


Přichází doba sdílených kol a koloběžek (bikesharingu)

14.01.2019



Po Paříži, Vídni, Berlíně či Madridu přicházejí alternativní způsoby dopravy i do Prahy. Od září minulého roku můžeme v pražských ulicích vidět např. zelené elektrokoloběžky společnosti Lime.

Koloběžky a další sdílené dopravní prostředky jsou provozovány podle memoranda o rozvoji mezi Prahou a zástupci několika společností. Mezi ty se řadí kromě Lime také Rekola, Velonet a Homeport. Společnosti se v memorandu přihlásily k řádnému a bezkonfliktnímu provozování služeb bikesharingu, zejména k motivování svých uživatelů v odkládání kol a dalších obdobných zařízení na místa, kde nebudou překážkou pro ostatní účastníky veřejného prostoru. 

Jak to funguje

Systém funguje tak, že uživatel si nejprve stáhne do svého chytrého komunikačního zařízení aplikaci příslušného provozovatele, poté se přihlásí a zaregistruje. Musí rovněž zpřístupnit platební kartu k úhradě poplatků, které si provozovatel po ukončení jízdy automaticky z karty strhne. Potom už stačí jenom načíst unikátní QR kód z konkrétního vozítka, a to se za okamžik přes GPS aktivuje. Aby se vozítko rozjelo, je třeba se poprvé nohou odrazit od země.

Kolik to stojí

Jako příklad použijme koloběžku Lime. Za aktivaci koloběžky zaplatíte jednorázově 25 Kč a za každou minutu provozu 2 Kč. Ceny ostatních provozovatelů jsou obdobné. Společnost Rekola pro letošní zimu zavedla zkušební zimní provoz, kdy odemknutí kola přijde na 5 korun a za minutu jízdy uživatel zaplatí jednu korunu. Akce běží do odvolání, pokud jí bude přát počasí.

Podmínky provozu

Zatímco vozítka segway mohou jezdit podle silničního zákona po chodníku, koloběžky jsou považovány za jednostopé vozidlo a na chodník nepatří. Jejich uživatelé jsou účastníky silničního provozu a musejí dodržovat pravidla silničního provozu. Každý, kdo si chce vozítko půjčit, je předem v aplikaci upozorněn, jak s ním má nakládat, kde s ním jezdit a jak ho parkovat.

Zvláště uživatelé koloběžek ale pravidla nedodržují a jezdí po chodnících. Je to pro ně pohodlnější a cítí se bezpečněji, než na silnici mezi auty. To však nejen vyvolává nevoli chodců, ale stejně jako v případě jízdy na kole po chodníku jim hrozí pokuta až 2 tisíce korun.

Praha 3 je připravena

V budoucnu lze očekávat příchod dalších provozovatelů elektrokol a elektrokoloběžek. V tomto roce má v Praze expandovat společnost Homeport. Od 1. 4. do pražských ulic umístí 500 elektrokol – kolo bude možné odevzdat prakticky kdekoliv, ale Praha 3 chce stanovit přesné lokality, ve kterých by kola měla parkovat. Kola budou sledovaná přes GPS, která jejich pozici přesně lokalizuje. Představa je taková, že uživatelé budou platit pokuty, pokud kolo zaparkují mimo vyhrazená místa. Naopak ukáznění uživatelé by mohli dostat slevový bonus. Spolek Automat pro Prahu 3 zpracoval návrh odstavňích míst, kde by bylo vhodné vozítka společně parkovat. Návrh nyní zreviduje cyklokoordinátor za Prahu 3 a případně jej doplní o další vhodná místa. Na konci ledna by se tímto materiálem měla zabývat rada. Radní rovněž počítají s tím, že budou jednat s městskou policií o koordinovaném postupu vůči těm, kteří pravidla porušují.

Problematická místa

První zkušenosti z provozu ukazují, že např. koloběžky Lime nejsou konstrukčně vhodné pro pražské ulice dlážděné hrubou dlažbou a často velmi svažitě. Koloběžka na takovém povrchu hodně drncá, ve větších stoupáních má malý výkon. Firma již připravuje pro Prahu nový model, který bude lehčí, bude mít výkonnější motor a bude lépe odpružená.

Objevují se také názory, že by bylo vhodnější lidi motivovat k většímu využívání vcelku dobře fungující veřejné hromadné dopravy a ulevit přetíženým chodníkům a silnicím.

Někteří lékaři poukazují na to, že je pro člověka mnohem zdravější jít 15 minut pěšky, než se stejnou dobu vézt na koloběžce.

