



Koncept izposoje (souple) koles je znan že desetletja, toda šele s prelomom tisočletja so se sistemi izposoje koles začeli širiti po svetu in postali sestavni del ponudbe trajnostne mobilnosti v mestih. Navadno omogočajo javno izposajo koles na kolesarskih postajah s priklopnimi mesti, razporejenih po vsem mestu. S hitrim razvojem tehnologije in novih poslovnih modelov pa so se v drugi polovici tega desetletja pojavili in doživeli pravi razcvet ponudniki sistemov izposoje koles brez priklopnih mest (angl. dockless bike-sharing)<sup>1</sup>, ki so zelo uspešno prodrli zlasti na kitajski trg. Kljub velikemu porastu, ki so ga tovrstne storitve doživele v mestih po vsem svetu, pa niso izrabile vseh možnosti, ki jih ta koncept ponuja za izboljšanje mobilnosti, temveč so prinesle tudi negativne zunanje učinke, zato so morala mesta to dejavnost začeti urejati s predpisi.

### Opis problema

Koncept izposoje koles je znan že desetletja (npr. sistem WhiteBikes je v Amsterdamu začel delovati leta 1965), vendar so se »tradicionalni« sistemi izposoje koles, ki temeljijo na priklopnih postajah, začeli širiti po svetu in postali del ponudbe trajnostne mobilnosti mnogih v mestih zlasti na začetku tega tisočletja (npr. Citybike na Dunaju leta 2003, Velo'v v Lyonu leta 2005, Bicing v Barceloni leta 2007, Barclays Cycle Hire (kasnejši Santander Cycles) v Londonu 2010, Citi Bike v New Yorku leta 2013 in MOL Bubi v Budimpešti leta 2014).

Od tedaj se je tehnologija hitro razvijala, skupaj s prodorom pametnih telefonov in pojavom GPS-enot z majhno porabo. Zato so fiksno infrastrukturo, ki zahteva večje naložbe (priklopne postaje, električno polnjenje na postajah), zamenjale rešitve, ki omogočajo fleksibilno parkiranje koles na javnih površinah in njihovo premeščanje, do stop do njih pa je uporabnikom vse pogostejše omogočen s pametnimi telefoni (najpogostejše prek aplikacij).

Ko je tehnologija omogočila sisteme izposoje koles brez priklopnih mest, so se v drugi polovici tega desetletja začeli pojavljati ponudniki takšnih storitev in doživeli pravi razcvet, predvsem na kitajskem trgu. V primerjavi s »tradicionalnimi« izvajalci izposoje koles je njihov poslovni model temeljil na ponudbi veliko večjega števila koles v veliko hitrejšem tempu. To so omogočali nova tehnologija (saj ni treba več postavljati dragih kolesarskih postaj s priklopnimi mesti) in nejasni predpisi glede uporabe javnega prostora. Podjetje Ofo je začelo delovati v Pekingu oktobra 2015 z 2000 kolesi. Konec leta 2016 je imelo na Kitajskem že 85.000 koles, leta 2017 pa je v 250 mestih po vsem svetu ponujalo že več kot 10 milijonov koles. Podjetje Mobike, ustanovljeno leta 2016, je začelo mednarodni pohod leta 2017, do sredine leta 2018 pa je delovalo že v približno 200 mestih v 15 državah. Podjetje oBike je začelo poslovati leta 2017 v Singapurju in se istega leta razširilo v več kot 15 držav. Ameriško podjetje Jump Bikes (nekdanji Social Bicycles, ki ga je leta 2018 prevzel Uber) je začelo ponujati storitev izposoje e-koles septembra 2017 v Washingtonu, DC. Leta 2018 se je razširilo tudi v druga mesta v ZDA in na evropski trg, kjer je začelo delovati v Berlinu. Temu razcvetu je botrovalo zbiranje kapitala pri vlagateljih, med katerimi so bili tudi tehnološki velikani, kot so Xiaomi, Alibaba in Tencent, zainteresirani zlasti za podatke, ki jih ustvarijo uporabniki (Griffith, 2017).

Sistemi izposoje koles brez priklopnih mest lahko uporabnikom in mestom ponudijo naslednje koristi (čeprav njihovemu na zasebni pobudi temelječemu modelu manjka kompleksni pristop, značilen za javne sisteme izposoje koles, ki imajo poleg naštetih tudi druge prednosti):

<sup>1</sup> Sistemi izposoje koles, ki omogočajo fleksibilno parkiranje koles na javnih površinah in njihovo premeščanje, namesto da bi uporabljali fiksne kolesarske postaje s priklopnimi mesti.



