



Koncept sdílení kol (bikesharing) je k dispozici po celá desetiletí, ale od přelomu tisíciletí se tyto systémy rozšířily po celém světě a staly se součástí nabídky udržitelné mobility pro mnoho měst. Tyto programy tradičně poskytují veřejné výpůjčky kol v 'dokovacích stanicích' po celém městě. S rychlým rozvojem technologií a novými obchodními modely se v druhé polovině roku 2010 objevili poskytovatelé bezstanicového bikesharingu, kteří se rozrostli zejména v Číně. Jejich růst ve městech však nevyužil plný potenciál tohoto konceptu ve zlepšování mobility a také způsobil negativní externality, které pro města vyžadovaly zavedení předpisů a regulací.

### Popis problému

Koncept sdílení jízdních kol (bikesharing) je znám již několik desetiletí (s WhiteBikes zahájen v Amsterdamu v roce 1965), „tradiční“. Systémy sdílení jízdních kol založené na dokovacích stanicích se rozšířily po celém světě a od té doby se staly součástí nabídky udržitelné mobility mnoha měst od přelomu tisíciletí (např. Citybike, Vídeň 2003; Velo'v, Lyon 2005; Bicing, Barcelona 2007; Barclays Cycle Hire (pozdější cykly Santander), Londýn 2010, Citi Bike, New York 2013 a MOL Bubi, Budapešť 2014).

Od té doby se technologie rychle rozvíjí, včetně pronikání smartphonů a jednotek s nízkou spotřebou GPS. V důsledku toho jsou investice do pevné infrastruktury (dokovací stanice, elektrické nabíjení v dokovacích stanicích) nahrazeny řešeními, která umožňují flexibilní parkování kol na veřejných prostranstvích a jejich přemístění, zatímco přístup je stále více nabízen prostřednictvím vlastních smartphonů (běžných uživatelů aplikací).

Vzhledem k tomu, že technologie umožnily tzv. „bezstanicové“ (neboli „volněplující“) řešení, poskytovatelé tohoto typu bikesharingu se objevili a vzkvétali v druhé polovině roku 2010, ze-

jména v Číně. Jejich obchodní model byl založen na zavedení mnohem větších objemů jízdních kol mnohem rychlejším tempem, což umožnila freefloatingová technologie (protože nebylo třeba zavádět drahé dokovací stanice) a využívat nejasnou regulaci využívání veřejného prostoru. Ofo odstartovalo v říjnu 2015 v Pekingu s 2 000 jízdními koly, zatímco na konci roku 2016 mělo v Číně 85 000 jízdních kol a v roce 2017 nasadilo více než 10 milionů kol ve 250 městech po celém světě. Společnost Mobike, založená v roce 2016, zahájila svou mezinárodní expanzi v roce 2017 a v polovině roku 2018 působí ve zhruba 200 městech v 15 zemích. oBike začala v roce 2017 v Singapuru a během téhož roku se rozšířila do více než 15 zemí. American Jump Bikes (bývalá sociální kola, která byla v dubnu 2018 koupena firmou Uber) zahájila provoz s elektronickými koly ve Washingtonu, D.C. v září 2017. V roce 2018 se rozšířila do dalších amerických měst a zahájila své evropské operace v Berlíně. Tento boom byl poháněn kapitálem získaným od investorů včetně technologických gigantů jako Xiaomi, Alibaba nebo Tencent, jejichž hlavním zájmem jsou data generovaná uživateli (Griffith, 2017).

1 systémy pro sdílení jízdních kol umožňující flexibilní parkování kol ve veřejných prostorech a jejich přemístění namísto použití pevných dokovacích stanic.

Bezstanicové sdílení kol může nabídnout uživatelům a městům následující výhody (zatímco jeho soukromě iniciovaný model postrádá komplexní přístup veřejného bikesharingu, který nabízí mnoho z těchto výhod a také některé další):

- nabízet uživatelům nové možnosti udržitelné mobility (s dalšími výhodami, jako je zkrácení doby cestování);



Obrázek 1: oBike sdílená kola uzamčena ve veřejných stojanech na kola ve Vídni (foto: András Ekés, Mobilissimus)

- nabízení cenově dostupné dopravy v oblastech, kde „tradiční“ systémy sdílení jízdních kol a / nebo intenzivní veřejná doprava nebyly životaschopné (nemusí to fungovat tam, kde chybí jiné podmínky, např. podmínky nejsou přátelské k jízdě na kole);
- zajištění řešení posledního kilometru cesty navázaného na veřejnou dopravu;
- konečném důsledku přispět ke konkurenceschopnější udržitelné mobilitě, a tím snížit používání automobilů; a
- poskytování údajů o mobilitě dopravním plánovačům na podporu plánování cyklistické infrastruktury.

