

Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem

Fakulta sociálně ekonomická

Bakalářská práce

**Bikesharing v ČR: Perspektiva místní samosprávy
a provozovatelů v rozvoji udržitelné mobility**

Autorka práce: Kristýna Blažková

Vedoucí práce: Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D.

2025

Jan Evangelista Purkyně University in Ústí nad Labem

Faculty of Social and Economic Studies

Bachelor's Thesis

**Bikesharing in the Czech Republic: the perspective of local
authorities and operators in the development of sustainable
mobility**

Author: Kristýna Blažková

Supervisor: Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D.

2025

UNIVERZITA JANA EVANGELISTY PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM

Fakulta sociálně ekonomická

Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení: Kristýna BLAŽKOVÁ
Osobní číslo: S22236
Studijní program: B0311A050019 Ekonomika a management
Téma práce: Bikesharing v ČR: Perspektiva místní samosprávy a provozovatelů v rozvoji udržitelné mobility
Zadávací katedra: Katedra ekonomie a managementu

Zásady pro vypracování

Bikesharing je novým fenoménem v městské mobilitě, který nabízí udržitelnou alternativu dopravy. Rozvoj této služby přináší nové úkoly pro města, jako je hledání vhodných provozovatelů, její integrace do systému městské dopravy a řešení problémů spojených s parkováním a krádežemi kol. Bikesharing je stále populárnější a stává se důležitou součástí městské mobility a dopravních systémů. Města přistupují k bikesharingu spíše intuitivně. V odborné literatuře totiž stále chybí systematické analýzy modelů bikesharingu, které by ukázaly optimální způsob jeho integrace do městských dopravních systémů a měly by pozitivní dopady na snížení motorové dopravy.

Cílem této bakalářské práce je identifikovat možnosti rozvoje bikesharingu a jejich business modely – spolupráce mezi městy a provozovateli bikesharingu a podobu podpory bikesharingu ve městech České republiky. Hlavní metodou je kvalitativní analýza dat z rozhovorů se zaměstnanci místních samospráv, kteří mají s bikesharingem zkušenost, a provozovatelů sdílených kol. Data získaná prostřednictvím strukturovaných rozhovorů budou dále analyzována pomocí relevantních kvalitativních metod. Získané informace budou sloužit pro formulaci doporučení pro městské samosprávy, provozovatele této služby a další relevantní subjekty s cílem podporovat a rozvíjet bikesharing v České republice.

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

ITDP (2018): Bikeshare Planning Guide. Institute for Transportation and Development Policy, New York.
van Waes, A., Farla, J. a Raven, R. (2020). Why do companies' institutional strategies differ across cities? A cross-case analysis of bike sharing in Shanghai & Amsterdam. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 36, 151-163.
Víchová, K., Peterek, K., Hrabec, D. a Taraba, P. (2023). Bike-Sharing System in the Czech Republic and Foreign. *Transportation Research Procedia*, 74, 11-18.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D.
Katedra ekonomie a managementu

Datum zadání bakalářské práce: 21. června 2024
Termín odevzdání bakalářské práce: 4. dubna 2025



Mgr. Ondřej Moc, Ph.D.
děkan



Ing. Jan Macháč, Ph.D.
garant studijního programu

Abstrakt

Bikesharing je novým fenoménem v městské mobilitě, který nabízí udržitelnou alternativu dopravy. Bikesharing je stále populárnější a stává se důležitou součástí městské mobility a dopravních systémů. Rozvoj této služby přináší nové úkoly pro města, jako je hledání vhodných provozovatelů, její integrace do systému městské dopravy a řešení problémů spojených s parkováním a krádežemi kol. Města dosud přistupovala k bikesharingu spíše intuitivně. V odborné literatuře totiž stále chybí systematické analýzy modelů bikesharingu, které by ukázaly optimální způsob jeho integrace do městských dopravních systémů a měly by pozitivní dopady na snížení motorové dopravy.

Cílem této bakalářské práce je identifikovat možnosti rozvoje bikesharingu a jejich business modely – spolupráce mezi městy a provozovateli bikesharingu a možnosti a podobu podpory bikesharingu jako udržitelného druhu dopravy ve městech České republiky. Práce pracuje s veřejně dostupnými daty a dále staví na sběru a analýze vlastních dat získaných formou polostrukturovaných rozhovorů se zaměstnanci místních samospráv, kteří mají s bikesharingem zkušenost, a provozovatelem sdílených kol. Data byla dále analyzována pomocí relevantních kvalitativních metod. Získané výsledky slouží pro formulaci doporučení pro městské samosprávy, provozovatele této služby a další relevantní subjekty s cílem přispět ke zvýšení podpory a rozvoje bikesharingu v České republice.

Klíčová slova

bikesharing, business modely, sdílená mobilita, mikromobilita

Abstract

Bikesharing is a new phenomenon in urban mobility that offers a sustainable transportation alternative. It is becoming increasingly popular and is becoming an important part of urban mobility and transport systems. The development of this service brings new challenges for cities, such as finding suitable operators, integrating bikesharing into the public transport system, and addressing issues related to parking and bike theft. So far, cities have approached bikesharing rather intuitively. There is still a lack of systematic analyses of bikesharing models in the academic literature that would show the optimal way to integrate bikesharing into urban transport systems and help reduce motorized traffic. The aim of this bachelor's thesis is to identify the possibilities for the development of bikesharing and its business models – including cooperation between cities and bikesharing operators, and the forms and extent of support for bikesharing as a sustainable mode of transport in Czech cities. The thesis uses publicly available data and builds upon the collection and analysis of original data obtained through semi-structured interviews with employees of local governments who have experience with bikesharing, as well as a bikesharing operator. The data was then analyzed using relevant qualitative methods. The results serve to formulate recommendations for municipal authorities, bikesharing operators, and other relevant stakeholders, with the aim of contributing to the support and further development of bikesharing in the Czech Republic.

Keywords

bikesharing, business models, shared mobility, micromobility

Poděkování

Touto cestou bych ráda poděkovala paní Ing. Mgr. Haně Brůhové-Foltýnové, Ph.D., za její cenné připomínky, odborné vedení a čas, který mi věnovala během psaní této bakalářské práce. Dále děkuji své rodině za jejich neustálou podporu a povzbuzení, které mi pomáhalo v průběhu celého studia. Mé poděkování patří také všem informátorům, kteří se podělili o své zkušenosti v rámci rozhovorů a tím přispěli k realizaci této práce.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce byla vypracována samostatně a řádně byly citovány veškeré použité zdroje a literatura. Dále prohlašuji, že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu a tištěná verze práce je shodná s elektronickou verzí práce, která byla nahrána do IS STAG. Pokud při zpracování práce byly využity nástroje umělé inteligence, tak prohlašuji, že tyto nástroje byly využity v souladu s principy akademické integrity a na využití těchto nástrojů je v práci odkazováno.

V Ústí nad Labem, dne 2. 4. 2025

.....

Kristýna Blažková

Obsah

Úvod.....	11
1 Stav a vývoj bikesharingu	12
1.1 Bikesharing: Systémy, trendy a inovace.....	12
1.1.1 Bikesharingové systémy v zahraničí.....	12
1.1.2 Současné trendy a inovace v bikesharingu	15
1.2 Typy modelů bikesharingu	16
1.3 Obchodní modely.....	17
1.4 Současný stav bikesharingu v České republice	17
1.4.1 Hlavní provozovatelé bikesharingu v ČR.....	18
1.4.2 Úspěšnost a využití bikesharingu v ČR.....	19
1.4.3 Problémy a výzvy spojené s bikesharingem v ČR.....	20
2 Metodologie.....	21
2.1 Popis kvalitativní analýzy	21
2.2 Výběr informátorů	21
2.3 Struktura rozhovorů a sběr dat.....	23
2.4 Analýza dat a relevantní kvalitativní metody	23
3 Analýza vývoje bikesharingu ve vybraných městech ČR.....	24
3.1 Charakteristika vybraných měst.....	24
3.2 Okruhy analýzy na základě výzkumných otázek.....	30
3.2.1 Impuls pro zavedení sdílených městských kol a strategický kontext	31
3.2.2 Způsob zavedení služby a role města	34
3.2.3 Výběr provozovatelů a regulace této služby ze strany města	36
3.2.4 Podpora služby ze strany města.....	43
3.2.5 Potenciál rozvoje včetně elektromobility, bariéry a dopady systému bikesharingu 46	
3.2.6 Provozovatel	51
3.3 Hlavní modely poskytování bikesharingu v ČR.....	54
3.3.1 Aktivní model podpory	54
3.3.2 Pasivní model – bikesharing ponechán na volném trhu	54
3.3.3 Hybridní model – částečná spolupráce mezi městem a provozovateli	55
4 Diskuse výsledků, limity výzkumu a doporučení pro rozvoj bikesharingu	56
Závěr	61

Seznam zdrojů.....	63
Seznam obrázků.....	69
Seznam tabulek	69
Seznam příloh	69

Seznam zkratk

ČR	Česká republika
IAD	Individuální automobilová doprava
IoT	Internet věcí
MHD	Městská hromadná doprava
PID	Pražská integrovaná doprava
VHD	Veřejná hromadná doprava

Úvod

Doprava ve městech narůstá, což s sebou přináší řadu problémů. Mezi hlavní problémy patří dopravní zácpy, nedostatek parkovacích míst, znečištěné ovzduší nebo hluk. Města jsou tak nucena hledat řešení, jak snížit především automobilovou zátěž a nabídnout obyvatelům jiné způsoby dopravy. Mezi tato opatření patří například rozvoj veřejné dopravy, budování cyklistické infrastruktury, podpora chůze nebo zavádění forem sdílené mobility. Jedním z nich je bikesharing, který má podpořit využívání tohoto druhu aktivní dopravy i pro ty, kteří jízdní kolo nevlastní, aktuálně ho nemají u sebe nebo nechtějí řešit otázku parkování.

V posledních letech se bikesharing stal běžnou součástí městské mobility, přičemž jeho rozvoj je podporován technologickými inovacemi a rostoucím důrazem na udržitelnou dopravu. Přestože si mnohá města od bikesharingu slibují, že pomohou snížit zátěž z automobilové dopravy, jeho zavádění v českých městech probíhá často živelně. Každé město si volí vlastní model fungování bikesharingu – některá jej aktivně podporují finančními dotacemi, jiná jej nechávají zcela na soukromých provozovateli bez jakéhokoliv zásahu. Tento rozdílný přístup měst ovlivňuje nejen dostupnost služby, ale i její dlouhodobou udržitelnost.

Cílem této bakalářské práce je identifikovat možnosti rozvoje bikesharingu a jejich business modely – spolupráce mezi městy a provozovateli bikesharingu a podobu podpory bikesharingu ve městech České republiky. Hlavní metodou je kvalitativní analýza dat z rozhovorů se zaměstnanci místních samospráv, kteří mají s bikesharingem zkušenost, a provozovatelů sdílených kol. Dále byla využita dostupná kvantitativní data o rozvoji této služby v ČR.

Práce je strukturována do několika částí. Nejprve se věnuje teoretickému rámci, který shrnuje vývoj bikesharingu, jeho současné trendy a obchodní modely. Následuje metodologická část, která popisuje zvolený výzkumný přístup a charakteristiku zkoumaného vzorku. Hlavní část práce se zaměřuje na analýzu bikesharingu ve vybraných městech ČR, přičemž zkoumá strategický kontext zavedení této služby, způsoby jejího provozování, podporu ze strany měst a výzvy spojené s jejím rozvojem. Na základě zjištěných poznatků práce identifikuje tři hlavní modely poskytování bikesharingu – aktivní, pasivní a hybridní model, které jsou následně podrobně diskutovány.

Závěrečná část práce formuluje konkrétní doporučení pro města i provozovatele bikesharingu, která mohou přispět k efektivnějšímu plánování a provozu této služby v českých městech.

1 Stav a vývoj bikesharingu

1.1 Bikesharing: Systémy, trendy a inovace

Sdílená jízdní kola, známá jako bikesharing, jsou stále populárnější díky rozvoji cyklistické dopravy a propojení s ostatními formami přepravy. Tento koncept posiluje integrovanost dopravních systémů a zlepšuje dostupnost ve městech (DeMaio, 2009). Veřejné systémy sdílených jízdních kol mají schopnost proměnit městskou krajinu a přispět ke vzniku nové cyklistické kultury, jak ukazují příklady z evropských měst, jako jsou Londýn, Paříž, Barcelona a Hamburk (OBIS, 2011).

Během posledních 45 let vznikly tři generace systémů sdílení jízdních kol. První generace začala v Amsterdamu v roce 1965 s projektem nazvaným Witte Fietsen. Tento systém, kde obyčejná kola byla k dispozici veřejnosti, však selhal kvůli zneužívání (DeMaio, 2009). Druhá generace bikesharingu přinesla mincovní systém (DeMaio, 2009). Zatímco třetí generace již využívala dokovací stanice, automatickou platbu kreditní kartou a technologie ke sledování kol (Shaheen a kol., 2013). Davis (2014) uvádí, že současné bikesharingové systémy se zaměřují na pohodlné vyzvedávání a vrácení jízdních kol na dokovacích stanicích, obvykle pro krátkodobé jízdy trvající méně než 30 minut. Platba kreditní kartou zajišťuje bezpečnost a eliminuje anonymitu (DeMaio, 2009).

Podle Fishmana (2016) počet měst provozujících bikesharing výrazně roste. Od 60. let 20. století se jejich počet rapidně zvýšil, a to z několika málo na konci 90. let na více než 800 v roce 2015. Programy jsou k dispozici po celém světě, s nejrychlejším růstem v Asii (Meddin a DeMaio, 2015). V současnosti existuje téměř 2 000 měst po celém světě, která provozují bikesharingové systémy s přibližně 14,9 milionu kol, přičemž největší počet sdílených kol se nachází v Číně, zejména ve městech jako Peking a Šanghaj (Arndt, 2019).

Moderní bikesharingové systémy se vyznačují vysokou mírou dynamiky a inovací, což potvrzuje i Evropská cyklistická federace (ECF, 2019), která považuje bikesharing za jednu z nejvíce inovativních oblastí mobility. Tento rozvoj přispívá ke zlepšení dostupnosti dopravy, snižování emisí a podpoře udržitelné městské mobility. Přestože bikesharing přináší řadu výhod, rychlý nárůst bezstanicových služeb způsobil v některých městech západní Evropy problémy spojené s přetížením veřejného prostoru a negativním vnímáním médií (Arndt, 2019).

1.1.1 Bikesharingové systémy v zahraničí

Brůhová-Foltýnová (2008) ve svém textu podrobně rozebírá stále rostoucí oblibu nabídky sdílení městských kol mezi městy. Klade důraz na vývoj technologií, který umožňuje efektivní automatizaci, zjednodušení procesu půjčování a zabezpečení systému proti možnému

zneužívání, především v oblasti krádeží kol. Zdůrazňuje, že tuto formu půjčování kol preferují jednotlivci, kteří nejsou pravidelnými cyklisty, avšak projevují zájem o vyzkoušení jízdy na kole bez potřeby vlastnit vlastní kolo. Rovněž v textu vyzdvihuje časté využívání tohoto systému turisty.

Další text v této podkapitole přináší příklady z několika zemí, které přináší zásadní inspirativní přístupy v rozvoji bikesharingu. Švýcarsko, Německo, Amsterdam, Španělsko, Francie a Čína nabízejí různé přístupy k bikesharingu. Švýcarsko prezentuje diverzifikované financování, například prostřednictvím podpory obcí, firem a sponzorů nebo přímého financování jednotlivými obcemi. Německo rozvíjelo bikesharing v rámci Národního plánu cyklistiky, zatímco Amsterdam ukázal úspěšnou městskou integraci, Španělsko inspirovalo svůj rozvoj francouzským modelem. Francie se stala vůdcem díky systémům Vélo'v v Lyonu a Vélib' v Paříži, které ovlivnily rozvoj bikesharingu po celém světě. Čína představuje rapidní rozvoj a potenciální dopad na městskou mobilitu. Studium těchto regionů přispívá k pochopení různých strategií a výzev spojených s bikesharingem ve světovém měřítku.

Podle Audikana a kol. (2017) má Švýcarsko v provozu tři bikesharingové společnosti. Jednou z nich je PubliBike, která navázala partnerství s různými místními subjekty, včetně obcí, firem a organizací, které nyní hostí stanice PubliBike. Financování systému je podporováno příspěvkem několika sponzorských partnerů. Ve společnosti Velospot jsou manažerská rozhodnutí ponechána na relativně decentralizované úrovni. Každá obec nese odpovědnost za finanční aspekty, tarifní politiku a umístění prodejních míst. Místní orgány navíc navazují spolupráci s poskytovatelem systému Intermobility při hledání sponzorů. Sociální organizace spolupracují s Intermobilitou při plnění provozních úkolů pro každou síť. Nextbike, mezinárodní organizace se sídlem v Německu, se specializuje na vývoj systémů sdílení kol. Ve Švýcarsku je financování tohoto systému zajišťováno městy Lucern a Sursee, která poskytují prostor pro jeho provoz. Na základě typologie, kterou navrhli Shaheen a kol. (2010), lze švýcarské bikesharingové systémy rozčlenit do dvou odlišných modelů poskytování. PubliBike vzešel z neziskového modelu, který byl původně provozován společností Velopass, a nyní funguje jako model dopravní agentury, přímo závislé na dvou národních dopravcích. Velospot se vyvinul z vládního poskytování, které iniciovalo město Biel, a přešel na ziskový model provozovaný soukromou společností (Intermobility). Od svého zahájení je Nextbike provozován jako soukromá společnost.

V Amsterdamu v roce 2017 společnost FFBS představila své bikesharingové služby, což vyvolalo kontroverze kvůli přeplněným parkovištím, přetíženým chodníkům a nízkému zájmu veřejnosti (Waes a kol., 2020). Toto rychlé zavedení bez jasných pravidel vedlo

k rychlému zákazu sdílených kol ze strany města kvůli těmto problémům. Situace s bikesharingem v Amsterdamu reflektuje širší trend růstu různých společností pro sdílení kol v různých městech, což národní a místní vlády vnímají jako potenciální hrozbu pro uživatelskou přívětivost. V odpovědi na to podporují vývoj standardizovaného systému, který umožní uživatelům přístup k různým sdíleným systémům v různých městech pomocí jednoho účtu. Tato interoperabilita se stává klíčovým kritériem pro udělení povolení pro sdílená kola ve velkých nizozemských městech, včetně Amsterdamu (Waes a kol., 2020).

Podobně se bikesharing rozvíjel i v dalších evropských zemích, zejména v Německu, Španělsku a Francii, kde prošel několika fázemi a dnes tvoří běžnou součást městské mobility. Podle OBIS (2011) v Německu, které má dlouhou cyklistickou tradici, byl v roce 2002 zaveden Národní plán cyklistiky, jenž podpořil rozvoj infrastruktury a bikesharingových služeb. Mezi nejvýznamnější systémy patří Call a Bike, provozovaný Deutsche Bahn, a Nextbike, který působí ve více než 35 německých městech. Do roku 2009 bylo financování těchto systémů převážně soukromé, ale díky státní podpoře došlo k jejich expanzi. Na rozdíl od Německa Španělsko před zavedením bikesharingu nemělo silnou cyklistickou tradici, protože cyklistika byla vnímána spíše jako volnočasová aktivita. Sdílená kola však výrazně přispěla k rozvoji městské cyklistiky a dnes jsou běžnou součástí dopravy. Různé bikesharingové systémy, jako Bicing v Barceloně nebo projekty v Seville a Zaragoze, se inspirovaly francouzským modelem financování, zatímco Barcelona zavedla vlastní systém, který je financován z příjmů z parkování. Tyto systémy fungují především na principu krátkodobých zápůjček, kdy prvních 30 minut je zdarma, což motivuje k efektivnějšímu využívání kol. Ve Francii, která nemá jednotnou národní strategii cyklistiky, byl v roce 2006 spuštěn program „Silnice pro všechny“, jenž podpořil její integraci do městské dopravy. Klíčovými milníky bikesharingu zde byly projekty Vélo à la carte v Rennes (1998), Vélo'v v Lyonu (2005) a Vélib' v Paříži (2007), přičemž právě Vélib' měl zásadní vliv na popularizaci bikesharingu v celé Evropě. Tyto systémy nejen zvýšily dostupnost kol, ale také podpořily rozvoj cyklistické infrastruktury a městských strategií zaměřených na lepší integraci cyklistů do městské mobility. Francie tak ukazuje, že i země bez silné cyklistické tradice může rychle zvýšit podíl cyklistiky na městské dopravě. (OBIS, 2011)

Mezi nejúspěšnější bikesharingové modely v Evropě patří Vélo'v v Lyonu, první velký systém třetí generace, který inspiroval další projekty. Na něj navázal Vélib' v Paříži, jeden z největších a nejznámějších systémů, integrovaný do městské dopravy. Významným modelem je také Call a Bike v Německu, provozovaný Deutsche Bahn, který klade důraz na intermodalitu s vlakovou dopravou (OBIS, 2011).

