

Sdílení dopravních prostředků

*Dopravní mobilita nemá šanci pokračovat ve stávající struktuře, protože se nevejde do limitů např. prostoru, kvality prostředí, hospodárnosti. Proto se začít prosazovat **sdílení, veřejné půjčování, (car nebo bikesharing) jak u aut** (https://zpravy.idnes.cz/test-carsharing-ajo-car4way-sdileni-auta-sdileni-aut-revolt-autonapul-1kq-/domaci.aspx?c=A180906_161639_domaci_hell&utm_source=www.seznam.cz&utm_medium=denni-tisk), tak i prostředků bezmotorové dopravy – hlavně kol, koloběžek.*

Bikesharing – sdílení kol

System veřejných/sdílených kol, popř. dalších prostředků bezmotorové dopravy), funguje v Česku již několik let v několika větších městech – mimo jiné v centru Prahy, v Brně, Plzni, Českých Budějovicích, Olomouci, Teplicích, v Liberci, Ostravě a nově např. na Kladně.

Většina lokalit má dispozice pro méně kolizní bezmotorovou dopravu v úrovni zajištění 20 – 30 % mobility. Značnou část takové dopravy může zajišťovat, nebo již začíná zajišťovat vhodně nastavený bikesharing.

Postupný vývoj, je urychlován tím, že se technologický pokrok v posledních letech výrazně zrychluje a v současné době funguje již 5. generace systémů veřejných kol. Elektronika kol již nemusí být umístěna na stojanu, ale je součástí každého kola, které je samostatným počítačem a zároveň díky GPS připojení může být vždy lokalizované. Současný bikesharing plně využívá výhody internetu věcí ([Internet of Things](#), IoT), tedy automatizovaných systémů, které propojují různé přístroje, zařízení a čidla a vyhodnocují získaná data.

Sídla bikesharing mají, zavádí jej, nebo by se měla rychle připravovat na to, aby kromě soukromých bezmotorových dopravních prostředků mohly v ulicích fungovat různé systémy zapůjčování/sdílení kol.

Vhodný systém výhodně nabízí rychlé a pohodlné spojení např. i při uzavírkách částí města (např. systém Rekola při nedávném omezení dopravy na Libeňském mostě). Dokáže zčásti omezit počet vozidel na silnicích, také emise. Je šetrnější k nám, k našim peněženkám, protože může představovat levnější, časově kratší alternativu vlastní dopravy než jakou často představuje využívání vlastního vozidla.

Pokud lokalita nevytváří odpovídající prostor pro rozvoj udržitelné bezmotorové mobility, nemá stanovená odpovídající pravidla pro bikesharing, vytváří si blízke problémy.

Historie systému sdílených kol v ČR

Od roku 2007 začal v Praze - Karlíně fungovat první ještě stanicový systém veřejných kol - **Homeport** (www.homeport.cz). V roce 2014 odstartoval svépomocný projekt renovovaných růžových kol **Rekola** (www.rekola.cz), která je možné si půjčit na ulicích několika velkých českých měst včetně zejména centra Prahy. V roce 2017 se otevřel další stanicový systém **Velonet** (www.velonet.cz) v Praze (Podolí), Brně a zároveň oznámilo zájem o vstup na český trh několik dalších soukromých provozovatelů jako **OFO**, **OBIKE** nebo **URBO**. Poslední větší zavedení sdílených kol proběhlo na jaře 2018 na Kladně.



Jedno ze dvou základních dobíjecích stanovišť kol Homeport na Kladně, na Sletišti.



Jedna ze 40 virtuálních parkovacích zón kol v Kladně. (vždy zelený „Ufon“) + na tvrdém povrchu sprejové vyznačení.

