



Ideja dijeljenja bicikala postoji već desetljećima, no u ovom su stoljeću takve usluge postale dijelom ponude održive mobilnosti u nizu gradova diljem svijeta. Usluga dijeljenja bicikala tipično znači mogućnost iznajmljivanja javnih bicikala na „priključnim stanicama“ (eng. docking stations) na fiksnim lokacijama diljem grada. No s ubrzanim razvojem tehnologije i novih poslovnih modela pojavili su se i pružatelji usluga dijeljenja bicikala bez fiksnih stanica; takvih je pružatelja usluga u drugoj polovici ovog desetljeća sve više, naročito u Kini. Njihov globalni rast, međutim, nije ostvario puni potencijal ove ideje za poboljšanje mobilnosti, dok je istovremeno uzrokovao negativne posljedice – koje su gradove prisilile da reguliraju njihovu ponudu.

Opis problema

Premda je ideja dijeljenja bicikala prisutna već desetljećima (otkad je Whitebikes lansiran u Amsterdamu 1965. godine), „tradicionalne“ sheme dijeljenja bicikala – koje uključuju priključne stanice za bicikle – postale su dijelom ponude održive mobilnosti s početkom novog tisućljeća (npr. Citybike, Beč 2003. godine; Velo’v, Lyon 2005.; Bicing, Barcelona 2007.; Barclays Cycle Hire (kasnije pod imenom Santander Cycles), London 2010.; Citi Bike, New York 2013.; and MOL Bubi, Budimpešta 2014.).

U međuvremenu se tehnologija ubrzano razvija – uključujući opću dostupnost pametnih telefona i GPS uređaje niske potrošnje. Kao rezultat, statičnu infrastrukturu koja zahtjeva velika ulaganja (priključne stanice, električno punjenje na stanicama) polako zamjenjuju rješenja koja omogućuju fleksibilno parkiranje bicikala na javnim lokacijama i njihovo premještanje, dok se pristup ostvaruje sve češće putem korisničkih pametnih telefona (najčešće putem aplikacija).

Kako je tehnologija učinila mogućim tzv. rješenja bez stanica (ili „slobodna“), pružatelji ova-

kvih usluga pojavili su se – i značajno proširili – u drugoj polovici ovog desetljeća, naročito u Kini. Njihov se poslovni model temeljio na bržem uvođenju većih vozničkih parkova, što im je omogućavala nova tehnologija (više nema potrebe za skupim priključnim stanicama za bicikle) te oslanjanje na poprilično nejasne propise vezane za korištenje javnih prostora. Ofo je startao u listopadu 2015. u Pekingu sa 2000 bicikala, da bi do kraja 2016. godine imao 85 000 bicikala u Kini, a u 2017. godini više od 10 milijuna bicikala u 250 gradova diljem svijeta. Mobike – osnovan 2016. godine – je započeo međunarodnu ekspanziju naredne godine, da bi do sredine 2018. poslovao u oko 200 gradova u 15 zemalja. oBike je započeo s poslovanjem u Singapuru 2017., proširivši se u istoj godini na više od 15 zemalja. Američki Jump Bikes (nekada znan i kao Social bicycles, tvrtka koju je 2018. kupio Uber) je započeo s radom u Washington D.C.-u u rujnu 2017, nudeći e-bicikle. U 2018. godini se proširio na druge gradove u SAD-u, te osnovao europsku podružnicu u Berlinu. Ovakav je brzi rast potaknut kapitalom prikupljenim od investitora, uključujući tehnološke divove poput Xaomija, Alibabe i Tencent, primarno zainteresirane za podatke koje generiraju korisnici (Griffith, 2017).