Jak píše Shaheen a kol. (2010), historie bikesharingu v Asii začala v roce 1999 s programem TownBike v Singapuru, který skončil v roce 2007. Dalším byl Taito Bicycle Sharing Experiment v japonském Taito od listopadu 2002 do ledna 2003. Od té doby se bikesharing v Asii rychle rozvíjí. V Jižní Koreji spustili v roce 2008 program Nubija, v Tchaj-wanu v roce 2009 C-Bike v Kaohsiungu a YouBike v Tchaj-peji. Největším a nejznámějším bikesharingovým programem v Asii je systém veřejných kol v čínském městě Chang-čou, zahájený v roce 2008 společností Hangzhou Public Transport Corporation. Tento program s 40 000 koly a 1 600 stanicemi byl prvním systémem založeným na IT v pevninské Číně a stal se největším bikesharingovým programem na světě (Shaheen a kol., 2010). Tato úspěšná iniciativa podnítila zájem o bikesharing i v dalších čínských městech.

Bikesharing se celosvětově rozvíjí různými způsoby v závislosti na místních podmínkách a strategiích. Evropské země kladou důraz na spolupráci veřejného a soukromého sektoru, zatímco Čína se zaměřuje na technologický pokrok a masovou dostupnost sdílených kol.

1.1.2 Současné trendy a inovace v bikesharingu

V oblasti bikesharingu dochází k postupnému přechodu na bezstanicové systémy, k propojení výpůjček do aplikací městské hromadné dopravy a využívání inovativních technologií, jako je internet věcí (IoT). Souvisí to především s vývojem technologií, které umožňují tyto uživatelsky přívětivé inovace realizovat.

Mobike je jedním z nejnovativnějších bikesharingových systémů, který kombinuje technologické a sociální inovace pro efektivní provoz a rychlou expanzi. Jeho úspěch spočívá v bezstanicovém modelu, který umožňuje uživatelům rychlé půjčení a vrácení kol pomocí mobilní aplikace a QR kódů (Wu a Xue, 2017). Důležitým prvkem je propojení kol s IoT a GPS, což zlepšuje správu flotily a optimalizuje distribuci kol ve městech (Wu a Xue, 2017). Mobike se zaměřuje na řešení problému „poslední míle“, kdy poskytuje dostupnou a flexibilní dopravu na krátké vzdálenosti, zejména v hustě osídlených městských oblastech. Na technologické úrovni Mobike vyvinul odolná a téměř bezúdržbová kola, která jsou vybavena chytrými zámky s napájením ze solárních panelů. Zároveň využívá přesnou GPS navigaci, která uživatelům umožňuje rychlé vyhledání dostupných kol v okolí (Wu a Xue, 2017). V Mnichově město zavádí monitorovací systém sdílené mobility, který optimalizuje využití veřejných zdrojů a podporuje udržitelnou dopravu (Giaume, 2024). Digitalizace a integrace dat umožňuje efektivní řízení sdílených služeb a preferenci kol před automobily.

Bikesharing se stále častěji propojuje s veřejnou dopravou, čímž rozšiřuje možnosti městské mobility. Některé studie naznačují, že mezi využíváním sdílených kol a veřejnou dopravou existuje úzká vazba. Například případová studie z Washingtonu D.C. ukázala, že 10% nárůst počtu jízd na sdílených kolech vede k 2,8% zvýšení využívání veřejné dopravy (Wei a Zhu, 2023). Další výzkumy potvrzují, že vyšší počet autobusových a metro zastávek bývá spojen s vyšší mírou využívání sdílených kol. Tento trend potvrzuje, že bikesharing může fungovat jako doplňková forma dopravy, která pomáhá řešit problém „poslední míle“.

1.2 Typy modelů bikesharingu

Rozvoj bikesharingu přinesl dva hlavní provozní modely – stanicový (station-based) a bezstanicový (dockless). Každý z nich má své výhody a nevýhody, přičemž jejich efektivita se liší v závislosti na městské infrastruktuře, regulaci a uživatelském chování.

Bezstanicové (dockless) bikesharingové systémy se vyznačují nižšími náklady, snadnější implementací a rychlejší expanzí oproti tradičním modelům. Odstranění potřeby dokovacích stanic snižuje počáteční investice a umožňuje větší flexibilitu při rozmístění kol. Zatímco provoz stanicového bikesharingu může být pro města finančně náročný, bezstanicové systémy mají nižší provozní výdaje a zároveň mohou přinášet příjmy z licencí pro provozovatele. (Lam, 2018)

Rychlý rozvoj tohoto modelu je reakcí na limity tradičních systémů, které jsou omezeny prostorovými požadavky, závislostí na veřejném financování a menší flexibilitou. Klíčovou inovací je využití digitálních technologií, jako jsou mobilní aplikace, GPS a internetová konektivita, což usnadňuje vyhledávání, půjčování a vrácení kol bez nutnosti dokovacích stanic. Tento model tak umožňuje rychlejší rozšíření do nových lokalit, avšak vyžaduje efektivní regulační opatření, aby se předešlo problémům s parkováním a chaotickým rozmístěním kol. (Mooney a kol., 2019)

Tradiční stanicové bikesharingové systémy často vyžadují veřejné dotace a spolupráci s městy, bezstanicové modely jsou obvykle financovány rizikovým kapitálem, což jim umožňuje rychlou expanzi bez nutnosti schvalovacích procesů spojených s veřejným financováním. Tento přístup usnadňuje rychlé rozšíření do nových měst a konkurenceschopné ceny jízdného, které se například v USA pohybují kolem 1 USD za jízdu (Lam, 2018). Přestože tento model financování podporuje dynamický růst, přináší i výzvy spojené s dlouhodobou finanční udržitelností. Nedostatek regulace a finanční transparentnosti vedl v některých městech k tomu, že provozovatelé nebyli schopni udržet ziskovost, což vedlo k jejich rychlému odchodu z trhu. I přes své výhody představují bezstanicové systémy výzvy. Mezi hlavní

problémy patří nesprávné parkování kol, které může blokovat chodníky, cyklostezky nebo přístupy k metru, čímž narušuje plynulost městské mobility a veřejného prostoru (Chang a kol., 2018).

1.3 Obchodní modely

Studie Shaheen a kol. (2010) sděluje, že poskytovatelé bikesharingu zahrnují širokou škálu aktérů, včetně místních samospráv, dopravních podniků, reklamních společností a jak ziskových, tak neziskových subjektů. Financování bikesharingu je zajišťováno prostřednictvím reklamy, samofinancování, poplatků od uživatelů, příspěvků obcí a partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem. Hlavními finančními zdroji pro sdílení kol jsou obce a partnerství s reklamními společnostmi. To znamená, že reklamní společnosti poskytují bikesharingové služby výměnou za právo inzerovat.

ITDP (2018) uvádí, že obchodní modely financování bikesharingových systémů zahrnují veřejné, soukromé a hybridní přístupy. Veřejné financování, například v Barceloně, kde systém Bicing čerpá prostředky z příjmů z parkování, umožňuje městům kontrolu nad provozem, ale vyžaduje dlouhodobé rozpočtové plánování. Španělská vláda oznámila, že investuje 40 milionů eur do rozvoje městské cyklistiky, včetně veřejných sdílených kol (Ramos, 2024). Sponzorství, jako u Santander Cycles v Londýně nebo Ford GoBike v Kalifornii, pomáhá pokrýt náklady výměnou za reklamní prostor, avšak nese reputační rizika. Soukromé investice umožňují rychlou expanzi systému, jak ukázaly Mobike a Ofo v Číně, které získaly financování od společností Alibaba a Tencent. Tento model však nese riziko ekonomické neudržitelnosti, což vedlo k ukončení činnosti některých operátorů. Úvěrové financování se využívá u velkých investic, přičemž splácení probíhá z budoucích příjmů z provozu. Významným zdrojem financí jsou uživatelské poplatky, jak ukazuje Citi Bike v New Yorku, kde kombinace předplatného a plateb za jednotlivé jízdy generuje stabilní příjmy. Další možností jsou reklamní příjmy, které úspěšně využívá JCDecaux v Paříži, kde reklama na stanicích přináší značné zisky (ITDP, 2018). Mnoho měst kombinuje více zdrojů financování, například veřejné investice do infrastruktury s provozem soukromého subjektu nebo sponzorství s uživatelskými poplatky.

1.4 Současný stav bikesharingu v České republice

Chceme-li mít bezpečná, odolná a udržitelná města a obce, tak se více musíme snažit o udržitelnost dopravního systému, a tím pádem i zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Dle Dvořáka a kol. (2020) by měl být enviromentální aspekt jednotlivých druhů dopravy

základním aspektem dopravní politiky vyspělé společnosti. A proto je také dobré se věnovat rozšíření bikesharingu v České republice.

1.4.1 Hlavní provozovatelé bikesharingu v ČR

Bikesharing v České republice se rozvíjí ve větších i menších městech, kde přispívá k lepší dopravní dostupnosti a podpoře ekologické mobility. V oblasti sdílení jízdních kol v České republice působí dva hlavní provozovatelé, a to Nextbike Czech a Rekola. Tyto společnosti se liší v přístupu a principu provozování svých služeb (Víchová a kol., 2023). Dříve zde působily také společnosti Velonet, OFO a Homeport, avšak jejich provoz byl postupně ukončen.

V roce 2019 poprvé společnost Nextbike nabízí službu sdílených kol. Momentálně působí ve více než 40 městech České republiky a poskytují přes 7 000 městských kol a elektro kol (Nextbike Czech, 2024). Podle Víchové a kol. (2023) systém sdílených kol využívá stojany umístěné ve městech, které jsou speciálně vybudovány pro tyto účely. Veškeré náklady na vybudování a zřízení nových stojanů musí nést město. Proces zapůjčení a vrácení kol je omezen na specifické stanice prostřednictvím aplikace Nextbike. Nedodržení řádného vrácení kola na předem stanovenou stanici má za následek udělení pokuty uživateli. V České republice již přes 300 000 jednotlivců využívá tuto aplikaci ve svých mobilních telefonech (Nextbike Czech, 2022). Celkově bylo dosud díky bikesharingu sníženo emisí CO₂ o 504 tuny (Nextbike Czech, 2022).

Jak definují samotná Rekola (2024), vznikly v roce 2013, poskytují sdílená kola v Praze, Brně, Olomouci a Českých Budějovicích a provozují 2000 kol. Rekola fungují podobným způsobem jako společnost Nextbike. Rekola (2024) popisují, že v roce 2017 proběhla veřejná soutěž na poskytovatele bikesharingových služeb ve spolupráci s Dopravním podnikem v Praze. Společnost Rekola se přihlásila k účasti, avšak byla vyřazena z nejasných důvodů. Tuto situaci podrobně zkoumal i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. V roce 2021 aktivně participovali v pilotním projektu, který inicioval magistrát, a stáli u počátků integrace bikesharingu s pražskou městskou hromadnou dopravou. Jak uvádí Víchová a kol. (2023), Rekola nevyužívají veřejné stojany ve městech, jedinou podmínkou je dodržování růžových zón. Oba poskytovatelé služby sdílení kol disponují mobilními aplikacemi, prostřednictvím nichž si uživatelé mohou pronajmout kolo. Cena za půjčení se odvíjí od doby využívání a specifikací dané organizace, která tuto službu poskytuje.

Vedle těchto dvou dominantních provozovatelů sdílených kol v ČR působí také americká společnost Lime, která se zaměřuje na e-kola a e-koloběžky. Provozuje v Praze

přibližně 50 elektrokol a více než 400 elektrokoloběžek, které jsou dostupné v širším centru města od podzimu 2018 (Městem na kole, 2025). Služba funguje prostřednictvím mobilní aplikace a cenově se snaží přiblížit městské hromadné dopravě, přičemž krátké jízdy jsou nyní srovnatelné s cenou jízdenky na MHD. Společnost se zároveň snaží o větší integraci do městské dopravy, a to jak na úrovni cenové politiky, tak i skrze jednání s Technickou správou komunikací o sjednocení pravidel pro parkování sdílených kol a koloběžek v Praze. V roce 2023 zaznamenala Lime 25% nárůst poptávky po své službě, což odráží rostoucí zájem o bikesharing jako součást multimodální dopravy ve městech (Městem na kole, 2024).

Obr. 1: Parkování sdílených prostředků v Praze



Zdroj: Vlastní

1.4.2 Úspěšnost a využití bikesharingu v ČR

Bikesharing v České republice se těší rostoucí popularitě, což se odráží nejen v počtu uživatelů, ale také v zájmu měst o jeho efektivnější integraci do dopravní infrastruktury. V Praze se společnost Lime dohodla s Technickou správou komunikací na poskytování analytických dat, která pomáhají lépe porozumět pohybu cyklistů a optimalizovat plánování nových cyklopruhů a cyklostezek. Sdílené prostředky Lime v hlavním městě v letních měsících využívají desítky tisíc lidí. (Motor-Max, 2024)

Zajímavým fenoménem byl dopad pandemie na bikesharing, který se ukázal být paradoxně pozitivním. Kvůli poklesu počtu turistů se změnilo složení uživatelů, některé společnosti přizpůsobily své služby a zaměřily se více na lokální obyvatele (Strouhal, 2021).

V Brně díky údajům o vykázaných jízdách i otevřeným API provozovatelů má město k dispozici cenné informace o pohybu obyvatel, hlavních trasách, frekvenci využití a režimu na jednotlivých stanovištích. Tyto údaje umožňují Brnu nejen efektivně redistribuovat kola, ale také regulovat povolená stanoviště pro parkování, cílit informační kampaně na městskou mobilitu a vyhodnocovat přínosy bikesharingu v dlouhodobém horizontu. (Komínek, 2023)

1.4.3 Problémy a výzvy spojené s bikesharingem v ČR

Bikesharing v České republice se s rostoucí popularitou potýká i s výzvami souvisejícími s jeho regulací. Mezi hlavní problémy patří nevhodné parkování sdílených kol a koloběžek, které často končí v tramvajových pásech či na chodnících, což omezuje pohyb chodců, zejména osob se zrakovým postižením. Kromě toho se diskutuje otázka záboru veřejného prostoru a odpadového hospodářství. V reakci na tyto problémy některá města zavádějí regulační opatření.

Ministerstvo průmyslu a obchodu se k této problematice staví vyváženě. Podporuje podnikání v bikesharingu, pokud je provozováno v souladu s právními předpisy, a zároveň respektuje snahy měst regulovat tuto službu. Z jednání mezi ministerstvem a provozovateli bikesharingu v ČR vyplynulo, že tyto společnosti jsou ochotny spolupracovat s městy a před spuštěním služby konzultují umístění stanovišť, aby předešly možným komplikacím (Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2023). Ministerstvo upozorňuje, že tržní řády nejsou vhodným nástrojem pro regulaci bikesharingu, protože jsou primárně určeny pro stánkový prodej. Efektivnější regulací jsou obecně závazné vyhlášky měst, které umožňují komplexnější správu veřejného prostoru. Každá regulace by však měla vyvážit ochranu veřejného prostoru, bezpečnost obyvatel i svobodu podnikání (Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2023).

V literatuře chybí systematické analýzy modelů, které by ukazovaly, jak bikesharing poskytovat a integrovat do městských systémů hromadné dopravy, aby jejich poskytování bylo co nejefektivnější a mělo pozitivní dopady na snížení motorové dopravy. Jako relativně nová služba se bikesharing rozvíjí spíše živelně a bez jednotných pravidel. Města na tento vývoj postupně reagují, avšak chybí koordinace a podpora měst z vyšších úrovní.

Na základě těchto poznatků bude výzkum hodnocení bikesharingu v České republice zohledňovat potenciální strategie pro fungování a rozvoj bikesharingu, výzvy spojené s implementací a provozem bikesharingových systémů a potřebu spolupráce mezi veřejným sektorem a soukromými společnostmi.

2 Metodologie

2.1 Popis kvalitativní analýzy

Tato bakalářská práce se zaměřuje na kvalitativní analýzu bikesharingu v českých městech. Jako metodologický rámec byla zvolena tematická analýza, která umožňuje odhalit klíčové vzorce a rozdíly v přístupu jednotlivých měst k této formě sdílené dopravy. Tento přístup je vhodný zejména proto, že pomáhá lépe porozumět tomu, jak městské samosprávy i provozovatelé bikesharingu vnímají jeho fungování a jaké strategie při jeho implementaci volí.

Cílem této bakalářské práce je identifikovat možnosti rozvoje bikesharingu a jejich business modely – spolupráce mezi městy a provozovateli bikesharingu a možnosti a podobu podpory bikesharingu ve městech České republiky. Z tohoto důvodu byla provedena nejprve analýza dostupných sekundárních dat (strategické dokumenty měst, veřejně dostupné statistiky o bikesharingu a informace poskytované provozovateli bikesharingu), a na základě rešerše literatury identifikovány hlavní výzkumné otázky. Základem analýzy jsou polostrukturované rozhovory se zástupci měst a provozovatelem bikesharingových služeb. Díky tomuto přístupu je možné nejen popsat současnou situaci, ale také odhalit klíčové bariéry a potenciální příležitosti pro další rozvoj těchto systémů.

V analytické části práce jsou dále porovnávány různé modely bikesharingu a jejich úspěšnost v různých městských podmínkách. Výsledky analýzy poskytují srovnání různých přístupů k regulaci, financování a celkové integraci sdílených kol do městského dopravního systému.

2.2 Výběr informátorů

Klíčovým krokem výzkumu bylo zvolit takové informátory, kteří mohou poskytnout relevantní informace k tématu. Pro tento účel bylo vybráno devět českých měst různé velikosti a s rozdílným přístupem k bikesharingu: Praha, Brno, Ostrava, Liberec, Olomouc, Hradec Králové, České Budějovice, Jihlava a Most. Tato města byla zvolena na základě několika kritérií, mezi něž patřila dostupnost bikesharingových služeb, rozdílné strategie jejich podpory a regionální rozložení. Výběr měst různých velikostí umožňuje lépe pochopit rozdílné faktory ovlivňující bikesharing a identifikovat prvky, které přispívají k jeho efektivitě. Tento vzorek zároveň zahrnuje většinu větších měst, která bikesharing využívají nebo využívala.

Vedle městských samospráv byla do výzkumu zahrnuta i perspektiva provozovatelů bikesharingu. Hlavním a jediným zástupcem této skupiny byla společnost Rekola, která patří k nejvýznamnějším poskytovatelům sdílených kol v České republice. Zařazení této perspektivy

pomohlo lépe pochopit, jak provozovatelé vnímají spolupráci s městy, jaké výzvy v tomto odvětví řeší a jak hodnotí ekonomickou udržitelnost svých služeb. Výzkum se zaměřil především na otázky spojené s financováním, rozvojem infrastruktury a překážkami, které brání dalšímu rozšiřování bikesharingových systémů.

Informátoři byli osloveni e-mailem a následně telefonicky. Tímto způsobem se podařilo sestavit vzorek, který reprezentuje různé úrovně podpory bikesharingu i různé modely spolupráce mezi samosprávami a soukromými provozovateli.