Mohou to být rentabilní investice pro operátory, s příjmy nejen z uživatelských poplatků, ale také z potenciálního prodeje generovaných dat poskytovatelům jiných služeb. Evropské předpisy na ochranu údajů (GDPR) jsou však relativně přísné, pokud jde o osobní údaje.

Zpočátku jejich růst ve městech na celém světě často postrádal jakýkoli kontakt s městskými úřady (politika NACTO, 2018) a způsobil také negativní externality a spory, včetně:

- veřejné prostory přeplněné parkujícími koly, zejména v pěších zónách a v dopravních uzlech, často blokující cestu (chodců, zejména osob se sníženou pohyblivostí a zrakovým postižením);
- přeplnění stávajícího parkoviště pro jízdní kola;
- chaotický vzhled ulic kvůli jízdním kolům nahodile odloženým;
- nedostatečná údržba;
- vizuální „znečištění“ v případě reklamy třetíh stran na kolech; a
- ohrožení trhu stávajících (často veřejných) systémů sdílení jízdních kol.



Mimořádně rychlá expanze se v mnoha případech neprokázala jako finančně udržitelná. V roce 2018 se zviditelnily problémy způsobené vysokými provozními náklady a kontroverzemi, které vedly k procesu konsolidace trhu. Došlo k bankrotům a fúzím několika menších poskytovatelů a odchodem z trhů. To zahrnovalo i oBike - zastavení činnosti na jeho domácím trhu, v Singapur u kvůli přísné regulaci a také finančním problémům (Der Standard, 2018). Ofo oznámilo své stažení z několika zemí (včetně Austrálie, Rakousko, Německo a Španělsko) a se zaměřením se několik měst v jiných zemích (včetně USA a Velké Británie).

## Jak to funguje a politické možnosti pro města

Na základě počátečních zkušeností může být pro města nezbytná tvorba předpisů a směrnic, které by integrovaly bezstanicové služby sdílení jízdních kol do nabídky místní udržitelné mobility a pro to, aby maximalizovaly svůj potenciál při minimalizaci negativních externalit.

Města se snažila o odlišný přístup k poskytovatelům bezstanicového sdílení jízdních kol. Tyto možnosti přístupu se do jisté míry liší mezi zeměmi v závislosti na regulačním a leg-



Obrázek 2,3: Bezstanicová sdílená kola ležící ve Vídni / blokující chodník v Pekingu (foto: HerziPinki / 螺钉, Wikimedia Commons)

islativním rámci a na míře, do jaké má samotná městská správa vlastně regulační autonomii nad těmito otázkami. Nejedná se nutně ani o volby, ani o možnosti: kombinace nebo postupný vývoj krok za krokem (např. přechod z neregulovaného přístupu k větší regulaci, nebo začátek pilotem a rozhodování o přístupu založeném až na výsledcích). Opatrnější přístup je zvláště vhodný pro města s již zavedenými veřejnými / cyklistickými programy založenými na PPP.

### 1. Neregulovaný přístup

V některých případech nemusí být vzhledem k nízkému zájmu trhu nebo z jiných důvodů nutné bezstanicovou službu sdílení jízdních kol regulovat. Tento přístup však může města vystavit negativním externalitám uvedeným výše.

### 2. Nastavení základních regulačních pravidel

Pro služby sdílení jízdních kol mohou být stanoveny obecné předpisy, přičemž trh je otevřen pro všechny provozovatele. To může zahrnovat např. předpisy týkající se parkování / užívání veřejného prostoru.

### 3. Vyžadování provozních povolení

Vynucování předpisů může vyústit v zavedení povolení pro provozovatele, kteří chtějí poskytovat ve městě služby. Povolení lze získat splněním transparentních kritérií, avšak počet vydaných povolení může být omezen. Doporučujeme nabídnout povolení na dobu určitou.

#### 4. Koncesní smlouvy

Koncese se obvykle udělují na základě výběrového řízení / soutěže, což má za následek smlouvu mezi městem a provozovatelem, která stanoví pravidla provozu a požadavky, které mají být splněny. Koncese může provozovatel nabídnout více chráněný trh, kde výběrové řízení zajistí, že nejlepší nabídka (z pohledu města) dostane smlouvu.