Dijeljenje bicikala bez priključnih stanica korisnicima i gradovima nudi nekoliko pogodnosti (premda ovaj model, iniciran od strane privatnog sektora, zaostaje za javnim sustavima dijeljenja bicikala, koji uz ove nudi i dodatne prednosti):

1 sustavi dijeljenja bicikala koji omogućuju fleksibilno parkiranje na javnim lokacijama i relokaciju umjesto korištenja fiksnih priključnih stanica. fornecer uma solução de último quilometro conectando-se ao transporte público;



Slika 1: oBike bicikli zaključani na javnim stalcima za bicikle u Beču (fotografija: András Ekés, Mobilissimus)

- nove opcije održive mobilnosti za korisnike (s dodatnim pogodnostima kao što je skraćeno vrijeme putovanja);
 - dostupan prijevoz tamo gdje „tradicionalne“ sheme dijeljenja bicikala i/ili intenzivan javni prijevoz nisu bili održivo rješenje (ali ne i na lokacijama gdje za to ne postoje nužni preduvjeti, npr. uvjeti za korištenje bicikala);
 - rješenje za putovanje na manjim udaljenostima („zadnoj milji“) kao veza do javnog prijevoza;
 - pridonosenje konkurentnijoj održivoj mobilnosti, čime se smanjuje korištenje automobila; te
 - pružanje podataka o mobilnosti planerima prometa kako bi se podržalo planiranje biciklističke infrastrukture.
- Ovakve sheme mogu biti i profitabilne investicije za operatere, pri čemu prihod ne dolazi nužno samo od naknada za korištenje, već potencijal-
- no i od prodaje prikupljenih podataka pružateljima drugih usluga. No, europska Opća uredba o zaštiti podataka (GDPR) veoma strogo regulira korištenje osobnih podataka.
- Inicijalno se rast ovakvih shema diljem svijeta odvijao bez kontakta s gradskim vlastima (NACTO Policy, 2018), što je dovelo do negativnih eksternalija i kontroverzi, uključujući sljedeće:
- javne prostore prepune parkiranih bicikala, posebno u pješačkim zonama i prometnim čvorištima, čime je onemogućeno normalno kretanje (pješacima, posebno onima s ograničenom mobilnošću te slijepim i slabovidnim osobama);
 - prenapučenost postojećih parkirališta za bicikle;
 - „neuredne“ ulice zbog bicikala ostavljenih naokolo;
 - nedostatak pravilnog održavanja;

- vizualno „onečišćenje“ u slučajevima oglašavanja trećih strana na biciklima; te
- ugrožavanje tržišta postojećih programa za dijeljenje bicikala (obično javnih);

U brojnim se slučajevima brzo širenje također nije pokazalo financijski održivim. Problemi uzrokovani visokim troškovima poslovanja i kontroverzama postali su vidljivi u 2018. godini, što je dovelo do procesa konsolidacije tržišta – pro-

glašavanja bankrota i spajanja niza manjih pružatelja usluga, kao i povlačenja s tržišta. oBike je tako prestao poslovati na domaćem, singapurskom tržištu zbog strogih propisa i financijskih problema (Der Standard, 2018), dok je Ofo najavio povlačenje iz nekoliko zemalja (uključujući Australiju, Austriju, Njemačku i Španjolsku) i fokusiranje na manji broj gradova u drugima (kao što su UK i SAD).



Slika 2, 3: Bicikli bez priključnih stanica nasumično ostavljeni u Beču / blokiraju pločnike u Pekingu (fotografije: HerziPink / 螺, Wikimedia Commons).

Na koji to način funkcionira, te koje su opcije javnih politika za gradove

Prva iskustva pokazuju kako bi donošenje propisa i smjernica moglo biti potrebno da gradovi integriraju usluge dijeljenja bicikala bez priključnih stanica u lokalnu ponudu održive mobilnosti te maksimiziraju njene potencijale uz istodobno minimaliziranje negativnih vanjskih učinaka (eksternalija).

Gradovi su se odlučili za različite pristupe spram pružatelja usluga dijeljenja bicikala bez priključnih stanica. Opcije politika donekle se razlikuju od zemlje do zemlje s obzirom na regulatorni i zakonodavni okvir i stupanj do kojeg gradska uprava ima regulatornu autonomiju u vezi s takvim pitanjima. Pritom nije nužno riječ o „ili-ili“ opcijama: kombinirana rješenja ili postepena promjena (npr. od neregulirane situacije ka jačem reguliranju, ili započinjanje s pilot-projektom te odabir rješenja na temelju dobivenih rezultata)

su također mogućnost. Oprezniji se pristup posebno preporuča gradovima koji već imaju razvijenu mrežu sustava dijeljenja bicikala- javnih ili temeljenih na javno-privatnom partnerstvu.