Tab. 1: Informátoři zapojení do výzkumu

Město/provozovatel	Odbor/oddělení
Rekola	Marketingové oddělení
Praha	Oddělení rozvoje dopravy
České Budějovice	Správa veřejných statků
Most	Odbor dopravy
Liberec	Odbor strategického rozvoje a dotací
Ostrava	Oddělení strategického plánování
Jihlava	Odbor dopravy
Brno	Oddělení koncepce a strategie rozvoje dopravy
Olomouc	Oddělení architektury a prostorového plánování
Hradec Králové	Odbor hlavního architekta

Zdroj: Vlastní zpracování

2.3 Struktura rozhovorů a sběr dat

Polostrukturované rozhovory byly vedeny podle předem připraveného souboru otázek zaměřených na klíčové aspekty bikesharingu. Tyto otázky byly rozděleny do několika tematických oblastí (kompletní scénář rozhovoru viz příloha 1):

- A. Na začátku byl představen výzkum a jeho cíl
- B. Poté se otázky soustředily na strategické cíle města
- C. Další část se věnovala pravidlům nastaveným městem pro fungování bikesharingu
- D. Následně byla diskutována podpora města
- E. Na závěr se rozhovor zaměřil na budoucnost bikesharingu

Rozhovory probíhaly online a jejich účastníci byli osloveni předem e-mailem nebo telefonicky. Se souhlasem informátorů byly rozhovory nahrávány a následně ručně přepsány, což umožnilo zpětné ověření jejich odpovědí a jejich podrobnou analýzu. Každý rozhovor trval přibližně 30–60 minut.

2.4 Analýza dat a relevantní kvalitativní metody

Po dokončení sběru dat byly přepsané rozhovory analyzovány s cílem identifikovat vzorce a rozdíly v přístupu jednotlivých měst k bikesharingu. Postupně byly analyzovány odpovědi na jednotlivé otázky a odpovědi z jednotlivých měst byly mezi sebou porovnány. Analýza se soustředila na několik klíčových faktorů, mezi které patří způsob financování a míra spolupráce mezi městy a provozovateli. Zvláštní pozornost byla věnována rozdílům mezi městy, která bikesharing aktivně podporují (například finančními dotacemi nebo propojením s MHD), a těmi, kde je rozvoj těchto služeb ponechán čistě na soukromém sektoru.

Na základě rozdílů v podpoře bikesharingu mezi jednotlivými městy a komunikací s poskytovateli bikesharingu byly identifikovány vzorce, které pak umožnily rozlišit nejčastější business modely rozvoje bikesharingu v ČR.

3 Analýza vývoje bikesharingu ve vybraných městech ČR

3.1 Charakteristika vybraných měst

Tato kapitola poskytuje podrobný přehled vybraných měst, ve kterých proběhly rozhovory týkající se bikesharingu. Každé z těchto měst má odlišný přístup k bikesharingu, ať už z hlediska financování, regulace nebo integrace do dopravního systému. Následující tabulka shrnuje hlavní charakteristiky měst.

Tab. 2: Srovnání základních údajů o bikesharingu ve vybraných městech ČR

Město	Počet obyvatel	Provozovatelé	Počet kol / stanic	Délka cyklistické infrastruktury (km)	Podpora města	Modal split
Praha	1 384 732	Rekola, Nextbike	1 000+ kol / 915 stanic	543	2x15 min zdarma pro držitele Lítačky	23 % IAD, 46 % VHD, 1 % komb. IAD+VHD, 29 % pěší, 1 % kolo
České Budějovice	97 377	Rekola	Nezjištěno	Nezjištěno	Plánuje podporu v roce 2025	30 % IAD, 30 % VHD, 34 % pěší, 6 % kolo
Most	63 882	Nextbike	140 kol / 40+ stanic	150	15 min zdarma	26 % IAD, 20 % MHD, 30% pěší
Liberec	107 982	Nextbike	150 kol / 55+ stanic	21,5	15 min zdarma	Nezjištěno
Ostrava	284 765	Nextbike	1 200 kol / 375+ stanic	244	15 min zdarma	25 % IAD, 54 % MHD, 14 % pěší, 7 % komb.

Město	Počet obyvatel	Provozovatelé	Počet kol / stanic	Délka cyklistické infrastruktury (km)	Podpora města	Modal split
Jihlava	53 986	Nextbike	120 kol / 55+ stanic	43	15 min zdarma	30 % IAD, 28 % MHD, 35 % pěší, 7 % kolo
Brno	400 566	Rekola, Nextbike	600 kol (Nextbike) 140 kol (Rekola) / 225+ stanic	116,14	2x 30 min zdarma denně	32 % IAD, 48 % VHD, 7 % pěší, 3 % kolo
Olomouc	102 293	Dříve Nextbike	Hledá se nový provozovatel	Nezjištěno	Město hledá řešení	Nezjištěno
Hradec Králové	93 906	Nextbike	260 kol, 30 e-kol / 65 stanic	71,14	15 min zdarma	36 % IAD, 26 % VHD, 17 % kolo, 21 % pěší

Zdroj: Vlastní zpracování dle Brno (2025); Data.Brno (2023); Data.Praha.eu (2023); Hradec jede (2019); Hradec Králové (2015); i:Mostecko (2025); Ivan a kol. (2019); Kubík a Urbánek (2024); Kyp a Göpfertová (2018); Liberec.cz (2025); Most (2025); Nextbike Czech (2025); Novotný (2024); Ostrava (2016); Rekola (2025); Sport (2023)

Situace s bikesharingem v jednotlivých městech je popsána dále v této kapitole.

Praha

Hlavní město Praha má celkem 1 385 000 obyvatel (ČSÚ, 2024), jako nejlidnatější české město vzbuzuje zájem poskytovatelů bikesharingu. Praha nabízí široké spektrum provozovatelů sdílených kol, mezi které patří například Bolt a Lime. Avšak nejvíce důležitými a nejvýznamnějšími hráči na trhu jsou Rekola a Nextbike. Rekola působí v Praze od roku 2013 a zaměřují se na tradiční přístup, spíše takový love brand, zatímco Nextbike provozuje sdílená kola od roku 2021 a jde cestou modernějšího přístupu a technické inovace (Šnobl, 2021). Jak uvádí Nextbike Czech (2025) na svých webových stránkách, mají v Praze přes 1 000 kol a 915 stanic. Rekola podobná data neuvádějí. Co se týče infrastruktury, kterou mohou cyklisté využívat, v roce 2022 dosahovala celková délka cyklotras v Praze 543 km (Data.Praha.eu, 2023) a město i nadále pokračuje v rozšiřování sítě cyklotras.

Město Praha aktivně podporuje bikesharing prostřednictvím dotací na výpůjčky pro držitele Lítačky, čipové karty sloužící k cestování v Pražské integrované dopravě. Tento model integrace bikesharingu s MHD podporuje multimodální dopravu a přispívá k rozvoji udržitelné městské mobility.

Nejen hustota obyvatel, ale i možnost využití vypůjčení sdíleného kola prostřednictvím systému Lítačka, kdy předplatitelé kuponů MHD mají 2x15 minut jízdy zdarma, pozitivně ovlivňuje zájem o Bikesharing, což v roce 2023 vedlo ke zvýšení počtu výpůjček o 25 % oproti roku 2022. Tato dohoda o vypůjčení kola prostřednictvím systému Lítačka je uzavřena mezi provozovateli Rekola a Nextbike (Pid.cz, 2025). Celkově tedy v roce 2023 proběhlo na Lítačku 756 844 výpůjček (Šnobl, 2024a).

České Budějovice

V Českých Budějovicích žije celkem 97 000 obyvatel (ČSÚ, 2024). Terén města je převážně rovinný, což činí cyklistickou dopravu a bikesharing vysoce vhodnými způsoby dopravy. Bikesharingový systém zde zatím provozují pouze Rekola, která ve městě působí od září roku 2015. Rekola využívají stanicový systém, což znamená, že uživatelé mohou vrátit kola pouze na vyznačených místech (České Budějovice, 2025). Počet kol ve městě není oficiálně uveden.

Podle aplikace Cyclers (2025) se v okolí Českých Budějovic nachází poměrně rozsáhlá síť cyklotras, kterou město každoročně rozšiřuje a udržuje. Každý rok investuje do rozvoje cyklistické infrastruktury deset milionů korun (České Budějovice, 2022), což přispívá k lepší dostupnosti cyklistické dopravy.

Město České Budějovice doposud provozovatele bikesharingu finančně nepodporovalo, přičemž Rekola zde fungují na komerčním principu. V roce 2025 by však mělo dojít ke změně, kdy město plánuje zavést formu podpory pro bikesharing, což může zahrnovat dotace nebo jiná opatření usnadňující rozvoj této služby. Tento krok by mohl zvýšit dostupnost sdílených kol a podpořit jejich využívání mezi obyvateli.

Most

Severočeské město Most mělo k 1. lednu 2024 celkem 64 000 obyvatel (ČSÚ, 2024). Bikesharing zde provozuje společnost Nextbike, která je jediným poskytovatelem sdílených kol v tomto městě. Most je vhodnou lokalitou pro bikesharing, neboť jeho rozloha umožňuje projet celé město na kole přibližně za 15 minut. Nextbike zde provozuje 140 kol a více než 40 stanic, přičemž se jedná o stanicový systém, kdy uživatelé musí kolo vrátit na vyznačené stanoviště (Nextbike Czech, 2025).

Město a jeho okolí disponuje sítí cyklotras o délce přibližně 150 km, přičemž zahrnuje různé typy terénu (i:Mostecko, 2025). Most finančně podporuje bikesharing obdobně jako Praha, a to formou dotace na prvních 15 minut jízdy zdarma (Most, 2024). Tato podpora je zaměřena na zvýšení dostupnosti sdílených kol a efektivní zapojení bikesharingu do městské mobility.

Podle souhrnné zprávy (Nextbike Czech, 2024a) bylo v Mostě uskutečněno celkem 68 860 výpůjček, přičemž 85,5 % z nich bylo kratších než 15 minut. Tento údaj naznačuje, že městská podpora bikesharingu naplňuje svůj účel a motivuje uživatele k častějším krátkým jízdám.

Liberec

Liberec, město s 108 000 obyvateli (ČSÚ, 2024), nabízí obyvatelům možnost využít bikesharingové služby. Ačkoli v minulosti nebyl o systém sdílených kol v Liberci velký zájem, situace se postupně mění. V roce 2025 zde začíná již třetí sezona bikesharingu, který provozuje společnost Nextbike. Ta má v Liberci k dispozici 150 kol a přes 55 stanic (Nextbike Czech, 2025).

Podle Liberec.cz (2025) činila délka cyklostezek ve městě v roce 2023 přibližně 21,5 km. Město se snaží dále rozvíjet cyklistickou infrastrukturu a zvyšovat bezpečnost cyklistů. Podobně jako v Mostě a Praze, město Liberec finančně podporuje uživatele bikesharingu tím, že poskytuje 15 minut jízdy zdarma (Liberec, 2024). Tento model podpory má za cíl motivovat obyvatele k častějšímu využívání sdílených kol a přispívá k rozvoji udržitelné mobility. V Liberci funguje stanicový systém, který je typický pro společnost Nextbike.

Ostrava

Služba sdílených kol v Ostravě, městě s 285 000 obyvateli (ČSÚ, 2024), funguje od roku 2018, kdy ji původně provozovala společnost Rekola. V současnosti je hlavním poskytovatelem bikesharingu firma Nextbike, která se díky rozsáhlé síti 1 200 kol a více než 375 stanic stala klíčovým hráčem na trhu ve městě (Nextbike Czech, 2025). Ostrava je příkladem města, které dokázalo bikesharing integrovat do širší dopravní infrastruktury. V roce 2023 zaznamenala služba 470 tisíc výpůjček, což dokládá její vysokou oblíbenost. Nextbike navíc rozšířil bikesharing nejen v centru města, ale také do okrajových obvodů, což výrazně zvýšilo jeho dostupnost (fajnOVA, 2025).

Z hlediska rozvoje infrastruktury se Ostrava může pochlubit 244 km cyklostezek, které pokrývají různorodé trasy vhodné pro každodenní dopravu i rekreační jízdu (Ostrava, 2016). Za posledních šest let investovalo město do rozvoje cyklistické infrastruktury 308 milionů korun, což výrazně přispělo ke zvýšení bezpečnosti a pohodlí cyklistů (Šnobl, 2023a).

Stejně jako jiná města poskytuje Ostrava svým obyvatelům 15 minut jízdy zdarma, čímž podporuje využívání sdílených kol pro krátké cesty, například při cestě do práce nebo na nákup (Nextbike Czech, 2025). Tento model je přímou podporou multimodální dopravy a odráží snahu města o rozvoj udržitelné mobility.

Jihlava

Město Jihlava, s 54 000 obyvateli (ČSÚ, 2024), nabízí službu sdílených jízdních kol od roku 2022 (Ježkovy oči, 2022). Provozovatelem bikesharingu je společnost Nextbike, která v tomto městě poskytuje 120 kol a více než 55 stanic (Nextbike Czech, 2025). Tento systém umožňuje širokou dostupnost sdílených kol po celém území města. Podle oficiálních zpráv města Jihlavy (Ježkovy oči, 2022) jsou sdílená kola vybavena osmi převody, což usnadňuje pohyb v členitějším terénu. Stanoviště jízdních kol pokrývají celé území Jihlavy, včetně centra města, okrajových částí i oblastí podél řeky a kopců.

Podle souhrnné zprávy (Nextbike Czech, 2024b) bylo v období 2022–2024 uskutečněno celkem 144 962 výpůjček, přičemž 92,8 % z nich trvalo do 15 minut. Tyto údaje naznačují, že systém bikesharingu je v Jihlavě dobře přizpůsoben krátkým cestám a efektivně využíván obyvateli.

Město Jihlava disponuje přibližně 43 km cyklotras a plánuje jejich další rozšíření. Hlavní překážkou rozvoje cyklistické infrastruktury jsou finanční náklady a majetkové vztahy (Sport, 2023). Přesto město podporuje bikesharing podobně jako jiná česká města – prvních 15

minut jízdy zdarma, což ukazuje na snahu radnice podpořit udržitelnou mobilitu a zpřístupnit sdílená kola co nejširšímu okruhu obyvatel.

Brno

Město Brno, s 401 000 obyvateli (ČSÚ, 2024), nabízí bikesharingové služby prostřednictvím dvou společností – Rekola a Nextbike. Prvním poskytovatelem sdílených kol ve městě však byla společnost Velonet, která zahájila provoz v roce 2017. Později se přidaly společnosti Rekola a Nextbike, které stejně jako Velonet mohly využívat veřejná prostranství, avšak díky širší síti stanic a větší flexibilitě v parkování dokázaly nabídnout lepší dostupnost kol. Velonet měl pouze omezený počet vlastních stanic, nové společnosti umožnily uživatelům kola odkládat na více místech, což nakonec vedlo k odchodu Velonetu z brněnského trhu. (Brno, 2024).

V současnosti Nextbike provozuje v Brně 600 kol a více než 225 stanic (Nextbike Czech, 2025), zatímco Rekola disponují 140 koly a 173 stanovišti (Brno, 2024). Podle městských údajů Rekola působí primárně v centru Brna, zatímco Nextbike má stanoviště rozmístěná i v okrajových oblastech města (Brno, 2024). Systém bikesharingu zaznamenává vysokou míru využívání – v roce 2024 dosáhl počet výpůjček až 25 tisíc měsíčně (Brno, 2024).

Celková délka cykloopatření v Brně činí 116,14 km (Brno, 2025). Město dlouhodobě usiluje o podporu udržitelné mobility a zlepšení životního prostředí. Každý uživatel, který se zaregistruje u společnosti Rekola nebo Nextbike, může využívat sdílená kola dvakrát denně na 30 minut zdarma, přičemž náklady hradí město (Brno, 2024). V roce 2024 bylo toto opatření využíváno natolik intenzivně, že došlo k vyčerpání i navýšeného rozpočtu na podporu bikesharingu (Šnobl, 2024b).

Olomouc

Město Olomouc, se 102 000 obyvateli (ČSÚ, 2024), se v minulosti zapojilo do bikesharingu, avšak v listopadu 2024 odešel z města jeho jediný poskytovatel – Nextbike. Společnost působila v Olomouci od roku 2020. Hlavním důvodem odchodu byla absence finanční podpory ze strany města, což pro firmu znamenalo ekonomickou neudržitelnost služby. Nextbike se rozhodl soustředit na lokality, kde je vyšší poptávka a kde město poskytuje aktivní podporu bikesharingu (Šnobl, 2024c).

V současné době město hledá řešení pro obnovu této služby. Diskutuje se o možnosti vytvoření vlastního systému bikesharingu ve spolupráci s městským dopravním podnikem, nebo o otevření trhu pro jiného poskytovatele, například pro společnost Rekola, která v Olomouci také v minulosti působila (Šnobl, 2024c).

Hradec Králové

Od roku 2022 město Hradec Králové, ve kterém žije 94 000 obyvatel (ČSÚ, 2024), nabízí svým obyvatelům službu sdílených kol. Město vypsalo výběrové řízení, ve kterém zvítězila společnost Nextbike, jež se stala hlavním poskytovatelem bikesharingu v této lokalitě (Hradec Králové.cz, 2022).

Společnost Nextbike v Hradci Králové provozuje 260 kol, 30 elektrokol a 65 stanic (Nextbike Czech, 2025). Celková délka cyklotras ve městě činí 71,14 km (Hradec Králové, 2015), což podporuje rozvoj cyklistické dopravy. Charakteristickým rysem sdílených kol v Hradci Králové je jejich specifický design – rámy běžně šedo-modrých kol jsou zde červené, přední držák žlutý a chránič kola černý (Šnobl, 2024d).

Podobně jako v jiných českých městech, i Hradec Králové finančně podporuje udržitelnou mobilitu. Uživatelé bikesharingu mohou využít 15 minut jízdy zdarma na každou výpůjčku prostřednictvím Nextbike, což přispívá k rozvoji ekologické dopravy a větší dostupnosti služby (Nextbike Czech, 2025).

3.2 Okruhy analýzy na základě výzkumných otázek

Tato část práce se zaměřuje na analýzu odpovědí získaných z rozhovorů s představiteli měst a provozovatelem bikesharingu. Cílem je porovnat různé přístupy měst k zavedení, regulaci a podpoře této služby a identifikovat faktory, které ovlivňují její fungování. Informace vycházejí z rozhovorů se zástupci měst, kteří působí na relevantních pozicích, jako jsou cyklokoordinátor nebo koordinátor městské mobility, pracovník odboru správy veřejných statků, odboru hlavního architekta, odboru dopravy apod.

Analýza je rozdělena do tematických okruhů podle výzkumných otázek. Nejprve se věnuje důvodům zavedení bikesharingu a jeho zakotvení ve strategických dokumentech města. Následně se zaměřuje na roli města při zavádění bikesharingu – zda jej aktivně podporuje, nebo ponechává plně v rukou soukromých provozovatelů. Další část se zabývá výběrem provozovatelů a regulačními opatřeními, tedy zda města stanovují konkrétní podmínky pro provozování bikesharingu.

Dále je analyzována podpora ze strany měst, ať už finanční, infrastrukturní či jinými opatřeními, která ovlivňují rozvoj bikesharingu. Pozornost je také věnována bariérám a dopadům bikesharingu, včetně potenciálu elektrických kol. Na závěr je zpracován pohled provozovatele, který sdílí zkušenosti se spoluprací s městy a výzvy, kterým v tomto odvětví čelí.

3.2.1 Impuls pro zavedení sdílených městských kol a strategický kontext

Česká města k zavedení bikesharingu přistupovala z různých důvodů. Některá jej plánovala dlouhodobě jako součást své strategie, zatímco jiná jej začala podporovat až ve chvíli, kdy na trh vstoupili soukromí provozovatelé, a dodatečně hledala způsob, jak se k této situaci postavit. Z tohoto důvodu byla první část rozhovoru věnována tomuto tématu.

Co bylo prvotním impulzem pro zavedení systému sdílených jízdních kol ve Vašem městě?

