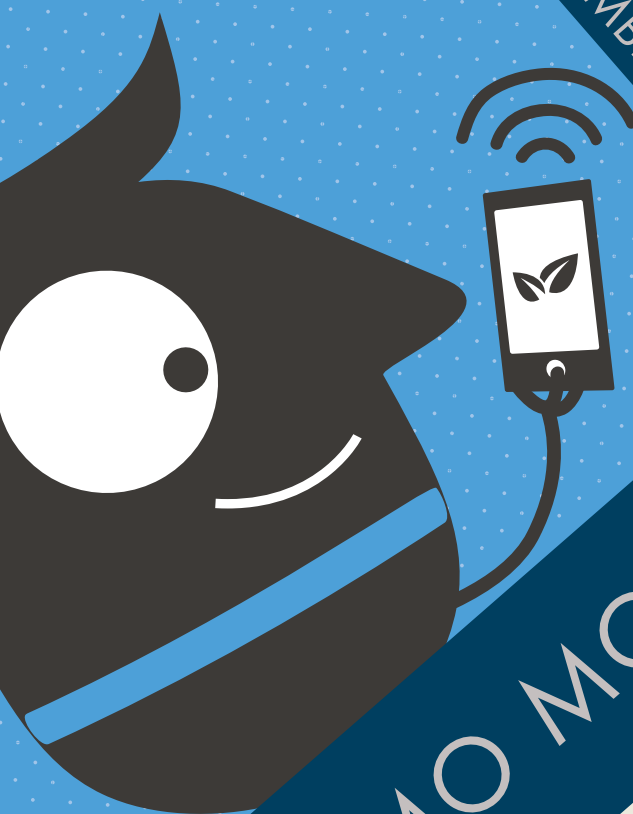


EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

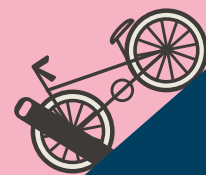
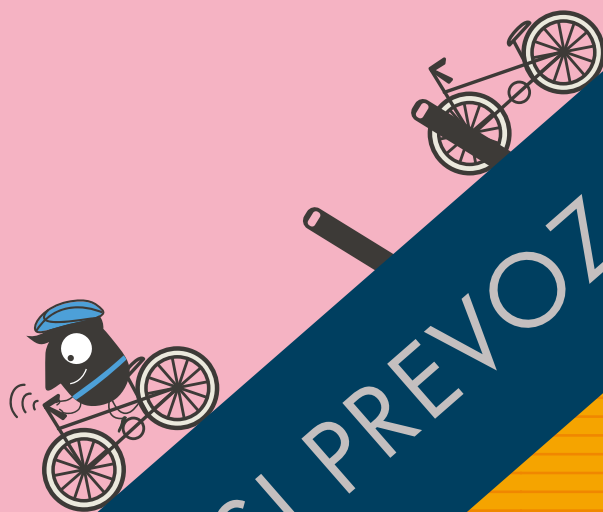
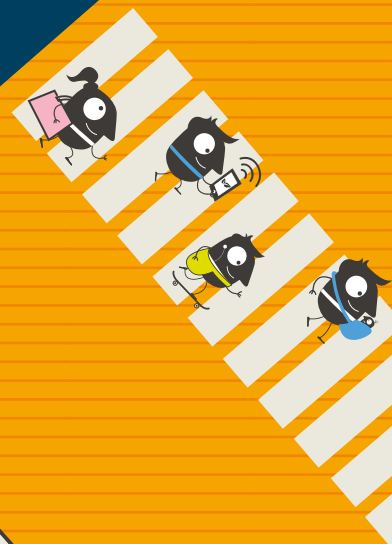
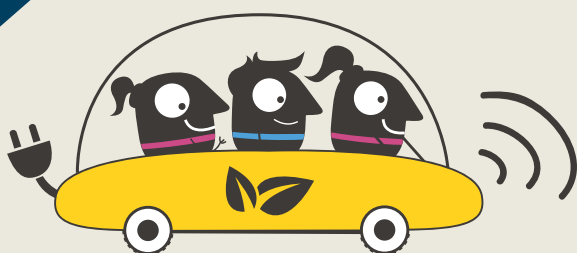
ČISTA, DELJENA IN INTELIGENTNA MOBILNOST

16.–22. SEPTEMBER 2017



ZDRUŽIMO MOČI, DELIMO SI PREVOZ

#MOBILITYWEEK



TEMATSKE SMERNICE



Evropski sekretariat:

EUROCITIES

1 Square de Meeûs – 1000 Brussels – BELGIUM

Juan Caballero

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

Avtorji:

Thomas Mourey – tmourey@polisnetwork.eu

and Dagmar Köhler – dkoehler@polisnetwork.eu

POLIS – European Cities and Regions networking
for innovative transport solutions

Marec 2017

KAZALO

UVOD	2
ZDRUŽIMO MOČI, DELIMO SI PREVOZ.	3
ČISTA, DELJENA IN INTELIGENTNA MOBILNOST V PRAKSI	7
KAKO ZAČETI KAMPANJO?	12
KATERE DEJAVNOSTI LAHKO ORGANIZIRAMO?	13
RESOURCES	16



UVOD

Združimo moči, delimo si prevoz.

EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** poteka vsako leto od 16. do 22. septembra. Cilj tega tedna je spodbuditi evropske občine, da uvedejo in promovirajo ukrepe za trajnostni promet, ljudi pa povabiti k preizkušanju alternativ uporabi avtomobila.

Vpliv EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** od uvedbe leta 2002 stalno narašča, tako v Evropi kot po svetu. V letu 2016 je kampanja podrla rekord v udeležbi; v tem tednu je dejavnosti organiziralo 2427 občin in mest iz 51 držav. Malo več kot polovica občin in mest, ki so sodelovali, je uvedla trajne ukrepe. Ukrepov je bilo skupaj 7386, večinoma pa so bili osredotočeni na upravljanje mobilnosti, dostopnost ter novo in izboljšano kolesarsko infrastrukturo.

