



iešujų dviračių (dviračių nuomos) sąvoka yra žinoma jau dešimtmečius, tačiau tik nuo šio tūkstantmečio pradžios tokios sistemos išplito visame pasaulyje ir tapo neatskiriama daugelio miestų darnaus judumo dalimi. Tradiciškai, šios sistemos siūlo išsinuomoti dviratį „viešųjų dviračių paėmimo/grąžinimo stotyse“, kurios yra išdėstytos visame mieste. Sparčiai tobulėjant technologijoms ir naujiems verslo modeliams, nuo XXI a. 2 dešimtmečio vidurio, ypatingai Kinijoje, ėmė plisti laisvai statomi viešieji dviračiai. Nepaisant to, jų potencialas tobulinti miesto judumą nebuvo pilnai išnaudojamas, o spartus populiarėjimas sukėlė nenumatytų neigiamų padarinių. Todėl tapo būtina šias sistemas reguliuoti ir numatyti jų naudojimo taisykles.

Problemos aprašymas

Nors viešųjų dviračių (angl. bike-sharing) sąvoka yra naudojama jau ne vieną dešimtmetį (pirmieji Whitebikes viešieji dviračiai atsirado Amsterdamo 1965 metais), tik šio tūkstantmečio pradžioje „tradicinės“ viešųjų dviračių sistemos, besinaudojančios dviračių paėmimo/grąžinimo stotimis, plačiai paplito visame pasaulyje ir tapo neatsiejamą darnaus daugelio miestų judumo dalimi (pavyzdžiui, Citybike ėmė veikti Vienoje nuo 2003 metų, Velo'v Lione – nuo 2005 metų, Bicing Barcelonoje – nuo 2007 metų, Barclays Cycle Hire (vėliau Santander Cycles) Londone – nuo 2010 metų, Citi bike Niujorke – nuo 2013 metų, MOL Bubi Budapešte – nuo 2014 metų ir panašiai).

Nuo tada technologijos sparčiai patobulėjo, įskaitant taupiai veikiančias GPS programas, o naudojimas išmaniaisiais telefonais išplito. Todėl daug investicijų reikalaujanti infrastruktūra (stovėjimo stotys, elektrinis stočių pakrovimas ir pan.) yra pakeičiama tokiais sprendimais, kurie leidžia dviračius palikti ir juos pasiimti bent kurioje vietoje mieste, o jų nuoma vis dažniau yra vykdoma mobiliųjų telefonų pagalba (dažniausiai per mobiliąsias programėles).

Kadangi išvystytos technologijos leido sukurti taip vadinamus sprendimus „be stočių“, antroje XXI a. 2 dešimtmečio pusėje tokių viešųjų dviračių kompanijų, ypač Kinijoje, smarkiai padaugėjo ir jos itin sparčiai plėtėsi. Šių kompanijų verslo modelis rėmėsi itin sparčiais dviračių parko plėtra, kurią skatino lanksčios technologijos, leidžiančios išvengti brangių paėmimo/grąžinimo stočių, ir nereguliuojamos jokios viešųjų erdvių naudojimo taisyklės. 2015 metų spalį Pekine buvo įkurta Ofo kompanija, kuriai priklausė 2000 dviračių. Iki 2016 metų pabaigos, vien Kinijoje, kompanija turėjo 85 tūkstančius dviračių, o 2017 metais ji ėmė siūlyti daugiau nei 10 milijonų dviračių 250 miestų visame pasaulyje. Mobike, įkurta 2016 metais, 2017 metais ėmė vykdyti savo veiklą tarptautiniu mastu ir iki 2018 metų vidurio jau veikė 200 miestų 15-oje šalių. 2017 metais Singapūre buvo įkurta oBike kompanija, kuri jau tais pačiais metais veikė 15-oje šalių. Elektrinius dviračius siūlanti Jump Bikes (buvusi Social Bicycles kompanija, kurią 2018 metų balandį nusipirko Uber) savo veiklą pradėjo Vašingtone 2017 metų rugsėjį. 2018 metais ji išplėtė savo veiklą kituose JAV miestuose ir ėmė vykdyti panašią veiklą Europoje, Berlyne. Šių spartų kompanijų skaičiaus augimą itin paskatino pritrauktas kapitalas iš pagrindinių investuotojų, tokių kaip Xiaomi, Alibaba ar Tencent, kuriuos labiausiai domino iš vartotojų surenkama informacija (Griffith, 2017).

Viešųjų dviračių sistemos dažniausiai yra kur kas visapusiškesnės ir sukuria daugiau naudos vartotojams ir miestams nei privačių kompanijų siūlomi dviračių nuomos modeliai. Paėmimo/grąžinimo stočių nereikalaujantys (ar „laisvai statomi“) viešieji dviračiai turi šiuos privalumus:

- Vartotojams siūlomi nauji ir darnūs judumo būdai. Tai turi papildomų privalumų, tokių kaip sutrumpėjęs kelionės laikas.