#### 5. Pilotní řešení / ukázková (demonstrační) řešení

Pilotní nebo demonstrační řešení umožňují poskytovatelům služeb a městským úřadům, aby se navzájem poznali, testovali a diskutovali o fungování systémů sdílení jízdních kol a / nebo různých sadách předpisů pro určité časové období a rozhodovali o předpisech založených až na výsledcích. Požadavek na to, aby provozovatelé



Obrázek 4 Centrum Mobike definovaný namalovaným boxem na chodníku v Huangzhou (foto: [Wikimedia Commons](#))

vatelé sdíleli údaje o používání kol s městskými úřady, může toto rozhodnutí podpořit (Gutman, 2017).

#### 6. Zákaz / nepovolení provozu

Přísné předpisy mohou vést k tomu, že někteří provozovatelé opustí trh. V extrémních případech se města mohou rozhodnout, že nechtějí mít ve městě takové služby a zakázat je.

Tam, kde byly požadavky definovány a zavedeny (buď jako předpisy, nebo jako předpoklady pro povolení / koncesi), tyto požadavky obvykle pokrývají podмноžinu následujících požadavků (především na základě Bordenkircher a O'Neil (2018) a politiky NACTO (2018)).

The National Association of City Transportation Officials (Národní asociace úředníků městské dopravy) zveřejnila v červenci 2018 podrobnější doporučení pro americká města (NACTO Policy,



2018). ITDP (ITDP, 2018), stejně jako UITP, EFC a PEBSS společně (UITP, 2017) také vydaly politická doporučení pro bezstanicový bikesharing.

Efektivita těchto požadavků závisí na jejich právním postavení a na schopnosti města je vymáhat. S nedostatkem pracovníků města zabývajících se vymáháním mohou provozovatelé předpisy jednoduše ignorovat. Takový personál by mohl být např. zaměstnán existující složkou nebo odborem pro vynucování \ vymáhání pravidel pro parkování

### Výhody - a pro koho jsou

Obyvatelé: uvědomí si různorodost možností mobility, ale i možných způsobů využití veřejného prostoru. Mohou objevit nové koníčky a dozvědět se více o svých městech. Tyto iniciativy slouží k tvorbě předpisů a pokynů, které mohou být nezbytné pro města, aby integrovaly bezstanicové služby sdílení jízdních kol do nabídky místní udržitelné mobility a aby maximalizovaly svůj potenciál a zároveň minimalizovaly negativní externalitu.

Regulace však může nést i nebezpečí, pokud je nadměrná a / nebo nebere v úvahu skutečné potřeby a charakteristiky trhu:

- znemožnění služby („zabíjení trhu“);
- omezení hospodářské soutěže a vedoucí k monopolistickým situacím; a
- omezení inovací.

### Analýza zájmových skupin – kdo jsou podporovatelé, kdo jsou oponenti

Ti, kdo jsou pro regulaci bezstanicových kol, jsou obvykle skupiny, které jsou negativně ovlivněny provozem této služby. Patří mezi ně provozovatelé tradičních systémů bikesharingu a dalších dopravních služeb (jako konkurenti); chodci (zejména osoby se sníženou pohyblivostí a zrakovým postižením, pokud jsou pěší zóny / chodníky přeplněné koly); a řidiči, pokud je jejich cesta nebo parkovací místa blokována koly.

Původní přístup některých operátorů (vybudování jejich obchodního modelu na nalití velkého množství jízdních kol do měst namísto vyjednávání udržitelného modelu s městskými úřady) by znamenal protichůdnou regulaci provozovatelů (Griffith, 2017); tento přístup však ztrácí půdu pod nohama.