1 Sistemi izposoje koles, ki omogočajo fleksibilno parkiranje koles na javnih površinah in njihovo premeščanje, namesto da bi uporabljali fiksne kolesarske postaje s priklopnimi mesti.

- ponujajo nove možnosti trajnostne mobilnosti (z dodatnimi koristmi, kot je na primer krajši potovalni čas);
  - ponujajo cenovno dostopen prevoz na območjih, kjer »tradicionalni« sistemi izposoje koles in/ali dobra pokritost z javnim potniškim prometom ne bi bili ekonomsko upravičeni (vendar so za to potrebni tudi drugi pogoji, npr. kolesarjem prijazna infrastruktura);
  - zagotavljajo rešitev za krajše povezave do postajališč javnega potniškega prometa;
  - prispevajo h konkurenčnejši trajnostni mobilnosti in se tem zmanjšujejo uporabo avtomobilov;
  - načrtovalcem prometa zagotavljajo podatke o mobilnosti, ki so jim v pomoč pri načrtovanju kolesarske infrastrukture.
- Za izvajalce so lahko donosna naložba, saj lahko ustvarjajo prihodke ne le z uporabniškimi pristojbinami, temveč tudi s prodajo pridobljenih
- podatkov ponudnikom drugih storitev. Vendar so evropski predpisi o varstvu podatkov (GDPR) razmeroma strogi glede osebnih podatkov.
- Na začetku svojega globalnega pohoda izvajalci teh storitev pogosto niso imeli stikov z mestnimi oblastmi (NACTO Policy, 2018), njihovo delovanje pa je sprožalo tudi negativne zunanje učinke in polemike, med drugim zaradi naslednjega:
- javne površine, zlasti v conah za pešce in na prestopnih točkah, so bile preplavljene s parkiranimi kolesi, ki pogosto zapirajo pot (pešcem, predvsem pa osebam z omejeno mobilnostjo in slabovidnim osebam);
  - prezasedenost javnih parkirnih mest za kolesa;
  - neurejen videz ulic zaradi koles, ki jih uporabniki puščajo kjer koli;
  - pomanjkanje ustreznega vzdrževanja;
  - vizualno »onesnaževanje« zaradi oglasnih sporočil tretjih oseb na kolesih;

- ogrožanje trga obstoječih (pogosto javnih) sistemov izposoje koles.

Poleg tega se izjemno hitra širitev pogosto ni izkazala za finančno vzdržno. Leta 2018 so težave zaradi visokih operativnih stroškov in vse glasnejših polemik postale čedalje očitnejše. To je privedlo do konsolidacije trga s stečajni, združitvami več manjših izvajalcev in umiki s trgov.

Sistem oBike, na primer, je zaradi strogih predpisov, pa tudi finančnih težav, prenehal delovati na domačem trgu v Singapurju (Der Standard, 2018). Podjetje Ofo je napovedalo svoj umik iz več držav (vključno z Avstralijo, Avstrijo, Nemčijo in Španijo), v nekaterih drugih državah (med drugim v ZDA in Veliki Britaniji) pa se je osredotočilo samo na nekatera mesta.



Sliki 2, 3: Kolesa iz sistema izposoje koles brez priklopnih mest ležijo naokoli po Dunaju / blokiran pločnik v Pekingu (fotografiji: HerziPinki / 螺, Wikimedia Commons)

## Kako deluje in možne mestne politike

Na podlagi začetnih izkušenj bodo mesta verjetno morala pripraviti predpise in smernice za vključitev storitev izposoje koles brez priklopnih mest v svojo lokalno ponudbo trajnostne mobilnosti, da bi lahko čim bolj izrabila možnosti teh storitev in hkrati zmanjšala njihove negativne zunanje učinke.

Mesta uporabljajo različne pristope do izvajalcev sistemov izposoje koles brez priklopnih mest. Možne politike se nekoliko razlikujejo od države do države, odvisno od regulativnega in zakonodajnega okvira ter stopnje avtonomije, ki jo ima mestna uprava pri urejanju tega področja. Pri tem ni nujno, da se različne politike med seboj izključujejo v smislu ali-ali: možne so tudi kombinacije ali postopni razvoj (npr. mesto se najprej ne vmešava, kasneje pa preide k večji regulaciji ali pa začne pilotni projekt in se nato na podlagi njegovih rezultatov odloča o pristopu). Previdnejši pristop je še posebej priporočljiv v mestih, kjer že obstajajo javni sistemi izposoje

koles ali sistemi, ki temeljijo na javno-zasebnih partnerstvih.

