

01

BIKESHARING (SDÍLENÁ KOLA)



dopady opatření na:



emise



hluk



intermodalita



nedostatek
fyzické aktivity

Popis opatření:

Jedná se o systém půjčování veřejných nebo soukromých jízdních kol, které si lze na jednom místě půjčit a na jiném vrátit. Půjčování kol využívají nejčastěji nepravidelní cyklisté, ti, kteří dříve aktivně na kole nejezdili a nyní si to chtějí nejprve „vyzkoušet“, aniž by museli investovat do nákupu jízdního kola, případně mají problémy se skladováním a údržbou vlastního jízdního kola, a v neposlední řadě také turisté.

Nejmodernější systémy mají online diagnostiku kol i stanic. Kolo má palubní počítač a GPS a GSM komunikátor, dobíjí z dynama. Stanice má také solární zdroj energie, nevyžaduje složité napojení na elektrickou síť. V některých systémech je možno je zanechat zamčené mimo stanici a jako volné ho lze najít přes on-line mapu v mobilním telefonu. Lze také systém chytrých stanic zcela opustit a technologii umístit výhradně na kolo. Zásadní výhodou je radikální snížení nákladů na část provozu díky eliminaci nutnosti budování a údržby pevných stanic a současně možnost lépe vykrývat reálnou poptávku.

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Soukromý sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Spíše rovinnaté terén

Vysoká hustota obyvatel

Inovační aspekty:

- * Free-floating
- * Elektrokola
- * Vozítka
- * Integrace bikesharingu do IDS a městského dopravního systému (ná vaznost stanic bikesharingu na přestupní uzly nebo centra mobility, možnost hradit poplatek za bikesharing v rámci předplatného MHD atd.)

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové






Středně finančně nákladné

Finančně náročné

v závislosti na velikosti vozového parku a typu vozidel

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření ve většině měst snižuje podíl automobilové dopravy a zvyšuje podíl cyklistické dopravy (Martin et al., 2015). V některých městech došlo i ke snížení využívání veřejné dopravy ve prospěch těchto kol.

	Dopady na modal split	Podíl cest jízdním kolem se zvýšil z 0,75 % na 1,76 % (Barcelona) Podíl cest jízdním kolem se zvýšil z 1,0 % na 2,5 % (Paříž) Podíl cest jízdním kolem se zvýšil o 75 % (Lyon)
	Dopady na životní prostředí	Snížení znečištění ovzduší v důsledku poklesu jízd automobilem.
	Dopady na dopravní nehody	Nezjištěno.
	Dopady na zdraví	Pozitivní v důsledku pravidelného pohybu.
	Společenské dopady	–

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Vhodné doplnit o opatření typu dopravní zklidňování, výstavba cyklistické infrastruktury, podpora multimodality.

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Využívání veřejných kol je vyšší v oblastech, kde je další infrastruktura pro cyklisty (sdílené stezky s pěšími, příp. bruslaři, nebo cyklostezky oddělené od ostatního provozu).

Nutno řešit rozložení kol. Např. se ukazuje, že uživatelé nevracejí kola na místech s vyšší nadmořskou výškou.

Důležitá je také dostupnost dokovacích stanic, studie ukazují, že jejich vzdálenost od místa začátku a cíle cesty je nejvýznamnější parametr, který ovlivňuje využití tohoto systému.

Situace v ČR:

V České republice najdeme tyto systémy především v největších městech a jejich městských částech (Praha, Brno, Ostrava). České dráhy, a. s., provozují ve vybraných stanicích turistické půjčovny ČD Bike. Seznam provozovatelů bikesharingu v ČR a historii zavádění sdílených kol u nás i ve světě najdete např. na Wikipedii: https://cs.wikipedia.org/wiki/Syst%C3%A9m_sd%C3%ADlen%C3%AD_kol