| Požadavek                      | Náměty ke zvážení   | V | NY |
|--------------------------------|---|---|----|
| Právo na odstranění / ukončení | Město by mělo mít právo odstranit kolo nebo dokonce ukončit službu sdílení jízdních kol (odstranit povolení) v případě konkrétního porušení pravidel.   | X | X  |
| Spolupráce s úřady             | Provozovatelé by měli spolupracovat s městskými úřady aby včas řešili vznikající problémy ve spolupráci. Zejména musí být dosažitelné městskými úřady v 7/24 (24 hodin denně 7 dní v týdnu).  | X |    |
| Poplatky provozovatelů         | Generované poplatky se mohou vztahovat na pokrytí nákladů na regulaci, dohled a správu provozu sdílení kol. Pokud provozovatelé neřeší problémy včas a město to musí udělat místo nich, musí provozovatel nést náklady (např. jako fixní poplatky za konkrétní typy záležitostí). | X | X  |
| Provozní hodiny                | Musí být jasně stanoveny provozní hodiny, aby bylo zřejmé, zda se uživatelé mohou ve dnech volna spoléhat na službu (realokace/přemístění kol). Město může také požadovat, aby provozovatelé měli dané postupy a předpisy pro extrémní počasí, speciální události atd.            |   |    |
| Provozní prostor               | Město může definovat oblasti, ve kterých jsou nebo nejsou povoleny služby bezstanicového bikesharingu. Může vyloučit oblast z provozu stávajícího veřejného systému sdílení jízdních kol nebo nabídnout licence / povolení pro oblasti s nedostatečnou obsluhou veřejné dopravy.  |   | X  |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| Parkovací řád                                      | Parkovací předpisy zahrnují pravidlo, že kola musí být zaparkovaná ve vzpřímené poloze; provozovatel toto musí zajistit. Může také zahrnovat omezení parkování na určitých místech (např. chodníky). Přinejmenším v některých hustších oblastech může být umožněno parkování sdílených kol pouze ve vyhrazených prostorách (na zemi namalované boxy, přestupní uzly) nebo jejich uzamčení k pevnému objektu. Provozovatel musí odstranit neodborně umístěná kola ve stanoveném časovém rámci. | X | X |
| Geofencing – vymezení oblastí s dostupností služby | Vymezení služby do určených oblastí, stejně jako monitorování a vynucování parkovacích ploch lze provádět geofencingem, tj. definováním virtuálních hranic servisní oblasti a parkovacích center.   |   | X |
| Počet kol (velikost kolového parku)                | Aby se předešlo problémům vyplývajícím z příliš velkých objemů kol (zpočátku nebo obecně), mohou města maximalizovat počet povolených jízdních kol na systém. To může také zahrnovat menší povolené počáteční množství a postupné rozšiřování. To umožňuje zpětnou vazbu o provozu systému nebo závezek ke splnění konkrétních cílů před povolením dalšího rozšíření.   | X | X |
| Realokace kol                                      | Aby bylo možné poskytovat dostupné služby, mohou být provozovatelé požádáni, aby splnili určité standardy, pokud jde o rozmístování kol v rámci oblasti služby.   |   |   |
| Bezpečnostní standardy                             | Všechna vozidla vč. kol musí dodržovat bezpečnostní normy, které se týkají daného typu vozidla. To může zahrnovat místní pravidla, např. omezení motorové asistence e-kol, nebo jedinečná identifikace každého vozidla.   | X |   |
| Požadavky na údržbu                                | Rozbitá jízdní kola musí být odstraněna z veřejných prostranství za účelem údržby ve stanovené lhůtě. V případě koncesí může město stanovit přísnější požadavky (minimální počet kol v provozu, cyklus údržby atd.)   | X | X |
| Služby zákazníkům                                  | Kontaktní informace provozovatelů a / nebo městských úřadů musí být zobrazeny na kolech a / nebo na aktuální webové stránce. Provozovatelé musí řešit nahlášené problémy ve stanovené lhůtě (mohou se lišit pro pracovní dobu i mimo pracovní dobu).  | X | X |
| Služby zákazníkům                                  | Předepsané pojištění a stanovení minimálních částek pojištění odpovědnosti za škodu mají za cíl odškodnit strany, které utrpěly škody (včetně uživatelů a města). Některá města navíc vyžadují kauci operátorů, která je využívána v případě, že město musí systém ukončit a postarat se o úklid kol.   |   | X |
| Přístup pro “nesmartphone” uživatele               | Z důvodů rovnosti/spravedlnosti mohou města předepsat možnost přístupu služby bez smartphonu pro ty, kteří smartphone nemají.   |   | X |
| Zohlednění osob se sníženou pohyblivostí           | Soukromí poskytovatelé sdílení kol se obvykle nezaměřují na osoby se sníženou pohyblivostí. Je třeba vzít v úvahu společné využívání veřejného prostoru, např. regulaci parkování jízdních kol a vzdělávání uživatelů. V některých případech jsou nabízena speciální jízdní kola, která jsou dostupná lidem s různými cyklistickými schopnostmi nebo omezeními.   |   | X |
| Vzdělávání uživatelů                               | Některá města vyžadují, aby provozovatelé vzdělávali uživatele ohledně platných zákonů a předpisů a bezpečnostních pokynů. V mnoha případech musí uživatelé souhlasit s dodržováním pravidel dříve, než mohou odemknout kolo. Tento problém je ještě důležitější v případě elektronických kol. Princip gamifikace může být použita k odměňování pozitivního/ohleduplného chování uživatelů  |   | X |
| Intercambio de datos                               | Systémy sdílení jízdních kol vytvářejí velké množství údajů o cestovních zvycích uživatelů. Anonymní údaje o používání kol mohou být užitečné pro úředníky města, např. zlepšení infrastruktury přátelské k jízdním kolům, což vyžaduje sdílení dat (ex post nebo dokonce v reálném čase). Některá data mohou být také zveřejněna (otevřená data). Mohou být předepsány specifické formáty dat (např. V USA, General Bike Share Feed Specification, GBFS).                                    |   | X |