### 1. Pristop nevmešavanja

V nekaterih primerih sistemov izposoje koles brez priklopnih mest ni treba regulirati zaradi majhnega zanimanja na trgu ali iz drugih razlogov. Vendar je lahko posledica takšnega pristopa izpostavljenost mesta prej navedenim negativnim zunanjim učinkom.

### 2. Zagotavljanje osnovnih pravil in predpisov

Sprejmejo se lahko splošni predpisi, ki zadevajo tudi storitve izposoje koles, trg pa ostane odprt za vse izvajalce. Med takšne predpise spadajo na primer predpisi, ki urejajo uporabo parkirnih/javnih površin.

### 3. Zahteva po dovoljenju za opravljanje storitev

Za boljše uveljavljanje predpisov je morda treba uvesti dovoljenja za izvajalce, ki želijo opravljati

storitve v mestu. Pridobijo se lahko na podlagi izpolnjevanja jasnih in preglednih meril. Njihovo število je mogoče tudi omejiti. Priporočljivo jih je izdajati za določen čas.

#### 4. Koncesijske pogodbe

Koncesije se običajno podelijo na podlagi javnega razpisa, nato pa se v pogodbi med mestom in izvajalcem določijo pravila obratovanja in zahteve, ki jih mora izvajalec izpolnjevati. Koncesija lahko izvajalcu zagotavlja večjo zaščito na trgu, razpis pa zagotavlja, da bo pogodbo dobil najboljši ponudnik (z vidika mesta).

#### 5. Pilotni projekti/predstavitve

Pilotni projekti/predstavitve omogočajo, da se ponudniki storitev in mestne oblasti spoznajo,

pogovorijo o sistemih izposoje koles in/ali predpisih ter preskusijo njihovo delovanje za določeno časovno obdobje, nato pa na podlagi tega odločijo za ustrezne predpise. Končna odločitev je lahko odvisna tudi od zahteve, da izvajalci podatke o uporabi delijo z mestnimi oblastmi (Gutman, 2017).

#### 6. Prepoved delovanja

Čeprav se lahko nekateri izvajalci sami odločijo zapustiti trg zaradi strogih predpisov, se lahko tudi mestne oblasti odločijo, da ne želijo imeti takšnih storitev v mestu in jih prepovejo.



Slika 4: Z barvo označena kolesarska postaja Mobike na pločniku v mestu Huangzhou (fotografija: そらみみ, Wikimedia Commons)

Kjer mesta za izvajalce uvedejo določene zahteve (bodisi v obliki predpisov bodisi kot pogoj za izdajo dovoljenja/koncesije), te običajno pokrivajo še podskupino nadaljnjih zahtev (predvsem Bordenkircher in O'Neil, 2018, ter NACTO Policy, 2018).