1. Izbjegavanje intervencija (hands-off pristup)

U nekim slučajevima možda neće biti potrebno regulirati pružanje usluga dijeljenja bicikala bez priključnih stanica, bilo zbog slabog interesa na tržištu ili drugih razloga. Međutim, ovakav pristup može gradove učiniti izloženima ranije opisanim negativnim eksternalijama.

2. Postavljanje temeljne regulative

Moguće je donijeti generičke propise kojima se reguliraju usluge dijeljenja bicikala, čime se tržište otvara svim operaterima. Primjer su npr. propisi vezani za parkiranje i korištenje javnog prostora.

3. Zahtjevanje operativnih dozvola

Provođenje propisa može značiti potrebu za propisivanjem nužnosti izdavanja dozvola za pružatelje usluga koji žele poslovati u gradu. Dozvolu je moguće dobiti po zadovoljavanju transparentnih kriterija; no ukupan broj dozvola moguće je ograničiti. Preporučljivo je izdavati dozvole za određeno vremensko razdoblje.

4. Ugovori o koncesijama

Koncesije se obično dodjeljuju na temelju natječaja, kroz ugovor između grada i pružatelja usluga kroz koji se definiraju pravila poslovanja i uvjeti koje treba zadovoljiti. Koncesija može značiti zaštićenije tržište za ponuđača, pri čemu javni natječaj osigurava da ugovor dobije najbolja ponuda (promatrano iz perspektive grada).

5. Pilot projekti/demonstracije

Pilot projekti ili demonstracije omogućuju pružateljima usluga i gradskim vlastima da se međusobno upoznaju, rasprave i testiraju funkcioniranje sustava dijeljenja bicikala i/ili propisa u određenom vremenskom periodu, te odluče o konačnoj regulativi na temelju dobivenih rezultata. Zahtjev da pružatelji usluga s gradom podijele podatke o korištenju može pomoći kod ovakve odluke (Gutman, 2017).

6. Zabrana/nedozvoljavanje poslovanja

Dok stroga regulativa može dovesti do toga da neki pružatelji usluga napuste tržište, u ekstremnim slučajevima gradovi mogu odlučiti da ne žele da se određene usluge nude u njihovom gradu, te ih u potpunosti zabraniti.



Slika 4: Mobike lokacija označena bojom na pločniku u Huangzhou (fotografija: そらみみ, Wikimedia Commons)

Tamo gdje su stvoreni preduvjeti (bilo kao propisi ili kao uvjeti za dobivanje dozvole/koncesije), oni obično sadrže nešto od niže navedenih zahtjeva (koji se temelje primarno na radu Bordenkirchera i O'Neila (2018) te NACTO Policy (2018)).