## Právní rámec

Právní rámec se může v jednotlivých zemích lišit, přičemž městské správy mají více či méně regulační autonomii v těchto otázkách. Vzhledem k tomu, že tradiční systémy sdílení kol (tradiční bikesharing) jsou v mnoha zemích k dispozici již několik let, bikesharing jako takový by byl do určité míry pokryt stávajícími právními předpisy. Veřejná politika a právní předpisy jsou však často zaměřeny na automobily (např. dotování užívání automobilů tím, že umožňují nadměrné využívání veřejného prostoru pro parkování). Oblasti, které jsou tímto ovlivněny, zahrnují národní nebo místní předpisy o:

- pravidla provozu;
- předpisy pro bezpečnost provozu;
- využívání veřejných prostranství nebo oblastí pro pěší (včetně parkování pro jízdní kola, včetně neziskových služeb);
- parkování na ulici;
- pojištění odpovědnosti (v případě potřeby takových služeb);
- ochrana práv spotřebitelů;
- ochrana údajů (včetně GDPR);
- integrace s tradičními službami veřejné dopravy a dalšími veřejnými / soukromými službami sdílené mobility;
- finanční pobídky pro veřejnou / sdílenou mobilitu;

## Dobrá / špatná praxe (krátké příklady)

### Vídeň

Ve Vídni je od roku 2003 v provozu stanicový systém Citybike. V roce 2017 přišli na trh bezstanicoví poskytovatelé služeb, přičemž oBike ve svých vnitřních územích nasazuje 800 kol a ofo nabízí 200 kol v okrese 2, k nimž později poz-

ději přibyl Donkey Republic (Ivancsits, 2017), Na vrcholu měl ofo 1800 a oBike 700 kol na ulicích paralelně (France24, 2018). Když vznikly problémy s parkováním, městská správa zaujala pozici vyplývající z její strategie podporující udržitelné způsoby dopravy, která doporučuje zaparkovat bezplatná kola na vyznačených parkovacích prostorech (namalovaných) na ulici nebo ve stojanech na kola, aniž by to komplikovalo dopravu (Ivancsits, 2017). Město také vydalo doporučení pro parkování, která jsou podpořena snadno srozumitelnými výkresy (Fahrrad Wien 2018a) a také zákaznickým servisem s informacemi (Fahrrad Wien 2018b).

Vzhledem k tomu, že doporučení se ukázala jako nedostatečná k řešení problémů, město zavedlo přísnější předpisy od 1. srpna 2018 prostřednictvím nařízení místní policie.

Provozovatelé bezstanicových systémů sdílených jízdních kol musí být registrováni ve Vídni a mohou provozovat maximálně 1500 jízdních kol, z nichž každé má jedinečná identifikační čísla, s telefonním číslem zákaznického servisu operátora. Musí splňovat požadavky na ochranu údajů. Parkování v zeleni (parky) je zakázáno, s výjimkou vyhrazených parkovacích míst pro jízdní kola; Zaparkovaná kola také nemohou blokovat chodce nebo vozidla. Provozovatelé musí odstranit nesprávně umístěná kola do 4 hodin od prvního oznámení během pracovní doby a do 12 hodin v noci a o víkendech, přičemž riskují pokutu 700 EUR, pokud nedodrží lhůty (Fahrrad Wien, 2018).