Zahteva	Razmislek	D	NY
Pravica do odstranitve/ukinitve	Mesto bi moralo imeti pravico do odstranitve kolesa ali celo do ukinitve storitve izposoje koles (odvzem dovoljenja), če so kršena določena pravila.	X	X
Sodelovanje z oblastmi	Izvajalci bi morali sodelovati z mestnimi oblastmi pri reševanju težav v zvezi s partnerstvom. Predvsem pa bi morali biti mestnim oblastem na voljo vsak dan 24 ur na dan.	X	
Pristojbine izvajalcev	Lahko se uvedejo splošne pristojbine za pokrivanje stroškov reguliranja, nadzora in upravljanja delovanja izposoje koles. Če izvajalci težav ne rešijo pravočasno in jih mora namesto njih reševati mesto, mora stroške za to nositi izvajalec (npr. pavšalna plačila za določene vrste težav).	X	X
Obratovalni čas	Obratovalni čas mora biti jasno določen, da uporabniki vedo, ali je storitev zanesljiva (izposoja in vračilo koles) tudi med prazniki. Mesto lahko od izvajalcev tudi zahteva, da uvedejo določene postopke in protokole za izredne vremenske razmere, nekatere dogodke itd.		
Območje delovanja	Mesto lahko določi, kje se lahko storitve izposoje koles brez priklonih mest opravljajo in kje se ne smejo. Lahko izloči območje, kjer delujejo sistemi javne izposoje koles, ali ponudi licence/dovoljenja za območja, nezadostno pokrita s prevoznimi storitvami.		X
Parkirni predpisi	Parkirni predpisi vključujejo pravilo, da morajo biti kolesa parkirana pokončno; izvajalec je dolžan pobrati prevrnjena kolesa. Vključujejo lahko tudi omejitve parkiranja na določenih krajih (npr. na pločnikih) – vsaj na nekaterih gosto poseljenih območjih – in parkiranje izposojenih koles dopuščajo le na za to določenih mestih (z barvo označena mesta za parkiranje, kolesarske postaje) ali pa zahtevajo, da so priklenjena na fiksne predmete. Izvajalec je dolžan neprimerne parkirane kolesa odstraniti v predpisanem roku.	X	X
Geofencing	Za omejevanje storitve na za to določenem območju ter nadzor in uveljavljanje parkirnih pravil se lahko uporabi geofencing, tj. določanje virtualnih meja območja storitve in parkirnih postaj		X
Velikost voznega parka	Da bi se mesta izognila težavam zaradi prevelikih voznih parkov (v začetni fazi ali na splošno), lahko določijo največje število koles, ki jih določen izvajalec lahko ponuja. Mesto lahko izvajalcu na primer dovoli manjši vozni park na začetku in možnost postopnega povečanja na podlagi povratnih informacij o delovanju sistema ali pa mu nadaljnjo širitev dovoli šele, ko izpolni določene cilje.	X	X
Premeščanje koles	Zaradi zagotavljanja dostopnosti storitev lahko mesto od izvajalcev zahteva izpolnjevanje določenih standardov v smislu razporejenosti njihovih koles v območju njihovega obratovanja.		
Varnostni standardi	Vsa vozila morajo izpolnjevati varnostne standarde, predpisane za določeno vrsto vozila. To lahko vključuje lokalna pravila, npr. omejitev hitrosti e-koles s pomožnim motorjem ali opremljenost vsakega kolesa z edinstveno identifikacijsko oznako.	X	
Zahteve glede vzdrževanja	Pokvarjena kolesa je treba odstraniti z javnih površin in jih popraviti v predpisanem roku. Pri koncesijah lahko mesto predpiše strožje zahteve (minimalno število koles v uporabi, cikel vzdrževanja itd.).	X	X
Storitev za stranke	Kontaktne podatke izvajalca in/ali mestnih organov morajo biti navedeni na kolesih in/ali na redno posodobljeni spletni strani. Izvajalci morajo rešiti težave, o katerih so obveščeni, v predpisanem roku (ki je lahko različen med delovnim časom in zunaj njega).	X	X
Zavarovanje	Zahteva po zavarovanju ali določitev minimalnih zneskov za zavarovanje odgovornosti sta namenjeni povrnitvi škode strankam, ki so utrpeli škodo (vključno z uporabniki in mestom). Poleg tega nekatera mesta od izvajalcev zahtevajo polog varščine, ki se uporabi, če mora mesto ustaviti delovanje sistema in poskrbeti za odstranitev koles.		X

Dostop za neuporabnike pametnih telefonov	Zaradi zagotavljanja enakih možnosti lahko mesta predpišejo možnost dostopa do storitve za tiste, ki nimajo pametnega telefona.		X
Upoštevanje oseb z zmanjšano mobilnostjo	Zasebni izvajalci izposoje koles običajno ne upoštevajo oseb z zmanjšano mobilnostjo, treba pa je spoštovati načelo skupne uporabe javnih prostorov, npr. z reguliranjem parkiranja koles in izobraževanjem uporabnikov. V nekaterih primerih izvajalci ponujajo posebna koles, prilagojena osebam z različnimi kolesarskimi sposobnostmi ali omejitvami.		X
Izobraževanje uporabnikov	Nekatera mesta zahtevajo od izvajalcev, da izobražujejo uporabnike o veljavni zakonodaji in varni vožnji. Včasih se morajo uporabniki strinjati, da bodo upoštevali pravila, preden lahko odklenejo kolo. To je še pomembnejše pri uporabi e-koles. Za nagrajevanje pozitivnega vedenja uporabnikov se lahko uporabi igrifikacija.		X
Posredovanje podatkov	Pri sistemu izposoje koles nastanejo velike količine podatkov o mobilnostnih navadah. Anonimizirana uporaba podatkov je lahko mestnim organom v pomoč, na primer pri izboljševanju uporabnikom prijazne infrastrukture, zato je zahteva za posredovanje podatkov (kasneje ali celo v realnem času) lahko koristna. Nekateri podatki lahko postanejo tudi javni (odprti podatki). Predpišejo se lahko posebni formati (npr. v ZDA: General Bike Share Feed Specification, GBFS).		X