Kvůli očekávanému masivnímu rozšíření tohoto alternativního způsobu dopravy je podle současného vedení městské části potřeba vytvořit co nejlepší pravidla a podmínky pro fungování. To vyvolává zároveň větší tlak na podporu rozvoje cyklostezek a cyklopruhů v rámci vozovky. Tam, kde to šířka chodníku dovolí, by mohlo na některých místech dojít také k vyhrazení části chodníku pro cyklisty a uživatele koloběžek.

Text a foto Radko Šťastný

Anketa Souhlasíte s rozšiřováním alternativních způsobů dopravy jako jsou např. sdílené elektrokoloběžky a elektrokola v obvodu Prahy 3?

Sdílená elektrokola a koloběžky podporuji, protože jsou alternativou k běžným dopravním prostředkům. Problémem je dodržování pravidel jak ze strany provozovatelů, tak ze strany uživatelů. Je nutné zřídit pevná místa pro parkování, doplnit pravidla pro provozování a seznámit s nimi uživatele. Pro koloběžky platí stejná pravidla jako pro cyklisty, a proto není možné, aby jezdily po chodníku. Zároveň ale cítíme, že nám pro tento druh dopravy chybí vhodná infrastruktura. Alternativní dopravní prostředky jsou poměrně nová záležitost a já jejich budoucnost vidím při přepravě na krátké vzdálenosti.

Jan Bína (TOP 09/STAN), koaliční zastupitel

Elektrické koloběžky jako prostředek sdílené dopravy jsou nápad dobrý – obtížně se nesouhlasí s myšlenkou levné, rychlé a tiché dopravy, která je obzvláště v kopcovitém terénu na Praze 3 potřeba. Reakce občanů na všudypřítomné koloběžky jsou ale spíše negativní, protože ačkoliv většina uživatelů koloběžek dodržuje zákon, někteří jezdí rychlostí až 25 km/h či pod vlivem alkoholu po chodnících, ohrožují chodce a parkují koloběžky na nevhodných místech. Pokud však budou i tito menšinoví uživatelé respektovat ostatní účastníky provozu, určitě se pro ně v ulicích Prahy 3 najde místo.

František Doseděl (Piráti), koaliční zastupitel

Sdílení kol a koloběžek vidím jako velkou příležitost pro lepší a k planetě šetrnější mobilitu ve městě. Na jaře očekáváme boom těchto služeb, který nám mimo jiné ukáže, jak málo připravenou máme infrastrukturu pro bezpečnou jízdu na kole. Město by mělo hlasitě bránit tomu, aby lidé jezdili po chodníku, na druhou stranu musí vytvořit podmínky, aby bylo možné jezdit bezpečně po silnici – to je i naše priorita. Tvoříme nyní koncepci míst pro parkování kol, budeme rozšiřovat nabídku cyklostojanů a jednat s poskytovateli služeb, aby zákazníci fi nančně motivovali ke správnému parkování.

Na tuto problematiku se dívám dvojitým způsobem. V obecné rovině rozvoj zejména koloběžek a jízdních kol považuji za přínosný. A to jak z pohledu úspor ve veřejné dopravě, tak i z pohledu utlumování automobilové dopravy. Na druhé straně jsme v poslední době svědky rozvoje těchto alternativních dopravních prostředků a ukazuje se i odvrácená tvář. Koloběžky poházené po ulicích, nebo neohledupnost k chodcům. Jsem rozhodně zastáncem toho, aby zajištění provozu zůstalo na straně soukromých fi rem. Město nic takového pořizovat nemá. Jeho rolí je dohlížet na dodržování pravidel a případně si vynutit nápravu.

Alexander Bellu (Koalice pro Prahu 3), opoziční zastupitel

Sdílení vozidel (aut, kol a nově elektokoloběžek) je dle našeho názoru dobrý doplněk městské hromadné dopravy. Je šetrnější k životnímu prostředí a mohl by ulevit dopravním zácpám a problémům s parkováním. Podívejme se ale na negativa. Je nezbytné nastavení systému a jasných pravidel tak, aby neumožňoval vlastní výklad uživatele. Vždycky se najde určité procento lidí, kteří necítí, co je přirozeně správné nebo to prostě jen nerespektují. Výsledkem je například jízda po chodníku mezi chodci nebo parkování. Jízda kola nebo koloběžky po chodníku z hlediska pravidel silničního provozu nepatří. Jejich řidiči musí zůstat na silnici nebo na cyklostezkách. Je to tedy otázka kontroly a výše sankce, která by takové hříšníky odradila.

Filip Brückner (ANO), opoziční zastupitel