V létě roku 2018 uzavřela oBike kvůli finančním problémům svou kancelář ve Vídni, přičemž bez řádné kontroly zůstalo v provozu přibližně 1000 kol (Der Standard, 2018a). Společnost ofo se také rozhodla v červenci uzavřít své vídeňské působení a obvinila „vysoké regulační požadavky“, včetně limitu velikosti vozového (kolového) parku, který neumožňuje ziskový provoz (Georg Pichler, 2018). Během prvního srpnového týdne se městské úřady zmocnily 780 zbývajících kol těchto dvou provozovatelů (Fran-

cie24, 2018). Donkey Republic, jediný zbývající soukromý provozovatel - s přibližně 230 koly v současné době - je méně ovlivněn regulacemi, protože pracuje v modelu založeném na stanicích namísto volného plovoucího (Der Standard, 2018b).

## New York

V New Yorku je tradiční stanicová služba Citi Bike založená na smlouvě, která dává operátorovi Motivate exkluzivitu ve svých oblastech I. Fáze a II. Fáze (Flamm, 2017).

Město se vědomě rozhodlo dodržovat opatrný přístup k bezstanicovému sdílení jízdních kol, včetně varovného dopisu zasláného operátorovi, který hodlá zahájit svou službu bez konzultace s úřady. Tato opatrnost vycházela ze skutečnosti, že ulice v centrálních oblastech jsou již dopravně silně přetížené a „chaotické“ (Surico, 2018).

Ministerstvo dopravy (DOT) diskutovalo se zainteresovanými provozovateli bezstanicových systémů a také s Motivate po dobu roku o jejich záměrech, příp. co by mohli nabídnout pro město (Flamm, 2017). Výsledkem byla v prosinci 2017 formální „Žádost o vyjádření zájmu“ o



Obrázek 5: oBike sdílené kolo ve Vídni (foto: András Ekés, Mobilissimus)

nový program bezstanicového systému. Aby si společnosti nekonkurovali se službami Citi Bike, musí se soustředit na vnější městské části, které nejsou obsluhovány zavedeným systémem, včetně částí ostrova Bronx a Staten (Warekar, 2017).

Z dvanácti společností, které projevily zájem, bylo 5 vybráno pro pilotní program, který byl zahájen v červenci 2018. Společnosti mohou působit ve čtyřech vyhrazených oblastech, což jsou oblasti mimo centrální oblasti a pokrytí Citi Bike, s relativně slabou veřejnou dopravou. Tím



se konkrétně zaměřují na mezery v dopravě, namísto přidání dalšího subjektu do oblastí, které jsou již přeplněné (Surico, 2018). Každá oblast bude obsluhována nejméně 200 jízdními koly, včetně jízdních kol s asistovaným elektropohonem. Podle plánů pilot končí na podzim 2018 (politika NACTO 2018).

S pilotem chce město zhodnotit, zda jsou bezstanicové systémy skutečně nákladově efektivnější a rychleji realizovatelné ve vnějších oblastech (Warekar, 2017). Hodnotící kritéria budou zahrnovat dodržování požadavků na přístupnost dat a soukromí uživatelů a také bezpečnost, dostupnost a trvanlivost samotných kol. DOT určí další kroky procesu na základě pilotních výsledků (New York City DOT, 2018).

## Časový rámec

Soukromé bezstanicové služby pro sdílení kol jsou ve stovkách měst po celém světě skutečnou realitou. Přístup měst se neustále vyvíjí; města, která neprovozují takovéto systémy, mají stále tu výhodu, že mohou sami iniciovat a řídit vývoj trhu tím, že formují rámcové podmínky. Nové technologie jsou také k dispozici pro veřejné služby bikesharingu nebo služby bikesharingu založené na partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP), které umožňují integraci bezstanicových řešení (buď do modelu založeného na stanicích, na volné ploše nebo do „hybridního“ modelu) do svých služeb.

## Náklady

Ve většině případů je bezstanicové sdílení kol považováno za odvětví, které by nemělo vyvolávat přímé náklady pro veřejný sektor. Jízdní kola, informační systém a řízení systému jsou provozovány operátory na tržním základě.

Tam, kde technologie nebo předpisy vyžadují vytvoření parkovacích stojanů pro jízdní kola a / nebo určených parkovacích stanic s více stojany, je sdílení nákladů na regulačním orgánu (městě). To rozhodne v závislosti na svých prioritách (přenesení všech nákladů na operátory, nebo snahou katalyzovat rozvoj trhu obecně nebo jen v některých preferenčních oblastech).