Teden se zaključi z dnevom brez avtomobila, ko vsa sodelujoča mesta eno ali več območij za ves dan rezervirajo samo za pešce, kolesarje in javni prevoz. V letu 2016 je dan brez avtomobila organiziralo 953 mest.

Vsako leto se EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** osredotoči na posebno temo, povezano s trajnostno mobilnostjo. Letos je ta tema „Čista, deljena in inteligentna mobilnost“. Tema promovira rešitve deljene mobilnosti in poudarja koristi čistejših vrst prevoza. Inteligentne prometne tehnologije lahko tudi olajšajo souporabo vozil. Ljudi spodbujamo, da uporabljajo možnosti deljene mobilnosti, ki so na voljo za pot znotraj mest ter tudi med kraji, mesti in pri-mestnimi območji.

Cilj Tematskih smernic je nacionalnim in lokalnim koordinatorjem EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** zagotoviti osnovne informacije o tej temi ter jih navdihniti, da bodo snovali in izvajali ustrezne dejavnosti kampanje in trajne ukrepe. Te smernice vsebujejo zamisli o tem, kako izvesti te dejavnosti, in lokalnim udeležencem kampanje pomagajo pripraviti dejavnosti, ki izpolnjujejo merila za nagrado EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI**.

ZDRUŽIMO MOČI, DELIMO SI PREVOZ

Tema EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI za leto 2017: „Čista, deljena in inteligentna mobilnost“

„Deljena mobilnost“, jedro teme EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI za leto 2017, je del širšega „sodelovalnega gospodarstva“ ali „ekonomije delitve“, ki je v Evropski agendi o sodelovalnem gospodarstvu^[1] opredeljeno kot gospodarstvo, ki se nanaša na:

[...] „poslovne modele, pri katerih se dejavnosti omogočajo prek platform za sodelovanje, ki ustvarjajo odprt trg za začasno uporabo blaga ali storitev, ki jih pogosto zagotavljajo posamezniki“.

Poudarek je na *uporabi* dobrin in ne na *lastništvu*. Ponudniki storitev ponujajo dobrine, sredstva ali večšine različnim uporabnikom prek platforme, ki jo omogočijo posredniki.

Delitev z drugimi je postala tudi del sestavljanke mobilnosti v mestih. Deljena mobilnost daje prednost pomenu doseganja cilja pogosto z nižjimi stroški za posameznika in družbo, kot če bi se peljali s svojim vozilom. Posledično se zviša kupna moč gospodinjstev, saj ni treba kupiti in vzdrževati avtomobila.

Švicarska ustanova Mobility Academy, ki vsako leto organizira evropski kongres o deljeni mobilnosti Wocomoco^[2] (WORld COllaborative MObility COngress), opredeljuje deljeno (oziroma sodelovalno) mobilnost, kot sledi:

„Sodelovalna mobilnost se osredotoča na delitev poti, vrste prevoza in infrastrukture z drugimi. Med kolektivnim in individualnim prevozom se pojavljajo nove mreže, ki temeljijo na medsebojnem sodelovanju in ki spodbujajo nove vrste individualne mobilnosti, ki presegajo lastništvo zasebnega avtomobila.“

Kaj je deljena mobilnost? In kaj ni?

Ali je javni prevoz deljena mobilnost? Ali deljena mobilnost označuje individualno mobilnost ali vključuje storitve kolektivnega prevoza, na primer vožnjo več ljudi hkrati s taksijem, avtobusom ali avtomobilom?

Vmesna *platforma* je nujna, da bi združila storitev in uporabnika ter da bi nam omogočila govoriti o „deljeni mobilnosti“. Taka platforma je najpogosteje spletno mesto ali aplikacija za mobilne naprave, ki registriranim uporabnikom omogoča rezervacijo in plačilo za uporabo vozila, rezervacijo skupinskega prevoza, souporabo taksija oziroma minibusa na zahtevo.

[1] Evropska komisija, 2016, Sporočilo *Evropska agenda za sodelovalno gospodarstvo* (<http://bit.ly/2njJg9X>)

[2] Mobility Academy, 2014, letak kongresa Wocomoco (<http://bit.ly/2InlwKq>)



OECD^[3] upošteva te načine deljene mobilnosti, ker pomenijo uporabo vmesnega sistema. To je glavna razlika med deljeno mobilnostjo in konvencionalnimi storitvami javnega prevoza ali tradicionalnim najemom avtomobila.

Ko rečemo „deljena mobilnost“, mislimo na souporabo avtomobilov, koles, dvokolesnih motornih vozil ali podobnih vozil. Ob tem pomislimo tudi na platforme za rezervacije taksijev in delitev prevoza (tudi skupinski prevoz). Konvencionalni javni prevoz ni del tega koncepta, tudi ne tradicionalne storitve najema avtomobila, pri katerih se rezervira samo vozilo, ne pa mobilnostna storitev, ki jo omogoča.

Ustvarjanje inteligentne in čiste deljene mobilnosti

Programi za deljeno mobilnost zahtevajo uporabo vsaj enega inteligentnega elementa: vmesne platforme. Poleg tega uporaba informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) za razvoj inteligentnih prometnih sistemov (ITS) in kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov lahko naredi deljeno mobilnost še pametnejšo.

Deljena mobilnost lahko zmanjša število vozil na cestah. Glede na študijo, ki jo je izvedel Odbor za raziskave prometa, vsaka souporaba avtomobila s ceste odstrani približno 15 zasebnih avtomobilov in ljudje, ki si delijo uporabo avtomobila, v povprečju prevozijo 40 % manj kilometrov, potem ko se priključijo programu souporabe avtomobila [4]. Uporaba čistih vozil ali promocija aktivne mobilnosti dela deljeno mobilnost še bolj okolju prijazno.