1

paveikslas: oBike viešieji dviračiai palikti viešosiose dviračių stovėjimo vietose Vienoje (Nuotrauka: András Ekés, Mobilissimus)

- Sukuriamos prieinamos transporto galimybės tose vietovėse, kur „tradicinės“ viešųjų dviračių sistemos ir/ar intensyvus viešasis transportas yra neįmanomi. Tai taip pat galioja tose vietovėse, kur kitos sąlygos, pavyzdžiui dviračių eismo infrastruktūra, yra nepalankios.
 - Sukuriami prieinami „paskutinio kilometro“ iki viešojo transporto stotelių sprendimai.
 - Sustiprėja darnaus judumo konkurencingumas, todėl, atitinkamai, sumažėja privačių automobilių naudojimas.
 - Surenkama judumo informacija, kuri vėliau panaudojama dviračių infrastruktūros planavimui ir tobulinimui.
- Investicijos į šias paslaugas gali atsipirkti ne tik per paslaugos naudojimosi mokesčius, bet ir kitoms suinteresuotoms šalims parduodant iš vartotojų surinktus duomenis. Visgi, Europos Sąjungos bendrasis duomenų apsaugos reglamentas (GDPR) gana griežtai reguliuoja asmens duomenų panaudojimą.
- Iš pradžių, šių paslaugų plitimas visame pasaulyje nebuvo derinamas su vietos valdžios institucijomis (NACTO Policy, 2018) ir daug kur sukėlė nenumatytų neigiamų padarinių ar ginčų, kaip kad:
- Viešosios vietos perpildomos dviračiais, ypač pėsčiųjų zonos ir teritorijos prie transporto mazgų, kurie itin dažnai trukdo pėsčiųjų (ypač riboto judumo asmenų ar aklųjų) eismui.
 - Perpildomos esamos dviračių stovėjimo vietos.
 - Dėl bent kur paliekamų dviračių gatvės atrodo itin netvarkingai.
 - Dviračiai nėra tinkamai prižiūrimi.
 - Dviračiai aplipdomi trečiųjų šalių reklama ir vizualiai „teršia“ miestą.
 - Keliama grėsmė jau egzistuojančioms (dažnai savivaldybės valdomoms) viešųjų dviračių sistemoms.

Be to, daugeliu atvejų, itin greitai kompanijos plėtra neatnešė tikėtinos finansinės naudos. 2018 metais ėmė ryškėti, jog per didelės kompanijų veiklos sąnaudos ir kylantys ginčai neigiamai veikia viešųjų dviračių verslą. Tuo metu rinkoje prasidėjo konsolidacijos procesas, kuomet mažesnės įmonės ėmė bankrutuoti, susijungti ar nustojo teikti viešųjų dviračių paslaugas. Pavyzdžiui, dėl griežto reguliavimo ir finansinių problemų oBike nutraukė veiklą savo šalies (Singapūro) rinkoje (Der Standard, 2018), Ofo paskelbė nutraukianti veiklą keliose šalyse (įskaitant Australiją, Austriją, Vokietiją ir Ispaniją), o kitose ją tęsianti tik kai kuriuose miestuose (pavyzdžiui, JAV ir JK).

Kaip tai veikia? Ir pasiūlymai miesto politikai

Remiantis esama patirtimi, jei miestai nori geriau integruoti laisvai statomus viešuosius dviračius į vietos darnaus judumo planą ir padidinti jų potencialą bei sumažinti galimas neigiamas pasekmes, būtina sukurti tinkamas taisykles ir veiklos gaires.

Įvairūs miestai pasirinko skirtingus požiūrius į laisvai statomų viešųjų dviračių paslaugų teikėjus. Priklausomai nuo bendros šalies įstatyminės bazės ir atskiruose miestuose nustatytų taisyklių, kiekvienoje šalyje šias paslaugas reguliuojanti politika skiriasi. Dažniausiai tai nėra arba-arba situacija, nes politikos sprendimus galima įvairiai suderinti ir patobulinti laikui bėgant (pavyzdžiui, pradėti nuo nesikišimo politikos ir palaipsniui ją griežtinti, arba pradėti nuo bandomųjų paslaugų kontraktų ir vėliau, atsižvelgiant į gautus rezultatus, juos modifikuoti). Visgi, esamą politiką ir taisykles reikėtų atidžiau peržiūrėti tuose miestuose, kur šiuo metu jau veikia „tradicinės“ viešųjų dviračių sistemos.

