

Bikesharing PRAHA

- 2014 studie České Spořitelny (zadavatel HMP)
- 2015 Studie proveditelnosti ČVUT (objednatel DPP)
 - Zkušenosti ze zahraničí (pracovní skupina)
 - 8 městských částí, cca 100 stanovišť a 1 000 kol
 - Parametry, úz. rozsah, síť 300 stanoviště, technické parametry, záruky, návaznosti ...
- 2016 březen DPP vypsala tendr ve formě soutěžního dialogu (dvě kola)
 - ReKola jej napadla jako diskriminační
 - UOHS soutěž zrušil
- 2017 MHMP RFD řeší další možnosti BS ve městě
 - Zony pro freefloating? Stanicový systém?

STANICOVÝ SYSTÉM vs FREEFLOATING

- Volně stojící kola jsou **náchylnější k vandalismu**. Často končila v řece, nebo zničená opodál.
- BS **totem spolu s řadou stojících kol je dobře viditelný** a lidé si ho snáze všimnou, než po městě různě zaparkovaných kol. Plní tak roli živé reklamy na cyklistiku.
- Předem definované stojany eliminují **nelegální parkování** př. u značek nebo zábradlí
- Pokud se pohybujete **ve dvou nebo více lidech**, je v „hnízdu“ větší pravděpodobnost, že si oba půjčíte kolo a odjedete. Nemusíte tak shánět kola na více místech.
- BS stanice jsou také **pevným bodem, který lze zaznačit v papírové nebo jiné offline mapě**. I uživatel bez internetového připojení tak má šanci kola najít a zase vrátit. Př. turista bez dat v zahraničí apod.
- Totem je nejen dobře viditelný, ale také **umožňuje registraci**, krátkodobé půjčení, obsahuje mapu stanic a mnohdy dokáže také **vytisknout potvrzení, že kolo bylo dobře vráceno**.
- Pokud by stanice byla virtuální a obsluhovala běžné stojany v definovaném okruhu, jak by se zaručilo, že stojany neobsadí soukromá kola a zbyde místo pro BS?
- Stanice jsou **dobré také pro servis**. Kola jsou na jednom místě, dají se **distribuovat** (hlídat rovnoměrné rozložení), technik přijede a opraví několik kol. Nemusí je shánět po celém městě a objíždět je kontrolovat.