ZAHTJEV	DETALJNIJE RAZMATRANJE	B	NY
Pravo uklanjanja/prestanka usluge	LGrad bi trebao imati pravo ukloniti bicikl ili čak zaustaviti poslovanje pružatelja usluge (povući dozvolu) u specifičnim slučajevima kršenja propisa.	X	X
Suradnja s vlastima	Pružatelji usluga trebali bi imati obvezu suradnje s gradskim vlastima kako bi zajedno riješili pitanja i probleme koji se javljaju kao dio partnerstva. Također moraju biti na raspolaganju za kontakt gradskim vlastima 24/7.	X	
Naknade za pružatelje usluga	Generičke naknade mogu biti primijenjene kako bi se pokrili troškovi reguliranja, nadzora i upravljanja sustavima dijeljenja bicikala. Ukoliko pružatelji usluga na vrijeme ne riješe nastale probleme te se mora uključiti grad, pružatelji usluga trebaju snositi troškove (npr. kroz fiksne naknade za određenu vrst problema).	X	X
Radno vrijeme	Sati unutar kojih je dozvoljeno poslovanje moraju biti jasno definirani, kako bi bilo jasno mogu li građani na uslugu (premještanja bicikala) računati i na praznike i blagdane ili ne. Grad također može od pružatelja usluga zahtijevati da izrade posebne protokole za ekstremne vremenske uvjete, posebna događanja itd.		
Područje obavljanja djelatnosti	Grad može definirati zone u kojima jest ili nije dozvoljeno pružanje usluga dijeljenja bicikala bez priključnih stanica. Može izuzeti područja već pokrivena nekim sustavom dijeljenja bicikala ili ponuditi dozvole za slabije pokrivena područja.		X
Propisi koji reguliraju parkiranje	Propisi o parkiranju uključuju pravilo o tome da bicikli moraju biti parkirani uspravno; pružatelj usluga mora pokupiti prevrnutе bicikle. Također mogu uključivati ograničavanje parkiranja na određenim lokacijama (npr. pločnicima) – barem u gušće naseljenim područjima; dozvoljavanje parkiranja dijeljenih bicikala samo u za to predviđenim lokacijama (na predviđenim lokacijama, tzv. hub), ili zahtjev da bicikli budu zavezani za fiksni objekt. Pružatelj usluga dužan je ukloniti nepropisno parkirane bicikle u dogovorenom roku.	X	X
Virtualne granice zona usluge (tzv. geofencing)	Ograničavanje usluge na dozvoljeno područje kao i nadzor i provedba propisa vezanih za parkiranje mogu biti osigurani geofencingom, tj. definiranjem virtualnih granica područja pružanja usluge i parkirališnih lokacija.		X
Veličina voznog parka	Kako bi se spriječili problemi koji proizlaze iz prevelikog broja bicikala u optičaju (inicijalno ili generalno), gradovi mogu ograničiti maksimalni broj bicikala dozvoljenih po sustavu. To može značiti i manji inicijalni broj te polagano povećanje - što dozvoljava uzimanje u obzir povratnih informacija o funkcioniranju sustava, ili pak uvjet da se zadovolje određeni ciljevi prije nego se dozvoli daljnje širenje.	X	X
Preraspodjela bicikala	Kako bi ponudili dostupnu uslugu, od pružatelja usluga je moguće zahtijevati da zadovolje određene standarde u smislu preraspodjele (rebalansa) bicikala unutar područja na kojem djeluju.		
Sigurnosni standardi	Sva vozila moraju zadovoljavati sigurnosne standarde važeće za taj tip vozila. To može značiti lokalna pravila, npr. ograničenja brzine za e-bicikle, ili poseban identifikacijski broj za svako vozilo.	X	
Zahtjevi za održavanje	Neispravni bicikli moraju biti uklonjeni s javnih površina unutar određenog vremenskog roka. Kod koncesija grad može specificirati i strože zahtjeve (npr. minimalan broj bicikala u pogonu, redovito održavanje itd.)	X	X
Usluga za korisnike	Podatci za kontaktiranje pružatelja usluge i/ili gradskih vlasti moraju biti vidljivi na biciklima i/ili na mrežnoj stranici koja se redovito dopunjava. Na bilo kakve prijavljene probleme pružatelji usluga moraju odgovoriti unutar definiranog vremenskog roka (koji se može razlikovati unutar i izvan radnog vremena).	X	X