Rozvoj přispívající k atraktivitě cyklo dopravy pro širokou škálu uživatelů (včetně infrastruktury přátelské k jízdním kolům), zůstává ve městě. Takovýto rozvoj je klíčovým faktorem úspěchu jakéhokoli druhu služby sdílení kol.

Pokud musí město konat místo provozovatele kvůli jeho selhání (operátoři neřeší konkrétní problémy včas a město to musí udělat místo něho), v ideálním případě může město přesunout náklady na operátory prostřednictvím předem definovaných poplatků a / nebo nebo bezpečnostních vkladů/jistin (podrobněji viz výše). Náklady na vymáhání mohou být hrazeny městem nebo provozovateli, např. prostřednictvím standardního poplatku zaplaceného za povolení provozu.

Mohou se objevit příležitostné náklady na ztracený příjem z reklamy, které by mohly být jinak získány prostřednictvím stanicových systémů a reklam na autobusových zastávkách.

## Otevřené otázky

Vzhledem k tomu, že je tento fenomén bezstanicového bikesharingu zcela nový a odvětví se rychle mění, často se objevují nové výzvy, problémy a otázky. Globálně je zatím nejasné, jaký obchodní model bude finančně udržitelný a v jakých městech (tržích) může být dlouhodobě využíván.

## Možný budoucí vývoj

Programy pro sdílení jízdních kol a také poskytovatelé bezstanicových cyklistických služeb začali nabízet převážně normální jízdní kola; E-kola však také začala získávat půdu. I když tento text na ně necílí, je třeba poznamenat, že mnoho dalších nových „malých vozidel“ (e-koloběžky, elektrokoskútry atd.) může být provozováno v podobných systémech s podobnými regulačními problémy (politika NACTO, 2018).

## Jak a kde to zapadá do SUMP

Jak bylo uvedeno výše, soukromé služby bezstanicového sdílení kol mohou být užitečnou součástí nabídky udržitelné mobility a mají mno-

ho možných přínosů, ale mohou také způsobit negativní externality, které lze v různých oblastech mohou mít různé dopady. Může to být skvělé řešení pro řešení poslední míle cesty nebo to může nabídnout nové příležitosti pro mobilitu v oblastech, které jsou zatím „tradičními“ službami pro sdílení kol a veřejnou dopravou nedostatečné. Ale také tento koncept může bránit pohybu chodců (včetně osob se sníženou pohyblivostí a zrakovým postižením) nebo jiných vozidel, pokud nejsou řádně regulovány.

V konečném důsledku je na městech, aby zvážila, zda a za jakých podmínek tento nástroj odpovídá jejich cílům a přispívá k prospěchu veřejnosti (politika NA CTO, 2018). To zahrnuje zvážení souvisejících veřejných investic (zejména do infrastruktury přátelské k jízdním kolům) a přerozdělení veřejného prostoru od automobilů, které spotřebovávají příliš mnoho prostoru, do udržitelných způsobů obecně.

Plánování udržitelné městské mobility (SUMP) je strategický proces, který umožňuje definovat vizi města a jasně stanovit jeho cíle za účasti všech relevantních zúčastněných stran. Proces a metodika SUMP také nabízejí vhodnou příležitost zvážit bezstanicové sdílení jízdních kol v systému nástrojů, které přispívají k cílům, a tak umožnit vytvoření správného rámce pro tyto systémy.