V některých městech byl bikesharing plánován jako součást politiky udržitelné mobility. Například v Brně byl již v roce 2010 v rámci zpracovaného Cyklogenerelu navržen koncept městského bikesharingového systému provozovaného primárně samotným městem. Inspirací pro něj byla Francie. Přestože se tento model nakonec neuskutečnil a město zvolilo cestu soukromých provozovatelů, bikesharing zůstal tématem strategických plánů města. Podobně v Ostravě proběhla v roce 2017 anketa mezi obyvateli, která potvrdila zájem o sdílená kola, a město následně zahájilo spolupráci s provozovateli. Také Most měl bikesharing součástí plánu udržitelné mobility, kde byl jedním z opatření ke snížení automobilové dopravy.

V jiných městech však impuls k zavedení bikesharingu nevzešel od města, ale od soukromých provozovatelů, kteří v této službě viděli ekonomickou příležitost. V Praze a Českých Budějovicích začali provozovatelé jako Rekola a Nextbike nabízet své služby bez počáteční iniciativy ze strany samosprávy. Olomouc byla specifickým příkladem, kde provozovatelé nejprve navázali spolupráci s univerzitou, než rozšířili bikesharing na celé město.

Dalším klíčovým faktorem v některých městech byly pilotní projekty, které ověřily životaschopnost bikesharingu, než byla uzavřena dlouhodobá spolupráce s provozovateli. V Hradci Králové původně fungovala Rekola bez podpory města, poté zde Nextbike spustil pilotní projekt, který vedl až k formální spolupráci s městem. V Jihlavě byla hlavním impulzem pro zavedení bikesharingu snaha magistrátu o snížení automobilové dopravy a podporu udržitelné mobility. Po spuštění pilotního projektu v roce 2022 zde bikesharing zaznamenal extrémně rychlý nárůst výpůjček, což ukázalo na vysokou poptávku po této službě.

V některých městech hrála významnou roli i politická podpora, jedním z měst je právě Jihlava. V Mostě bikesharing prosazoval tehdejší primátor, který si jej osobně vyzkoušel při zahraničních cestách a usiloval o jeho zavedení i v rámci městských strategií.

Celkově lze říci, že zatímco některá města plánovala bikesharing dlouhodobě jako součást svých strategií mobility, často na základě zkušenosti ze zahraničních měst a díky politické podpoře, jiná reagovala až na iniciativu soukromých firem. Tyto rozdílné přístupy

následně určily, jakým způsobem je bikesharing v jednotlivých městech provozován – zda byl podporován, regulován, nebo zcela ponechán na trhu bez zásahu města.

Řešíte sdílenou mobilitu a její podporu na dlouhodobé, strategické rovině, např. v některém ze strategických dokumentů města?

Přístup jednotlivých měst k bikesharingu a jeho zakotvení ve strategických dokumentech je značně rozlišný. Většina měst jej pevně integruje do svých dlouhodobých plánů rozvoje dopravy (již výše zmíněný cyklogenerel nebo plán městské mobility), jiná se této problematice věnují pouze okrajově.

Mezi města, která přistupují k bikesharingu systematicky a mají jej zahrnutý ve strategických dokumentech, patří například Ostrava, kde je sdílená mobilita součástí Strategického plánu města a dalších koncepčních materiálů. Bikesharing byl zde zařazen mezi prioritní projekty již v období 2017–2023 a jeho podpora pokračuje i v nově schváleném Strategickém plánu města na další období. Podobně v Liberci je bikesharing zakotven v Plánu rozvoje cyklodopravy, Integrované územní strategii ITI a dalších rozvojových dokumentech města. Praha řeší sdílenou mobilitu v Plánu mobility Prahy a okolí, kde se vedle podpory bikesharingu zabývá i jeho regulací s ohledem na vyváženost různých forem dopravy.

Další města, jako je Jihlava nebo Most, mají bikesharing zahrnutý v Plánu udržitelné mobility (PUMM), který nastavuje cíle pro rozvoj městské dopravy. Jihlava přijala svůj PUMM v roce 2019 s platností do roku 2030 a pracuje na jeho akčním plánu. Olomouc se v otázce bikesharingu částečně opírá o výstupy ze svého cyklogenerelu, který se zaměřuje na rozvoj cyklodopravy a umístování stojanů pro sdílená kola.

Naopak některá města nemají bikesharing pevně zakotvený ve strategických plánech a přistupují k němu spíše operativně. České Budějovice sice ve svém generelu dopravy zmiňují podporu sdílené mobility jako žádoucí prvek, ale neexistuje zde konkrétní strategie ani metodika pro rozvoj této služby. Regulace bikesharingu probíhá na základě individuálních smluv s provozovateli, které se do nedávné doby vůbec neuzavíraly.

V některých městech sehrály důležitou roli pilotní projekty, které ověřily životaschopnost bikesharingu, než byla uzavřena dlouhodobá spolupráce s provozovateli. Tento přístup ukazuje, že některé samosprávy se rozhodují na základě zkušeností z provozu a nepovažují za nutné mít bikesharing pevně ukotvený v dlouhodobých strategických plánech.

Jaké konkrétní cíle město sleduje zavedením bikesharingu (např. snížení emisí, zlepšení mobility, podpora turismu)?

Tabulka 3 shrnuje hlavní cíle, které jednotlivá města ČR sledují zavedením bikesharingu.

Tab. 3: Hlavní cíle zavedení bikesharingu

Město	Hlavní cíle bikesharingu
Praha	Žádná jasná strategie, dopravní prostředek na poslední míli
České Budějovice	Snížení počtu aut, aktivní životní styl
Most	Podpora ekologické dopravy, alternativa k autům
Liberec	Podpora ekologické dopravy, alternativa k autům
Ostrava	Podpora cyklistiky jako rychlé a ekologické dopravy
Jihlava	Podpora ekologické dopravy, nejčastěji využíván studenty
Brno	Podpora ekologické dopravy, udržitelné mobility
Olomouc	Žádná jasná strategie
Hradec Králové	Podpora ekologické dopravy, udržitelné mobility

Zdroj: Vlastní zpracování

Každé město přistupuje k bikesharingu trochu jinak – nejen co se týče jeho zavádění, ale také v tom, jaké cíle si s ním spojují. Některá města jej vnímají jako způsob, jak snížit počet aut v ulicích a omezit emise, jiná ho berou spíše jako doplňkovou službu bez jasně stanoveného strategického záměru.

V Liberci, Mostě a Ostravě je bikesharing součástí plánů na udržitelnou mobilitu a tato města ho aktivně využívají k podpoře ekologické dopravy. Most ho začlenil do svého Plánu udržitelné mobility jako jednu z možností, jak motivovat obyvatele k alternativním způsobům přepravy. Ostrava se inspirovala výsledky ankety z roku 2017, kde místní uvedli, že vnímají cyklistiku jako rychlou, ekologickou a zdravou formu dopravy, a proto začala sdílená kola systematicky podporovat.

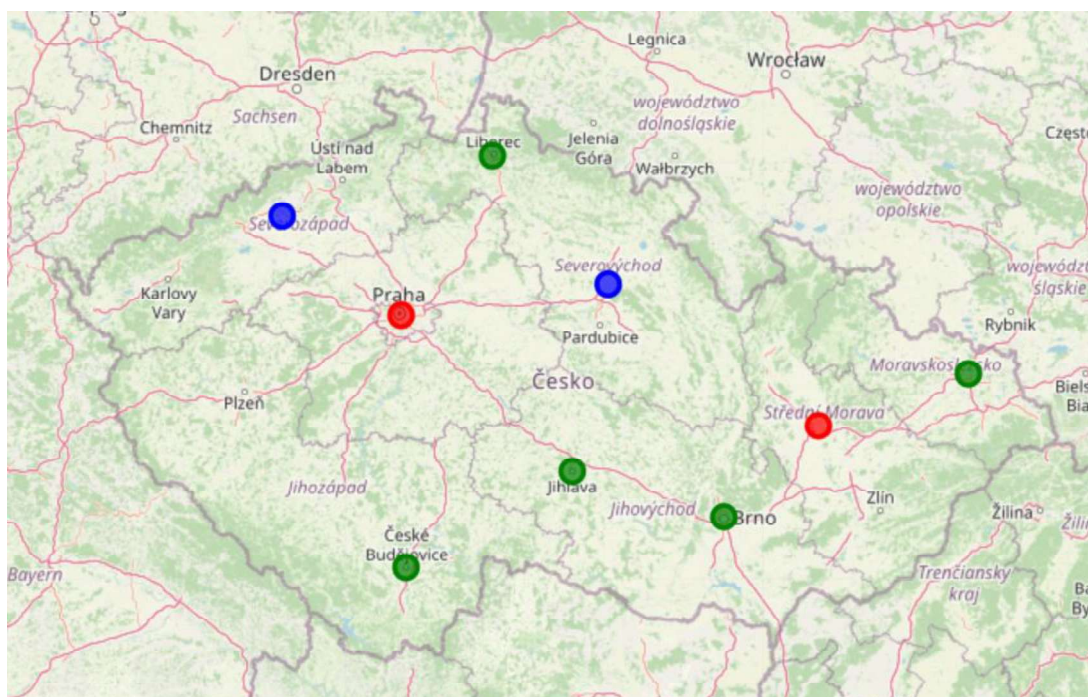
Jinde je bikesharing vnímán hlavně jako doplněk k veřejné dopravě. České Budějovice zdůrazňují, že sdílená kola pomáhají snižovat počet aut ve městě a zároveň přispívají k aktivnímu životnímu stylu obyvatel. Jihlava zaznamenala největší využití bikesharingu mezi autobusovým nádražím a školami, což ukazuje, že slouží především studentům při cestách po městě.

Praha k bikesharingu přistupuje spíše pasivně – služba zde funguje, ale město nemá stanovené konkrétní cíle ani strategii, která by ho systematicky podporovala. Vnímá ho hlavně jako dopravní prostředek na poslední míli, tedy pro krátké přesuny například mezi zastávkami MHD a cílovou destinací.

3.2.2 Způsob zavedení služby a role města

Jakým způsobem byl systém bikesharingu ve Vašem městě zaveden? Kdo byl iniciátorem, jakou roli hrálo město?

Obr. 2: Modely zavedení bikesharingu ve městech ČR



Zdroj: Vlastní zpracování

Zavedení bikesharingu ve městech probíhalo různými způsoby v závislosti na tom, jakou roli v procesu sehrála městská samospráva. Lze identifikovat tři základní modely zavedení bikesharingu (viz obrázek 2): městem iniciovaný bikesharing (na obrázku 2 vyznačeny modře), spolupráce města s provozovatelem (zeleně) a bikesharing zavedený čistě soukromým subjektem bez podpory města (červeně).

V některých městech byl bikesharing zaveden na základě iniciativy města, které aktivně hledalo provozovatele nebo samo nastavilo podmínky pro jeho fungování. Příkladem je Most, kde město zajistilo dodavatele služby, vymezilo stanoviště pro sdílená kola a připravilo podmínky pro jejich provoz. Podobný přístup zvolil také Hradec Králové, kde město vyhlásilo

výběrové řízení s cílem najít vhodného provozovatele, který by mohl službu nabízet za předem definovaných podmínek.

Další skupina měst sice bikesharing neprovozovala přímo, ale aktivně se podílela na jeho zavedení ve spolupráci se soukromými subjekty. V Ostravě byl bikesharing součástí Strategického plánu rozvoje města, přičemž samotný provoz zajistila soukromá firma. Město zde však nastavilo pravidla pro provoz, například povinnost vracet kola do vyhrazených stanic. Brno původně uvažovalo o vlastním městském bikesharingu, nakonec přistoupilo ke spolupráci se soukromými provozovateli na základě podmínek memoranda o spolupráci, které vymezuje fungování systému, bezpečnost provozu, maximální počet kol na jednotlivých stanicích a umístění parkovacích míst pro sdílená kola.

České Budějovice umožnily zavedení bikesharingu tím, že poskytly provozovatelům veřejná prostranství a upravily městskou infrastrukturu, avšak do systému přímo neinvestovaly. Jihlava se rozhodla sama oslovit potenciální dodavatele bikesharingu, a na základě těchto jednání dále s provozovateli aktivně komunikovala. Liberec rovněž aktivně spolupracuje s provozovatelem bikesharingu.

V některých městech byl bikesharing zaveden zcela bez účasti města, kdy soukromý provozovatel vstoupil na trh nezávisle na rozhodnutí samosprávy. Příkladem je Praha, kde neexistuje žádný oficiální schvalovací proces pro bikesharing a soukromé firmy mohou služby nabízet podle vlastního uvážení. Město tuto službu přímo nereguluje. Olomouc byla dalším městem, kde bikesharing zavedl soukromý subjekt bez přímé podpory města. Přestože město umožňovalo provozovatelům využívat městskou infrastrukturu, například 50 % stojanů pro kola, samo do služby nezasahovalo ani ji nedotovalo. Jedná se o města, kde je velký zájem o provozování bikesharingu ze strany provozovatelů vzhledem k velikosti poptávky, v Olomouci pak bylo zavedení bikesharingu podpořeno spoluprací s místní univerzitou.

Celkově lze konstatovat, že na základě míry zapojení samosprávy do přípravy a provozu bikesharingu lze ve městech v ČR rozlišit tři rozdílné vzorce. Most a Hradec Králové přistoupily k bikesharingu aktivně, kdy město samo nastavilo podmínky provozu a zajistilo výběr provozovatele. Ostrava, Brno, České Budějovice, Jihlava a Liberec zvolily formu spolupráce se soukromými subjekty, přičemž město poskytlo podporu například formou povolení k využití veřejných prostranství nebo úpravou infrastruktury. Praha a Olomouc reagovaly až na zájem samotných provozovatelů bikesharingu, neomezovaly jejich počet a rozsah služeb, ale zároveň je ani aktivně nelákaly a nepodporovaly.

Tab. 4: Způsob zavedení bikesharingu ve vybraných městech ČR

Model zavedení	Příklad měst	Role města
Městem iniciovaný Bikesharing	Most, Hradec Králové, Jihlava	Město samo naplánovalo a iniciovalo tuto službu, dopředu, před příchodem provozovatele, nastavilo podmínky provozu, vybralo provozovatele, zajistilo stanoviště sdílených kol a finanční podporu pro provoz
Spolupráce města s provozovatelem	Ostrava, Brno, Liberec	Město reagovalo až na zájem provozovatelů bikesharingu, ale aktivním způsobem – vymezilo základní pravidla, poskytlo veřejná prostranství, finanční či jinou podporu, ale bez předem připraveného plánu zavedení této služby
Bikesharing iniciovaný soukromým sektorem	Praha, Olomouc, České Budějovice	Bikesharing byl iniciován soukromými provozovateli a plně na jejich riziko, bez přímé finanční či organizační podpory ze strany města

Zdroj: Vlastní zpracování

Situace se dynamicky mění, a i města jako Praha, která zpočátku vše nechala na riziku dopravce, zavádí podporu této služby, stejně tak Olomouc hledá cesty, jak bikesharing podpořit a přilákat zpět.

3.2.3 Výběr provozovatelů a regulace této služby ze strany města

Podle jakých kritérií se vybírali/vybírají provozovatelé? Nebo do nabídky těchto služeb jako město vůbec nezasahujete a necháte vše na soukromých provozovatelích, jak službu nastaví? Co konkrétně požadujete ve výběrovém řízení? (pokud ho máte)

Výběr provozovatelů bikesharingu probíhá v jednotlivých městech odlišně v závislosti na tom, jakou roli město v této oblasti zastává. Některá města organizují výběrová řízení s jasně stanovenými podmínkami a vybírají pouze jednoho provozovatele, jiná nechávají trh zcela otevřený a umožňují provoz této služby na svém území všem subjektům, kteří o to projeví zájem. Kritéria pro výběr provozovatelů se liší podle velikosti města, dopravní strategie i dosavadních zkušeností s bikesharingem.

V Ostravě existuje dvoufázový přístup k regulaci provozovatelů bikesharingu. Pokud je služba financována městem, provozovatel je vybírán prostřednictvím výběrového řízení, které probíhá každé dva roky, přičemž požadavky na provozovatele se postupně zpřísňují. Hlavním kritériem výběru je cena za výpůjčku, což umožňuje městu kontrolovat kvalitu služby, přizpůsobit nabídku potřebám obyvatel a zároveň regulovat náklady uživatelů. Součástí

podmínek jsou technické požadavky na kola a stanice, dostupnost mobilní aplikace a požadavky na rozšíření pokrytí města. Vedle městského bikesharingu zde fungují i soukromí poskytovatelé, například provozovatelé elektrokoloběžek, kteří nepodléhají výběrovému řízení ani smlouvám s městem. Jejich činnost je regulována městskými vyhláškami a pravidly pro pohyb sdílených kol a koloběžek v určitých částech města.

Naopak v Brně se město rozhodlo pro otevřený trh bez přímé regulace. Výběr provozovatelů zde neprobíhá na základě výběrových řízení, ale skrze dobrovolnou spolupráci v rámci memoranda mezi městem a poskytovateli služby. Tento dokument stanovuje základní principy fungování bikesharingu na území města, ale nemá právně závazný charakter a neukládá provozovatelům žádné specifické požadavky. Společnosti, které chtějí bikesharing v Brně provozovat, si tedy samy určují podmínky a rozsah služby, zatímco město do procesu nijak nezasahuje. Podobně v Liberci neprobíhá formální výběr provozovatelů, což bylo do určité míry ovlivněno omezenou nabídkou služeb v této oblasti. Město nevypsalo výběrové řízení a umožnilo vstup provozovatele, který byl ochoten bikesharing poskytovat, přičemž hlavním faktorem při jeho výběru byla cena služby.

V Jihlavě probíhá výběr provozovatelů na základě výběrových řízení, která obsahují specifická kritéria. Mezi hlavní požadavky patří minimální počet stanic a kol, které musí být ve městě k dispozici. Po zkušenostech z dosavadního provozu plánuje město v budoucích řízeních navýšit počet kol, aby bylo možné lépe pokrýt poptávku uživatelů. Další plánovanou změnou je zajištění redistribuce kol i o víkendech, protože se ukázalo, že současný systém, který se soustředí především na pracovní dny, není dostatečný.

Praha připravuje nové výběrové řízení, které má zahrnovat jak standardní sdílená kola, tak podporu elektrokol. Dosud byla hlavním kritériem soutěže cena za dotované výpůjčky, přičemž město hradilo provozovatelům náklady na 2×15 minut zdarma pro uživatele. Nová soutěž by měla zahrnovat také regulaci parkování kol, kdy by měla být vyznačena místa, kde je možné sdílená kola odstavovat. Praha zároveň zvažuje, zda by měla podpořit rozšíření bikesharingu i do okrajových částí města, které jsou v současnosti službou méně pokryté. V Mostě byl bikesharing zaveden jako pilotní projekt bez soutěže, s cílem otestovat poptávku a provozní model služby. Po roce provozu město připravuje veřejné výběrové řízení, které stanoví technické podmínky a požadavky na provozovatele.

V Hradci Králové probíhá výběr provozovatelů prostřednictvím výběrových řízení, kde jsou pevně stanoveny technické i provozní podmínky služby. Mezi požadavky patří minimální počet kol a stanovišť, technické parametry sdílených kol včetně povinného brandingového polepu s logem města, ale také provozování mobilní aplikace, která umožňuje sledování

využívání služby. Součástí podmínek je rovněž doložení předchozích zkušeností provozovatele s bikesharingem v jiných městech, což má zajistit kvalitní poskytování služby a její dlouhodobou udržitelnost. Naopak v Českých Budějovicích dosud žádné výběrové řízení na provozovatele bikesharingu neproběhlo. Město dosud spolupracovalo pouze s Rekoly na základě dočasných podmínek, přičemž v současnosti se rozhoduje, zda bude službu podporovat dlouhodobě a případně vyhlásí veřejnou zakázku na její provoz. Olomouc dosud nemá uzavřenou žádnou smlouvu a stále zvažuje, zda a v jaké formě vyhlásit výběrové řízení.

Jak se stavíte k možnosti více provozovatelů bikesharingu ve městě?

