

1

BIKESHARING SDÍLENÁ KOLA



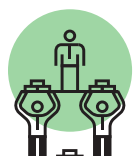
dopady opatření na:



emise



hluk



nedostatek
fyzické aktivity



intermodalita

Popis opatření:

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

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

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Soukromý sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Spíše rovinný terén

Vysoká hustota obyvatel

Inovační aspekty:

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

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladová






středně finančně nákladné

finančně náročné

* v závislosti na velikosti vozového parku a typu vozidel

Hlavní dopady opatření:

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

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

Vztah k dalším dopravním opatřením:

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

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

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

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

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

Situace v ČR:

V České republice najdeme tyto systémy především v největších městech a jejich městských částech (Praha, Brno, Ostrava). České dráhy, a.s., provozují ve vybraných stanicích turistické půjčovny ČD Bike. Seznam provozovatelů bike-sharingu v ČR a historii zavádění sdílených kol u nás i ve světě.

Najdete např. na Wikipedii:

https://cs.wikipedia.org/wiki/Syst%C3%A9m_sd%C3%ADlen%C3%AD_kol

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Jeden z nejznámějších úspěšných příkladů podpory cyklistiky a poskytování městských kol představuje Kodaň. Město Kodaň začalo dne 30. 5. 1995 poskytovat nájemní kola v centru města zdarma. Tento projekt se nazývá „Bycyklen“. Kola, jejichž počet dosáhl již čísla 2.000, jsou rozmístěna na 125 stanovištích po celém centru.

Systém půjčování kol je podobný obsluze nákupních vozíků v supermarketu – zámek od kola se odemkne po vložení mince v hodnotě 20 DKK (cca 76 Kč), po vrácení kola do stojanu jsou uživateli peníze vráceny. Přitom nezáleží na tom, do kterého z nich uživatel kolo vrátí. Cestující však s kolem nesmí opustit vymezené centrum města, jinak může být penalizován policií pokutou ve výši 1.000 DKK (tj. zhruba 3.820 Kč). Většinou však policie vystačí s upozorněním, že se uživatel zapůjčeného městského kola nachází mimo vymezenou zónu. Smyslem tohoto opatření je minimalizovat počet krádeží městských kol. Služba městských kol zdarma je poskytována vždy mezi 1. květnem a 15. prosincem.

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

Celý systém provozuje nadace, která funguje jako nezisková organizace. Nadace získává firemní sponzory, kteří pomáhají financovat design a výrobu městských kol. Sponzorství stojí 2.500 DKK (cca 9.570 Kč) na rok na kolo, přičemž jedna firma musí sponzorovat nejméně 25 jízdnicích kol. Pro sponzorované množství více jak 300 jízdnicích kol je snížena sazba na 1.700 DKK (zhruba 6.500 Kč) na kolo. Sponzor si pak může umístit svoji reklamu přímo na městské kolo. Velká obliba městských kol proto láká řadu sponzorů.



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

Zdroje (odkazy):

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