1. Nesikišimo politika

Kai kuriais atvejais, be paėmimo/grąžinimo stočių veikiančių viešųjų dviračių sistemų gali net nereikti reguliuoti, pavyzdžiui, jei jų dalis rinkoje yra nedidelė. Tačiau tokiu atveju miestai turi būti pasiruošę susidurti su anksčiau išvardintomis neigiamomis pasekmėmis.

2. Bendrųjų taisyklių sukūrimas

Bendrosios taisyklės gali reguliuoti viešųjų dviračių paslaugas, nepriklausomai nuo jų teikėjo. Tai gali būti daroma, pavyzdžiui, nustatant dviračių stovėjimo ar viešosios erdvės naudojimo taisykles.

3. Veiklos leidimų įvedimas

Gali būti įvedama tokia reguliavimo politika, kuri reikalautų, jog kiekviena šias paslaugas teikianti kompanija mieste įsigytų atitinkamą veiklos leidimą. Šis leidimas gali būti įgytas, jei kompanija patenkina tam tikrus aiškiai apibrėžtus kriterijus, tačiau leidimų skaičius viename mieste turėtų būti ribotas. Leidimai taip pat turėtų būti terminuoti.

4. Paslaugų kontraktai

Teisė teikti paslaugas dažniausiai įgaunama viešųjų pirkimų ar konkursų būdu. Tokiu būdu miestas sudaro sutartį su paslaugų teikėju. Sutartyje turi būti nurodytos veikimo sąlygos ir būtini veiklos kriterijai. Paslaugų kontraktas suteikia daugiau garantijų paslaugų teikėjui, o pirkėjas (šiuo atveju, miestas) yra užtikrinamas, kad bus teikiamos tinkamiausios paslaugos.

5. Bandomieji paslaugų kontraktai

Bandomieji ar parodomieji paslaugų kontraktai leidžia miestams ir paslaugų teikėjams geriau pažinti vienas kitą ir išbandyti bei aptarti viešųjų dviračių paslaugų sistemas ir/ar skirtingas šią veiklą reguliuojančias taisykles per tam tikrą trumpą laiką, po kurio, atsižvelgiant į gautus rezultatus, tiek paslaugos, tiek taisyklės būtų peržiūrimos ir patobulintos. Galimybė gauti iš vartotojų surenkamą informaciją gali paskatinti miestus pasirašyti tokias bandomąsias paslaugų sutartis (Gutman, 2017).

6. Veiklos uždraudimas

Nors griežti reikalavimai gali savaime pasiekti, kad dalis paslaugų teikėjų nustos teikti paslaugas, kraštutiniu atveju, miestai taip pat gali nuspręsti, kad jie nenori tokių paslaugų mieste ir pilnai jas uždrausti.

Visur, kur reikalavimai viešųjų dviračių sistemoms buvo įvesti (ar tai būtų taisyklės ar leidimai ir paslaugų sutartys), jie apima žemiau nuro-

dytas sritis (parengta pagal Bordenkircher and O'neil (2018) ir NACTO Policy (2018).



2 ir 3 paveikslai: Viešieji dviračiai, palikti gulėti gatvėse Vienoje ir užstatantys šaligatvį Pekine (Nuotrauka: HerziPink / Wikimedia Commons)

En muchos casos, esta expansión tan rápida ha demostrado no ser sostenible desde el punto de vista financiero. En el año 2018 se hicieron visibles los problemas debidos a los elevados costes de operación y otras polémicas, lo que llevó a un proceso de consolidación del mercado, con quiebras y fusiones de los operadores más pequeños, así como la retirada del mercado de algunas de ellas. Entre otros, la retirada de oBike de su mercado natal, Singapur, debido a una estricta regulación y a problemas financieros (Der Standard, 2018), y el anuncio por parte de Ofo de su retirada de varios países (Australia, Austria, Alemania y España) para centrarse solo en unas pocas ciudades de otros estados (los Estados Unidos y Gran Bretaña).

Privalumai arba kodėl tai naudinga?

Gyventojai sužino apie įvairias jiems siūlomas judumo priemones, o taip pat apie galimą viešųjų erdvių panaudojimą. Jie gali atrasti naujų laisvalaikio leidimo būdų ir daugiau sužinoti apie savo miestą. Sukūrus tinkamas taisykles ir veiklos gaires, laisvai statomų viešųjų dviračių sistemas galima geriau integruoti į vietos darnaus judumo planą ir padidinti jų potencialą bei sumažinti galimas neigiamas pasekmes.

Visgi, reguliavimas taip pat gali kelti pavojų, jei

jis pernelyg griežtas ir/ar neatsižvelgia į esamus poreikius ar situaciją rinkoje. Taip galima:

- Trukdyti paslaugos teikimui („sužlugdyti rinką“).
- Apriboti konkurencingumą ir sustiprinti monopoliją.
- Apriboti galimas inovacijas.

Suinteresuotų šalių analizė – kas yra už ir kas yra prieš?