Nacionalno združenje organov za mestni prevoz (The National Association of City Transportation Officials) je julija 2018 objavilo podrobnejša priporočila za ameriška mesta (NACTO Policy, 2018). Tudi ITDP (ITDP, 2018) ter UITP, EFG in PEBSS skupaj (UITP, 2017) so objavili priporočila za izposajo koles brez priklopnih mest.

Učinkovitost teh zahtev je odvisna od njihovega pravnega statusa in sposobnosti mesta, da jih uveljavlja. Če mesto nima dovolj številčne redarske službe, lahko izvajalci predpise kar ignorirajo. Redarje se lahko zaposli na primer v sklopu obstoječe pogodbe ali mestnega oddelka za redarstvo.

### Koristi in kdo jih je deležen

Prebivalci spoznajo različne možnosti mobilnosti in tudi možnosti uporabe javnega prostora. Odkrijejo lahko nove hobije in se naučijo več o svojem mestu. Mesta bodo morebiti morala oblikovati predpise in smernice, če bodo želela storitve izposoje koles brez priklopnih mest vključiti v svojo lokalno ponudbo trajnostne mobilnosti, pri tem pa v čim bolj izrabiti njihov potencial in hkrati čim bolj zmanjšati njihove negativne zunanje učinke.

Vendar lahko regulacija, če je pretirana in/ali ne upošteva dejanskih potreb in značilnosti trga, prinaša tudi nevarnosti:

- onemogočanje storitev (»uničevanje trga«);
- omejevanje konkurence in povzročanje monopolističnega položaja;
- omejevanje inovacij. Análise das partes interessadas - quem são os impulsionadores, quem são os adversários

### Analiza deležnikov – kdo so gonilci in kdo nasprotniki

Regulaciji izposoje koles brez priklopnih mest so običajno naklonjene skupine, ki jih izvajanje te storitve negativno prizadeva. Sem spadajo ponudniki »tradicionalnih« sistemov izposoje koles in drugi prevozniki (kot konkurenti), pešci (zlasti osebe z omejeno mobilnostjo in slabovidni, če so površine za pešce ali pločniki natrpani s kolesi) ter vozniki (če kolesa zapirajo njihovo pot ali parkirna mesta).

### Pravni okvir

Pravni okvir se lahko razlikuje od države do države in stopnje avtonomije, ki jo ima mestna oblast pri urejanju tega področja. Ker so »tradicionalni« sistemi izposoje koles v mnogih državah na voljo že več let, je izposoja koles kot taka verjetno deloma že urejena z obstoječo zakonodajo. Vendar sta javna politika in zakonodaja pogosto naravnani k avtomobilom (npr. subvencioniranje uporabe avtomobilov z omogočanjem čezmerne uporabe javnih površin za parkiranje). Izpo-

sojo koles lahko zadevajo nacionalni in lokalni predpisi s teh področij:

- prometna pravila;
- predpisi o varnosti v prometu;
- predpisi o uporabi javnega prostora in površin za pešce (vključno s parkiranjem koles in komercialnimi storitvami);
- ulično parkiranje;
- zavarovanje odgovornosti (pri takšnih storitvah);
- varstvo pravic potrošnikov;
- varstvo podatkov (vključno s Splošno uredbo o varstvu podatkov – GDPR);
- integracija s tradicionalnimi storitvami javnega potniškega prometa in drugimi javnimi/zasebnimi storitvami souporabe na področju mobilnosti;
- finančne spodbude za javne storitve/storitve souporabe na področju mobilnosti.