[3] Mednarodni transportni forum OECD, 2016, Deljena mobilnost. Inovacije za mesta, prijetna za življenje (<http://bit.ly/29i2ebD>)

[4] *Car sharing: Where and how it succeeds*, Ch. 4. (Souporaba avtomobila: Kje in kako uspe, 4. pogl.), Transit Cooperative Research Program, Report 108; Transportation Research Board 2005. Adam Millard-Ball, Gail Murray, Jessica ter Schure, Christine Fox, Nelson\Nygaard Consulting Assoc. in Jon Burkhardt, Westat. Iz: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/10664zipcar.pdf>

Čista mobilnost

Prometni sektor je odgovoren za skoraj četrtino evropskih emisij toplogrednih plinov in je glavni razlog za onesnaževanje zraka v mestih^[5]. Emisije je nujno treba zmanjšati, zato je velika potreba po čistejših vozilih, odgovornejših odločitvah glede mobilnosti in čistejših gorivih. Zato je julija 2016 Evropska komisija sprejela evropsko strategijo za^[6] „razogljičenje“^[7] – za mobilnost z nizkimi emisijami, da bi podprla izpolnitev ciljev, določenih za razvoj infrastrukture, ki bo omogočila dostop do alternativnih goriv skladno z Direktivo 2014/94/EU^[8]. Novembra 2016 so države članice pripravile okvire politike za vzpostavitev javno dostopnih točk za električno napajanje (do 31. decembra 2020 v mestnih/primestnih naseljih), polnilnih postaj z zemeljskim plinom in neobveznih vodikovih črpalk (do 31. decembra 2025). Okvirni program Evropske komisije za raziskave Obzorje 2020 v podporo razvoju vozil brez emisij ponuja 6,4 milijarde EUR za nizkoogljično mobilnost. Hans Bruyninckx, izvršni direktor Evropske agencije za okolje, pravi:

„Trenutna mešanica vrst prevoza in goriv preprosto ni trajnostna. [...] Čistejši in pametnejši promet lahko izpolni potrebo Evrope po mobilnosti in hkrati poskrbi za številne koristi za javno zdravje, vključno s čistejšim zrakom, manj nesrečami, zmanjšanjem prometnih zastojev in manjšo onesnaženostjo s hrupom.“^[9]

Za čistejšo mobilnost v mestih moramo zmanjšati skupno vsoto kilometrov, ki jih naredijo motorna vozila. To pomeni, da je treba povečati modalni delež v korist aktivnim vrstam, kot sta hoja in kolesarjenje (brez škodljivih emisij), ter povečati uporabo javnega prevoza (nižje emisije na osebo v primerjavi z individualno uporabo avtomobila). Avtobusi, tovornjaki, taksiji, avtomobili in druga vozila, ki ostajajo na cestah, morajo postati čistejša ob pomoči tehnologije ali ob uporabi alternativnih goriv.

Storitve deljene mobilnosti lahko ljudem olajšajo izbiro kolesa, javnega prevoza, souporabo kombijev ali pa kombinacijo teh načinov namesto vožnje avtomobila. Vozni park, na primer vozni park avtomobilov za souporabo, bodo bolj verjetno sestavljala električna vozila, vozila na zemeljski plin ali vodik kot pa pri primerljivem parku vozil, ki jih imajo v lasti posamezniki.

Inteligentna mobilnost

Inteligentni prometni sistemi (ITS) in njihova izpeljana različica kooperativni ITS (C-ITS) se zanašajo na uporabo informacijskih in komunikacijskih tehnologij (IKT). V okviru mobilnosti v mestih ITS in C-ITS zagotavljata (sprotne) potovalne informacije, upravljanje prometa, elektronsko oblikovanje cen in plačevanje, upravljanje tovora v mestih ali sisteme za varnost vozil. C-ITS je tehnologija, ki omogoča, da se vozila sporazumevajo med sabo ali s cestno infrastrukturo, kot so na primer semaforji. Evropsko strategijo o C-ITS je Evropska komisija sprejela

[5] Spletno mesto Evropske komisije, Podnebna politika, 2017:

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

[6] Spletno mesto Evropske komisije, Mobility and Transport, 2017:

https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en

[7] Evropska komisija, 2016, Sporočilo *Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami*

(<http://bit.ly/2ocDMeP>)

[8] Direktiva 2014/94/EU z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva

(<http://bit.ly/2nehqdD>)

[9] Evropska agencija za okolje, 2016, *EEA Signals 2016 – Towards green and smart mobility*

(Signali 2016 – K zeleni in pametni mobilnosti) (<http://bit.ly/2aMbhmw>)

novembra 2016^[10]. Strategija od leta 2019 predvideva uvajanje vozil, ki se lahko sporazumevajo med sabo in z infrastrukturo na evropskih cestah.

Dve dodatni aplikaciji za inteligentno mobilnost sta trenutno deležni posebne pozornosti: avtomatizacija vozil in koncept mobilnosti kot storitve (MaaS). Avtomatizacija je ključna za pojav vozil brez voznika. Koncept MaaS združuje storitve ponudnikov javnega in zasebnega prevoza ob pomoči enotnega portala, ki ustvari in upravlja potovanje, ki ga uporabniki lahko plačajo z enotnim računom.^[11] To seveda pomeni souporabo vozil.

Vročje ali ne?

Ključnega pomena je, da občine oblikujejo prave politike in pobude ter omogočijo, da tehnološke inovacije prinesejo prave prednosti. Dober sistem javnega prevoza je nujno dopnilo k razvoju deljene mobilnosti, saj je še vedno najboljša možnost za hitri prevoz velikega števila ljudi. Če so storitve souporabe in podporne tehnologije sestavni del strategije mobilnosti nekega mesta, lahko zapolnijo vrzeli in zagotovijo pravo alternativo ter tako prispevajo k trajnostni mobilnosti v mestih.