Šių paslaugų reguliavimui dažniausiai pritaria tos grupės, kurios tiesiogiai patiria neigiamus šios veiklos padarinius. Dažniausiai tai yra „tradicinių“ viešųjų dviračių ir kitų transporto paslaugų teikėjai (tai yra, konkurentai), pėstieji (ypač riboto judumo asmenys ir aklieji, jei pėsčiųjų zonos ir šaligatviai yra užstatomi dviračiais) ir vairuotojai, jei gatvės ar stovėjimo vietos yra užstatomos dviračiais.

Paslaugų teikėjai, kurie remiasi tokiu verslo modeliu, pagal kurį įkuriant įmonę rinkai pasiūlomas itin didelis dviračių skaičius visiškai nesiderant dėl darnaus veiklos modelio su miesto valdžia, taip pat gali prieštarauti veiklos reguliavimui (Griffith, 2017). Visgi, šis verslo modelis pasitaroju metu yra nebepopuliarus.

Teisinis pagrindas

Šias paslaugas reguliuojantys teisės aktai skiriasi atskirose valstybėse. Vietinė miesto valdžia dažniausiai turi šių paslaugų kontrolės teises. Kadangi „tradicinės“ viešųjų dviračių paslaugos jau egzistuoja visose šalyse ne vienerius metus, šios paslaugos dažniausiai jau būna apibrėžtos šalies įstatymais. Visgi, viešojo politika tradiciškai yra palankesnė automobilių eismui (pavyzdžiui, automobilių eismas skatinamas didelę dalį viešosios erdvės skiriant automobilių stovėjimo vietoms). Šių paslaugų teikimui yra svarbios šios nacionalinės ir vietos teisinės nuostatos:

- Kelių eismo taisyklės
- Eismo saugos nuostatos
- Viešųjų erdvių ir pėsčiųjų zonų naudojimo taisyklės (įskaitant, dviračių stovėjimą ir komercinių paslaugų teikimą)
- Dviračių statymo gatvėse tvarka
- Civilinės atsakomybės draudimo tvarka (viešųjų dviračių paslaugų teikimo atveju)
- Vartotojų apsaugos įstatymas



4 paveikslas: Dažais pažymėta Mobike stovėjimo zona Huangzhou mieste (Nuotrauka: [\[neįrašytas pavadinimas\]](#), Wikimedia Commons)

- Asmens duomenų apsaugos įstatymas (įskaitant Europos Sąjungos bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą)
- Paslaugų suderinimo su tradicinėmis viešojo transporto paslaugomis ir kitomis viešomis ir privačiomis judumo paslaugomis nuostatos
- Judumo ir dalijimosi ekonomikos finansavimo nuostatos

