

Materiál na rokovanie
Mestskej rady
hlavného mesta SR Bratislavy
dňa 10.10. 2013

Návrh na zriadenie automatickej požičovne mestských bicyklov (Bike sharing)

Predkladatelia :

Milan Ftáčnik v.r.
primátor

JUDr. Ivo Nesrovnal v.r.
predseda poslaneckého klubu
SDKÚ-DS / Most-Híd

Mgr. Jozef Uhler v.r.
predseda komisie dopravy a informačných
systémov

Zodpovedný :

Milan Ftáčnik v.r.
primátor

Spracovateľ :

Ing. Michal Feik v.r.
poradca primátora

Materiál obsahuje :

1. Návrh uznesenia
2. Dôvodová správa
3. Požičovňa mestských bicyklov pre Bratislavu
(Bike sharing) – Popis systému

Návrh uznesenia

Mestská rada po prerokovaní materiálu

odporúča

Mestskému zastupiteľstvu hlavného mesta SR Bratislavy po prerokovaní materiálu

1. schváliť

1.1 návrh na zriadenie požičovne mestských bicyklov (bike sharing).

2. poveriť

primátora hlavného mesta SR Bratislavy

2.1 vypísať obchodnú verejnú súťaž na dodávateľa systému automatickej požičovne mestských bicyklov

T: 11.11.2013

2.2 predložiť na rokovanie Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy návrh lokalít na umiestnenie staníc požičovne mestských bicyklov

T: 14.2.2014

2.3. predložiť na rokovanie Mestského zastupiteľstva hlavného mesta SR Bratislavy návrh na finančné krytie projektu

T: 14.2.2014

Dôvodová správa

Požičovňa mestských bicyklov je automatizovaná sieť navzájom prepojených stojanov, prostredníctvom ktorej je možné si požičať bicykel, ktorý sa dá vrátiť na ktorejkoľvek inej stanici. Používateľom umožňuje aj krátkodobé zapožičanie bicykla (minúty až hodiny). Prevádzkovateľ sa stará o dostupnosť bicyklov aj v prípade jednosmernej prevádzky (napr. pri jazde smerom z kopca). Požičovňa mestských bicyklov, označovaná anglickým termínom "bike sharing" slúži obyvateľom mesta, ale aj turistom a jeho návštevníkom (zo skúseností z iných miest možno konštatovať, že je používaná najmä obyvateľmi mesta na krátke vzdialenosti). Na stanovišti na verejných priestranstvách sú bicykle dostupné 24 hodín. Systém je navrhnutý tak, že okrem predplatených kariet pre častých užívateľov ponúka aj možnosť jednorazového zapožičania na niekoľko hodín, na prehliadku mesta alebo dopravu zo stanice napr. do hotela.

Požičiavanie bicyklov je v iných európskych, ale aj ostatných mestách obľúbená služba, ktorej popularita výrazne narastá. Tento materiál navrhuje zriadiť požičovňu v Bratislave a zároveň na spustenie prvej fázy vyčleniť 80 tisíc eur z prostriedkov určených na cyklodopravu, ktoré boli ušetrené vo verejných obstarávaníach na cyklotrasy.

Hlavné mesto oslovilo potencionálnych komerčných partnerov projektu. Rozpočet pilotnej fázy predpokladáme vo výške približne **300 tisíc eur**, časť nákladov (minimálne 200 tisíc eur) navrhujeme pokryť zo súkromných zdrojov. Vzhľadom na to, že hlavné mesto v predchádzajúcich súťažiach nezískalo partnera, ktorý by pokryl náklady na zriadenie aj bol ochotný prevádzkovať systém na vlastné náklady, navrhujeme poveriť primátora vypísaním obchodnej verejnej súťaže na **dodávateľa systému**.

Zároveň navrhujeme primátora poveriť vypracovaním návrhu na **umiestnenie staníc** požičovne mestských bicyklov po prediskutovaní v Komisii dopravy a informačných systémov MsZ a v Komisii mesta pre cyklistickú a pešiu dopravu.

Zmluvu s dodávateľom projektu automatickej požičovne mestských bicyklov navrhujeme podpísať až po tom, ako bude zabezpečené **finančné krytie** na spustenie pilotnej fázy. Podpis zmluvy navrhujeme koncom zimy 2014, počítame s lehotou dodania približne 3-4 mesiace. Návrh lokalít plánujeme uzavrieť začiatkom roku 2014. Po splnení všetkých podmienok (finančné krytie, lokality) je spustenie pilotnej fázy naplánované pred začiatkom sezóny 2014.