Ne nazadnje so načini deljene mobilnosti tudi priložnost za spoznavanje novih ljudi in vzpostavljanje novih odnosov. Družabna in zabavna plat deljene mobilnosti lahko delno pojasni uspeh na primer skupinskih prevozov ali „pešbusov“.

[10] Evropska komisija, 2016, Sporočilo *Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti* (<http://bit.ly/2mXSQf9>)

[11] CIVITAS CAPITAL, 2016, *CIVITAS insight, Mobility-as-a-Service: A new transport model* (Vpogled CIVITAS, Mobilnost kot storitev: nov model prevoza) (<http://bit.ly/2kjtQ5A>)



ČISTA, DELJENA IN INTELIGENTNA MOBILNOST V PRAKSI

Pregled izkušenj s storitvami deljene mobilnosti iz evropskih mest

Ta del ponuja primere deljene mobilnosti iz vse Evrope in vsak ima vsaj eno inteligentno ali čisto komponento mobilnosti. Neizčrpen pregled dobrih praks vključuje rešitve pretežno iz evropskih mest, ki so jih razvili javni ali zasebni akterji.

Programi souporabe koles: povezava souporabe in aktivne poti

Uporabniki storitev souporabe koles lahko kolo prevzamejo na za to namenjenem postajališču za nizko ceno – v mnogih mestih je prvih nekaj minut uporabe za registrirane uporabnike celo zastonj – in ga pustijo na katerem koli drugem postajališču v istem mestu. V nekaterih mestih so vzpostavili tudi neodvisne kolesarske sisteme, ki nimajo stalnih postajališč za prevzem oziroma dostavo kolesa. Souporaba koles je povezava treh ključnih vidikov trajnostne mobilnosti v mestih: je čista, inteligentna in deljena.

Pripeljimo kolesa v mesta, ki jih potrebujejo

Zemljevid souporabe koles^[12], ki so ga naredili raziskovalci univerze University College London (UCL), zarisuje programe souporabe koles po vsem svetu. Vključili so več kot 600 mest in drugih krajev z že vzpostavljenimi takšnimi sistemi, od katerih jih je več kot 130 v Evropi.

[12] Zemljevid souporabe koles: <http://bikes.oobrien.com/global.php>

Države, kot so Francija, Španija ali Italija, imajo največ takšnih sistemov, ki pa skorajda ne obstajajo v tipično kolesarskih državah, kot je Nizozemska ali Danska. Sistemi souporabe koles so zato najbolj primerni tam, kjer lastništvo koles (še) ni na vrhuncu.

Vélib' v Parizu je največji sistem souporabe koles v Evropi, saj razpolaga z 20 000 kolesi in 1 800 postajališči^[13]. BikeMi v Milanu^[14] deluje z voznim parkom, ki vključuje tradicionalna in električna kolesa, medtem ko je BiciMAD v Madridu^[15] sistem souporabe t. i. koles pedelec. Ti znanilci novosti omogočajo kolesarjenje novim ciljnim skupinam, vključno s tistimi, ki prej niso kolesarile zaradi zdravstvenih razlogov ali pa zato, ker so v njihovem mestu prevelike vzpetine.

Prevoz ljudi in... blaga

Mesto Gent je maja 2012 kot prvo v Evropi vzpostavilo javni sistem souporabe tovornih koles^[16], in sicer v sodelovanju s ponudnikom souporabe avtomobilov Cambio. Ta program spodbuja ljudi, da se odpravijo nakupovat ali pripravijo dogodke s tovornimi kolesi namesto z motornimi vozili, če tradicionalno kolo ni dovolj. Programi souporabe tovornih koles so zaživel tudi v okviru projekta Cyclelogistics, ki ga sofinancira EU^[17]. Poleg tega se lahko tovorna kolesa uporabljajo tudi za druženje in ponujajo mobilnostne možnosti ali pa samo „zabavne“ vožnje za recimo starejše ljudi. To je storitev, ki jo omogoča dansko združenje Cycling Without Age^[18]. To storitev bi lahko prilagodili tudi za pešce v obliki t. i. pešbusov ali spremljevalcev^[19].

Trendovsko in IT

Uporaba orodij ITS je zelo pomembna za upravljanje voznega parka koles, pa tudi za uporabnike teh sistemov. V Budimpešti na primer aplikacija za mobilne naprave MOL Bubi^[20] zagotavlja sprotne informacije na zemljevidu o številu koles Bubi, ki so na voljo na postajališčih.

Najnovejši program souporabe koles v Kopenhagnu gre še korak dlje: vsa kolesa so opremljena s tablico z zaslonom na dotik, ki je pritrjena na krmilo.^[21] Tablica uporabnike obvešča o postajališčih in omogoča GPS-podprto navigacijo, plačilo ter pomaga poiskati zanimivosti v danski prestolnici. V Bruslju sprotne informacije o razpoložljivosti koles na najbližjih postajališčih dajejo na uličnih znakih (cyclodispos), ki ljudi tudi usmerjajo na najbližja postajališča *Villo*^[22].