Reikalavimas	Aplinkybės	Viena	Niuorkas
Pašalinimo / sutarties nutraukimo teisė	Miestas turėtų turėti teisę pašalinti ne vietoje esantį dviratį ar netgi nutraukti paslaugų teikimo teisę (nutraukti sutartį ar panaikinti leidimą), jei yra pažeidžiamos tam tikros taisyklės.	X	X
Bendradarbiavimas su valdžios institucijomis	Iškilus problemoms, paslaugų teikėjai turi bendradarbiauti su vietos valdžios institucijomis. Vietos valdžia turi turėti galimybę susisiekti su paslaugos teikėju bent kuriuo paros metu.	X	
Paslaugų teikimo mokesčiai	Bendri paslaugų teikimo mokesčiai turėtų padengti viešųjų dviračių veiklos vykdymo, priežiūros ir kontrolės sąnaudas. Jei paslaugų teikėjai laiku neišsprendžia iškilusių problemų ir jas turi spręsti vietos valdžia, paslaugų teikėjas turi padengti atsiradusias išlaidas (pvz. gali būti nustatyta konkreti kiekvienos problemos sprendimo kaina)	X	X
Paslaugų teikimo laikas	Paslaugų teikimo laikas turi būti aiškiai apibrėžtas. Vartotojai turi teisę žinoti kada jie gali naudotis paslauga (pavyzdžiui, kada dviračiai yra surenkami ir pervežami į kitas vietas), ypač šventinėmis dienomis. Miesto valdžia taip pat gali reikalauti teikti specialias paslaugas, pavyzdžiui, ekstremaliu oro sąlygų atveju, mieste		
Veikimo teritorija	Miestas gali nustatyti laisvai statomų viešųjų dviračių paslaugų teikimo teritoriją ar vietas, kur šios paslaugos yra draudžiamos. Pavyzdžiui, veikimą galima apriboti jau esamų „tradicinių“ viešųjų dviračių sistemų zonose ar pasiūlyti specialius leidimus tose teritorijose, kur viešųjų dviračių paslaugos dar nėra teikiamos.		X
Dviračių stovėjimo taisyklės	Dviračių statymo taisyklės apima šiuos reikalavimus – dviračiai turi būti statomi vertikaliai, paslaugų teikėjai turi surinkti ne vietoje esančius dviračius. Taip pat, bent jau tankiau apgyvendintose vietovėse, galima uždrausti dviračius statyti tam tikrose vietoje (pavyzdžiui, ant šaligatvių), liepti įrengti specialias, aiškiai atskirtas, dviračių stovėjimo vietas (pavyzdžiui, specialias stovėjimo „aikšteles“ ar „centrus“) ar įvesti reikalavimą kiekvieną dviratį prirakinti prie stacionaraus objekto. Paslaugų teikėjas turi pašalinti netinkamai pastatytus dviračius per tam tikrą nustatytą laiką.	X	X
Geografinis zonų nustatymas	Nustačius geografines zonas, kuriose yra teikiamos paslaugos ir kur galima statyti viešuosius dviračius, paslaugos teikėjas gali lengviau prižiūrėti ir tvarkyti dviračių stovėjimo vietas.		X
Dviračių parko dydis	Norint išvengti dėl per didelio viešųjų dviračių parko kylančių problemų, miestai gali nustatyti maksimalų vienam paslaugos teikėjui leidžiamą dviračių skaičių. Leidimas taip pat gali nustatyti žemesnį pradinį dviračių skaičių, kurį vėliau galima didinti palaipsniui, susieti dviračių skaičių su vartotojų atsiliepimais ar nustatyti tam tikrus reikalavimus, kuriuos reikia įvykdyti, norint išplėsti dviračių parką.	X	X
Dviračių perstatymas	Norint suteikti visiems prieinamas paslaugas, gali būti prašoma užtikrinti tolygų viešųjų dviračių išdėstymą miesto teritorijoje.		
Saugumo reikalavimai	Visos transporto priemonės turi atitikti toms transporto priemonėms keliamus saugumo reikalavimus. Šie reikalavimai gali skirtis atskirose miestuose, pavyzdžiui, motorinių elektrinių dviračių greičio ribojimas ar tam tikras priemonių ženklavimas.	X	
Priežiūros reikalavimai	Sugedę ar sulūžę dviračiai, per tam tikrą nustatytą laikotarpį, turi būti pašalinami iš viešųjų erdvių. Jei paslaugos teikiamos pagal paslaugos teikimo sutartį, miestas gali nustatyti griežtesnius reikalavimus (pavyzdžiui, nustatyti minimalų tinkamų naudoti dviračių skaičių mieste, reikalavimą vykdyti nuolatinį dviračių būklės įvertinimą ir pan.)	X	X
Klientų aptarnavimas	Ant kiekvieno dviračio ir/ar nuolat atnaujinamoje internetinėje svetainėje turi būti pateikiama kontaktinė paslaugų teikėjo ir/ar atsakingo miesto administracijos padalinio informacija. Paslaugų teikėjai turi išspėsti visas iškilusias problemas (praneštas vartotojo) per tam tikrą nustatytą laikotarpį. Šis laikotarpis gali skirtis priklausomai nuo to, ar problema buvo pranešta po darbo ar darbo valandomis.	X	X
Draudimas	Nustačius minimalius draudimo ir civilinės atsakomybės draudimo reikalavimus, garantuojama, kad nukentėjusioms šalims (vartotojams ir miestams) bus kompensuojama patirta žala. Be to, kai kuriuose miestuose paslaugų teikėjai turi sumokėti tam tikrą užstatą, kuris yra panaudojamas, jei miestas yra priverstas nutraukti paslaugų teikėjo veiklą ir pašalinti viešuosius dviračius iš miesto erdvių.		X

Vartotojai, neturintys išmaniųjų telefonų	Vadovaujantis lygybės principu, miestai gali reikalauti suteikti paslaugas ir tiems vartotojams, kurie neturi išmaniųjų telefonų.		X
Riboto judumo asmenų poreikiai	Nors privatūs viešųjų dviračių paslaugų teikėjai dažniausiai nesirūpina riboto judumo asmenų poreikiais, turi būti atsižvelgta į bendrus viešųjų erdvių naudojimo principus. Todėl, pavyzdžiui, turi būti reguliuojamas dviračių statymas, o paslaugų vartotojai atitinkamai šviečiami. Kai kuriais atvejais, taip pat gali būti siūlomi specialūs, riboto judumo asmenims pritaikyti, dviračiai.		X
Vartotojų švietimas	Kai kuriuose miestuose paslaugų teikėjai turi informuoti vartotojus apie paslaugas reguliuojančius teisės aktus, naudojimosi paslaugomis taisykles ir saugumo reikalavimus. Daugeliu atvejų, prieš pradėdami naudotis paslaugomis, vartotojai turi susipažinti ir sutikti su galiojančiomis taisyklėmis. Ši procedūra yra kur kas svarbesnė, jei naudojamosi elektriniais dviračiais. Tinkamas vartotojų elgesys gali būti skatinamas žaidimo forma.		X
Dalijimasis duomenimis	Viešųjų dviračių sistemos dažniausiai surenka itin didelį duomenų apie vartotojų judumo įpročius kiekį. Anonimiški duomenys gali būti labai naudingi miesto valdžios atstovams, pavyzdžiui, dviračių infrastruktūros gerinimui. Todėl dalijimasis surenkamais duomenimis (apibendrintais ar realiuoju laiku) yra itin naudingas. Dalis surenkamos informacijos, atvirų duomenų forma, taip pat gali būti prieinama visiems vartotojams. Taip pat gali būti taikomos specialios duomenų pateikimo formos (pavyzdžiui, JAV yra naudojama Bendra viešųjų dviračių duomenų tvarka, angl. General BikeShare Feed Specification, GBFS)		X