V Brně aktuálně působí dvě společnosti, Rekola a Nextbike, přičemž jejich působení se spíše doplňuje, než překrývá. Nextbike má větší počet kol a širší pokrytí, zatímco Rekola se zaměřuje na odlišný segment uživatelů. Město v tomto směru nezasahuje a spolupracuje s oběma provozovateli rovnocenně. V Českých Budějovicích zatím působí pouze Rekola, přestože město v minulosti jednalo i se společností Nextbike, která měla zájem na trh vstoupit. V současnosti se ale spíše nepočítá s rozšířením o dalšího provozovatele, protože město považuje stávající pokrytí za dostatečné.

V Hradci Králové bylo výběrové řízení na provozovatele bikesharingu realizováno s cílem vybrat jediného poskytovatele služby. V Jihlavě město z finančních důvodů spolupracuje pouze s jedním provozovatelem. Aktuální systém zahrnuje částečné financování bikesharingu ze strany města, což by nebylo možné u více společností najednou. Pokud by další firma měla zájem v Jihlavě působit, musela by se obejít bez finanční podpory. V Mostě se samospráva domnívá, že přítomnost více provozovatelů by mohla vést k provozním komplikacím, například v oblasti servisu nebo organizace parkování sdílených kol. Proto město preferuje model spolupráce pouze s jedním poskytovatelem, což usnadňuje dohled nad službou a její regulaci.

V Olomouci v minulosti působily dvě společnosti – Rekola a Nextbike. Zástupci města uvedli, že zkušenosti s těmito dvěma poskytovateli se lišily, přičemž Nextbike byl vnímán jako organizovanější subjekt s lepšími provozními výsledky. V současnosti bikesharing v Olomouci nefunguje, protože město neposkytlo finanční podporu na jeho další provoz.

V Ostravě neexistuje žádné omezení v počtu provozovatelů, což znamená, že vedle dotovaného bikesharingu může působit i více komerčních subjektů. Výběrové řízení na městskou podporu se však vztahuje vždy pouze na jednoho poskytovatele, zatímco ostatní společnosti mohou provozovat bikesharing zcela na komerční bázi.

V Praze působí více provozovatelů bikesharingu, což v počátcích vedlo k problémům v komunikaci s městskými částmi a regulací služby. Každá společnost měla odlišné požadavky a jednání probíhalo individuálně. Postupně však provozovatelé začali spolupracovat a dnes vystupují vůči městu jednotně, což pomohlo ke zjednodušení procesů a lepší organizaci bikesharingu na území hlavního města.

Přístup měst k působení více provozovatelů bikesharingu tedy závisí na různých faktorech, jako je velikost města, dostupné finanční prostředky nebo strategie regulace služby. Zatímco Praha a Ostrava umožňují působení více subjektů, Jihlava a Most se z praktických a finančních důvodů přiklání k modelu spolupráce pouze s jedním poskytovatelem.

Řešili jste s provozovatelem nabídku kol (jejich počty a typy) a kde budou stanice umístěné?

Každé město má odlišný přístup k regulaci bikesharingu, přičemž rozhodujícím faktorem bývá nejen poptávka uživatelů, ale také kapacita veřejného prostoru a regulační opatření. Zatímco některá města ponechávají provozovatelům volnost v určování počtu kol a jejich rozmístění, jiná stanovují pevné limity a aktivně se podílejí na plánování sítě bikesharingu.

V Brně město nezasahuje do celkového počtu kol, avšak sleduje jejich rozložení v rámci města. Kvůli častému hromadění kol na nejvytíženějších stanovištích město začalo nastavovat maximální kapacitu pro jednotlivé lokality, aby byla služba rovnoměrně dostupná v celém městě. V Českých Budějovicích město konzultuje umístění stanic s provozovateli, kteří na základě dat o využívání kol navrhuji optimální lokality. Přesto má poslední slovo odbor dopravy a odbor životního prostředí, které posuzují vhodnost lokalit s ohledem na bezpečnost a ochranu veřejného prostoru. V minulosti tak došlo k několika úpravám původních návrhů kvůli umístění na nevhodných místech, například v blízkosti křižovatek nebo v zeleni.

V Hradci Králové jsou stanice primárně soustředěny tam, kde již existují městské cyklostojany. Město nyní pracuje na rozšíření sítě do méně dostupných oblastí a plánuje investice do nových stojanů, které umožní lepší pokrytí bikesharingu v celém městě. Vedle toho Hradec Králové uplatňuje model, kdy provozovatel bikesharingu musí hradit poplatky za využívání veřejného prostoru, čímž město zajišťuje kontrolu nad umístěním stanovišť a zároveň získává finanční příspěvek na správu městské infrastruktury. V Jihlavě nejsou stanoviště bikesharingu fyzicky vyznačena, ale fungují pouze v rámci mobilní aplikace provozovatele. Uživatelé mohou kola vracet pouze na povolených místech zobrazených v aplikaci.

Tento model eliminuje náklady na infrastrukturu, ale vyžaduje důslednou kontrolu správného parkování.

Liberec na rozdíl od jiných měst stanovuje pevný minimální počet kol, která musí být k dispozici. Tento požadavek je součástí smluvních podmínek s provozovatelem. V Mostě město určilo počet kol a stanovišť na základě konzultací s provozovatelem. První smlouva počítala se 100 koly a 40 stanovišti, přičemž v průběhu roku byla flotila rozšířena na 140 kol. Při plánování umístění stanic město upravovalo původní návrhy provozovatele tak, aby stanoviště nezasahovala do pěších zón a byla lépe integrována do veřejného prostoru. V Ostravě sehrála klíčovou roli veřejná anketa, kde obyvatelé vyjadřovali své preference ohledně umístění stanic. Výsledky tohoto šetření město konzultovalo s provozovatelem a na základě zpětné vazby bylo rozhodnuto o přidání deseti nových stanovišť. Nová smlouva navíc zahrnuje požadavky na technickou kvalitu kol, včetně zvýšení počtu převodových stupňů.

Jak často dochází k aktualizaci či přehodnocení smluvních podmínek mezi městem a provozovatelem bikesharingu?

Tabulka 5 přehledně ukazuje typ spolupráce mezi městy ČR a provozovatelem bikesharingu, včetně délky platnosti smluv.

Tab. 5: Smluvní podmínky bikesharingu ve městech ČR

Město	Forma spolupráce	Doba platnosti
Praha	Smlouva o dotaci na provoz	4 roky nebo do vyčerpání 50 mil. Kč
České Budějovice	Žádná smlouva, závazná pravidla, v roce 2025 plánovaná změna	Žádná
Most	Smlouva o dotaci na provoz	1 rok
Liberec	Smlouva o dotaci na provoz	1 rok
Ostrava	Smlouva o dotaci na provoz	2 roky
Jihlava	Smlouva o dotaci na provoz	2 roky
Brno	Memorandum o spolupráci	Žádná
Olomouc	Žádná smlouva	Žádná
Hradec Králové	Smlouva o dotaci na provoz	3,5 roku

Zdroj: Vlastní zpracování

Ukazuje se, že provozování bikesharingu je třeba ze strany města regulovat, aby se zamezilo některým negativním efektům této služby (zábor veřejného prostoru a odkládání

sdílených kol na nevhodných místech apod.) nebo naopak tato služba vhodně doplnila ostatní udržitelné druhy dopravy ve městě.

Smluvní vztahy mezi městy a provozovateli bikesharingu se liší. Někde jsou uzavírány dlouhodobé smlouvy, jinde spolupráce probíhá prostřednictvím krátkodobých dohod či nezávazných memorand.

V Brně nebyla dlouhou dobu uzavřena žádná závazná smlouva s provozovateli bikesharingu. Město má pouze memorandum o spolupráci, které neobsahuje právní závazky, ale stanovuje základní principy fungování sdílených kol a spolupráce mezi městem a provozovateli. Skutečné smlouvy byly uzavřeny pouze v rámci dotovaných jízd se společnostmi Rekola a Nextbike. Podobná situace panovala i v Českých Budějovicích, kde do roku 2019 neexistovala žádná smlouva s provozovateli bikesharingu, což vedlo k potížím v regulaci služby. Následně byla nastavena pravidla, která provozovatele zavazují k dodržování určitých podmínek.

V některých městech dochází k pravidelné aktualizaci smluvních podmínek na základě výběrových řízení nebo smluv s pevně stanovenou dobou platnosti. V Jihlavě je výběrové řízení na poskytovatele bikesharingu plánováno v pravidelných intervalech. V Liberci jsou smlouvy uzavírány většinou na jeden rok, což umožňuje pružnější reakci na změny v provozu služby. Ostrava uzavírá smlouvy na dvouleté období (např. 2023–2024, 2025–2026), přičemž každá nová smlouva obsahuje navýšení požadavků na kvalitu kol a technické parametry, například přidání více převodových stupňů.

V Mostě byl bikesharing zaveden jako pilotní projekt, což znamená, že první smlouva nebyla soutěžena, ale uzavřena napřímo na jeden rok. Město chtělo nejprve otestovat, jak se bikesharing osvědčí v místních podmínkách, a až následně vypsát výběrové řízení na dlouhodobější provozovatele. Po dobu trvání pilotního projektu nedocházelo k žádným dodatečným úpravám smlouvy, s výjimkou jednoho dodatku, kterým byl v létě navýšen počet kol kvůli olympijskému festivalu a zvýšenému zájmu o službu.

V Hradci Králové byla smlouva uzavřena na období 43 měsíců, smlouva se týká především dotací na provoz této služby. Praha má aktuální smlouvu s provozovateli bikesharingu vázanou na limit 50 milionů Kč nebo na maximální dobu čtyř let. Tento smluvní vztah byl původně založen na půlročním pilotním projektu, který měl ověřit parametry služby a zájem veřejnosti. Současná smlouva se týká především dotovaných 15minutových jízd, kde provozovatelé soutěží o nejnižší cenu za tuto službu, kterou následně hradí město. V letošním roce se očekává vypsání nového výběrového řízení, protože stávající smlouva dosáhne svého finančního limitu.

Uvažuje město o vytvoření vlastního městského systému sdílených kol namísto spolupráce s komerčními provozovateli?

Přístup měst k možnosti provozovat vlastní městský systém bikesharingu je ve většině případů jednotný – většina měst v ČR tuto variantu nepreferuje a dává přednost spolupráci se soukromými provozovateli. Provoz bikesharingu je nákladný, vyžaduje stálou údržbu a technologické inovace, což soukromé společnosti dokážou zajistit efektivněji než městské organizace. Přesto se v některých městech o této možnosti v minulosti diskutovalo.

Města jako Jihlava, Liberec, Most a Ostrava nikdy neuvažovala o tom, že by bikesharing provozovala sama. Naopak Brno o městském bikesharingu původně uvažovalo. Již v roce 2010 bylo v cyklogenerelu navrženo, že by město mělo provozovat vlastní systém podobný modelům ve Francii, kde bikesharing spravují městské organizace. Postupně se však ukázalo, že soukromí provozovatelé, jako Rekola nebo Velonet, jsou schopni službu zajistit efektivněji a bez nákladů pro město. Brno proto od této myšlenky ustoupilo a v současnosti ponechává bikesharing na volném trhu.

Nejblíže k realizaci vlastního systému měla Praha, která dokonce vypsala veřejnou zakázku na provoz stanicového bikesharingu ve spolupráci s Dopravním podnikem hlavního města Prahy. Tento projekt však narazil na právní komplikace – Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zakázku zrušil. Ve stejné době se na trhu rychle rozvíjely soukromé bikesharingové služby, jako Rekola a Lime, což vyvolalo otázku, zda by město mělo financovat vlastní systém, když již existují provozovatelé nabízející službu bez nároků na veřejné prostředky. Praha nakonec rozhodla, že městský bikesharing nebude realizován.

Žádné z oslovených měst v současnosti neplánuje zavedení vlastního bikesharingového systému. Tento přístup městům umožňuje snížit finanční náklady, ponechat provoz a údržbu v rukou specializovaných firem a zároveň si zachovat možnost regulace a podpory skrze strategická opatření.

3.2.4 Podpora služby ze strany města

Tabulka 6 poskytuje přehled o různých formách podpory bikesharingu v jednotlivých městech, včetně finančních příspěvků a výkonnostních kritérií.

Tab. 6: Přístupy měst k podpoře bikesharingu

Město	Finanční podpora	Výkonnostní kritéria	Jiná podpora
Praha	Dotace na výpůjčky (2×15 min zdarma pro držitele PID kuponu, smlouva za 50 mil. Kč)	Ano – smluvní podmínky o dostupnosti kol u stanic metra	Propagace na webu města, informační kampaně, začlenění do strategických dokumentů
České Budějovice	Žádná finanční podpora (změna plánována na 2025)	Ne – zatím žádná podpora	Žádná podpora, propagace ponechána na provozovateli
Most	Úhrada prvních 15 minut jízdy zdarma	Ne – fixní dotace	Pravidelné zveřejňování statistik výpůjček, podpora v rámci informační kampaně města
Liberec	Úhrada prvních 15 minut jízdy zdarma	Ne – fixní dotace	Propagace ve městě, webová informovanost
Ostrava	Platba provozovateli podle počtu výpůjček	Ano – platba podle počtu výpůjček	Projekt fajnOVA, strategická podpora udržitelné mobility
Jihlava	Úhrada prvních 15 minut jízdy zdarma	Ne – fixní dotace	Městské časopisy a webová propagace
Brno	Dotace na výpůjčky (4,8 mil. Kč na sezónu)	Ne – fixní dotace	Propagace ve spolupráci s provozovateli, osvěta o bezpečné cyklistice
Olomouc	Žádná finanční podpora, pouze podpora infrastruktury	Ne – zatím žádná podpora, infrastruktura není podmíněna výkonností	Poskytování infrastruktury – stojany a parkovací místa pro sdílená kola
Hradec Králové	Dotace na výpůjčky (3,6 mil. Kč ročně)	Ne – fixní dotace	Propagace na webu města, plány na integraci s MHD

Zdroj: Vlastní zpracování

Podporuje město finančně bikesharingové systémy?

Města podporují bikesharing v různé míře a různými způsoby. Některá finančně přispívají na jeho provoz, jiná jej ponechávají plně v rukou soukromých provozovatelů, kteří se spoléhají na příjmy od uživatelů, a veškeré podnikatelské riziko tak dopadá pouze na soukromé poskytovatele. Podpora má nejčastěji podobu financování prvních minut jízdy zdarma nebo nepřímých opatření, jako je poskytnutí parkovacích míst pro sdílená kola a infrastruktury.

Mezi města, která finančně podporují bikesharing, patří Praha, Brno, Hradec Králové, Ostrava, Most, Liberec a Jihlava. Modely financování se však mezi nimi liší. Praha má uzavřenou smlouvu s provozovateli Rekola a Nextbike, která umožňuje držitelům dlouhodobého časového kuponu MHD využít dvakrát 15 minut jízdy zdarma. Město hradí provozovatelům částku za každou uskutečněnou jízdu, přičemž smlouva byla uzavřena na maximálně 4 roky nebo do vyčerpání rozpočtu 50 milionů korun. Tato částka se blíží vyčerpání, a proto se plánuje nové výběrové řízení. Podobný model využívá i Brno, které vyčlenilo na bikesharing 4,8 milionu korun, přičemž podpora platí od začátku jara do října. Tato částka pokrývá dotované jízdy po celou cyklistickou sezónu a je čerpána na základě fakturovaných výpůjček. Do systému jsou zapojeni stávající provozovatelé, přičemž smlouva umožňuje připojení i nových poskytovatelů.

Hradec Králové podporuje bikesharing dotací ve výši 3,8 milionu korun ročně, přičemž smlouva je nastavena na 43 měsíců. Město zároveň propojilo bikesharing s MHD, což umožnilo držitelům dlouhodobých kuponů získat slevy na výpůjčky. Ostrava nemá přímou dotaci, ale hradí provozovatelům službu na základě počtu výpůjček. Smluvní podmínky jsou stanoveny ve výběrovém řízení, kde provozovatelé soutěží o nejlepší nabídku. Liberec, Most a Jihlava se rozhodly podporovat bikesharing formou úhrady prvních 15 minut jízdy zdarma. Tento model zvyšuje dostupnost služby pro obyvatele a podporuje krátké cesty po městě. Most navíc zvolil flexibilní přístup, kdy výše podpory není stanovena fixní částkou, ale odvíjí se od počtu výpůjček a celkového počtu kol ve městě. Statistická data ukazují, že 83 % všech výpůjček v Mostě trvalo méně než 15 minut, což potvrzuje efektivitu tohoto systému.

České Budějovice a Olomouc zatím neposkytují přímou finanční podporu provozovatelům bikesharingu. Rekola v Českých Budějovicích fungují na čistě komerčním principu, ale město plánuje změnu v roce 2025, kdy by mohla být zavedena dotace nebo jiná forma podpory. V Olomouci město poskytovalo podporu formou infrastruktury – umožňovalo bezplatné využívání části městských stojanů pro sdílená kola.

Je financování bikesharingu podmíněno nějakými výkonnostními kritérii, např. počtem uživatelů nebo ujetých kilometrů?

Přístup měst k financování bikesharingu se liší nejen v otázce samotné podpory, ale také v tom, zda je tato podpora podmíněna konkrétními výkonnostními kritérii, jako je počet výpůjček, počet aktivních uživatelů nebo celkový objem najetých kilometrů. Bud' města poskytují dotace bez ohledu na využívání služby nebo nastavují jasné podmínky, které propojují financování s efektivitou provozu.

V Jihlavě a Liberci nejsou žádná výkonnostní kritéria stanovena. Dotace na provoz bikesharingu není navázána na počet uživatelů, výpůjček ani ujetých kilometrů. Podobný přístup volí i Most, kde město hradí fixní paušální částku bez ohledu na to, kolik uživatelů službu využije. To znamená, že provozovatel dostává stejnou finanční podporu bez ohledu na míru využití systému. V případě Mostu se tento model ukázal jako výhodný, protože kola jsou využívána ve velké míře, což znamená, že město za stejnou částku získává vysokou efektivitu služby.

Naopak Ostrava uplatňuje model, kde je výše městské podpory navázána na počet výpůjček. Město hradí provozovatelům částku za každou výpůjčku, přičemž prvních 15 minut jízdy je zdarma pro všechny uživatele. V období 2023–2024 byl tento systém dále rozšířen – uživatelé s celoročním kuponem na MHD mají nyní zdarma prvních 30 minut jízdy. Tento model motivuje uživatele k využívání bikesharingu a zároveň zajišťuje, že město přispívá pouze na skutečně využitě služby.

Praha má financování nastaveno smluvně, přičemž obsahuje několik podmínek. Provozovatelé jsou povinni dodržovat memorandum o sdílení dat a pravidlech provozu. Jednou z klíčových podmínek je také zajištění dostupnosti kol v okolí minimálně 40 stanic metra, aby byla zajištěna návaznost na veřejnou dopravu a bikesharing mohl efektivně fungovat jako řešení „poslední míle“. V praxi se však ukázalo, že některé podmínky nejsou naplňovány podle očekávání města, což vedlo k úvahám o úpravě smluvních podmínek v budoucnosti.

Tento rozdíl ukazuje dvě různé strategie měst – některá chtějí podporu směřovat co nejefektivněji na základě reálného využití, jiná dávají přednost předvídatelným paušálním platbám, které poskytují stabilitu provozovatelům bez ohledu na sezónní výkyvy poptávky.

Podporuje město i jinými způsoby bikesharingové systémy? (informováním, propagací, zajištěním podmínek)

Podpora bikesharingu ze strany měst se neomezuje pouze na finanční dotace, ale zahrnuje i nefinanční formy podpory, jako je propagace služby, spolupráce na infrastrukturních opatřeních nebo začlenění bikesharingu do strategických dokumentů. Zatímco v některých městech se samospráva aktivně podílí na propagaci bikesharingu, jinde je veškerá marketingová odpovědnost ponechána na soukromých provozovatelích

Města jako Praha, Ostrava, Hradec Králové a Brno se podílejí na propagaci bikesharingu prostřednictvím sociálních sítí, webových stránek města a veřejných kampaní. Praha například využívá plakátové kampaně v metru a zapojuje provozovatele do akcí, jako je Evropský týden mobility. Ostrava propaguje bikesharing v rámci projektu fajnOVA, což je strategická platforma města pro rozvoj udržitelné dopravy. V Brně je součástí podpory i osvěta o bezpečné cyklistice, která má za cíl zvýšit povědomí obyvatel o správném chování v silničním provozu při využívání sdílených kol.