Navrhujeme, aby **operátorom systému** bola mestská organizácia Správa telovýchovných a rekreačných zariadení (StaRZ).

Materiál obsahuje **zapracovanie pripomienok** komisií Mestského zastupiteľstva zo septembra 2013.

Požičovňa mestských bicyklov pre Bratislavu (Bike sharing)

Popis systému

Obsah:

1. POPIS SYSTÉMU	1
2. PREVÁDZKA SYSTÉMU	2
3. PILOTNÝ PROJEKT	3
4. REGISTRÁCIA	6
5. VIZUALIZÁCIA	7
6. SKÚSENOSTI Z INÝCH MIEST	8
7. NAVRHOVANÝ CENNÍK	11
8. ANALÝZA VÝNOSOV A NÁKLADOV	12



V posledných rokoch sa v Európe čoraz častejšie objavujú verejné požičovne bicyklov, označované spoločne anglickým termínom "bike sharing systems". Na stanovišti na verejných priestranstvách sú dostupné 24 hodín denne a slúžia nielen obyvateľom európskych miest, ale aj turistom a návštevníkom mnohých európskych miest. Okrem predplatených kariet pre častých užívateľov obvykle ponúkajú aj možnosť jednorazového zapožičania na niekoľko hodín, na prehliadku mesta alebo dopravu zo stanice do hotela. Novovznikajúce požičovne bicyklov sú stále častejšie zapájané do mestskej hromadnej dopravy.

1. POPIS SYSTÉMU

Čo to je Bike Sharing System >>

- v preklade "verejná požičovňa bicyklov",
- sú automatizované - fungujú bez ľudskej obsluhy,
- ide o sieť navzájom prepojených stojanov, bicykel je možné vrátiť na ktorejkoľvek inej stanici,
- umožňuje aj krátkodobé zapožičanie bicykla (minúty až hodiny),
- prevádzkovateľ sa zvyčajne stará o dostupnosť bicyklov aj v prípade jednosmerného prevádzky (napr. pri jazde smerom z kopca).

Celosvetovo rozšírené >> V súčasnosti sa počet systémov na požičiavanie bicyklov pohybuje okolo 535 projektov s flotilou 517 tisíc bicyklov po celom svete, Medzi krajiny s najväčším počtom systémov sú Španielsko (132), Taliansko (104) a Čína (79). Dnes je možné nájsť automatizované požičovne prakticky vo všetkých významných európskych metropolách. Najväčší popularity dosiahli požičovne v Paríži (Vélib), Barcelone (Bicing) a Londýne (Barclay's). Požičovne si hľadajú svoje miesto aj v krajinách bývalého východného bloku, príkladom je Kraków, Bukurešť, systém bol odštartovaný už aj v Prahe.

Cenovo dostupné >> Systém požičiavania je navrhnutý tak, aby sa dal bicykel požičať bezplatne (prvá pol hodina) alebo za prijateľnú cenu pre jazdy na krátke vzdialenosti v mestskom priestore (1 hodina = 1 €). Realizované merania v Bratislave preukázali, že bicykel v je meste na krátke vzdialenosti (1-5 km) najrýchlejší spôsob dopravy.

Ekologická alternatíva >> Systém požičovne mestských bicyklov vytvára alternatívu k verejnej, resp. individuálnej automobilovej doprave. Znižujú sa tým dopravné zápchy, hluk

a klesá znečistenie ovzdušia. Systém zdieľania bicyklov je tiež jedna z možností, ako vyriešiť problém "poslednej míle" a pripojenie používateľov k verejnej dopravnej sieti. Výhodou takéhoto systému je, že pre používateľov odpadajú mnohé problémy spojené s vlastníctvom bicykla: riziko krádeže, vandalizmus, nedostatok parkovacích miest, skladovanie, či požiadavky na opravu a údržbu.

Prečo používať na dopravu bicykel?