Osiguranje	Zahtjevi za obaveznim osiguranjem i određivanjem minimalnih iznosa za osiguranje od odgovornosti imaju za cilj obešteti stranke koje su pretrpjele štetu (uključujući kako korisnike tako i grad). Nadalje, neki gradovi traže ostavljanje sigurnosnog pologa od strane pružatelja usluga, koji će biti iskorišten ukoliko grad bude morao obustaviti uslugu i zbrinuti preostale bicikle.		X
Pristup za osobe koje nisu korisnici pametnih telefona	Zbog razloga vezanih za pravičnost, grad može zahtijevati opciju pristupanja uslugama i bez pametnog telefona, za osobe koje nisu korisnici pametnih telefona.		X
Usluge za osobe smanjene pokretljivosti	Privatni pružatelji usluga dijeljenja bicikala obično ne računaju na osobe smanjene pokretljivosti kao na potencijalne klijente; no zajedničko korištenje javnog prostora mora biti uzeto u obzir, npr. kroz reguliranje parkiranja bicikala i edukaciju korisnika. U nekim slučajevima ponuda uključuje i bicikle za osobe s različitim sposobnostima bicikliranja ili one s određenim ograničenjima.		X
Educiranje korisnika	Neki gradovi zahtijevaju od pružatelja usluga da educiraju korisnike o primjenjivim zakonima i propisima, kao i o sigurnosnim mjerama. Korisnici često moraju pristati na pravila prije nego mogu otključati bicikl. To je posebno važno kada je riječ o e-biciklima. Moguće je i nagraditi pozitivno ponašanje korisnika, kroz razvoj sustava koji ga vrednuje kroz igru (tzv. gamification).		X
Dijeljenje podataka	Sustavi dijeljenja bicikala generiraju velike količine podataka o navikama mobilnosti. Anonimizirani podatci mogu biti korisni gradskim dužnosnicima za npr. poboljšanje biciklističke infrastrukture, što bi značilo da je dijeljenje podataka s njima (naknadno ili u realnom vremenu) korisno. Dio podataka moguće je učiniti javnim (kao tzv. open data). Moguće je za to predvidjeti i posebne formate (npr. General Bike Share Feed Specification, GBFS u SAD-u).		X

Nacionalna udruga gradskih službenika za prijevoz objavila je u srpnju 2018. detaljnije preporuke za američke gradove (NACTO Policy 2018). ITDP (ITDP 2018) te UITP, EFC i PEBSS zajedno (UITP, 2017) su također objavili policy preporuke za dijeljenje bicikala bez priključnih stanica na fiksnim lokacijama.

Učinkovitost tih zahtjeva ovisi kako o njihovom pravnom statusu tako i o mogućnostima grada da ih provede. Tamo gdje postoji manjak gradskog osoblja za provedbu, pružatelji usluga mogu naprosto izignorirati propise. Djelatnike bi se moglo zaposliti, primjerice, kroz postojeći ugovor ili odjel za provedbu odredbi o parkiranju.

Koristi – i kome su one namijenjene

Stanari: postaju svjesni raznovrsnosti opcija za mobilnost, kao i za korištenje javnog prostora. Dobivaju priliku otkriti nove hobije ili naučiti nešto novo o svome gradu.

Razvijanje propisa i smjernica moglo bi biti nuž-

no kako bi gradovi uspješno integrirali usluge dijeljenja bicikala bez priključnih stanica u lokalnu ponudu održive mobilnosti, te maksimalizirali njene potencijale istodobno minimizirajući negativne posljedice.

No reguliranje može biti potencijalno negativno ukoliko postane pretjerano i/ili ne uzme u obzir stvarne potrebe i karakteristike tržišta, tako što će:

- učiniti pružanje usluge nemogućim („uništiti“ tržište);
- ograničiti konkurenciju i stvoriti monopole; ili
- ograničiti inovacije.

Analiza dionika – tko su pokretači, a tko protivnici

Reguliranju usluga dijeljenja bicikala bez priključnih stanica često su sklone one skupine koje negativno pogađa pružanje takvih usluga. Iste uključuju pružatelje usluga tradicionalnog

dijeljenja bicikala i drugih usluga mobilnosti (konkurenciju); pješake (naročito osobe s ograničenom mobilnošću te slijepe i slabovidne osobe, pogotovo tamo gdje su pločnici/pješački putevi prepuni bicikala); te vozače, ukoliko im bicikli blokiraju put ili parkirališna mjesta.

Inicijalni pristup nekih pružatelja usluga – poslovni model koji se temeljio na nuđenju velikog broja bicikala bez reda, umjesto dogovora sa gradskim vlastima oko održivog modela poslovanja – implicirao bi da se sami pružatelji usluga opiru reguliranju usluge (Griffith, 2017); no takav pristup je sve manje prisutan.