Gera ir bloga praktika

Viena

Nuo 2003 metų Vienoje veikia „tradicines“ viešųjų dviračių paslaugas teikianti kompanija Citybike. 2017 metais į rinką atėjo ir laisvai statomų viešųjų dviračių paslaugas siūlančios kompanijos: oBike pradinis parkas sudarė 800 dviračių miesto centre, ofo pasiūlė 200 dviračių 2-ame rajone, vėliau prie jų prisijungė ir Donkey Republic kompanija (Ivancsits, 2017). Klestėjimo viršūnėje, miesto gatvėse buvo 1800 ofo ir 700 oBike dviračių (France24, 2018). Kuomet mieste kilo dviračių statymo problema, miesto administracija priėmė poziciją, kuri puikiai derėjo su miesto strategija remti darnius judumo būdus. Buvo nuspręsta viešuosius dviračius leisti statyti gatvėje esančiose automobilių stovėjimo vietose arba specialiai tam įrengtose dviračių stovėjimo vietose, jei tai netrukdo aplinkiniam eismui (Ivancsits, 2017). Miestas taip pat parengė dviračių statymo rekomendacijas, kurias papildė lengvai suprantamos iliustracijos (Fahrrad Wien 2018a) bei kita vartotojams būtina informacija (Fahrrad Wien 2018b).

Paaikėjus, kad esamų problemų sprendimui neužtenka vien šių rekomendacijų, nuo 2018 metų rugpjūčio 1d. buvo įvestos griežtesnės tai-

syklės, kurių įgyvendinimą ėmė prižiūrėti vietos policija. Laisvai statomų viešųjų dviračių kompanijos Vienoje turi įsigyti specialius leidimus ir gali turėti ne daugiau 1500 dviračių, kurių kiekvienas turi turėti specialią atpažinimo numerį ir lipduką su kontaktiniu tos kompanijos telefono numeriu. Kompanijos taip pat turi laikytis asmens duomenų apsaugos reikalavimų. Dviračių statymas žaliosiose teritorijose (parkuose) yra draudžiamas, nebent juose yra specialiai tam įrengta vieta. Pastatyti dviračiai taip pat negali trukdyti pėsčiųjų ar automobilių eismui. Ne vietoje pastatytus dviračius kompanija turi patraukti per 4 valandas nuo gauto pranešimo darbo valandomis ir per 12 valandų naktį ar savaitgaliais. Laiku nepašalinus trukdžių, kompanija gali gauti 700 eurų baudą (Fahrrad Wien, 2018).

Iki 2018 metų vasaros oBike nutraukė savo veiklą Vienoje dėl finansinių problemų, miesto gatvėse palikdama maždaug 1000 neprižiūrimų dviračių (Der Standard, 2018a). Liepos mėnesį, kaltindama „per daug griežtus reikalavimus“ ir ypač ribotą galimų dviračių skaičių, savo veiklą Vienoje taip pat nutraukė ofo (Georg Pichler, 2018). Pirmosiomis rugpjūčio savaitėmis iš miesto gatvių buvo surinkti paskutiniai 780 šių kompanijų palikti dviračiai (France24, 2018). Donkey Republic – paskutinis likęs privatus paslaugų teikėjas – vis dar siūlo 230 dviračių.

Jų veiklą nauji reikalavimai įtakoja mažiau, nes kompanija remiasi stovėjimo zonų, o ne lais-

vai statomų dviračių, modelių (Der Standard, 2018b).