Další města, jako Most a Jihlava, se zaměřují na pravidelné informování veřejnosti o využití služby. Most například zveřejňuje čtvrtletní statistiky o výpůjčkách sdílených kol, které ukazují, jak se službě ve městě daří. Jihlava sdílí informace o bikesharingu na webových stránkách města a v městských časopisech, především v souvislosti s různými marketingovými akcemi provozovatelů, jako jsou bonusové programy nebo speciální slevy. Některá města navíc spolupracují s provozovateli na zlepšení infrastruktury pro bikesharing. Olomouc například ve spolupráci s poskytovateli služeb vytipovává vhodné lokality pro umístění parkovacích míst a stojanů pro sdílená kola, přičemž provozovatelé se podílejí na jejich financování. Tento přístup umožňuje lepší organizaci bikesharingu ve městě a snižuje riziko nahodilého parkování kol na nevhodných místech.

Na druhé straně jsou města, která bikesharing nepropagují ani nepodporují nefinančními způsoby. České Budějovice například ponechávají marketing zcela v rukou provozovatelů, kteří si mohou označovat svá stanoviště vlastní reklamou, ale město se na propagaci nepodílí. Tento přístup vychází z vnímání bikesharingu jako čistě komerční služby, která by neměla mít zvláštní podporu oproti jiným typům podnikání.

3.2.5 Potenciál rozvoje včetně elektromobility, bariéry a dopady systému bikesharingu

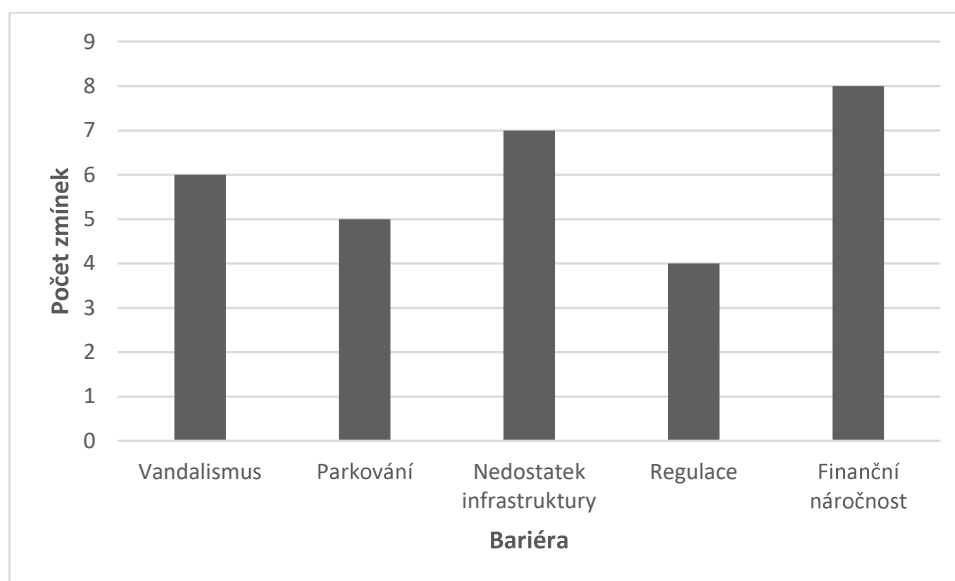
Elektrická kola jsou v některých městech vnímána jako přirozený další krok v rozvoji bikesharingu. Elektromobilita umožňuje snáz překonávat zvláště různá převýšení ve městě a je

pohodlnější, vyžaduje menší námahu uživatelů. Jde však o dražší a sofistikovanější službu, kde musí provozovatel zajistit také nabíjení kol. Klíčovými faktory při rozhodování jsou tak zejména finanční náročnost, terénní podmínky, poptávka ze strany uživatelů a možnost integrace do stávající cyklistické infrastruktury.

S jakými bariérami se město při zavádění a provozování bikesharingu setkala?

Města při zavádění bikesharingu čelí různým překážkám, jako je vandalismus, parkování či finanční náročnost. Přehled těchto bariér uvádí obrázek 3.

Obr. 3: Nejčastěji zmiňované překážky bikesharingu v českých městech



Zdroj: Vlastní zpracování

Města se při zavádění a provozování bikesharingu setkávají s různými bariérami, které ovlivňují efektivitu a dlouhodobou udržitelnost této služby. Mezi hlavní překážky patří problémy s parkováním kol, vandalismus, chybějící infrastruktura, složitá regulace veřejného prostoru a s tím související finanční náročnost.

V Brně se při zavádění bikesharingu ukázalo jako klíčové vymezit jasná pravidla pro parkování kol. Původně docházelo k problémům s chaotickým odstavováním kol, zejména po výrazném nárůstu sdílených dopravních prostředků, včetně elektrokoloběžek. Město proto zavedlo mapovou databázi parkovacích míst pro bikesharing, kterou pravidelně aktualizuje a zpřístupnilo ji veřejnosti i provozovatelům. Tím se podařilo minimalizovat konflikty s chodci a organizovat parkování kol efektivněji.

V Hradci Králové je jedním z problémů nedostatek volných míst ve stojanech, které jsou primárně určeny pro soukromá kola. Město obdrželo několik stížností od občanů, že

sdílená kola zabírají prostor určený pro individuální cyklisty. Podobná situace nastala v Praze, kde kvůli nedostatku regulace často dochází ke stížnostem na nevhodně zaparkovaná kola, která blokují chodníky a zásobovací místa. Tento problém se v některých případech projevil i tím, že popelářské vozy odmítly odvézt odpad, protože vjezd ke kontejnerům blokovala sdílená kola nebo koloběžky.

V některých městech je vandalismus pouze okrajovou záležitostí, jinde představuje významnou komplikaci pro provoz bikesharingu. Ostrava čelila rozsáhlým problémům s krádežemi a poškozováním sdílených kol, zejména v určitých částech města. Situace dospěla až do bodu, kdy musely být některé stanice dočasně vypnuty z provozu, protože docházelo k opakovaným krádežím. V reakci na to provozovatel vylepšil bezpečnostní opatření, jako jsou silnější zámky a sledovací systémy, což vedlo ke snížení incidentů.

V Mostě byla hlavním problémem počáteční skepse obyvatel. Před zavedením bikesharingu panovaly obavy, že budou kola všude pohozená a rozebraná na díly. Realita však ukázala, že tyto obavy nebyly opodstatněné – za celý rok provozu byly evidovány pouze dvě závažné události poškození kol, což je považováno za běžnou míru údržby. Naopak v Českých Budějovicích se město vandalismem nezabývá, protože provozovatelé nepožadují žádnou součinnost a řeší tyto problémy samostatně.

V jiných městech docházelo k problémům při umísťování stanic bikesharingu. Například v Hradci Králové byly některé stanice umístěny na pozemcích univerzit a nemocnic, aniž by s nimi bylo vše předem projednáno, což vedlo k následným komplikacím.

V Liberci a Jihlavě došlo po zavedení bikesharingu k několika případům nevhodného umístění stanic, zejména v místech s vyšší frekvencí pohybu nevidomých a slabozrakých osob. Kola zde představovala potenciální překážku pro bezpečný pohyb, a proto byla přesunuta na jiná místa.

Jaký vidíte potenciál a jaké bariéry v rozvoji elektrických sdílených kol ve Vašem městě?

V Brně zatím žádný provozovatel e-kola nenabízí, přestože město jejich zavedení považuje za konkurenční výhodu pro spojení odlehlejších městských částí, které jsou často situovány v kopcovitém terénu. Město se setkává s problémem vysokých nákladů na provoz a údržbu, kvůli kterým zatím žádný poskytovatel nepřišel s konkrétní nabídkou. Podobná situace je v Ostravě, která má rozlehlé a kopcovité území, kde by elektrická kola mohla být efektivním dopravním prostředkem. Město však zatím nemá strategii pro jejich podporu a ani aktivně nevyvíjí kroky k jejich zavedení.

V Hradci Králové se zatím o úplném zavedení elektrických kol neuvažuje, ačkoliv v rámci smlouvy s provozovatelem existuje možnost jejich využití. Město se dlouhodobě zaměřuje na podporu klasických kol a koloběžek a vidí v e-kolech možné bezpečnostní problémy kvůli jejich vyšší hmotnosti a rychlosti, zejména na stezkách sdílených s chodci. Jihlava v současné době diskutuje možnost zavedení e-kol, avšak hlavní překážkou jsou finanční nároky na jejich provoz. Dalším faktorem je nedostatečná infrastruktura, která by umožňovala jejich bezpečné využití v centru města.

Některá města v elektrických kolech nevidí přidanou hodnotu a zaměřují se výhradně na podporu mechanických kol. V Mostě bylo cílem bikesharingu nabídnout alternativu ke sdíleným elektrokoloběžkám, nikoli rozšířit službu o elektrická kola. Město se domnívá, že standardní kola dostačují a vzhledem k finanční náročnosti zavádění e-kol o nich neuvažuje. Podobně České Budějovice nepovažují e-kola za perspektivní službu, neboť město je rovinaté a uživatelé nemají důvod využívat elektropohon. Podle vyjádření provozovatelů zde navíc není o e-kola dostatečný zájem, což dále snižuje jejich ekonomickou udržitelnost.

V Olomouci v minulosti nikdo z poskytovatelů neprojevil zájem o provoz e-kol, a město samo tuto službu aktivně neřeší. Praha aktuálně diskutuje možnosti podpory elektrických kol, nicméně zatím neexistuje žádný konkrétní plán jejich zavedení. Klíčovým faktorem budou finanční náklady, které jsou výrazně vyšší než u mechanických kol.

Města, která by o elektrických kolech teoreticky uvažovala, narážejí na problém nedostatečné infrastruktury pro nabíjení. Olomouc též upozorňovala, že instalace dobíjecích stanic pro e-kola by mohla zahlcovat veřejný prostor, podobně jako se to děje v případě nabíječek pro elektromobily.

Jaké dopady (podle Vašeho názoru) mělo zavedení systému bikesharing na město? Zvažujte pozitivní i negativní. Sledujete i širší společenské dopady, jako je vliv na snížení dopravní zátěže?

V Brně a Ostravě je bikesharing vnímán velmi pozitivně. Brno vyzdvihuje, že systém umožňuje využívat kola i těm, kteří je běžně nevlastní, například studentům na koleji nebo lidem, kteří kolo potřebují jen na krátký přesun. Postupně se zvyšuje tolerance mezi jednotlivými účastníky dopravy a město pozoruje lepší soužití cyklistů, motoristů a chodců. Ostrava považuje bikesharing za významný faktor zlepšující kvalitu života, což potvrzují i průzkumy spokojenosti obyvatel. V rámci tvorby nového Strategického plánu 2024–2030 se bikesharing ukázal jako jeden z nejlépe hodnocených prvků dopravy ve městě.

Také Hradec Králové vnímá bikesharing jako součást snahy o čistší mobilitu, přičemž služba je intenzivně využívána zejména zahraničními studenty, kteří jsou na tento druh dopravy zvyklí. V Mostě a Jihlavě nemají města k bikesharingu žádné negativní připomínky – služba je populární a využívána. V Mostě zaznamenali občané takovou spokojenost, že se často dotazují, kdy bude služba opětovně spuštěna.

Některá města doufala, že bikesharing povede ke snížení počtu aut v ulicích, realita je v mnoha případech jiná. České Budějovice nezaznamenaly pokles automobilové dopravy po zavedení bikesharingu a uvádějí, že většina uživatelů sdílených kol nejsou lidé, kteří by jinak cestovali autem. Sdílená kola tak spíše doplnila stávající způsoby dopravy, než že by nahradila individuální automobilovou dopravu. Podobně Jihlava potvrzuje, že bikesharing neměl přímý dopad na snížení počtu aut ve městě – hlavním substitutem automobilové dopravy zde nadále zůstává městská hromadná doprava.

Jedním z často zmiňovaných přínosů bikesharingu je podpora aktivního pohybu a zlepšení veřejného zdraví. Nicméně většina měst nemá k dispozici žádná relevantní data, která by tento efekt potvrdila. České Budějovice přímo uvádějí, že výzkumy dopadů bikesharingu na zdraví neexistují a že často zmiňované benefity mohou být spíše obecnými frázemi než doloženými fakty. Podobný názor zastávají Jihlava a Olomouc, kde města nemají žádné údaje o tom, zda by bikesharing vedl ke zlepšení fyzické kondice obyvatel.

V některých městech se bikesharing setkal s komplikacemi spojenými s rozdílnými postoji samosprávy. Brno upozorňuje na problematickou koordinaci mezi městem a jednotlivými městskými částmi. Zatímco magistrát se snažil bikesharing podporovat, některé městské části usilovaly o jeho regulaci nebo omezení, což komplikovalo komunikaci a jednotný přístup.

V Praze bikesharing jako celek není vnímán jako nástroj, který by mohl ovlivnit celkový modal split (rozdělení druhů dopravy). Podle modelových analýz města mají i velké dopravní investice, jako je výstavba nové linky metra, pouze minimální dopad na modal split, a bikesharing jako menší služba se v tomto ohledu neprojeví vůbec. Zástupci Prahy se proto zaměřují především na zlepšení dostupnosti služby a její rozšíření, aniž by očekávali širší systémové změny.

Bikesharing byl zpočátku vnímán s nedůvěrou nebo odporem ze strany veřejnosti v řadě měst. Olomouc uvádí, že v prvních měsících provozu si obyvatelé stěžovali na náhlou přítomnost sdílených kol na ulicích, přičemž kola byla často špatně zaparkována nebo odstavena na nevhodných místech. Postupem času se však situace stabilizovala a veřejné reakce na bikesharing se uklidnily.

Podobnou zkušenost mělo i Mostecko, kde panovala počáteční obava, že bikesharing sníží počet cestujících v MHD. Statistická data ale ukázala, že bikesharing neměl žádný výrazný vliv na počet uživatelů městské hromadné dopravy. Naopak, propojení bikesharingu s MHD pomohlo usnadnit krátké přestupy mezi jednotlivými dopravními prostředky.

3.2.6 Provozovatel

Tato práce se vedle pohledu měst zaměřuje i na pohled provozovatelů bikesharingu. Za tímto účelem byl realizován rozhovor se společností Rekola. Tato kapitola shrnuje jeho klíčové poznatky a přibližuje zkušenosti provozovatele.

Impuls pro vstup na trh a výběr lokalit

Společnost Rekola aplikuje při vstupu na nové trhy dva základní přístupy. Ve větších městech, jako jsou Praha, Bratislava nebo Tallinn, je systém financován přímo uživateli prostřednictvím individuálních plateb za jízdy. Tento model umožňuje firmě působit nezávisle na veřejném sektoru. V menších městech je bikesharing často integrován do systému městské hromadné dopravy, což vyžaduje spolupráci s místní samosprávou. V těchto případech město obvykle vypisuje výběrové řízení na provoz bikesharingu, přičemž jedním z častých požadavků je dotace určité části jízdného (např. prvních 15 minut zdarma). Poskytovatelé, včetně Rekol, podávají nabídky a město následně vybírá provozovatele na základě nejvýhodnějších podmínek.

Komunikace a spolupráce s městy a institucemi

Provoz bikesharingu v České republice není podmíněn schvalovacím procesem městských úřadů, což znamená, že Rekola mohou zahájit činnost v jakémkoliv městě bez oficiálního povolení. Tento přístup je pro některé samosprávy překvapivý, neboť bikesharing bývá často vnímán jako součást veřejné dopravy. Města mají zájem o data týkající se využívání sdílených kol, což umožňuje efektivnější plánování cyklistické infrastruktury. Rekola poskytují anonymizované údaje o pohybu a využití kol, které mohou být využity k optimalizaci dopravních plánů. Kromě toho probíhají pravidelné konzultace mezi poskytovateli mikromobility (tj. provozovateli sdílených kol a koloběžek) a městy s cílem koordinovat provoz a minimalizovat negativní dopady na veřejný prostor.

Financování a podpora provozu

Zatímco ve větších městech je bikesharing financován přímo uživateli, v menších městech závisí na podpoře samospráv. V případě výběrových řízení město stanoví požadovaný

počet kol a výši dotace na jízdné. Rekola poté městu pravidelně reportují využití služby a na základě sjednaných podmínek získávají platby.

Cílová skupina a marketingová strategie

Typický uživatel Rekol spadá do věkové kategorie 20–35 let, přičemž podíl mužů a žen je přibližně vyrovnaný. V současnosti má služba více než půl milionu registrovaných uživatelů. Hlavním marketingovým nástrojem společnosti je vizuální identita sdílených kol – růžová barva zajišťuje vysokou rozpoznatelnost služby. Dalším významným kanálem je newsletter, který je distribuován na 350 000 e-mailových adres s průměrnou čteností 20–30 %. Rekola rovněž využívají sociální sítě a PR aktivity, přičemž v menších městech se opírají o podporu místních médií a samospráv.

Elektrická kola a jejich budoucnost

Elektrická kola představují perspektivní segment bikesharingu, avšak jejich provoz je ekonomicky náročnější. Pořizovací náklady na jedno elektrické kolo jsou přibližně čtyřnásobné oproti mechanickému kolu a pravidelná údržba baterií výrazně zvyšuje provozní náklady. Navzdory těmto bariérám se některá města v České republice, například Prostějov nebo Žďár nad Sázavou, rozhodla pro zavedení elektrických kol. Rekola v tomto segmentu vidí potenciál, avšak zatím se soustředí na rozšíření flotily mechanických kol.

Klíčové překážky rozvoje bikesharingu

Jednou z hlavních překážek pro další rozvoj bikesharingu je nedostatečná cyklistická infrastruktura. V některých evropských zemích, například v Nizozemsku nebo Dánsku, je při rekonstrukci uličního profilu povinností zahrnout cyklostezku, zatímco v České republice tomu tak není. Dalším problémem jsou krádeže a vandalismus, i když v případě Rekol jsou tato rizika minimalizována díky bezpečnostním opatřením, jako jsou GPS sledování nebo elektronické zámky.

Odchod z některých měst

Společnost Rekola a další poskytovatelé bikesharingu, například Nextbike, se rozhodli ukončit provoz v některých městech, kde nebyla dostatečná poptávka a chyběla finanční podpora ze strany samosprávy. Typickým příkladem je Olomouc, kde město neposkytlo dotace na provoz služby, což vedlo k jejímu ukončení.

Expanze na zahraniční trhy: případ Tallinnu

Jedním z klíčových zahraničních projektů společnosti Rekola je vstup na estonský trh, konkrétně do Tallinnu. Toto město bylo vybráno z důvodu absence mechanického bikesharingu

a také díky podpoře cyklistické infrastruktury ze strany města. Dalším důležitým faktorem byla digitalizovaná státní správa Estonska, která výrazně usnadňuje podnikání a administrativní procesy. Tallinnská Rekola vykazovala při svém spuštění pozitivní růst podobný expanzi do Bratislavy. Po zimní přestávce plánuje společnost na jaře obnovit provoz a nadále rozvíjet služby ve městě.

Požadavky měst na design a branding sdílených kol

V některých městech se setkávají poskytovatelé bikesharingu s požadavky na specifický vzhled kol. Například město Hradec Králové v rámci výběrového řízení požadovalo změnu barvy sdílených kol oproti tradiční růžové, kterou Rekola standardně používají. Tato úprava má významné finanční a provozní dopady, neboť přelakování kol není jen jednorázový proces, pokud by došlo ke změně provozovatele po ukončení smlouvy, převedení takto brandovaných kol do jiného města by bylo komplikované a nákladné.

