Mobilitatea nepoluantă

- Răsplătește utilizatorii mijloacelor de transport durabil (de exemplu, pietoni și cicliști), invitându-i la un mic dejun special într-un loc central din orașul tău. Utilizatorii bicicletelor folosite alternativ de mai multe persoane pot fi invitați prin intermediul aplicației mobile sau a platformei online locale.
- Realizează o serie de fotografii în care să arăți cât spațiu ocupă în orașul tău un grup de persoane care circulă cu autoturismul, comparativ cu spațiul ocupat de același număr de bicicliști sau de utilizatori ai transportului public. Avantajele mijloacelor de mobilitate nepoluantă vor putea fi observate de toată lumea.
- Permite partajarea locurilor de parcare sau stabilește alte utilizări pentru spațiile de parcare de pe stradă (de exemplu, grădini, locuri de joacă etc.). Consultă inițiativa Dutch Happy Streets (Străzi fericite în Olanda) <http://happystreets.nl/parking-day>
- Oamenii nu au tot timpul nevoie de un autoturism sau de o camionetă pentru a-și muta lucrurile dintr-o parte în alta. Sporește gradul de conștientizare cu privire la utilizarea (alternativă de către mai multe persoane) a bicicletelor de tip cargo și a camionetelor utilizate

alternativ de mai multe persoane (dacă există), prin organizarea de demonstrații și de sesiuni de informare, în cadrul cărora poți arăta ce încărcătură poate suporta o bicicletă cargo și cât de ușor este să împrumuți o camionetă.

- Poluarea și zgomotul sunt probleme reale: organizează o campanie pe platformele de comunicare socială pentru a informa populația cu privire la nivelurile de poluare și/sau de zgomot din orașul tău, în cursul SĂPTĂMÂNII EUROPENE AMOBILITĂȚII și a Zilei fără autoturisme. Utilizează instrumente pe bază de senzori pentru a măsura poluarea și zgomotul – și pentru a-ți dovedi punctul de vedere. De asemenea – inspiră-te de la deputatul tău în Parlamentul European.^[46]

Indiferent de acțiunile derulate în acest an de orașul tău, asigură-te că...

- Îți înregistrezi programul și activitățile pe www.mobilityweek.eu
- Alătură-te orașelor din întreaga Europă pentru a organiza pe 22 septembrie o Zi fără autoturisme cu evenimente publice de amploare. Însă planifică bine lucrurile din timp – închiderea străzilor pentru circulație poate genera o problemă de ordin birocratic.
- „Dă like” pe pagina de Facebook a SĂPTĂMÂNII EUROPENE AMOBILITĂȚII și abonează-te la @mobilityweek pe Twitter. Urmărește clipurile video ale campaniei pe canalul nostru YouTube.
- Aplică în mod coerent orientările vizuale ale campaniei, în combinație cu emblema Uniunii Europene.
- Promovează hashtag-ul #mobilityweek (#săptămânamobilității) pe platformele de comunicare socială și prin intermediul materialelor de comunicare.

Acestea sunt doar câteva idei pentru evenimentele tale. Manualul SĂPTĂMÂNII EUROPENE AMOBILITĂȚII, disponibil în secțiunea „Resurse utile” de pe www.mobilityweek.eu, explică criteriile de participare și include idei generale de măsuri și activități fără legătură directă cu tema din acest an.

Fii creativ și contribuie cu alte măsuri și activități dedicate ediției din 2017 a SĂPTĂMÂNII EUROPENE AMOBILITĂȚII din orașul tău.

[46] Provocarea privind calitatea aerului este organizată de Biroul European de Mediu (EEB): <http://www.eeb.org/index.cfm/activities/industry-health/air/air-quality-challenge>

RESOURCES

European Union documents

European Directive 2014/94/EU of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure: <http://bit.ly/2l3ULxG>

European Commission communications:

- A European agenda for the collaborative economy (2016): <http://bit.ly/2cFpEKq>
- A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility (2016):
<http://bit.ly/2gFjAC9>
- A European Strategy for Low-Emission Mobility (2016): <http://bit.ly/2lzJXJl>

European Commission – Mobility and Transport portal:

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

European Commission webpage on Clean transport, Urban transport:

http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

European Commission webpage on Intelligent Transport Systems (ITS):

https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en

European Commission webpage on cycling and walking:

http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling-walking_en.htm

European Commission – Climate action:

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

European Environment Agency: <http://www.eea.europa.eu/>

- 2016, EEA Signals 2016 – Towards green and smart mobility:
<http://www.eea.europa.eu/publications/signals-2016>

EU projects and initiatives

CIVITAS: www.civitas.eu

- CIVITAS webpage on car pooling:
<http://www.civitas.eu/car-independent/car-pooling>
- CIVITAS webpage on car sharing:
<http://www.civitas.eu/car-independent/car-sharing>
- CIVITAS webpage on bike sharing:
<http://www.civitas.eu/car-independent/bike-sharing>
- CIVITAS Policy Note: Smart choices for cities. Cities towards Mobility 2.0: connect, share and go!: <http://www.civitas.eu/content/civitas-policy-note-smart-choices-cities-cities-towards-mobility-20-connect-share-and-go-en>
- CIVITAS insight, Mobility-as-a-Service: A new transport model:
<http://civitas.eu/content/civitas-insight-18-mobility-service-new-transport-model>