Kolesarjenje v okviru koncepta MaaS

Vse več načrtovalcev multimodalnih potovanj spodbuja souporabo koles. *Mesto Lyon* je zasnovalo spletno orodje ONLYMOOV.^[23] To orodje kaže uporabnikom najhitrejšo pot do njihovega cilja, razpoložljivost koles, ki so v souporabi, in najboljše kolesarske poti. Ponuja tudi druge načine prevoza ter posodobljene podatke o prometu, daje informacije o razpoložljivosti parkirnih mest za avtomobile in kolesa, omogoča sprotne podatke o prihodih lokalne podzemne

[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] Študija primera Eltis, 2014 (<http://bit.ly/2lGwqmm>)

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

[18] Cycling Without Age (Kolesarjenje ne glede na starost): <http://cyclingwithoutage.org/>

[19] Posti – Service to older people (Posti – storitev za starejše): <http://bit.ly/2mjNT18>

[20] Spletno mesto MOL Bubi, <https://molbubi.bkk.hu/>

[21] Uradno spletno mesto za turizem mesta Kopenhagen: <http://bit.ly/1s1yoZm>

[22] Villo, pogosta vprašanja: <http://bit.ly/2kPbckT>

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

železnice in tramvaja in o možnostih souporabe avtomobila. Aplikacija Whim^[24] v Helsinkih gre še malo dlje, saj združuje načrtovanje potovanja, usmerjanje in plačevanje vozovnic za različne vrste prevoza v eni aplikaciji.

V nekaterih mestih lahko z enotno kartico dostopate do souporabe koles, javnega prevoza in drugih mobilnostnih storitev. To postavlja kolesarjenje v samo jedro verige načinov mobilnosti v mestih in vključuje souporabo koles v koncept mobilnosti kot storitve (MaaS) v mestnih območjih. V Toulousu na primer ljudje uporabljajo kartico Pastel, s katero dostopajo do omrežja javnega potniškega prometa, pa tudi do mestnih sistemov souporabe koles in avtomobilov^[25].

Souporaba avtomobila

Začetki

Souporaba avtomobila je najbrž najbolj običajna oblika deljene mobilnosti. Načelo je zelo preprosto: namesto da avtomobil kupite, ga vzdržujete in ga imate v lasti, si ga samo rezervirate za čas, ko boste potovali. Potencialne prednosti v smislu stroškov (za uporabnika) in uporabe prostora (za družbo) so velikanske, kajti avtomobili v zasebni lasti so v povprečju 95 % časa parkirani^[26].

Leta 1947 je bil Zürich prvo mesto v Evropi, ki je vzpostavilo sistem souporabe avtomobila. Od osemdesetih let dvajsetega stoletja se je trg nadalje razvijal in danes sta Švica in Nemčija vodilni državi na tem področju.^[27] V več mestih so ponudniki souporabe avtomobila v začetku ponujali uporabo samo za kratek čas. Tako sta delovala prva dva švicarska ponudnika, ki sta z delom začela leta 1987 in se pozneje združila (to podjetje se zdaj imenuje Mobility Switzerland^[28]). V Nemčiji so leto pozneje, leta 1988, ustanovili podjetje StattAuto Berlin. Danes ima več kot 500 nemških mest vsaj en sistem souporabe avtomobila.^[29]

Čistejši sistemi souporabe avtomobila

Sistemi souporabe vozila so se hitro razvijali in vključili nove čiste in/ali inteligentne komponente. Leta 1999 so v mestu La Rochelle vpeljali sistem souporabe električnih vozil, imenovan Liselec. Lokalna uprava je z namenom zmanjšanja škodljivih emisij uvedla 50 električnih avtomobilov za souporabo.^[30] Do danes je več mest vzpostavilo storitve souporabe električnih vozil, tudi Autolib' v Parizu. Autolib' je zaživel leta 2011, leta 2016 pa se ponaša z impresivnim številom kar 130 000 registriranih strank in voznim parkom, ki znaša skoraj 4 000 električnih avtomobilov.^[31] Sistem souporabe avtomobilov Sunrise deluje v več švedskih mestih in uporablja vozila na različna goriva, vključno s stisnjenim zemeljskim plinom (CNG).^[32]

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

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

[26] Reinventing parking, 2013, demonstration by Donald Shoup (Modernizacija parkiranja, 2013, predstavitev Donalda Shoupa) (<http://bit.ly/1pWDIQp>)

[27] Millard-Ball et al., 2005, *TCRP Report. Car sharing: Where and how it succeeds* (Poročilo TCRP. Souporaba avtomobila: kje in kako uspe) (<http://bit.ly/2ksDMMM>)

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

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

[30] Študija primera Eltis, 2014, *Souporaba avtomobila v mestu La Rochelle* (<http://bit.ly/2kLUcvK>)

[31] Poročilo o delu – Autolib', november 2016 (v francoščini): <http://bit.ly/2lGwz7>

[32] CNG Europe: <http://bit.ly/2kmyWxT> in Sunrise (v švedščini): <http://bit.ly/2ksTOyW>



... in pametnejši sistemi souporabe avtomobilov

Poleg napredka na področju emisij iz vozil so se na tem trgu pojavila tudi nova orodja IKT. To je omogočilo uvedbo neodvisnih sistemov souporabe avtomobilov, ki delujejo brez določenih postajališč za prevzem in dostavo. Neodvisni sistemi so prožnejši in omogočajo voznikom, da avtomobil pustijo na svojem cilju. Zaradi vsesplošne uporabe pametnih telefonov in razvoja namenskih aplikacij lahko registrirane stranke z lahkoto poiščejo najbližji avtomobil iz voznega parka in ga potem pustijo na svojem cilju. Ta orodja ITS omogočajo tudi plačilo in dostop do informacij. Takšni neodvisni sistemi souporabe avtomobilov med drugimi delujejo v Amsterdamu, Rimu, Madridu, na Dunaju in v Berlinu^[33]. V Osnabrücku vzporedni sistemi^[34] ponujajo storitve souporabe avtomobilov, ki temeljijo na postajališčih (stat>k), in hkrati tudi neodvisne storitve (flow>k).