Podobné požadavky nejsou v Evropě neobvyklé. Například v Rakousku jsou sdílená kola často brandována železničními společnostmi, zatímco v Helsinkách je provozovatelem bikesharingu soukromá firma, avšak kola nesou branding městské hromadné dopravy. Rekola tak tyto požadavky měst akceptují, avšak zohledňují je v cenových nabídkách ve výběrových řízeních, protože přizpůsobení designu kol zvyšuje náklady na provoz.

Bikesharing v České republice i v zahraničí se potýká s řadou výzev, zejména v oblasti financování a infrastruktury. Přesto zájem uživatelů o sdílenou mobilitu roste a společnosti jako Rekola se snaží přizpůsobit novým trendům a rozvíjet své služby. Klíčovým faktorem úspěchu do budoucna bude ochota měst integrovat bikesharing do širšího dopravního systému a investovat do rozvoje cyklistické infrastruktury.

3.3 Hlavní modely poskytování bikesharingu v ČR

Přístup měst k bikesharingu lze rozdělit do tří základních modelů, které se liší mírou zapojení a podpory ze strany samosprávy. Města buď aktivně zasahují do bikesharingu finanční podporou a regulací, nebo jeho provoz zcela přenechávají soukromým firmám. Mezi těmito přístupy se nachází také hybridní model, ve kterém město s provozovateli spolupracuje, ale nepřebírá plnou odpovědnost za fungování služby.

3.3.1 Aktivní model podpory

V rámci aktivního modelu podpory města bikesharing finančně dotují, regulují a často ho integrují do veřejné dopravy. Tato podpora může mít různé formy, například dotování prvních 15 minut jízdy zdarma, spolupráci s provozovateli na umístění stanic či propagaci služby. Tento přístup zaujímají například Praha, Brno, Ostrava a Hradec Králové, kde město přispívá na provoz bikesharingu a aktivně jej zapojuje do svého dopravního systému.

Hlavním přínosem tohoto modelu je vyšší dostupnost sdílených kol, jejich lepší integrace s veřejnou dopravou a rozvoj cyklistické infrastruktury. Díky této podpoře je bikesharing využíván širší skupinou obyvatel, což přispívá k jeho efektivitě. Nevýhodou je však vyšší finanční náročnost pro město a nutnost administrativní správy smluvních vztahů s provozovateli. V těchto městech dochází k lepší integraci bikesharingu do systému veřejné dopravy, což přispívá ke snižování emisí a dopravní zátěže. Zvýšená podpora předpokládá rozvoj cyklistické infrastruktury, což dlouhodobě podporuje udržitelnou mobilitu.

3.3.2 Pasivní model – bikesharing ponechán na volném trhu

Na opačné straně spektra stojí pasivní model, kde město do bikesharingu nijak nezasahuje, neposkytuje žádné dotace ani regulace a ponechává jeho fungování čistě v rukou soukromých provozovatelů. Tento model je typický například pro Olomouc, kde se město do provozu bikesharingu nezapojuje a provozovatelé si nastavují podmínky fungování podle vlastních obchodních strategií.

Výhodou tohoto modelu je nulová finanční zátěž pro město, avšak hlavní nevýhodou je nižší kontrola nad kvalitou služby a její dlouhodobou udržitelností. To se projevilo například v Olomouci, kde bikesharing nikdy neobdržel žádnou podporu města, což vedlo k jeho ukončení, protože nebyl ekonomicky udržitelný pro provozovatele. Provozovatelé v tomto modelu jsou motivováni zaměřit se na ziskové lokality, což může vést k omezení dostupnosti služby. Pokud město neposkytne alespoň základní podporu, může dojít k ukončení služby z důvodu nedostatečné rentability.

3.3.3 Hybridní model – částečná spolupráce mezi městem a provozovateli

Mezi těmito dvěma modely stojí hybridní přístup, kdy město sice bikesharing přímo nefinancuje, ale s provozovateli spolupracuje formou regulací, zajištění infrastruktury nebo propagace služby. Tento model je typický například pro České Budějovice, kde město nehradí provoz bikesharingu, ale například zajišťuje prostor pro stanice nebo upravuje veřejný prostor pro potřeby sdílené mobility.

Výhodou tohoto modelu je větší kontrola města nad fungováním služby bez nutnosti vynakládat přímé finanční prostředky. Na druhou stranu může být tento přístup méně stabilní, protože provozovatelé bikesharingu jsou odkázáni na komerční příjmy, což může vést k omezené dostupnosti služby nebo jejímu ukončení v případě nízké rentability. Služba může být méně dostupná pro obyvatele s nižšími příjmy, protože bez dotací je dražší. Tento model však nabízí městu možnost ovlivnit kvalitu a rozsah služby, aniž by muselo nést větší finanční zátěž.

4 Diskuse výsledků, limity výzkumu a doporučení pro rozvoj bikesharingu

Bikesharing se v českých městech osvědčil jako užitečný doplněk městské dopravy, podporuje udržitelnou mobilitu. Aby byl tento systém efektivní a dlouhodobě udržitelný, je potřeba, aby města měla jasně stanovenou strategii. Každé město si musí určit, jakou roli chce v bikesharingu hrát – zda jej bude aktivně podporovat, ponechá provoz plně v rukou soukromých firem, nebo zvolí kombinaci obou přístupů. Důležité je také začlenění bikesharingu do strategických plánů města, například do městských plánů udržitelné mobility, a stanovení jasných cílů, které se od bikesharingu očekávají, jako je zlepšení cyklistické infrastruktury (jak její rozšíření, tak zlepšení kvality – propojení tras a nabídky parkování pro kola), integrace s veřejnou dopravou, snížení emisí či hluku z dopravy nebo zvýšení počtu cyklistů. Pozornost by měla být věnována i dopadům na veřejná prostranství, zejména umístění parkovacích míst pro sdílená kola a dostupnosti infrastruktury i v okrajových částech města.

V českých městech dnes fungují různé modely bikesharingu, nabídka této služby není koordinovaná z krajské ani národní úrovně ani řešena legislativou. Rozhodnutí o tom, jak bude tato služba v jednotlivých městech vypadat, je tak na samotných municipalitách. Některá města se rozhodla pro aktivní model, kdy bikesharing dotují a regulují, jiná nechávají službu plně v rukou soukromých firem bez jakékoli podpory (pasivní model). Mezi těmito přístupy existuje i hybridní model, kdy město poskytuje částečnou podporu, například v podobě infrastruktury nebo regulace. Specifický případ představuje Plzeň, která se rozhodla jít vlastní cestou a bude provozovat bikesharing přes městský dopravní podnik (Krausová, 2025). Bohužel rozhovor se zástupcem tohoto města se nepodařilo realizovat, proto tato práce informace o Plzni čerpá pouze z dostupných sekundárních dat.

Město Plzeň plánuje rozšíření mikromobility a zavedení systému sdílených elektrokol s cílem podpořit udržitelnou dopravu (Krausová, 2025). Podle studie pro řešení mikromobility v Plzni, kterou si město nechalo zpracovat, by mělo být v ulicích Plzně k dispozici až 700 sdílených vozítek – 400 kol, 200 elektrokoloběžek a 100 elektrokol. Tento cílový počet byl stanoven na základě odhadu realizovatelných jízd mikromobilitou, plánovaného podílu přepravní práce a očekávané výtěžnosti jednotlivých prostředků, přičemž byl zohledněn i předpokládaný podíl jízd mezi jednotlivými typy vozidel (Vaněk a kol., 2022). Součástí plánu je i vytvoření vyhrazených stání pro sdílené prostředky, která zabrání chaotickému parkování. Studie také stanovuje cíl, aby mikromobilita pokrývala až 7 % dopravního výkonu ve městě, což odpovídá trendům v zahraničních městech, jako jsou Birmingham nebo Curych (Šnobl, 2023b).

Nový systém sdílených elektrokol bude provozovat Plzeňský městský dopravní podnik, přičemž město pokryje 80 % nákladů, zatímco Plzeňský kraj přispěje zbylých 20 %. Celkové náklady na první tři roky provozu jsou odhadovány na 25 milionů Kč. Bikesharing bude fungovat staničním způsobem, což znamená, že kola nebude možné ponechávat kdekoliv, ale pouze na vyhrazených stanovištích. Předplatitelé MHD získají dvě 15minutové jízdy zdarma každý den, zatímco ostatní zaplatí 1 Kč za minutu (Tolar, 2025). Plzeň se původně snažila zajistit externího provozovatele, avšak výběrová řízení nebyla úspěšná, a proto se rozhodla pro in-house model provozu přes městský dopravní podnik (Krausová, 2025). V současnosti zde funguje pouze menší letní systém sdílených kol Kolem Plzně, který zahrnuje manuální kola a nemá výraznou podporu města (Tolar, 2025).

Následující tabulka 7 shrnuje hlavní modely bikesharingu v českých městech – aktivní, pasivní a hybridní – a doplňuje je o specifický model města Plzeň.

Tab. 7: Srovnání modelů bikesharingu v ČR

Model	Charakteristika	Příklad města	Forma podpory	Výhody	Nevýhody
Aktivní model	Město financuje, reguluje a často integruje bikesharing do dopravní strategie	Praha, Brno, Ostrava, Hradec Králové	Dotace, první minuty zdarma, propagace, spolupráce na stanicích	Lepší dostupnost, vyšší využití, propojení s MHD	Vyšší náklady pro město, administrativní zátěž
Pasivní model	Provoz je ponechán soukromým firmám bez podpory nebo regulace ze strany města	Olomouc	Žádná	Nulové náklady pro město	Nízká kontrola, hrozba ukončení služby, omezená dostupnost
Hybridní model	Město nespolufinancuje provoz, ale spolupracuje formou infrastruktury, regulací nebo propagace	České Budějovice	Vyhrazená stanoviště, úprava prostoru, základní regulace	Kontrola bez nutnosti financování, flexibilita	Nížší stabilita služby, závislost na komerční rentabilitě
Specifický model	Bikesharing provozuje městský dopravní podnik	Plzeň	Dotace 80 % město + 20 % kraj, předplatitelé MHD mají 2×15 min zdarma	Integrace do MHD, stabilita	Vyšší náklady, potřeba silné organizační kapacity městského dopravce

Zdroj: Vlastní zpracování

Pro rozvoj bikesharingu je důležitá finanční podpora a motivace uživatelů. Města, která chtějí bikesharing více rozšířit, mohou například dotovat první minuty jízdy zdarma, což se již osvědčilo v některých českých městech. Další možností je propojení bikesharingu s veřejnou dopravou – například tím, že držitelé časových kuponů na MHD získají zvýhodněné výpůjčky. Provozovatelé bikesharingu se často potýkají s finanční nestabilitou, proto by města mohla zvážit dlouhodobější smlouvy, které by provozovatelům umožnily lépe plánovat rozvoj a investice.

Velkou výzvou je regulace a infrastruktura. Jedním z nejčastějších problémů je chaotické parkování kol, které způsobuje komplikace v městském prostoru. Města by proto měla vymezit konkrétní parkovací místa pro sdílená kola a v případě bezstanicových systémů nastavit pravidla pro jejich umístění. Důležité je také zajistit kvalitu kol, pravidelnou údržbu

a redistribuci mezi různými částmi města. Rozvoj cyklistické infrastruktury je rovněž klíčový, neboť bez bezpečných cyklostezek nebude bikesharing pro obyvatele atraktivní.

Mezinárodní zkušenosti ukazují, že úspěšné bikesharingové systémy kombinují veřejnou podporu, moderní technologie a propojení s veřejnou dopravou. Například ve Francii (Paříž, Lyon) je bikesharing financován kombinací veřejných prostředků a sponzoringu (OBIS, 2011). V Německu je běžná integrace bikesharingu do systémů národních dopravců, jako je Deutsche Bahn, což umožňuje kombinování jízdy vlakem a kolem v rámci jednoho účtu (OBIS, 2011). Ve Švýcarsku fungují systémy na bázi partnerství veřejného a soukromého sektoru, včetně dlouhodobé smluvní spolupráce s městy (Audikana a kol., 2017). V Nizozemsku, zejména v Amsterdamu, jsou pak bezstanicové systémy přísně regulovány, aby se minimalizoval negativní dopad na veřejný prostor (Waes a kol., 2020).

Ve srovnání s těmito příklady se většina českých měst stále nachází v počáteční fázi rozvoje bikesharingu. Zapojení veřejného sektoru bývá omezené a jen výjimečně dochází k integraci s veřejnou dopravou. Přísná regulace jako v Nizozemsku je v ČR zatím spíše výjimečná, a to především ve větších městech, kde se reguluje například počet kol, zóny pohybu nebo nutnost stanovišť. Přenos zahraničních modelů do českého prostředí je možný, ale vyžaduje dlouhodobější plánování, jasné nastavení pravidel a silnější kapacity ze strany měst i dopravců.

Výzkum ukázal, že městská podpora bikesharingu je zásadní pro jeho stabilitu. Bez podpory hrozí, že provozovatelé z měst odejdou, což se už v minulosti stalo například v Olomouci. Modely s vyšší podporou jako například v Praze a v Brně, mají stabilnější provoz a vyšší dostupnost služby.

Vedle finanční podpory lze městskou podporu chápat i jako aktivní zapojení města do řízení provozu bikesharingu, regulace nebo propagace služby. Specifický model představuje město Plzeň, kde je bikesharing poskytován přímo Dopravním podnikem města Plzně, což zajišťuje provázání s dalšími druhy městské dopravy. Tento model se blíží některým zahraničním systémům, kde je bikesharing integrován do veřejné dopravy, např. provozovaný železničními společnostmi (v Německu Deutsche Bahn – Call a Bike). V České republice zatím žádný železniční dopravce bikesharing přímo neprovozuje, s výjimkou základní služby půjčoven kol Českých drah.

V souvislosti s vývojem bikesharingu lze rovněž identifikovat hlavní trendy, které již některá města řeší nebo se s nimi pravděpodobně brzy setkají. Patří mezi ně například rozšiřování nabídky sdílených elektrokol, která jsou nákladnější a technicky složitější (dobíjení), a proto zatím méně využívaná. Objevují se také různé technické úpravy a specifikace

týkající se vzhledu nebo konstrukčního řešení sdílených kol. Trendem je také zavádění bikesharingu do menších měst nebo do okrajových částí větších měst s nižší hustotou obyvatel. Mezi menší města s uzavřenou smlouvou na provozování bikesharingu patří např. Hořice nebo Krnov.

Významnou roli hrají i nové technologie zapůjčení kol – například jednoduché odemykání prostřednictvím čipu, využití platebních karet nebo integrace se systémy městské hromadné dopravy (předplatné MHD). Vzniká také tlak na zlepšení sběru dat o zápůjčkách a využívání těchto údajů pro efektivní plánování dopravy ve městě, sledování využití služby a vyhodnocování jejího dopadu na mobilitu.

Jedním z hlavních limitů této práce je omezený vzorek analyzovaných měst a provozovatelů bikesharingu. Výzkum se soustředil primárně na větší česká města, která mají rozvinutější infrastrukturu a větší poptávku po sdílené mobilitě. Tato skutečnost však může zkreslovat výsledky, protože podmínky v menších městech mohou být odlišné – například nižší poptávka po službě, menší rozpočty na podporu bikesharingu nebo horší infrastruktura pro cyklisty.

Dalším omezením je nedostatek dlouhodobých dat o efektivitě jednotlivých modelů bikesharingu. Vzhledem k tomu, že některé modely v České republice fungují teprve několik let, chybí podrobnější analýzy jejich ekonomické udržitelnosti, dopadu na veřejnou dopravu a změny dopravního chování obyvatel. Přestože lze vycházet ze zahraničních zkušeností, je potřeba sledovat lokální specifika a vyhodnocovat úspěšnost jednotlivých přístupů v kontextu českých měst. Z těchto důvodů je nutné výsledky této práce vnímat jako výchozí bod pro další výzkum.

Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo identifikovat možnosti rozvoje bikesharingu a jejich business modely – spolupráce mezi městy a provozovateli bikesharingu a podobu podpory bikesharingu ve městech České republiky. Hlavní metodou byla kvalitativní analýza dat získaných z rozhovorů se zaměstnanci místních samospráv, kteří mají s bikesharingem zkušenost, a s provozovatelem sdílených kol. Vedle toho byla využita veřejně dostupná kvantitativní data, která poskytla širší přehled o trendech a efektivitě bikesharingových systémů v ČR.

Na základě provedeného výzkumu bylo možné rozlišit tři základní modely fungování bikesharingu v ČR. Prvním je aktivní model podpory, v němž město bikesharing financuje a reguluje, čímž zajišťuje jeho dostupnost a integraci do veřejné dopravy (např. Praha, Brno, Ostrava). Druhým je pasivní model, kdy město do fungování bikesharingu nezasahuje a ponechává jeho provoz plně v rukou soukromých firem bez jakékoli podpory (např. Olomouc). Třetím je hybridní model, ve kterém města s provozovateli spolupracují, například poskytnutím infrastruktury či regulací, ale nepřebírají plnou odpovědnost za spolufinancování (např. České Budějovice).

Výzkum ukázal, že volba modelu závisí na strategii města a jeho finančních možnostech. Aktivní model nabízí nejvyšší stabilitu služby a její začlenění do městské dopravy, ale vyžaduje dlouhodobé plánování a finanční závazky ze strany města. Pasivní model je pro města nejméně nákladný, ale hrozí nestabilita provozu a možný odchod poskytovatelů. Hybridní model představuje kompromis, který umožňuje určitou míru kontroly nad službou bez vysokých finančních výdajů.

Jedním z klíčových závěrů práce je, že bikesharing nelze vnímat izolovaně, ale jako součást širšího dopravního systému. Integrace bikesharingu s veřejnou dopravou, například pomocí společných tarifů, sdílených stanic nebo propojení s aplikacemi MHD, může zvýšit jeho efektivitu a využitelnost. Města, která aktivně propojují bikesharing s dalšími druhy dopravy, zaznamenávají vyšší počet uživatelů a lepší stabilitu systému.

Dalším důležitým aspektem je vliv technologického vývoje na bikesharing. Moderní bikesharingové systémy využívají mobilní aplikace, GPS sledování a bezkontaktní platby, které usnadňují používání služby a umožňují efektivnější správu flotily kol. Tyto technologie mohou snížit provozní náklady, zlepšit dostupnost kol v reálném čase a zvýšit atraktivitu bikesharingu pro širší skupinu uživatelů.

Bikesharing je dynamicky se rozvíjející služba, proto je důležité, aby města průběžně vyhodnocovala její fungování a přizpůsobovala svou strategii na základě reálných dat. Místní samosprávy by měly sledovat trendy v oblasti bikesharingu, analyzovat chování uživatelů a flexibilně reagovat na nové technologické možnosti a změny v poptávce.

Další výzkum by mohl analyzovat ekonomickou udržitelnost jednotlivých modelů bikesharingu, dopad sdílených elektrokol na poptávku po bikesharingu a možnosti rozšíření této služby do menších měst.

Tato práce nabízí cenné poznatky pro městské samosprávy i provozovatele sdílených kol v České republice. Doporučení formulovaná na základě této studie mohou pomoci efektivněji plánovat bikesharing, zatímco pro provozovatele představují užitečný přehled očekávání měst a možných modelů spolupráce. Přehled obchodních modelů a strategií financování bikesharingu může být rovněž užitečný pro soukromé investory. Výsledky této práce tak poskytují podklady pro úspěšný rozvoj a provozování bikesharingu v českých městech.