## Dobre/slabe prakse (kratki primeri)

### Dunaj

Na Dunaju je storitev Citybike, ki temelji na kolesarskih postajah s priklopnimi mesti, na voljo od leta 2003. Leta 2017 so na trg vstopili ponudniki izposoje koles brez priklopnih mest: oBike je začel delovati s 800 kolesi na območju mestnega središča, Ofo z 200 kolesi v 2. okrožju, kasneje istega leta se mu je pridružil še Donkey Republic (Ivancsits, 2017). Na vrhuncu je imel Ofo na dunajskih ulicah 1800 koles in oBike 700 koles (France24, 2018). Ko so se pojavile težave s parkiranjem, je mestna uprava v skladu s svojo strategijo podpiranja trajnostnih potovalnih načinov priporočila parkiranje koles za izposajo brez priklopnih mest na označenih parkirnih pasovih ob voziščih ali na stojalih za kolesa, da ne bi ovirala prometa (Ivancsits, 2017). Mesto je izdalo tudi parkirna priporočila z lahko razumljivimi ilustracijami (Fahrrad Wien 2018a) in informacijami o storitvah za stranke (Fahrrad Wien 2018b).



Slika 5: Kolo za izposajo oBike na Dunaju (fotografija: András Ekés, Mobilissimus)

Ker se pokazalo, da priporočila ne zadostujejo za reševanje težav, je mesto 1. avgusta 2018 z lokalno policijsko odredbo uvedlo strožja pravila. Izvajalci izposoje koles brez priklopnih mest se morajo na Dunaju registrirati, vsak pa lahko upravlja največ 1500 koles, od katerih mora biti vsako opremljeno z enkratno identifikacijsko oznako in telefonsko številko izvajalca. Upoštevati morajo tudi zahteve glede varstva podatkov. Parkiranje na zelenih površinah (v parkih) je prepovedano, razen na parkirnih mestih za kolesa; parkirana kolesa tudi ne smejo ovirati prometa pešcev ali vozil. Izvajalci morajo napačno parkirana kolesa odstraniti v 4 urah po prvem opozorilu med delovnim časom (in v 12 urah ponoči ter ob koncu tedna). Če tega ne storijo v predpisanem roku, je zagrožena kazen 700 evrov (Fahrrad Wien, 2018).

Poleti leta 2018 je oBike zaradi finančnih težav zaprl svojo poslovalnico na Dunaju, v obratovanju pa je brez prvega nadzora pustil 1000 koles (Der Standard, 2018a). Julija istega leta se je tudi Ofo odločil za prenehanje poslovanja na Dunaju, kot razlog pa je navedel »visoko stopnjo regulativnih zahtev«, vključno z omejitvijo velikosti voznega parka, ki ne omogoča poslovanja z dobičkom (Georg Pichler, 2018). V prvi polovici avgusta so mestne oblasti zaplenile 780 preostalih koles obeh izvajalcev (France24, 2018). Ureditev tega področja je manj prizadela edinega zasebnega izvajalca, Donkey Republic, ki trenutno upravlja 230 koles, saj njegovo poslovanje temelji na kolesarskih postajah s priklopnimi mesti, ne na modelu brez priklopnih mest (Der Standard, 2018b).

## New York

V New Yorku »tradicionalna« storitev izposoje koles na kolesarskih postajah s priklopnimi mesti Citi Bike temelji na pogodbi, ki izvajalcu, podjetju Motivate, zagotavlja izključno pravico delovanja na območjih Faze I in Faze II (Flamm, 2017).

Mesto se je zavestno odločilo, da previdno pristopi k izposoji koles brez priklopnih mest. Zato je izvajalcu, ki je v mestu nameraval uvesti lastno storitev brez predhodnih pogajanj z

mestnimi oblastmi, poslalo opozorilno pismo. Previdnost je temeljila na tem, da so ulice v osrednjih predelih mesta že preobremenjene in neurejene (Surico, 2018). Mestni oddelek za promet (Department of Transportation – DOT) se je leto dni pogovarjal z zainteresiranimi izvajalci storitev izposoje koles brez priklopnih mest in podjetjem Motivate o njihovih namerah ter o tem, kaj lahko ponudijo mestu (Flamm, 2017). Rezultat je bila formalna »zahteva za prijavo interesa« za novi program izposoje koles brez priklopnih mest, izdana decembra 2017. Da ne bi konkurirali storitvam Citi Bike, se morajo izvajalci osredotočiti na zunanje mestne četrti, ki jih sistem Citi Bike ne pokriva, vključno z deli okrožij Bronx in Staten Island (Warekar, 2017). Od več kot 12 podjetij, ki so prijavila interes, so jih 5 izbrali za pilotni projekt, ki se je začel izvajati julija 2018. V okviru tega projekta lahko delujejo na 4 dodeljenih območjih, ki obsegajo soseške zunaj osrednjih mestnih območij, ki jih Citi Bike ne pokriva in so tudi razmeroma slabo pokrita z javnim potniškim prometom. Njihovo delovanje je torej namenjeno predvsem zaposlovanju vrzeli, namesto ponujanju še ene možnosti mobilnosti na območjih, kjer je ponudba že zdaj prenasičena (Surico, 2018). Na vsakem območju bo na voljo najmanj 200 koles, skupaj s kolesi s pomožnim pogonom. Pilotni projekt se naj bi končal predvidoma jeseni 2018 (NACTO Policy 2018).