Pravni okvir

Pravni se okviri razlikuju od zemlje do zemlje, pri čemu gradske uprave imaju manju ili veću regulatornu autonomiju oko ovih pitanja. Kako su tradicionalne sheme dijeljenja bicikala dostupne u mnogim zemljama već nekoliko godina, dijeljenje bicikala donekle je obuhvaćeno postojećim zakonima. Međutim, javne politike i zakonodavstvo često prednost daju automobilima (npr. poticanjem korištenja automobila dozvoljavajući pretjerano korištenje javnih površina za parkiranje). Zahvaćena područja uključuju nacionalne i lokalne propise o:



Slika 5: oBike bicikl u Beču (fotografija: András Ekés, Mobilissimus)

- prometnim pravilima;
- sigurnosti u prometu;
- korištenju javnog prostora ili pješačkih zona (uključujući parkiranje bicikala, te profitne djelatnosti);
- uličnom parkiranju;
- osiguranju od odgovornosti (u slučaju takvih usluga);
- zaštiti prava korisnika;
- zaštiti podataka (uključujući GDPR);
- integraciji s tradicionalnim uslugama javnog prijevoza i drugim uslugama dijeljene mobilnosti, javne ili privatne;
- financijskim poticajima za dijeljenje mobilnosti;

Dobre/loše prakse (kratki primjeri)

Beč

U Beču već nekoliko godina, točnije od 2003., posluje Citybike, koji nudi dijeljenje bicikala s priključnim stanicama. U 2017. godini su na tržište stigli i prvi pružatelji usluga bez stanica: oBike sa 800 bicikala u središnjem dijelu grada, Ofo sa 200 bicikala u 2. okrugu, te Donkey Republic kasnije iste godine (Ivancsits, 2017). Na vrhuncu poslovanja Ofo je raspolagao sa 1800 bicikala, a oBike sa 700 bicikala na ulicama (France24, 2018). Kada su se počeli javljati problemi s parkiranjem, gradska je uprava zauzela stajalište u skladu s politikom podržavanja održivih oblika prijevoza, preporučivši da se bicikli parkiraju na parkirnim trakama na cesti ili na stalcima za bicikle, bez ometanja prometa (Ivancsits, 2017). Grad je također objavio preporuke za parkiranje, uz lako razumljive ilustracije (Fahrrad Wien 2018a) te informacije za korisnike (Fahrrad Wien 2018b).

Budući da su se preporuke pokazale nedovoljnima za rješavanje problema, grad je uveo strože propise od 1. kolovoza 2018. putem lokalnog policijskog naloga. Pružatelji usluga dijeljenja bicikala bez priključnih stanica moraju biti registrirani u Beču, te mogu imati vozni park od maksimalno 1500 bicikala od kojih svaki mora imati identifikacijski broj i istaknut telefonski broj službe za korisnike operatera. Pružatelji usluga moraju zadovoljavati odredbe o zaštiti podataka. Parkiranje na zelenim površinama (parkovima) je zabranjeno, osim na označenim parkiralištima za bicikle; parkirani bicikli ne smiju blokirati promet pješaka niti vozila. Pružatelji usluga imaju obvezu ukloniti nepropisno parkirane bicikle unutar četiri sata od prve obavjesti za vrijeme radnog vremena (u roku od 12 sati noću i vikendima), te im zbog neispunjavanja ovog uvjeta na vrijeme prijete kazna od 700 EUR (Fahrrad Wien, 2018).

oBike je do ljeta 2018. zatvorio ured u Beču zbog financijskih poteškoća, ostavivši oko 1000 bicikala u cirkulaciji bez kontrole (Der Standard, 2018a). Ofo je također odlučio prekinuti poslovanje u Beču u srpnju, okrivljujući „visoke regu-

latorne zahtjeve“ uključujući ograničenje na veličinu voznog parka, što sve skupa onemogućuje profitabilno poslovanje (Georg Pichler, 2018). Za vrijeme prvog tjedna u kolovozu gradske su vlasti zaplijenile 780 preostalih bicikala oba operatera (France24, 2018). Donkey Republic, jedini preostali privatni pružatelj usluga – trenutno sa oko 230 bicikala – je bio manje zahvaćen novim mjerama, budući da posluje po drugačijem poslovnom modelu (Der Standard, 2018b).