Seznam zdrojů

- Arndt, H., Drews, F., Hertel, M., Langer, V. a Wiedenhöft, E. (2019). *Integration of shared mobility approaches in sustainable urban mobility planning*. Dostupné 2. 3. 2025 z: https://svak4rcm.imet.gr/wp-content/uploads/2024/02/shared_mobility_2019.pdf
- Audikana, A., Ravalet, E., Baranger, V. a Kaufmann, V. (2017). Implementing bikesharing systems in small cities: Evidence from the Swiss experience. *Transport Policy*, 55, 18-28.
- Brno. (2024). *Bikesharing v Brně*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://storymaps.arcgis.com/stories/5d8aee15122d4df0ab0ee29172d9c88b>
- Brno. (2025). *Cyklodoprava*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://brnoinmotion.cz/cyklodoprava/>
- Brůhová-Foltýnová, H. (2008). *Doprava a společnost*. Praha: Karolinum. ISBN 978-80-246-1610-0
- Cyclers. (2025). *České Budějovice*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://cyclers.app/places/cz/cesko/jihozapad/ceske-budejovice--CZ5>
- České Budějovice. (2022). *Cyklostezky*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.c-budejovice.cz/cyklostezky>
- České Budějovice. (2025). *Rekola – bikesharing*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.budejce.cz/aktivity/52-rekola-bikesharing>
- ČSÚ. (2024). *Počet obyvatel v obcích – k 1. 1. 2024*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://csu.gov.cz/produkty/pocet-obyvatel-v-obcich-9vln2prayv>
- Data.Brno. (2023). *Dělba přepravní práce 2022*. Dostupné 30. 9. 2024 z: <https://data.brno.cz/documents/mestobrna::d%C4%9Blba-p%C5%99epravn%C3%AD-pr%C3%A1ce-2022-transport-modal-split-2022/about>
- Data.Praha.eu. (2023). *Délka cyklotras v Praze*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://data.praha.eu/praha-v-cislech/delka-cyklotras-v-praze>
- Davis, L. S. (2014). Rolling along the last mile: Bike-sharing programs blossom nationwide. *Planning*, 80(5), 10–16.
- DeMaio, P. (2009). Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. *Journal of Public Transportation*, 4 (12), 41-56

- Dvořák, Z., Řehák, D., David, A. a Cekeravec, Z. (2020). Kvalitativní přístup k hodnocení environmentálních rizik v dopravě. *Výzkum životního prostředí a veřejného zdraví*, 17(15), 1-18.
- ECF. (2019). *Bike Share Schemes (BSS) – 3 generations and some challenges*. Dostupné 2. 3. 2025 z: <https://ecf.com>
- fajnOVA. (2025). *Bikesharing Ostrava*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://fajnova.cz/projekt/bikesharing-ostrava/>
- Fishman, E. (2016). Bikeshare: A Review of Recent Literature. *Transport Reviews*, 36(1), 92–113. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1033036>
- Giaume, C. (2024). *Munich boosts shared mobility efforts to achieve a car-lite, sustainable future*. Dostupné 2. 3. 2025 z: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/munich-boosts-shared-mobility-efforts-achieve-car-lite-sustainable-future-2024-09-10_en
- Hradec jede. (2019). *Zásady dopravní politiky města Hradec Králové 2019*. Dostupné 8. 10. 2024 z: <https://www.hradecjede.cz/wp-content/uploads/2021/08/ZDPHK2019.pdf>
- Hradec Králové. (2015). *Na kole v Hradci Králové*. Dostupné 8. 10. 2024 z: <https://www.hradeckralove.org/na-kole-v-hradci-kralove/d-55145>
- Hradec Králové. cz. (2022). *Sdílená kola už jezdí po Hradci. Prvních 15 minut je zdarma, stačí stáhnout aplikaci*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://zpravy.hradeckralove.cz/sdilena-kola-uz-jezdi-po-hradci-prvnich-15-minut-je-zdarma-staci-stahnout-aplikaci-47847/>
- Chang, S., Song, R., He, S. a Qiu, G. (2018). Innovative bike-sharing in China: Solving faulty bike sharing recycling problem. *Journal of Advanced Transportation*, 2018(1), 1–10.
- i:Mostecko. (2025). *Cyklistika*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.imostecko.cz/cyklistika/>
- ITDP (2018): *Bikeshare Planning Guide*. Institute for Transportation and Development Policy, New York
- Ivan, I., Horák, J., Zajíčková, L. a Burian, J. (2019). Factors Influencing Walking Distance to the Preferred Public Transport Stop in selected urban centres of Czechia. *Geoscape*, 13(1), 16-30. <https://doi.org/10.2478/geosc-2019-0002>
- Ježkovy oči. (2022). *V Jihlavě budou od 1. dubna sdílená kola*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.jihlava.cz/v-jihlave-budou-od-1-dubna-sdilena-kola/d-552053>

- Komínek, J. (2023). *Analýza dat bikesharingu a jejich využití pro plánování dopravy v Brně*. Dostupné 4. 3. 2025 z: <https://www.cagi.cz/upload/documents/konference/GIVS-2024/abstrakty/GIVS-2024-KOMINEK-Jiri.pdf>
- Krásná Olomouc. (2021). *Re-vize Olomouc/ DOPRAVA*. Dostupné 30. 9. 2024 z: <http://www.krasnaolomouc.cz/2021/01/22/re-vize-olomouc-doprava/>
- Krausová, M. (2025). *Město Plzeň letos v létě spustí systém sdílených kol*. Dostupné 19. 3. 2025 z: <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/mesto-plzen-uz-na-jare-spusti-system-sdilenych-kol/>
- Kubík, J. a Urbánek, T. (2024). Relationship between the transport performance and financial coverage in urban public transport in the Czech Republic. *Communications*, 26(4). <https://csu.gov.cz/produkty/pocet-obyvatel-v-obcich-9vln2prayv>
- Kyp, O. a Göpfertová, E. (2018). *Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice*. Dostupné 6. 2. 2025 z: https://www.cbudejovice.cz/sites/default/files/obsah/Odbory/UHA/Mobilita/sump_cb_iii_cast_navrhova.pdf
- Lam, F. (2018). Dockless Bikesharing: A Game-Changer for Shared Mobility? *PLAT*. 173-180. ISSN 21624305.
- Liberec. (2024). *Sdílená kola jsou zpět v Liberci a nabízejí 15 minut jízdy zdarma*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.liberec.cz/cz/obcan/aktuality/zpravy-z-mesta/sdilena-kola-jsou-zpet-liberci-nabizeji-15-minut-jizdy-zdarma.html>
- Liberec.cz. (2025). *Délka cyklostezek*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://dashboard.liberec.cz/cs-CZ/M03D03>
- Meddin, R. a DeMaio, P. (2015). *The bike-sharing world map*. Dostupné 7. 4. 2024 z: <http://www.bikesharingworld.com>
- Městem na kole. (2024). *Poptávka po kolech a koloběžkách Lime se v ČR v roce 2023 zvýšila o 25 %*. Dostupné 4. 3. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/zpravicky/poptavka-po-kolobezkach-a-kolech-lime-se-v-cesku-v-roce-2023-zvysila-o-25/>
- Městem na kole. (2025). *Bikesharing in Prague and Czechia*. Dostupné 4. 3. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/en/bikesharing-in-prague/>

- Ministerstvo průmyslu a obchodu. (2023). *K regulaci služby zvané „bikesharing“*. Dostupné 4. 3. 2025 z: <https://mpo.gov.cz/cz/podnikani/zivnostenske-podnikani/aktualni-informace/dulezite-k-regulaci-sluzby-zvane-bikesharing--276032/>
- Mooney, S. J., Hosford, K., Howe, B., Yan, A., Winters, M., Bassok, A. a Hirsch, J. A. (2019). Freedom from the station: Spatial equity in access to dockless bike share. *Journal of Transport Geography*, 74,91–96.
- Most. (2024). *Sdílená kola nextbike v Mostě*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.mesto-most.cz/sdilena-kola-nextbike-v-moste/d-46219>
- Most. (2025). *Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova*. Dostupné 6. 2. 2025 z: https://www.mesto-most.cz/assets/File.ashx?id_org=9959&id_dokumenty=27401
- Motor-Max. (2024). *Sdílení dat o jízdách koloběžek pomůže Praze zlepšit dopravní infrastrukturu*. Dostupné 4. 3. 2025 z: <https://motor-max.cz/2024/09/18/sdileni-dat-o-jizdach-kolobezek-pomuze-praze-zlepsit-dopravni-infrastrukturu/>
- Nextbike Czech. (2022). *Přejeme krásné Vánoce a těšíme se na společnou jízdu v roce 2023!* Dostupné 10. 3. 2024 z: <https://www.nextbikeczech.com/2022/12/21/prejeme-krasne-vanoce-a-tesime-se-na-spolecnou-jizdu-v-roce-2023/>
- Nextbike Czech. (2024). *O nás*. Dostupné 10. 3. 2024 z: <https://www.nextbikeczech.com/o-nas/>
- Nextbike Czech. (2024a). *Analýza jízdních dat Most*. Dostupné 6. 2. 2025
- Nextbike Czech. (2024b). *Analýza jízdních dat Jihlava*. Dostupné 6. 2. 2025
- Nextbike Czech. (2025). *Města, kde si s námi zajezdíte*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.nextbikeczech.com/mesta/>
- Novotný, V. (2024). *Dopravní infrastruktura*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://uap.geoportalpraha.cz/texty/600/2.1.2>
- OBIS. (2011). *Optimising Bike Sharing in European Cities*. Dostupné 2. 3. 2025 z: https://www.researchgate.net/publication/323891408_A_GIS_approach_based_on_user_location_to_evaluate_a_bike-sharing_program/fulltext/5ab1b162458515ecebecea7d/A-GIS-approach-based-on-user-location-to-evaluate-a-bike-sharing-program.pdf

- Ostrava. (2016). *Základní údaje o cyklistické dopravě v Ostravě*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.ostrava.cz/cs/turista/aktivni-vyziti/cykloturistika/zakladni-udaje-o-cyklisticke-doprave-v-ostrave>
- Pid.cz. (2025). *Sdílená kola*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://pid.cz/cykliste-v-pid/sdilena-kola/>
- Ramos, C. (2024). *Spanish Government announces EUR 40 million in aid for the purchase of electric bicycles and public rental systems*. Dostupné 2. 3. 2025 z: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/spanish-government-announces-eur-40-million-aid-purchase-electric-bicycles-and-public-rental-systems-2024-09-30_en
- Rekola. (2024) *Příběh Rekol*. Dostupné 10. 3. 2024 z: <https://www.rekola.cz/pribeh-rekol>
- Rekola. (2025) *Nejrychlejší doprava po městě*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.rekola.cz/>
- Shaheen, S. A., Cohen, A. P. a Martin, E. W. (2013). Public bikesharing in North America: Early operator understanding and emerging trends. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2387, 83–92. <https://doi.org/10.3141/2387-10>
- Shaheen, S. A., Guzman, S. a Zhang, H. (2010). Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: past, present, and future. *Transportation research record*, 2143(1), 159-167.
- Sport. (2023). *Cyklostezky v Jihlavě*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://www.jihlava.cz/vismo/dokumenty2.asp?id=490438&n=cyklostezky-v-jihlave&p1=105971>
- Strouhal, J. (2021). *Z Prahy do menších měst. Rok temna přitáhl bikesharing k více Čechům*. Dostupné 4. 3. 2025 z: <https://forbes.cz/z-prahy-do-mensich-mest-pandemie-pritahla-bikesharing-k-vice-cechum/>
- Šnobl, M. (2021). *Růžová, modrá, červená, zelená i žlutá: bikesharing v Praze 2020*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/2020/05/ruzova-modra-cervena-zelena-i-zluta-bikesharing-v-praze-2020/>
- Šnobl, M. (2023a). *Ostrava letos investovala do cyklostezek 160 milionů, stala se Cykloskokanem roku*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/2023/12/ostrava-investovala-160-milionu-do-cyklostezek-stala-se-cykloskokanem-roku/>
- Šnobl, M. (2023b). *Studie Plzni doporučila 700 sdílených kol a koloběžek*. Dostupné 19. 3. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/2023/02/studii-plzni-doporucila-700-sdilenych-kol-a-kolobezeck/>

- Šnobl, M. (2024a). *Výpůjček kol na Lítačku v roce 2023 přibylo 25 procent*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/2024/01/vypujcek-kol-na-litacku-v-roce-2023-pribylo-25/>
- Šnobl, M. (2024b). *Brňané vyčerpali rozpočet na sdílená kola, zájem stále stoupá*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/2024/09/brnane-vyceruali-rozpocet-na-sdilena-kola-zajem-stale-stoupa/>
- Šnobl, M. (2024c). *Z Olomouce kompletně zmizí sdílená kola*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/2024/11/z-olomouce-kompletne-zmizi-sdilena-kola/>
- Šnobl, M. (2024d). *Hradec Králové sdílená kola převléká do vlastního nátěru, přidá elektrokola*. Dostupné 6. 2. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/2024/08/hradec-kralove-sdilena-kola-prevlece-do-vlastniho-nateru-prida-elektrokola/>
- Tolar, A. (2025). *V Plzni se chystá e-bikesharing*. Dostupné 19. 3. 2025 z: <https://mestemnakole.cz/zpravicky/v-plzni-se-chysta-e-bikesharing/>
- van Waes, A., Farla, J. a Raven, R. (2020). Why do companies' institutional strategies differ across cities? A cross-case analysis of bike sharing in Shanghai & Amsterdam. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 36, 151-163.
- Vaněk, K., Hakl, J., Žáková, R., Klas, M. ...Matoušek, D. (2022). *Studie pro řešení mikromobility v Plzni*. Dostupné 26. 3. 2025 z: <https://svsmp.cz/informace-pro-cyklisty/studie-mikromobility-ma-nastavit-pravidla-v-plzni/>
- Víchová, K., Peterek, K., Hrabec, D. a Taraba, P. (2023). Bike-Sharing System in the Czech Republic and Foreign. *Transportation Research Procedia*, 74, 11-18.
- Wei, B. a Zhu, L. (2023). Exploring the impact of built environment factors on the relationships between bike sharing and public transportation: A case study of New York. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 12(7), 293.
- Wu, F. a Xue, Y. (2017). *Innovations of bike sharing industry in China: A case study of Mobike's station-less bike sharing system*.

Seznam obrázků

Obr. 1: Parkování sdílených prostředků v Praze.....	19
Obr. 2: Modely zavedení bikesharingu ve městech ČR.....	34
Obr. 3: Nejčastěji zmiňované překážky bikesharingu v českých městech	47

Seznam tabulek

Tab. 1: Informátoři zapojení do výzkumu	22
Tab. 2: Srovnání základních údajů o bikesharingu ve vybraných městech ČR.....	24
Tab. 3: Hlavní cíle zavedení bikesharingu.....	33
Tab. 4: Způsob zavedení bikesharingu ve vybraných městech ČR	36
Tab. 5: Smluvní podmínky bikesharingu ve městech ČR	40
Tab. 6: Přístupy měst k podpoře bikesharingu	43
Tab. 7: Srovnání modelů bikesharingu v ČR.....	58

Seznam příloh

Příloha 1: Scénář rozhovorů s úvodním komentářem.....	70
---	----

Příloha 1: Scénář rozhovorů s úvodním komentářem

Dobrý den,

děkujeme Vám za ochotu věnovat nám svůj čas a podělit se o svůj pohled na problematiku bikesharingu ve městech v České republice. Váš názor je pro nás velmi cenný.

Jmenuji se Kristýna Blažková a v rámci své bakalářské práce se zaměřuji na možnosti a bariéry rozvoje bikesharingu v městském prostředí České republiky. Hlavní metodou tohoto výzkumu je kvalitativní analýza dat získaných pomocí strukturovaných rozhovorů. Tyto rozhovory probíhají se zaměstnanci místních samospráv, které mají zkušenosti se zaváděním a fungováním bikesharingu, a také se zástupci provozovatelů sdílených kol.

Rozhovor je plánován v délce přibližně 30 až 40 minut. Jeho cílem je zjistit, jaké jsou možnosti a bariéry rozvoje bikesharingu ve městech v České republice. Zajímají mě zejména Vaše zkušenosti, ekonomické aspekty zavádění a provozu sdílených kol, možnosti podpory ze strany města a případné překážky či potenciál dalšího rozvoje, včetně využívání elektrokol.

Rozhovor bude se souhlasem nahráván. Všechny informace budou následně zpracovány anonymně a použity výhradně pro účely mé bakalářské práce.

Na začátku rozhovoru Vás poprosím o krátké představení – Vaše jméno, pozici a několik informací o Vaší organizaci, případně o jejím vývoji a přístupu k provozování bikesharingu.

Ještě jednou Vám děkuji za spolupráci. V případě zájmu Vám po dokončení ráda zašlu výslednou verzi bakalářské práce.

A) Otázky pro rozhovor se zástupci měst

1. Impuls a strategický kontext

- Co bylo prvotním impulzem pro zavedení systému sdílených jízdních kol ve Vašem městě?
- Řešíte sdílenou mobilitu a její podporu např. v některém ze strategických dokumentů města?
- Jaké konkrétní cíle město sleduje zavedením bikesharingu (např. snížení emisí, zlepšení mobility, podpora turismu)?

2. Způsob zavedení a zapojení města

- Jakým způsobem byl systém bikesharingu ve Vašem městě zaveden? Kdo byl iniciátorem, jakou roli hrálo město?
- Jak často dochází k aktualizaci či přehodnocení smluvních podmínek mezi městem a provozovatelem bikesharingu?
- Uvažuje město o vytvoření vlastního městského systému sdílených kol namísto spolupráce s komerčními provozovateli?

3. Výběr provozovatelů a regulace

- Podle jakých kritérií se vybírali/vybírají provozovatelé? Nebo do nabídky těchto služeb jako město vůbec nezasahujete? Co konkrétně požadujete ve výběrovém řízení? (pokud ho máte)
- Jak se stavíte k možnosti více provozovatelů bikesharingu ve městě?
- Řešili jste s provozovatelem nabídku kol (jejich počty a typy) a kde budou stanice umístěné?

4. Podpora ze strany města

- Podporuje město finančně bikesharingové systémy?
- Je financování bikesharingu podmíněno nějakými výkonnostními kritérii, např. počtem uživatelů nebo ujetých kilometrů?
- Podporuje město i jinými způsoby bikesharingové systémy? (informováním, propagací, zajištěním podmínek)

5. Potenciál rozvoje, bariéry a dopady systému

- Jaký vidíte potenciál v rozvoji elektrických sdílených kol ve Vašem městě? Pro jaký segment obyvatelstva by to bylo určeno?
- Jaké vidíte bariéry pro sdílená elektrická kola ve Vašem městě?
- S jakými bariérami se město při zavádění a provozování bikesharingu setkalo?
- Jaké dopady (podle Vašeho názoru) mělo zavedení systému bikesharing na město? (pozitivní i negativní)

- Sledujete i širší společenské dopady, jako je vliv na snížení dopravní zátěže?

B) Otázky pro rozhovor se zástupci provozovatelů

1. Impuls pro vstup na trh a výběr lokalit

- Co bylo impulsem pro vstup na trh s Vašimi službami v České republice?
- Na základě, čeho si vybíráte města?
- Jaký byl proces schvalování Vašeho systému ze strany městských úřadů? Co se ukázalo jako nejtěžší překážka?

2. Komunikace a spolupráce s městy a institucemi

- Jak probíhá komunikace s místními samosprávami?
- Jak často organizujete společné schůzky se zástupci měst a jaké body programu tyto schůzky zahrnují?

3. Financování a podpora provozu

- Jakým způsobem získáváte finance na investice a provoz systému?
- Jaký je Váš názor na současný systém dotací a finančních podpor? Jak byste ho zlepšili?

4. Cílové skupiny a marketing

- Jaká je Vaše cílová skupina?
- Jakým způsobem měníte marketingové strategie v závislosti na různých lokalitách?

5. Potenciál a bariéry rozvoje elektrických kol

- Jaký potenciál vidíte v oblasti rozvoje elektrických sdílených kol?
- Jaké jsou bariéry pro sdílená elektrická kola?

6. Bariéry při zavádění a provozování systému

- Jaké jsou bariéry při zavádění a provozování bikesharingu?
- Jaké změny v legislativě by podle Vás měly pozitivní dopad na rozvoj bikesharingu?

7. Zkušenosti s ukončením služby a vnímání budoucnosti

- Pokud jste odešli od poskytování služby, jaké byly nejčastější důvody?
- Jak vnímáte trendy v oblasti bikesharingu a sdílené mobility? Jaká je podle Vás budoucnost těchto služeb?

8. Reakce na specifické požadavky měst

- Jaké postupy máte zavedené pro přizpůsobení systému specifickým požadavkům měst (např. vzhled kol – barva, design)?
- Setkáváte se často s takovými požadavky? Je o to mezi městy zájem?