Izpeljanke souporabe avtomobilov

Nekateri sistemi omogočajo uporabnikom souporabo mestnih tovornih vozil, na primer kombijev ali tovornih koles. Te vrste vozil, ki jih ljudje običajno nimajo v lasti, včasih potrebujemo za posebne priložnosti (npr. zidava, selitev). Francoska regija Ile-de-France je skupaj z mestom Pariz novembra 2016 uvedla pilotni projekt *VULE partagés*, ki omogoča souporabo lahkih gospodarskih vozil med pariškimi obrtniki in trgovci.^[35]

Drug pristop k prevozu tovora v mestih je dostava, ki temelji na sodelovanju množice. To je vzajemni sistem, ki združuje ljudi in voznike (katerega koli tovornega vozila). Voznik ponudi svojo storitev več strankam, ki imajo podobne potrebe. Primer takega sistema je podjetje Hitch^[36], ki lahko deluje v katerem koli mestu, kjer se srečata ponudba in povpraševanje.

Sistemi souporabe skuterjev upravljajo vozne parke motornih dvokolesnikov, ki delujejo tudi na alternativna goriva in ki se lahko ponujajo tudi kot neodvisna storitev. Neodvisen sistem souporabe električnih skuterjev YUGO v Barceloni^[37] združuje vse tri vidike mobilnosti v mestih: „deljeno“, „čisto“ in „inteligentno“.

Alternativna uporaba avtomobilov v zasebni lasti

Souporaba taksijev in kombijev: v smeri avtomatizacije?

Storitve taksijev, ki jih lahko rezervirate prek namenske platforme, so novost. Uber je morda najbolj poznan primer, je pa še nekaj drugih storitev souporabe taksijev, katerih namen je

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

[34] flow>k in stat>k (v nemščini): <https://www.stadtteilauto.info/>

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

[36] Spletno mesto Hitch: <http://www.hitchit.co/>

[37] Spletno mesto YUGO: <https://www.getyugo.com/>

združevanje ljudi s prekrivajočimi se potmi. Široka uporaba pametnih telefonov, geografski informacijski sistemi (GIS) in globalni sistem za določanje položaja (GPS) omogočajo povezavo voznikov in potnikov. Ta koncept se imenuje tudi iskanje voženj (ride sourcing): uporabniki po internetu rezervirajo vožnje in voznino plačajo elektronsko.

V prevoze z minibusi in transferne prevoze lahko prav tako vključimo elemente deljene mobilnosti. Uporaba avtomatizacije in C-ITS je pripeljala do pojava novih pristopov in storitev, kot so t. i. robotski taksiji ali avtomatizirani transferni prevozi. V mestu Capelle aan den IJssel blizu Rotterdama podjetje 2getthere opravlja prevoze z električnimi avtomatiziranimi vozili v poslovni park Rivium^[38]. Vozila, ki jih uporablja ta storitev na zahtevo, prepeljejo 500 potnikov na uro in na smer vožnje od določenega postajališča in do njega. Projekt European CityMobil2 je predlagal podobno storitev na zahtevo v univerzitetnem kampusu univerze EPFL v Lozani^[39], in sicer prek namenske aplikacije za mobilne naprave.

Delitev prevoza: ko se mobilnost rima z družabnostjo

Delitev prevoza oziroma skupinski prevoz, kot se tudi imenuje, pomeni, da si potniki delijo vožnjo z vozilom, da si znižajo stroške. Takšna storitev zahteva neko platformo, kjer se zbirajo točke začetka in cilja poti tako voznikov kot tudi potnikov in se povezujejo. Delitev prevoza izboljša stopnjo zasedenosti vozila in zmanjša emisije na osebo. Ocenjuje se, da 85 % vsakodnevni voženj z avtomobilom opravijo vozniki brez sopotnikov.

Uspeh Blablacarja^[40] kaže, da je delitev prevoza postala priljubljena vrsta medkrajevnega potovanja. Skupinski prevoz bi lahko prilagodili tudi za vsakodnevne vožnje, npr. iz večjih stanovanjskih območij v večja trgovska ali industrijska območja. Skupinski prevoz s kolegi ali drugimi študenti je tudi dober način za druženje in morda za vključitev komunikacije in zabave v običajne vsakodnevne prevoze. Skupinski prevoz na delo ali na študij je pristop, ki ga zagovarja evropski projekt CHUMS.^[41] V Craiovi je na primer 10 850 dnevni vozačev razkrilo, da so spodbujanje skupinskega prevoza in izvedbeni ukrepi zmanjšali število prevoženih kilometrov za skoraj 65 000 na leto, kar je imelo za posledico zmanjšanje emisij CO₂ za 11 ton na leto.^[42]

Dopolnilni program: souporaba parkirnih mest

Medtem ko se souporaba vozil širi v mnogih mestih, se souporaba parkirnih mest pojavlja kot dopolnilo k tradicionalnim možnostim deljene mobilnosti, zlasti za lastnike vozil. Ta vrsta storitve ustvarja povezavo med lastniki vozil in lastniki parkirnih mest. Oboji se lahko naročijo na storitev in si prenesejo aplikacijo za mobilne naprave, ki voznikom prikazuje kraj najbližjega brezplačnega parkirnega mesta. Plačilo se izvede neposredno prek spletnega orodja. V Firencah občina spodbuja uporabo te vrste aplikacij (npr. Sparky^[43] ^[44]), ki pozitivno vpliva na zmanjšanje prometne gneče, zmanjšanje onesnaženosti in uporaboprostora.

[38] Spletno mesto 2getthere, spletna stran o delovanju: <http://bit.ly/2dpp96s>

[39] Spletno mesto CityMobil2, spletna stran pilotnega projekta v Lozani: <http://bit.ly/2kGxiTS>

[40] Spletno mesto Blablacar: <https://www.blablacar.com/>

[41] Spletno mesto CHUMS: <http://chums-carpooling.eu/>

[42] Projekt CHUMS, 2016, *Impacts of CHUMS measures* (Vplivi ukrepov CHUMS) (<http://bit.ly/2kPoi1m>)

[43] Spletno mesto Firenze Sostenibile: <http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/>

[44] Spletno mesto Sparky: <http://www.sparky.club/>

KAKO ZAČETI KAMPANJO?