S tem pilotnim projektom želi mesto oceniti, ali so sistemi izposoje koles brez priklopnih mest dejansko stroškovno učinkovitejša in hitrejša rešitev v zunanjih predelih mesta (Warekar, 2017). Merila za ocenjevanje bodo vključevala tudi skladnost z zahtevami glede dostopnosti podatkov in zasebnosti uporabnikov ter varnosti, razpoložljivosti in vzdržljivosti koles. Na podlagi rezultatov pilotnega projekta se bo oddelek za promet nato odločil glede nadaljnjih korakov (New York City DOT, 2018).

## Časovni okvir

Zasebni izvajalci izposoje koles brez priklopnih mest so v stotinah mest po vsem svetu že resničnost. Pristopi, s katerimi se jih mesta lotevajo, se neprenehno razvijajo, mesta, kjer takšni



sistemi še ne delujejo, pa so v prednosti, saj lahko sama sprožijo in usmerjajo razvoj tega trga s pripravo okvirnih pogojev za njihovo delovanje. Za storitve izposoje koles (bodisi da gre za javne sisteme ali sisteme, ki temeljijo na javno-zasebnih partnerstvih) so na voljo tudi nove tehnologije, ki mestom omogočajo, da rešitve brez priklopnih mest integrirajo v svoje storitve (model s priklopnimi postajami, model brez priklopnih mest ali »hibridni« model).

## Stroški

Na sisteme izposoje koles brez priklopnih mest se večinoma gleda kot na storitve, ki naj ne bi povzročale neposrednih stroškov javnemu sektorju. Stroške koles, informacijske tehnologije, na kateri ti sistemi temeljijo, in obratovanja krijejo izvajalci na tržni podlagi.

Kadar je zaradi tehnologije ali predpisov treba postaviti parkirna stojala in/ali parkirne postaje, se o delitvi stroškov odloča regulator (mesto), odvisno od svojih prednostnih nalog (vse stroške lahko prevale na izvajalce ali pa skuša spodbuditi razvoj trga bodisi na splošno bodisi na nekaterih prednostnih območjih). Razvoj, ki prispeva k privlačnosti kolesarske mobilnosti za širok krog uporabnikov (vključno s kolesom prijazno infrastrukturo), ostaja naloga mesta in je ključen za uspešnost katere koli storitve izposoje koles.

Če mora mesto ukrepati namesto izvajalca, ker ta ni izpolnil svojih obveznosti (če na primer ne reši konkretnih težav pravočasno in jih mora namesto njega reševati mesto), lahko mesto stroške prenese na izvajalca z vnaprej določenimi pristojbinami in/ali varščino (podrobneje v prejšnjih poglavjih). Stroške redarstva lahko krije mesto ali pa jih nosijo izvajalci, na primer v obliki splošne pristojbine, ki jo plačajo za dovoljenje za obratovanje.

Nastanejo lahko tudi oportunitetni stroški, povezani z izgubo prihodkov od oglaševanja, ki bi jih mestu sicer lahko prineslo oglaševanje na sistemih s priklopnimi mesti ali na avtobusnih postajališčih.

## Odperta vprašanja

Ker je izposoja koles brez priklopnih mest razmeroma nova dejavnost in se hitro spreminja, se pogosto pojavljajo novi izzivi, težave in vprašanja. Globalno še ni jasno, kakšen poslovni model bo finančno vzdržen in v kakšnih vrstah mest (trgih) se lahko dolgoročno uporabi.

## Možen prihodnji razvoj

Sistemi izposoje koles, vključno s sistemi brez priklopnih mest, ponujajo predvsem običajna kolesa, vendar se tudi uporaba e-koles vse bolj širi. Čeprav se ta dokument nanje ne osredotoča, je treba povedati, da se tudi druga »manjša vozila« (skuterji, e-skuterji ipd.) lahko – in tudi se – uporabljajo v podobnih sistemih, ki prinašajo podobne regulativne izzive (NACTO Policy, 2018).