## Reference

1. Brandon bordenkircher, riley L. O'neil (2018): Dockless bikes: regulation breakdown. Twelve tone Consulting <https://nabsa.Net/wp-content/uploads/2017/09/Dockless-bike-regulation-breakdown-12-tone-Consulting-1.pdf>, (accessed 12 September 2018)
2. Fahrrad Wien (2018a): fahrrad richtig abstellen, <https://www.fahrradwien.at/tipps-und-regeln/abstellen-des-fahrrads/>, (accessed 12 September 2018)
3. Fahrrad Wien (2018b): Leihräder: infos und Kontakte, <https://www.fahrradwien.at/tipps-und-regeln/leihraeder/>, (accessed 12 September 2018)
4. Fahrrad Wien (2018): Strenge regeln für Leihräder treten in Kraft <https://www.fahrradwien.at/news/strenge-regeln-fuer-leihraeder-treten-in-kraft/>, (accessed 12 September 2018)
5. Matthew flamm (2017): Could dockless cycles make city's bikesharing more egalitarian? Crain's new York, <http://www.Crainnewyork.Com/article/20171127/transportation/171129942>, (accessed 12 September 2018)
6. France24 (2018): vienna declares victory in war on dockless bikes. France24, <https://www.france24.com/en/20180807-vienna-declares-victory-war-dockless-bikes>, (accessed 12 September 2018)
7. Erin Griffith (2017): Why investors are betting that bike sharing is the next Uber. Wired, <https://www.wired.com/story/why-investors-are-betting-that-bike-sharing-is-the-next-uber/>, (accessed 12 September 2018)
8. David Gutman (2017): Seattle's bike-share pilot program ends this month, but the bikes are staying. The Seattle times, <https://www.Seattletimes.com/seattle-news/transportation/seattles-bike-share-pilot-program-ends-this-month-but-the-bikes-are-staying/>, (accessed 12 September 2018)
9. Itdp 2018: optimizing Dockless bikeshare for Cities. Institute for transportation & Development Policy, <https://www.itdp.org/publication/optimizing-dockless-bikeshare-cities/>, (accessed 12 September 2018)
10. Kathrin ivancsits (2017): Status Quo: Leihräder aus fernost, fahrrad Wien <https://www.fahrradwien.at/2017/09/29/status-quo-leihraeder-aus-fernost/>, (accessed 12 September 2018)
11. Nacto Policy 2018: Guidelines for the regulation and Management of Shared active transportation, version 1: July 2018. National association of City transportation officials, <https://nacto.org/wp-content/uploads/2018/07/nacto-Shared-active-transportation-Guidelines.pdf>, (accessed 12 September 2018)

12. New York City Dot (2018): five-borough bike Share: Dot names five Dockless bike Share Companies assigned to four neighborhoods for Pilot. New York City Dot press release, <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2018/pr18-039.shtml>, (accessed 12 September 2018)
13. Georg Pichler (2018): nach obike zieht sich auch fahrrad-Start-up ofo aus Wien zurück. Der Standard, <https://derstandard.at/2000083194335/nach-obike-fahrrad-Start-up-fo-verlaesst-Wien>, (accessed 12 September 2018)
14. Der Standard (2018a): obike angeblich vor Pleite, tausend „herrenlose“ fahrräder in Wien, Der Standard, <https://derstandard.at/2000083096681/obike-angeblich-vor-Pleite-tausend-herrenlose-fahrraeder-in-Wien>, (accessed 12 September 2018)
15. Der Standard (2018b): Donkey republic: ein fahrrad-Start-up bleibt in Wien. Der Standard, <https://derstandard.at/2000083354950/Donkey-republic-ein-fahrrad-Start-up-bleibt-in-Wien>
16. John Surico (2018): Docklessbikesharing Hits new York City's transit-Hungry fringes. Citylab, <https://www.citylab.com/transportation/2018/07/dockless-bikes-arrive-in-new-york-citys-transit-hungry-fringes/565391/>, (accessed 12 September 2018)
17. Tanay Warekar (2017): nyc takes strides toward making dockless bike share a reality. Curbed new York, <https://ny.curbed.com/2017/12/15/16781206/nyc-dockless-bike-share-rfei>, (accessed 12 September 2018)
18. Uitp (2017): Unlicensed dockless bike sharing – common position paper. Uitp, ecf and pebss, [http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Dockless\\_bike-sharing\\_position\\_ecf\\_uitp\\_.pdf](http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Dockless_bike-sharing_position_ecf_uitp_.pdf), (accessed 12 September 2018)

## Autor

Antal Gertheis

Mobilissimus Ltd.

e-mail: [gertheis@mobilissimus.hu](mailto:gertheis@mobilissimus.hu)

[mobilissimus.hu](http://mobilissimus.hu)

Poděkování Péterovi Dalosovi, vedoucímu oddělení MOL Bubi v BKK Centre for Budapest Transport za jeho cenné postřehy.

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

**PRÁVNÍ UPOZORNĚNÍ:** Za obsah této publikace nesou odpovědnost výhradně autoři. To nutně neodráží stanovisko Evropské unie. Evropská komise není zodpovědná za jakékoli použití informací obsažených v této příručce. Všechny snímky jsou poskytovány příslušnými partnery (pokud není uvedeno jinak) a jsou schváleny pro reprodukci v této publikaci



CIVITA S PROSPERITY čerpá z fondů evropského výzkumného a inovačního programu Horizon 2020, číslo grantové smlouvy 690636.