<http://www.vasekladno.cz/zpravy/8457-primator-volf-zavedli-jsme-alternativni-dopravu-pro-vsechny-generace>

<http://www.vasekladno.cz/zpravy/8463-stovky-sdileni-elektrokol-za-vikend>

To je zejména ve svých počátcích doprovázeno některými provozními problémy, ale díky postupujícím technicko - organizačním opatřením se formy ochrany sdílených kol stále zlepšují:

- *Uživatelé parkují kola i mimo parkovací zóny k tomu určené na plochách určených k jiným účelům, (např. uprostřed chodníků apod.)- Parkování mimo stanice, je VOLBOU každého sídla a je řádně zpoplatněno – to je součástí nabídky softwarového řešení - každé sídlo si může po domluvě s příslušnou firmou zvolit, zda chce zpoplatnit kolo mimo stanici částkou vyšší/nížší/žádnou. Navíc kromě zámku v motoru, je možno ke kolu přidat kabelový zámek (u Homeportu i Rekol) a zamezit tak tomu, že i v případě kdy je kolo necháno v zelené zóně ale mimo stanici tak bude někde připoutáno, kde tak nepřekáží uživatelům.*
- *Užívání kol různými uživateli s různým chováním vytváří požadavky na jejich poměrně rozsáhlou průběžnou údržbu. Je třeba mít systém zajišťující průběžnou včasnou údržbu – kola neustále zlepšují své provozně - technické vlastnosti, informační, opravárenské krytí*
- *kola jsou zejména v některých militantnějších lokalitách vystavena vandalismu, některá jsou až záměrně ničena – silicí obranou je systém GPS informující o místě, kde je kolo, dále jeho váha, použitý materiál, univerzální díly, zvětšující se rozsah kamerových systémů, vzhledem k ceně kola již trestnost takového chování.*

Po několika měsících chce město tento systém dále rozvíjet, ke stávajícím cca 80 e-kolům chce přikoupit dalších cca 80 kol, aby byla pokryta potřeba. Situace je hodnocena následovně:

- https://kladensky.denik.cz/zpravy_region/pres-4000-vypujcek-za-mesic-o-elektrokola-je-zajem-20180914.html.

Největší šanci na provozování mají díky pokroku tzv. **bezstanicové systémy**, ve kterém mohou místa ke stání využívat všichni provozovatelé bikesharingu. Je založen na sledování jízdních kol pomocí GPS, samozamykání kola a uživatelské aplikace v mobilním telefonu, která uživatelům umožňuje vypůjčení i odložení jízdního kola na vhodných dojednaných a vymezených místech. Tato dojednaná místa mohou být např. i tzv. virtuální stanice, které jsou viditelné v aplikaci uživatelů a na ulici jsou vyznačeny pouze nakreslenou čarou na chodníku. V tomto případě pak odpadají náklady na zásahy do infrastruktury, které s sebou stanicové systémy nesou.

Jak v Praze (HP) dále

V Praze jsou společnosti Homeport s.r.o., Rekola Bikesharing s.r.o. (růžová kola), Velonet, fungují zde většinou jejich stanicové systémy. Zatím vyčkávají společnosti LIME NETWORK, Ofo, oBike, Urbo a zřejmě další.

Je dobré, že máme tuto problematiku ujasněnou, neplánuje se městem financovaný bikesharing. Je zde více zájemců o sdílení kol, než kolik trh nabízí, takže není důvod. Efektivnější je nechat firmy, aby mohly podnikat.

„V zahraničí se bikesharing osvědčil jako skvělý doplněk pěší dopravy a MHD. Klíčem k úspěchu je maximální flexibilita a dostupnost kol, samozřejmě ale v rámci stanovených pravidel. Kola mají pomoci lidem s dopravou, ne překážet na nevhodných místech,“ obojí uvedl náměstek pražské primátorky Petr Dolínek.

K tomu je nutné mít provozní pravidla a dodržovat je. Rada hl. m. Prahy proto schválila „Memorandum o spolupráci v oblasti rozvoje veřejných systémů sdílených kol na území hl. m. Prahy“ usnesením č. 2308 ze dne 30. 8. 2018 včetně předchozích souvisejících „Základních kritérií bezpečného systému sdílení jízdních kol v Praze“ schválených Radou hl. m. Prahy usnesením č. 476 ze dne 13. 3. 2018.

K tomuto podkladu se dne 22. září 2018 přihlásily společnosti Homeport, Rekola, Velonet, ale i LIME NETWORK (e- koloběžky - dle zákona chápány jako jízdní kolo - **Koloběžka je super, ale je dobré znát pravidla**).