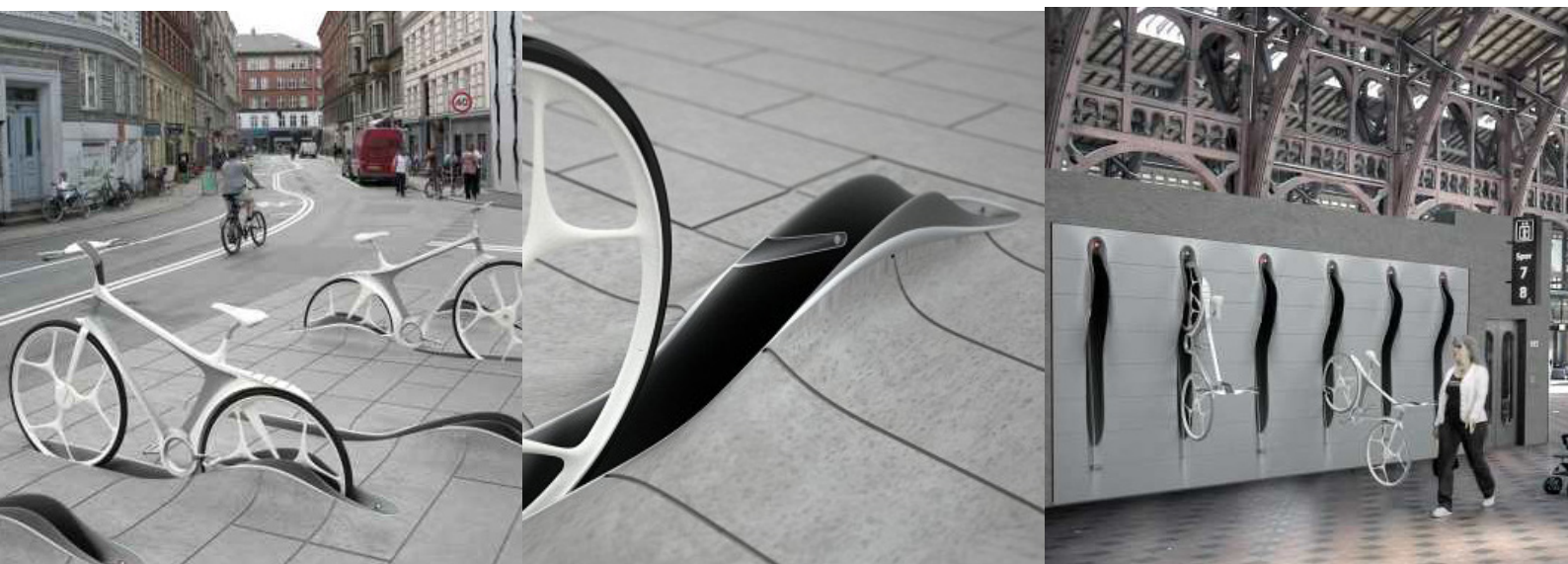
Vztah k dalším dopravním opatřením:

Jeden z nejznámějších úspěšných příkladů podpory cyklistiky a poskytování městských kol představuje Kodaň. Město Kodaň začalo dne 30. 5. 1995 poskytovat nájemní kola v centru města zdarma. Tento projekt se nazývá „Bycyklen“. Kola, jejichž počet dosáhl již čísla 2 000, jsou rozmístěna na 125 stanovištích po celém centru.

Systém půjčování kol je podobný obsluze nákupních vozíků v supermarketu – zámek od kola se odemkne po vložení mince v hodnotě 20 DKK (cca 76 Kč), po vrácení kola do stojanu jsou uživateli peníze vráceny. Přitom nezáleží na tom, do kterého z nich uživatel kolo vrací. Cestující však s kolem nesmí opustit vymezené centrum města, jinak může být penalizován policií pokutou ve výši 1 000 DKK (tj. zhruba 3 820 Kč). Většinou však policie vystačí s upozorněním, že se uživatel zapůjčeného městského kola nachází mimo vymezenou zónu. Smyslem tohoto opatření je minimalizovat počet krádeží městských kol. Služba městských kol zdarma je poskytována vždy mezi 1. květnem a 15. prosincem.

Systém financování projektu „Bycyklen“ je dvousložkový, založený na partnerství veřejného a soukromého sektoru. Město samotné dosud investovalo přes 142 tis. €, provoz tohoto projektu pak pokrývá ze sponzorských darů a reklam umístěných přímo na kolech.

Celý systém provozuje nadace, která funguje jako nezisková organizace. Nadace získává firemní sponzory, kteří pomáhají financovat design a výrobu městských kol. Sponzorství stojí 2 500 DKK (cca 9 570 Kč) na rok na kolo, přičemž jedna firma musí sponzorovat nejméně 25 jízdních kol. Pro sponzorované množství více jak 300 jízdních kol je snížena sazba na 1 700 DKK (zhruba 6 500 Kč) na kolo. Sponzor si pak může umístit svoji reklamu přímo na městské kolo. Velká obliba městských kol proto láká řadu sponzorů.



Parkovací stání pro kola bikesharingu v Kodani

Zdroj: <https://inhabitat.com/a-high-tech-bike-share-plan-for-copenhagen/rafaa-bike-share-system-1/>

Použitá literatura:

MARTIN, E. W. a SHAHEEN, S.A. (2015). Evaluating public transit modal shift dynamics in response to bikesharing: a tale of two U.S. cities. *Journal of Transport Geography*. 2014, 41, 315-324.