5 paveikslas: Viešieji oBike dviračiai Vienoje (nuotrauka: András Ekés, Mobilissimus)

Niujorkas

Tradicinių City Bike viešųjų dviračių paslaugas Niujorke teikia Motivate kompanija, turinti išskirtinį paslaugų teikimo (I ir II zonoje) kontraktą su miestu (Flamm, 2017). Miesto savivaldybė sąmoningai nusprendė naujai planuojamas laisvai statomų viešųjų dviračių paslaugas vertinti atsargiai ir kiekvienai kompanijai, kuri planuoja tokias paslaugas teikti nepasitarusi su savivaldybe, išsiunčia perspėjantį laišką. Šis atsargumas būtinas todėl, kad centrinės miesto gatvės ir taip jau yra perpildytos bei netvarkingos (Surico, 2018). Su besidominčiomis viešųjų dviračių paslaugų kompanijomis, tame tarpe ir Motivate, Transporto departamentas derėjosi maždaug metus ir aptarė jų ketinimus bei miestui teikiamus pasiūlymus (Flamm, 2017). 2017 metų gruodžio mėnesį buvo išplatintas „kvietimas pareikšti susidomėjimą“ laisvai statomų vie-

šųjų dviračių paslaugų teikimu. Norint išvengti konkurencijos su City Bike paslaugomis miesto centre, kompanijos gali teikti paslaugų pasiūlymus išoriniams šiuo metu City Bike sistemos neaptarnaujamiems miesto rajonams, įskaitant Bronksą ir Steiteno salą (Warekar, 2017).

Iš 12 susidomėjimą pareiškusių kompanijų buvo atrinktos 5, su kuriomis buvo pasirašytos bandomosios programos sutartys, įsigaliojusios 2018 metų liepos mėnesį. Šios kompanijos gali veikti keturiose tam skirtose teritorijose – už miesto centro ir City Bike sistemos esančiuose rajonuose, kuriuose silpnai išvystytas viešasis transportas. Taigi, šiuo sprendimu bandoma užpildyti transporto spragas, o ne pasiūlyti dar vieną transporto galimybę jau ir taip perpildytose teritorijose (Surico, 2018). Kiekvienoje teritorijoje turi veikti bent 200 dviračių, įskaitant elektrinius dviračius. Pagal numatytus planus, bandomasis

laikotarpis baigėsi 2018 metų rudenį (NACTO Policy 2018).

Per nustatytą bandomąjį laikotarpį miestas tiki-
si įvertinti ar priemiestiniuose rajonuose laisvai
statomų viešųjų dviračių sistemas iš tiesų galima
įgyvendinti lengviau ir ar jos yra ekonomiškės-
nės (Warekar, 2017). Vertinimo kriterijai – nusta-
tytų duomenų rinkimo ir asmens apsaugos kri-
terijų atitikimas bei saugumas, siūlomų dviračių
pasiūla ir kokybė. Atsižvelgdamas į bandomojo
laikotarpio rezultatus, Transporto departamen-
tas tikisi nuspręsti tolimesnius žingsnius (New
York City DOT, 2018).

Įgyvendinimo laikotarpis

Privačios laisvai statomų viešųjų dviračių pas-
laugas teikiančios kompanijos jau egzistuoja
daugelyje miestų visame pasaulyje. Miestų po-
žiūris į šias paslaugas taip pat vis labiau tobu-
lėja. Miestai, kuriuose šios paslaugos dar ne-
teikiamos turi privalumą, nes, pasinaudodami
galimomis politikos priemonėmis, jie gali sifor-
muoti ir nukreipti rinką norima linkme. Šių pas-
laugų teikimui reikalingos technologijos taip pat
jau egzistuoja, todėl viešųjų dviračių paslaugas,
nepaisant to ar jos būtų teikiamos pagal stovė-
jimo zonų, laisvai statomų dviračių ar „hibridinį“
modelį, galima lengvai integruoti į kitų paslaugų
paketą.

Projekto kaina

Daugeliu atvejų, laisvai statomi viešieji dviračiai
nėra tas sektorius, kuris reikalautų tiesioginių
viešojo biudžeto išlaidų. Dviračių, IT sistemų
ir paslaugų teikimo veiklos išlaidas turėtų pa-
dengti paslaugos teikėjo surenkami vartotojo
mokesčiai.

Ten, kur yra būtina įrengti dviračių stovėjimo
stovus ar stovėjimui skirtas zonas, išlaidų ap-
mokėjimą nustato paslaugų pirkėjas (šiuo atve-
ju, miestas). Visa tai priklauso nuo konkretaus
miesto prioritetų – ar norima visas išlaidas per-
leisti paslaugų teikėjui, ar pasidalinti išlaidas ir
taip paskatinti verslo plėtrą. Įvairiems vartoto-
jams palankios dviračių eismo aplinkos (įskai-

tant ir infrastruktūrą) sukūrimas lieka miesto va-
lioje. Infrastruktūros patrauklumas taip pat yra
vienas pagrindinių bent kokios viešųjų dviračių
sistemos sėkmės garantų.