Tímto se zúčastněné strany přihlásily k rozvoji **bezkonfliktního systému sdílení** - bikesharingu e-koloběžek na území hl. m. Prahy včetně souhlasu se základními součinnostmi umožňujícími jeho bezkolizní fungování. Všichni signatáři se pak zavazují **ke sdílení dat** potřebných k zefektivnění dopravy, **oboustranné komunikaci** a **vzájemné podpoře ohleduplnosti** mezi uživateli.

Praha logicky požaduje, aby byla kola odkládána v místech, kde nebudou vytvářet překážku pro ostatní účastníky dopravního provozu. Systémy sdílených kol se v současné době významně rozšiřují po celé Evropě a zejména čínští provozovatelé rádi umísťují velké množství sdílených kol do veřejného prostoru bez jasné dohody s místními samosprávami. Tomu se takto Praha vyhýbá.

Mezi požadavky hlavního města Prahy na provozovatele sdílených kol patří například viditelné označení kol názvem provozovatele, identifikačním číslem a telefonním číslem pro hlášení případných problémů.

Provozovatelé mají komunikovat s městskými částmi o vhodných a bezpečných místech k odkládání kol, informovat o nich, přesouvat na ně špatně nebo nebezpečně odložená kola a ze systému odstraňovat kola poškozená nebo nepojízdná. Provozovatelé ponесou také odpovědnost za škody způsobené provozováním systému včetně nevhodně nebo nebezpečně odložených kol a ke krytí této odpovědnosti musí být řádně pojištěni.

V současné době má nejvyspělejší e-bikesharingový bezstaničový systém česká společnost Homeport (viz přílohy). Letos získala grant od MŽP ČR a na jaře r. 2019 připravuje rozsáhlejší vstup do Prahy. V návaznosti na naše pracovní kontakty nám nabízí účast na tomto projektu.

Co nového v Horních Počernicích

-na Dni Země v H. P. jste se 21. dubna 2018 mohli seznámit i projet také na bikesharingovém kole společnosti Homeport v jeho poslední Freebike variantě (www.homeport.cz).



-od srpna do září byla u železničního nádraží Praha – Horní Počernice v systému společnosti Rekola (www.rekola.cz), zkušební zóna pro parkování kol. Další blízká parkovací místa Rekol je na Černém Mostě, jinak zatím především v centru Prahy. Vše i v Praze je v rámci podmínek (www.rekola.cz a <https://www.rekola.cz/novinky2018>).

-nyní se v HP začne ověřovat možnost realizace širšího systému sdílených elektrických kol společnosti Homeport od jara v r. 2019. (V kladném případě by se jednalo cca o podobný systém jako na Kladně – <https://kola.mestokladno.cz/>).

Systémy sdílených kol/bikesharingu se začínají rozvíjet jako reakce na neřešitelnou strukturu stávající dopravy. Jejich rozšíření i v Horních Počernicích je pouze otázkou času. Je výhodné být připraven a co nejvíce je začít využívat ke zmirňování problémů HP. K tomu je žádoucí např:

- zlepšovat bezpečnou prostupnost HP pro bezmotorovou dopravu, včetně - obnovení jejího bezpečného přístupu na hlavní dopravní trasy,

- zlepšovat odpovídající bezmotorovou dostupnost úřadů, škol, sportovišť, služeb a jiných navštěvovaných míst (žel. nádraží, areál Chvaly, Pošta) pro bezmotorovou dopravu,

- posilovat síť vhodné infrastruktury včetně odpovídajících cyklostojanů, míst pro parkování, využitelných pro soukromá i sdílená kola,

- informovat průběžně obyvatelstvo i návštěvníky, předávat jim zkušenosti, doporučení průběžně podporovat jejich pozitivní návyky atd. Tato doprovodná činnost stále získává na významu.

- v návaznosti zlepšovat dostupnost na okolní sídla,

atd.

Pokud nejenom v HP narazíte na některé ze sdílených kol, které je nepojízdné, překáží, potřebuje opravu, či jste svědkem jiné nepravosti, buďte tak hodní a kontaktujte provozovatele daného systému, případně policii. Chráníte tím rovněž i své zájmy.

Petr Uzel, cyklokoordinátor