New York

U New Yorku je tradicionalna usluga dijeljenja bicikala, Citi Bike, temeljena na ugovoru koji tvrtki Motivate daje ekskluzivno pravo pružanja usluge u područjima I. i II. faze (Flamm, 2017).

Grad se odlučio za oprezan pristup dijeljenju bicikala bez stanica, uključujući i slanje pisma upozorenja tvrtki koja je planirala ponuditi takvu uslugu bez konzultacija s gradskim vlastima. Oprez se razvio zbog činjenice da su ulice u središnjem dijelu grada već bile zakrčene prometom i poprilično neuredne (Surico, 2018). Gradski odjel za promet (DOT) se konzultirao sa tvrtkama zainteresiranim za pokretanje usluge dijeljenja bicikala bez priključnih stanica, kao i s tvrtkom Motivate, oko godinu dana o njihovim planovima i tome što mogu ponuditi gradu (Flamm, 2017). To je rezultiralo formalnim „zahtjevom za iskazivanje interesa“ za novi program dijeljenja bicikala bez priključnih stanica u prosincu 2017. Kako se ova usluga ne bi natjecala s Citi Bike uslugom, tvrtke će se koncentrirati na vanjske dijelove grada koje ne opslužuje postojeći sustav, uključujući dijelove Bronxa i Staten Islanda (Warekar, 2017).

Od 12 tvrtki koje su originalno iskazale interes, pet ih je odabrano za pilot program, koji je započeo u srpnju 2018. Omogućeno im je da posluju u četiri utvrđena područja – četvrti izvan središnjih dijelova grada koje pokriva Citi Bike – koja su slabo pokrivena javnim prijevozom, što znači da se direktno nastoji odgovoriti na manjkavosti u sustavu prijevoza umjesto da se dodaje još jednu mogućnost u područjima koja su već prenapučena (Surico, 2018). Svako će područje pokrivati barem 200 bicikala, uključujući one s

dotatnim pogonom na pedalama. Pilot program bi trebao završiti u jesen 2018. (NACTO Policy 2018).

Kroz pilot projekt grad nastoji procijeniti jesu li sustavi bez priključnih stanica zaista ekonomičniji i brži za provedbu u vanjskim gradskim zonama (Warekar, 2017). Kriteriji za ocjenu uključivat će usklađenost sa zahtjevima o dostupnosti podataka i privatnosti korisnika, kao i sigurnost, dostupnost i trajnost samih bicikala. DOT će na temelju rezultata pilot projekta odlučiti o daljnjim koracima (New York City DOT, 2018).

Vremenski okvir

Privatne usluge dijeljenja bicikala bez priključnih stanica već postoje u nizu gradova diljem svijeta. Pristup koji gradovi usvajaju neprekidno se mijenja; gradovi u kojima još uvijek ne postoje takve usluge imaju tu prednost da mogu inicirati i usmjeravati razvoj tržišta kroz oblikovanje okvirnih uvjeta. Dostupne su i nove tehnologije za javne usluge dijeljenja bicikala ili one temeljene na javno-privatnom partnerstvu, što omogućava integraciju rješenja bez priključnih stanica (sa stalcima, bez njih ili u 'hibridnom' obliku) u njihove usluge.

Troškovi

U većini slučajeva dijeljenje bicikala bez priključnih stanica smatra se sektorom koji ne bi trebao uzrokovati izravne troškove za javni sektor. Troškove bicikala, IT sustava te poslovanja snose ponuđači usluge na tržišnoj osnovi.

Tamo gdje tehnologija ili propisi zahtjevaju postavljanje stalaka za bicikle ili parkirališnih lokacija, o dijeljenju troškova odlučuje regulatorna instanca (grad), ovisno o prioritetima (svi troškovi mogu se prebaciti na pružatelja usluga ili se nastoji katalizirati razvoj tržišta, generalno ili u područjima od posebnog interesa). Razvojni projekti koji čine bicikliranje atraktivnijim oblikom mobilnosti širem krugu korisnika (poput infrastrukture za bicikliranje) ostaju u nadležnosti grada; isti su ključan čimbenik uspjeha bilo koje vrste usluge dijeljenja bicikala.