## Kam in kako se umešča v CPS

Kot je opisano v tem dokumentu, so lahko zasebne storitve izposoje koles brez priklopnih mest koristen del ponudbe trajnostne mobilnosti v mestih s številnimi prednostmi, vendar imajo lahko tudi negativne zunanje učinke z različno težo na različnih področjih. Lahko so odlična »rešitev za zadnji del poti«, ponujajo pa tudi nove možnosti za mobilnost na območjih, ki so slabo pokrita s tradicionalnimi storitvami izposoje koles in javnega potniškega prometa, hkrati pa lahko, če niso ustrezno regulirane, ovirajo gibanje pešcev (vključno z osebami z omejeno mobilnostjo in slabovidnimi osebami) ali drugih vozil.

Na koncu so mesta tista, ki morajo pretehtati, ali in pod kakšnimi pogoji te storitve prispevajo k doseganju njihovih ciljev in koristijo javnosti (NACTO Policy, 2018). Pri tem morajo upoštevati tudi s tem povezane javne naložbe (zlasti v kolesom prijazno infrastrukturo) in spremembe v rabi javnih površin, ki bi jih bilo treba namesto avtomobilom nameniti trajnostnim potovalnim načinom na splošno.

Oblikovanje celostne prometne strategije (CPS) je proces, ki mestu omogoča, da opredeli svojo

vizijo in jasno določi svoje cilje v sodelovanju z vsemi zainteresiranimi deležniki. Proces in metodologija oblikovanja CPS ponujata tudi pravo priložnost za razmislek o mestu, ki ga lahko imajo sistemi izposoje koles brez priklopnih mest v naboru orodij, s katerimi si mesto priza- deva doseči svoje cilje, in o reguliranju njihovega delovanja.

## Literatura

1. Brandon bordenkircher, riley L. O'neil (2018): Dockless bikes: regulation break- down. 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 Leih- räder treten in Kraft <https://www.fahrradwien.at/news/strenge-regeln-fuer-leihraeder-treten-in-kraft/>, (accessed 12 September 2018)
5. Matthew flamm (2017): Could dock- less cycles make city's bike sharing more egalitarian? Crain's new York, <http://www.Crain-snewyork.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>, (ac- cessed 12 September 2018)
7. Erin Griffith (2017): Why investors are bet- ting that bike sharing is the next Uber. Wired, <https://www.wired.com/story/why-inves- tors-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 & Dev- elopment Policy, <https://www.itdp.org/pub- lication/optimizing-dockless-bikeshare-cities/>, (accessed 12 September 2018)
10. Kathrin ivancsits (2017): Status Quo: Lei- hräder aus fernost, fahrrad Wien [https:// www.fahrradwien.at/2017/09/29/status- quo-leihraeder-aus-fernost/](https://www.fahrradwien.at/2017/09/29/status- quo-leihraeder-aus-fernost/), (accessed 12 September 2018)
11. Nacto Policy 2018: Guidelines for the regu- lation and Management of Shared ac- tive transportation, version 1: July 2018. Na- tional association of City transporta- tion officials, <https://nacto.org/wp-content/ up- loads/2018/07/nacto-Shared-active- trans- portation-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 neigh- borhoods for Pilot. New York City Dot press re- lease, <http://www.nyc.gov/html/dot///html/ pr2018/pr18-039.shtml>, (accessed 12 Sep- tember 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-rfe/>, (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)

**PRAVNO OBVESTILO:** Avtor je v celoti odgovoren za vsebino te predstavitev, ki ne izraža nujno mnenja Evropske unije. Evropska komisija ni odgovorna za uporabo informacij iz te publikacije. Vse slike v njej so zagotovili partnerji (razen če je drugače navedeno) in so objavljene z njihovim dovoljenjem.



Projekt CIVITAS PROSPERITY je prejel finančna sredstva iz programa Evropske unije za raziskave in inovacije Horizon 2020 po sporazumu o nepovratnih sredstvih št. 690636.

## Avtor

Antal Gertheis

Mobilissimus Ltd.

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

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

Zahvaljujem se Pétru Dalosu, operativnemu vodji MOL Bubi pri Centru za promet v Budimpešti BKK, za njegovo dragoceno mnenje.

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