Začnite z analizo teme. Preučite, kaj vključuje, ter opredelite glavni poudarek, ki ustreza vašemu kraju ali mestu in širšim razmeram. Dajte prednost dobrim praksam, ki že obstajajo. Morda preučite, kako bi te prakse razširili ali nadalje razvili, nato načrtujte spremembe, ki jih bodo še izboljšale. Opredelite svoj načrt in določite pametne cilje – SMART (*posebne, merljive, dodeljive, realistične in časovno izvedljive*).

Zagotovite si politično podporo. Če se vaša občinska uprava težko poveže s temo čiste, deljene in inteligentne mobilnosti, ker meni, da ne ustreza vaši občini, prosite nacionalne koordinatorje za pismo podpore.

Vaša sporočila naj ne bodo preveč polemična ali negativna. Čeprav ne moremo dejansko pričakovati, da bi kar odstranili zasebne avtomobile, tovornjake in druga vozila s cest, zato da bi se postavili po robu negativnim okoljskim učinkom individualnega motornega prometa, pa lahko zagotovo pokažemo, da je na voljo cela vrsta možnosti za ljudi in podjetja, da se vozijo in prevažajo tovor. Poučite se ob pomoči dokumentov in spoznanj, ki so dosegljivi na www.tedenmobilnosti.si in www.mobilityweek.eu.

Zberite dokaze. Zberite dejstva in številke, ki podpirajo čisto, deljeno in inteligentno mobilnost v vašem mestu, občini in/ali državi. Uporabite jih, da podprete svoja sporočila za različne ciljne skupine.

Vzpostavite učinkovita partnerstva. Preučite načrt in cilje svoje kampanje. Opredelite skupine, ki so najbolj umeščene, da kampanjo poživijo in ji dajo pomen, da bo zanimiva velikemu številu ljudi. Povabite jih k projektu. Ali ima vaša občina močno skupnost za Agendo 21? Sodelujte z njo. Potrebujete podporo strokovnjaka? Še enkrat preučite načrt kampanje. Ali se osredotoča na deljeno mobilnost? Pripeljite zasebne ali javne akterje. Je cilj čista mobilnost? Vzpostavite stik z lokalnimi nevladnimi organizacijami. Ali poudarjate inteligentna orodja mobilnosti? Povabite znanstvenike in podjetja ITS, naj se vam pridružijo.

Gradite na obstoječih pobudah. Na lokalni, regionalni ali nacionalni ravni je zagotovo že veliko pobud, ki so tako ali drugače povezane z osrednjo temo vaše kampanje. Povezovanje s temi pobudami lahko okrepi kampanjo, poglobi vaša sporočila in prihrani trud.

KATERE DEJAVNOSTI LAHKO ORGANIZIRAMO?

Ko je strategija kampanje enkrat vzpostavljena, je čas, da se posvetite taktiki. Dejavnosti razdelite, da bodo pritegnile pozornost na tisto, kar poskušate doseči. V nadaljevanju so ideje za dejavnosti, ki bi jih morda lahko izvedli med EVROPSKIM TEDNOM **MOBILNOSTI**.

Dan brez avtomobila

- Dan brez avtomobila, po možnosti 22. septembra, je odlična priložnost za preizkušanje novih modelov prometa in trajnostnega prevoza. Veliko mest ta dan izkoristi za vzpostavitev okoljske cone in cone za pešce ter organizacijo velikih odprtih dogodkov na sproščenih javnih površinah. Ker v letu 2017 22. september pade na petek, lahko oblikujete in promovirate alternativno ponudbo za vsakodnevne vozače in jih povabite, naj brezplačno preizkusijo katerega od sistemov deljene mobilnosti v vašem mestu.
- Ljudem pokažite, kakšno je mestno središče brez avtomobilov. Ljudi prepričajte, da več kot le za en dan v letu pustijo avtomobil doma. Predstavite nedelje brez avtomobila. Mnogi kraji in mesta so zahvaljujoč tovrstnim dogodkom že doživeli zmanjšanje onesnaženosti zraka.

Deljena mobilnost

- Če v vašem kraju ali mestu že imate vzpostavljen sistem souporabe avtomobila in/ali kolesa, k projektu povabite ponudnika(-e) storitev in javnost seznanite z njihovimi ponudbami. Domislite se posebne mesečne ponudbe za september ali vsaj za teden dni.
- Če v vašem kraju ali mestu še ni sistema za souporabo koles, je čas, da ga vzpostavite – vsaj začasno. Ob pomoči lokalnih združenj in nevladnih organizacij po mestu postavite nekaj postajališč ter omogočite ljudem, da si kolesa sposojajo in se vozijo z njimi od enega postajališča do drugega.
- Vzpostavite spletno aplikacijo za izmenjavo, kjer lahko ljudje najamejo ali si izposodijo čista vozila in dodatno opremo, kot so kolesa, skiroji za otroke, rolke, rolerji, otroški vozički ali nahrbtniki, pa tudi inteligentne naprave za mobilnost, kot je GPS. Dober primer prihaja iz Luksemburga, imenuje se Ding-Dong, najdete pa ga lahko na <http://dingdong.lu>
- Uvedite in spodbujajte hojo kot obliko deljene mobilnosti. Vzpostavite aplikacijo, kjer se ljudje lahko javijo za prostovoljno hojo z drugimi ljudmi (na primer starejšimi, otroki). Takšno storitev (mimogrede profitno) na Finskem ponuja državno poštno podjetje^[45]. Ta koncept lahko uporabite tudi za tovorna kolesa in omogočite starejšim, ki živijo bolj izolirano, da si rezervirajo prevoz. Danska organizacija Cycling Without Age ponuja takšno storitev v več evropskih državah: <http://cyclingwithoutage.org>