Ukoliko grad mora djelovati umjesto pružatelja usluga zbog njegovih neuspjeha (npr. ukoliko pružatelj usluga ne riješi određeni problem na vrijeme pa je grad prisiljen intervenirati), u idealnom će slučaju troškove prevaliti na pružatelja usluge kroz ranije definirane kazne i/ili pologe (vidi gore za više detalja). Troškove provedbe može pokriti grad ili pružatelji usluga, npr. kroz naknadu za izdavanje dozvole za rad.

Moguće je da postoje oportunitetni troškovi u izgubljenim prihodima od oglašavanja koji bi se inače mogli zaraditi kroz sheme s priključnim stanicama i kroz oglašavanje na autobusnim stanicama.

Otvorena pitanja

Kako je riječ o relativno novom fenomenu i sektoru koji se ubrzano mijenja, često se javljaju novi izazovi, problemi i pitanja. Još uvijek ne postoji odgovor na pitanje koji će model biti financijski održiv te na kojim će tržištima (gradovima) moći funkcionirati na duži rok.

Mogući razvoj u budućnosti

Sheme dijeljenja bicikala – sa ili bez priključnih stanica – započele su nudeći standardne bicikle; no e-bicikli su sve popularniji. Premda se ovaj sažetak njima ne bavi, važno je spomenuti i niz drugih „malih vozila“ (poput skutera, e-skutera itd.) za koje postoji ili bi moglo postojati slično tržište sa sličnim regulatornim izazovima (NACTO Policy, 2018).

Kako se i kamo to uklapa u SUMP?

Kako je ranije izloženo, privatne usluge dijeljenja bicikala bez priključne stanice mogu biti koristan dio ponude održive mobilnosti, sa brojnim potencijalnim koristima – ali i mogućim negativnim eksternalijama – koje se po značaju mogu razlikovati od konteksta do konteksta. Ovakve usluge mogu biti sjajno rješenje za putovanje na kraćim relacijama do javnog prijevoza ili kao opcija mobilnosti u područjima u kojim ne postoji ponuda „tradicionalnih“ usluga javnog prijevoza ni dijeljenja bicikala; no mogu i ometati pješački promet (posebno osoba smanjene mobilnosti ili

slijepih i slabovidnih osoba) ili promet drugih vozila ako ih se propisno ne regulira.

U konačnici, na gradovima je da razmotre da li i pod kojim uvjetima ovaj alat odgovara njihovim ciljevima i doprinosi dobrobiti javnosti (NACTO Policy, 2018). To uključuje i razmatranje vezanih javnih investicija (poput izgradnje infrastrukture pogodne za bicikliste) i preraspodjele javnih prostora od automobila ka drugim oblicima prijevoza.

Planiranje održive urbane mobilnosti (SUMP) je strateški proces koji omogućuje definiranje vizije grada i jasno postavljanje ciljeva uz sudjelovanje svih relevantnih dionika. SUMP proces i metodologija nude dobru priliku za razmatranje ulogu dijeljenja bicikala bez priključnih stanica unutar sustava alata koji se koriste za postizanje ciljeva, omogućujući stvaranje pravog okvira za takve sustave.

Korištena literatura

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 bike sharing more egalitarian? Crain's new York, <http://www.Crain-newyork.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, (accessed 12 September 2018)

RĂSPUNDERE LEGALĂ: Autorii își asumă întreaga răspundere pentru conținutul acestei publicații. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă pentru vreo utilizare a informației conținute aici. Toate imaginile au fost puse la dispoziție de către parteneri (dacă nu este menționat altfel) și au aprobarea pentru a fi reproduse în această publicație.



CIVITAS PROSPERITY a primit finanțare prin Programul Uniunii Europene pentru cercetare și inovare Horizon 2020, în temeiul acordului de grant nr. 690636.

Autor

Antal Gertheis

Mobilissimus Ltd.

e-mail: gertheis@mobilissimus.hu

mobilissimus.hu

Autor se zahvaljuje Péteru Dalosu, Product manageru za MOL Bubi u BKK Centru za promet u Budimpešti za njegove vrijedne sugestije.

www.sump-network.eu