Jei dėl paslaugų teikėjo kaltės miestas turi vyk-
dyti kokią nors veiklą (pavyzdžiui, teikėjui ne-
išsprendžiant tam tikrų problemų jas išsprę-
sti tenka miestui), idealiu atveju, visos išlaidos
tenka paslaugos teikėjui (pavyzdžiui, surenkant
nustatytas baudas ir/ar panaudojant užsta-
tą). Nustatytų taisyklių vykdymo išlaidos tenka
miestui, nors jos taip pat gali būti padengiamos
paslaugų operatorių, pavyzdžiui, įvedus bendrą
mokestį už veiklos leidimus.

Miestas gali netekti dalies pajamų, gaunamų iš
reklamos. Nesant dviračių stovėjimo „stovių“,
neįmanoma pasinaudoti šiose stotelėse pa-
prastai esančiomis reklamos vietų galimybėmis.

Neatsakyti klausimai

Kadangi laisvai statomų viešųjų dviračių feno-
menas yra ganėtinai naujas ir šis rinkos sekto-
rius greitai keičiasi, dažnai kyla naujų iššūkių,
problemų ir klausimų. Kol kas nėra aišku kuris
verslo modelis yra pats perspektyviausias fi-
nansiškai ar kokiuose miestuose (ir rinkose) jis
gali būti geriausiai pritaikytas ilgalaikėje pers-
pektyvoje.

Pasiūlymai ateičiai

Viešųjų dviračių sistemos, taip pat ir laisvai sta-
tomų dviračių, dažniausiai siūlo įprastinius dvi-
račius. Vis dėlto, elektriniai dviračiai taip pat su-
laukia nemažai dėmesio. Nors šioje inovacijos
apžvalgoje ir neminima, tačiau svarbu pastebė-
ti, kad taip pat egzistuoja ir dalijimosi kitomis
„smulkiomis transporto priemonėmis“ (moto-
rolerių, elektrinių motorolerių ir pan.) sistemos,
kurias taip pat reguliuoja panašios taisyklės
(NACTO Policy, 2018).

Kaip tai dera su DJMP?

Kaip aprašyta aukščiau, privačios laisvai stato-
mų viešųjų dviračių sistemos gali būti svarbia

darnaus judumo mieste dalimi ir turi nemažai privalumų. Visgi, jos taip pat gali sukelti tam tikrų neigiamų padarinių, kurie priklauso nuo vietovės aplinkybių. Tai gali būti puikiai „paskutinio kilometro“ ar naujų judumo priemonių paslauga tose vietovėse, kur nėra „tradicinių“ viešųjų dviračių sistemų ir nėra tinkamai išvystytas viešasis transportas. Iš kitos pusės, jei nėra tinkamai reguliuojamos, jos taip pat gali trukdyti pėsčiųjų (įskaitant riboto judumo asmenų ar aklyjų) ir kitų transporto priemonių eismui.

Galiausiai, miestai turi nuspręsti ar, ir koku būdu, šios sistemos dera su jų iškeltais judumo tikslais ir ar jos yra naudingos miesto gyventojams (naCto Policy, 2018). Reikėtų įvertinti viešąsias investicijas (ypač į dviračių eismui palankią infrastruktūrą) ir norą dalį privatiems automobiliams skiriamų viešųjų erdvių pertvarkyti darnių judumo priemonių poreikiams.

Darnaus judumo mieste planas (DJMP) – tai strateginis planavimo procesas, kurio pagalba galima numatyti miesto viziją, nustatyti aiškius tikslus ir įtraukti visas suinteresuotas šalis. DJMP procesas ir metodologija taip pat suteikia galimybę įvertinti laisvai statomų viešųjų dviračių sistemas ir jų naudą keliams tikslams, o tuo pačiu taip pat sukurti norimą ir šioms sistemoms būtiną reguliacinę bazę.

Referencijos

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.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): Docklessbikeshar- ing 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)

Autoriai

Antal Gertheis

Mobilissimus Ltd.

e-mail: gertheis@mobilissimus.hu

mobilissimus.hu

Acknowledgements to Péter Dalos, Product manager of mol bubu at bkk Centre for Budapest transport for his valuable insights

www.sump-network.eu

AUTORINĖS TEISĖS: Autoriai yra tiesiogiai atsakingi už visą šiame leidinyje pateiktą informaciją. Leidinys nebūtinai atitinka Europos Sąjungos institucijų nuomonę. Europos Komisija neatsako už čia pateiktos informacijos panaudojimą. Grafinė medžiaga buvo pateikta projekto partnerių (nebent yra nurodyta kitaip) ir yra gautas leidimas ją spausdinti šiame leidinyje.



CIVITAS PROSPERITY yra finansuojama iš Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Horizontas 2020“ pagal dotacijos susitarimą Nr. 690636.