[45] Posti (v finščini): http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html
ali članek BBC-ja (v angleščini): <http://www.bbc.com/news/blogs-news-from-elsewhere-38105231>

- Organizirajte informativne sestanke za spodbujanje načinov deljene mobilnosti, vključno s souporabo koles in avtomobilov. Ozaveščajte ljudi o tem, da je v večini primerov to ceneje za posameznike in pozitivno vpliva na okolje. Z izračuni iz Tematskih smernic to ponazorite.
- Organizirajte tekmovanje med delovnimi mesti ali soseskami, na katerem bi se ekipe ali posamezniki pomerili za naslov najboljšega potnika v sistemu souporabe. Vsakič, ko posameznik uporabi obliko deljene mobilnosti namesto tradicionalne, si prisluži točke. V načrtovane dejavnosti vključite elemente igre.
- Delavce, šolarje ali študente vključite v kampanjo spodbujanja skupinskega prevoza ali kolesarjenja v službo ali na delo. Poleg spodbujanja čiste mobilnosti tovrstne kampanje tudi krepijo družabne povezave med kolegi ali sošolci. Dober primer je regionalno okoljsko središče (REC), ki je vzpostavilo namensko spletno stran za delitev prevoza na delo in z njega: <https://tmt.rec.org/carpool.php>
- Ob pomoči družbenih omrežij organizirajte fotografska tekmovanja, kjer lahko ljudje delijo fotografije, nastale na vožnjah, ko so si delili prevoz.

Inteligentna mobilnost

- Promovirajte pametne načrtovalce potovanj v svojem mestu in druge pametne spletne aplikacije za mobilnost. Pomagajte ljudem do najboljših odločitev za dnevne prevoze.
- Izkoristite teden dejavnosti kot priložnost, da zberete potrebe in želje prebivalcev glede ustvarjanja ali izboljšanja aplikacij za mobilnost za recimo sprotne informacije v zvezi z javnim prevozom, sistemi souporabe koles, načrtovalci potovanj itd. Pri tem sodelujte z lokalnimi razvijalci IT.
- Organizirajte srečanja na šolah, kjer bodo učenci med 10. in 18. letom starosti razpravljali o svojih navadah glede mobilnosti ter o tem, kaj pravzaprav pomeni čista, deljena in inteligentna mobilnost. Poudarek je lahko na mobilnosti za prihodnost in na tem, kako si oni zamišljajo mobilnost v mestu v naslednjih letih. V razpravo vpeljite avtomatizacijo ali C-ITS.
- Prek družbenih omrežij ali namenskih aplikacij obvestite ljudi o čistih, deljenih in inteligentnih vrstah prevoza, ki so na voljo v vašem kraju ali mestu.

Čista mobilnost

- Uporabnike trajnostnih načinov prevoza (npr. pešce in kolesarje) nagradite tako, da jih povabite na poseben zajtrk v središču mesta. Souporabnike koles lahko povabite prek lokalne aplikacije za mobilne naprave ali spletne aplikacije.
- Posnemite vrsto slik, ki prikazujejo, koliko prostora zasede skupina ljudi v vašem mestu, kadar potujejo z avtomobilom, in primerjajte podatek s prostorom, ki ga zavzame enako število kolesarjev in uporabnikov javnega prevoza. Prednosti čiste mobilnosti bodo tako očitne, da jih bodo videli vsi.
- Omogočite ljudem, da bodo delili parkirno mesto z drugimi, ali pa si zamislite drugo uporabo parkirnih mest ob cesti (npr. vrtovi, igrišča). Oglejte si dansko pobudo Happy Streets (vesele ulice) <http://happystreets.nl/parking-day>

- Ljudje ne potrebujejo vedno avtomobila ali kombija za prevoz svojih stvari. Ozaveščajte javnost o souporabi tovornih koles in kombijev (če so na voljo), organizirajte predstavitve in informativne sestanke, kjer lahko pokažete, koliko tovora je mogoče peljati s kolesom in kako preprosto je rezervirati kombi.
- Onesnaženje in hrup sta resnični težavi: med EVROPSKIM TEDNOM **MOBILNOSTI** in dnevom brez avtomobila organizirajte kampanjo na družbenih omrežjih in seznanite ljudi s stopnjami onesnaženosti in/ali hrupa v vašem kraju ali mestu. Uporabite instrumente s senzorji ter izmerite onesnaženje in hrup – ter dokažite svoj prav. Pa tudi – naj vas vaši predstavniki v EP navdihnejo.^[46]

Ne glede na dejavnosti, ki jih bo letos izvajalo vaše mesto, poskrbite, da...

- Program in dejavnosti registrirajte na www.mobilityweek.eu
- Pri organizaciji dneva brez avtomobila z velikimi javnimi dogodki 22. septembra se pridružite krajem in mestom iz vse Evrope. Načrtujte ga dovolj vnaprej – zaprtje cest za promet je lahko velik birokratski izziv.
- Všečkajte EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** na Facebooku in nam sledite na Twitterju (@mobilityweek). Videoposnetke kampanje si oglejte na kanalu YouTube.
- Dosledno vstavljajte vizualne smernice kampanje skupaj z logotipom Evropske unije.
- Oznako #mobilityweek promovirajte na družbenih omrežjih in komunikacijskih gradivih.

To je le nekaj zamisli za organizacijo dogodkov. Priročnik za EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI**, ki je na voljo za prenos v razdelku Gradiva za občine na naslovu www.tedenmobilnosti.si, pojasnjuje zahteve za udeležbo ter vključuje splošne ideje za ukrepe in dejavnosti, ki niso neposredno povezane s temo tega leta.

Bodite ustvarjalni in domislite se še drugih ukrepov in dejavnosti za EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** 2017 v svojem mestu ali občini.

[46] Projekt Air Quality Challenge organizira Evropski okoljski urad – 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/2I3ULxG>

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

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

16.–22. SEPTEMBER 2017