Eltis: www.eltis.org

- Eltis case study, 2014, Car sharing in La Rochelle:
<http://www.eltis.org/discover/case-studies/car-sharing-la-rochelle>
- Eltis case study, 2014, Public cargo bike sharing in Ghent:
<http://www.eltis.org/discover/case-studies/public-cargo-bike-sharing-ghent-belgium>

CityMobil2:

www.citymobil2.eu

- CityMobil2, Lausanne pilot's webpage:
<http://www.citymobil2.eu/en/City-activities/Large-Scale-Demonstration/West-Lausanne-region/>

CHUMS:

<http://chums-carpooling.eu/>

- CHUMS project, 2016, Impacts of CHUMS measures:
<http://chums-carpooling.eu/wp-content/uploads/2016/10/CHUMS%20D4.2.pdf>

Studies and reports

Millard-Ball *et al.*, 2005, TCRP Report. *Car sharing: Where and how it succeeds*
(http://www.communauto.com/images/tcrp_rpt_108_execsumm.pdf)

OECD International Transport Forum, 2016, *Shared Mobility. Innovation for Liveable Cities*
(<http://bit.ly/29i2ebD>)

Reinventing parking website, 2013, demonstration by Donald Shoup
(<http://bit.ly/1pWDIQp>)

Roland Berger Strategy Consultants GmbH, 2014, *Shared Mobility. How new businesses are rewriting the rules of the private transportation game*
(http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_TAB_Shared_Mobility_20140716.pdf)

Organisations and specialised media

ECF (European Cyclists' Federation):

<https://ecf.com>

- Platform for European Bicycle Sharing & Systems:
<https://ecf.com/community/platform-european-bicycle-sharing-systems-pebss>

WOCOMOCO platform:

www.wocomoco.ch/en

- Information centre:
<http://www.wocomoco.org/en/infothek/index.php>

Carsharing-news.de:

<http://www.carsharing-news.de/carsharing/>

CNG Europe:

<http://cngeurope.com>

- Article on car sharing:
<http://cngeurope.com/westport-delivers-first-2016-volvo-v60-bi-fuel-cars/>

Bike Share Map:

<http://bikes.oobrien.com/global.php>

Specialised companies and service providers

Autolib':

<https://www.autolib.eu/en/>

– November 2016 Autolib' activity report (in French):

<http://bit.ly/2ILGwz7>

BiciMAD:

<https://www.accessiblemadrid.com/en/blog/bicimad-public-bike-rental-service-madrid>

BikeMi:

<https://www.bikemi.com/en/homepage.aspx>

Blablacar:

<https://www.blablacar.com/>

Car2Go:

<https://www.car2go.com/>

Copenhagen bike sharing description:

<http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/copenhagen-city-bike-gdk495345>

Cycling Without Age:

<http://cyclingwithoutage.org/>

DingDong platform:

<http://dingdong.lu/>

Firenze Sostenibile:

<http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/>

flow>k and stat>k:

<https://www.stadtteilauto.info/>

Mobility Switzerland:

<https://www.mobility.ch/en/private-customers/>

MOL Bubi:

<https://molbubi.bkk.hu/>

ONLYMOOV:

<https://www.onlymoov.com/>

Posti (Finnish):

<http://www.posti.fi>

– Service to older people:

http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html

REC, internal webpage for shared mobility:

<https://tmt.rec.org/carpool.php>

Sparky:

<http://www.sparky.club/>

Sunrise:

<https://www.sunfleet.com/vara-bilmodeller/>

Tisséo:

<http://www.tisseo.fr/>

– Pastel Card:

<http://www.tisseo.fr/les-tarifs/obtenir-une-carte-pastel>

Velib':

<http://en.velib.paris.fr>

– Overview of Velib's stations:

<http://en.velib.paris.fr/How-it-works/Stations>



Villo:

<http://en.villo.be/>

– FAQ:

[http://en.villo.be/How-does-it-work/FAQ/Service-and-Use/\(offset\)/#faq5](http://en.villo.be/How-does-it-work/FAQ/Service-and-Use/(offset)/#faq5)

VULe partagés pilot:

<http://clem-e.com/en/vule>

Whim:

<http://whimapp.com/fi-en/>

YUGO:

<https://www.getyugo.com/>

2getthere:

<http://www.2getthere.eu/>

– Rivium:

<http://www.2getthere.eu/projects/rivium-grt/>

Photographs (pages):

4 <http://www.citymobil2.eu/en/City-activities/Large-Scale-Demonstration/West-Lausanne-region/>
(©CityMobil2 and EPFL – École Polytechnique Fédérale de Lausanne)

7 Bubi: <https://molbubi.bkk.hu/galeria.php> (Image: ©BKK Centre for Budapest Transport)

10 ©Autolib'

12 <https://www.flickr.com/photos/motorblog/11856801973> (©MotorBlog.com)

15 <https://pixabay.com/en/paris-v%C3%A9lib-bike-free-service-1576893/>

17 ©Pau Vilaplana Vilar

SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ AMOBILITĂȚII

16-22 SEPTEMBRIE 2017