- dostupnosť - môže si ho dovoliť prakticky každý,
- servis a údržba je finančne nenáročná,
- bicyklovanie je prospešné pre zdravie,
- bicyklovanie je priateľské k životnému prostrediu,
- bicyklovanie je nehlučné,
- bicyklovanie šetrí peniaze na pohonné hmoty,
- parkovanie v meste je s bicyklom oveľa jednoduchšie,
- bicykel zaberá oveľa menej miesta ako automobil (tak na cestách ako aj na parkoviskách,
- bicykel je najrýchlejší dopravný prostriedok na krátke vzdialenosti.

2. PREVÁDZKA SYSTÉMU

Hlavné mesto SR Bratislavy v minulom roku oslovili dve súkromné spoločnosti, ktoré mali záujem prevádzkovať systém požičovne mestských bicyklov. Obaja záujemcovia predbežne deklarovali, že majú záujem zaplatiť počiatočnú investíciu aj financovať prevádzku. Nemalo ísť o komerčný projekt, ale imidžovú kampaň spojenú s predajom reklamného priestoru. Vzhľadom na to, že mesto nemalo záujem vybrať prevádzkovateľa priamo, vypísalo súťaž, do ktorej sa však žiadny záujemca neprihlásil.

V tomto roku sa mesto Bratislava rozhodlo zmeniť spôsob realizácie projektu a navrhli sme, aby prevádzkovateľom systému bola mestská organizácia. Na výber dodávateľa navrhujeme vypísať obchodnú verejnú súťaž a financovanie navrhujeme pokryť najmä zo sponzorských prostriedkov a čiastočne z mestského rozpočtu.

Na základe skúseností a odporúčaní zo zahraničia navrhujeme, aby systém mestských bicyklov prevádzkovalo mesto Bratislava prostredníctvom svojej mestskej firmy (StaRZ). Výhodou takéhoto modelu je, že sa zbytočne nepredražuje prevádzka a mesto má systém plne pod kontrolou (jednak priamo rozhoduje o umiestnení staníc, cenovej politike, ako aj ostatných technických atribútoch).

Rámec základných princípov fungovania

- o lokalitách jednotlivých staníc rozhoduje mesto,
- integrácia dlhodobých používateľov pomocou električky alebo mestskej karty,
- jednoduchá forma používania krátkodobými používateľmi,
- primeraná kvalitatívna a kvantitatívna úroveň bicyklov a stojanov,
- dostupné ceny za pôžičky,
- verejné informovanie o využívaní bike-sharingu.

Typ bicyklov, konštrukcia staníc a odolnosť voči vandalizmu

- mestský typ bicyklov (košíky, prevodovky, blatníky, chrániče, nosiče nákladu, osvetlenie, uzamykanie)
- bezpečnosť proti odcudzeniu - systém uzamykania v stojane,
- prispôsobenie bicykla celoročnej prevádzke,
- odolnosť bicykla voči vonkajším podmienkam ako je dážď či sneh,
- špeciálna úprava bicykla proti vandalizmu a ďalšie úpravy (napr. bezdušové pneumatiky, brzdy a prevody schované v častiach bicykla, neodstrániteľná sedačka a pod.)
- stanice sú navrhnuté v minimalistickom režime, priestorovo nenáročné, so solárnymi panelmi (teda nevyžadujú žiadne externé napájanie), sú ľahko rozšíriteľné, rozmontovateľné a premiestniteľné.

Prevádzkové atribúty

- navrhovaný cenový výmer za zapožičanie bicykla je založený na dostupnosti širokým skupinám obyvateľov aj turistom,
- prevádzkovateľ garantuje udržiavanie bicyklov vo funkčnom stave (počet resp. frekvencia prehliadok na jeden stojan, garantovaný počet funkčných bicyklov),
- garancie presunov bicyklov medzi stojanmi (aby sa nestávalo že jeden bude prázdny a druhý plný),
- systém umožňuje nahlasovanie porúch a pod.,
- systému je navrhnutý tak, aby ho bolo možné využívať na mestskú kartu alebo električku,
- nulové vstupné náklady na registráciu (len zakúpenie kreditu),
- integrácia do systému MHD, resp. verejnej dopravy formou umiestnenia staníc na zastávkach MHD.

Informačné

- každý používateľ bude identifikovateľný (najmä v prípade odcudzenia),
- poskytovanie anonymizovaných údajov o pohybe cyklistov mestu a verejnosti ako anonymizované otvorené dáta,
- webový portál s mapou staníc a dostupných bicyklov, dáta verejne dostupné na využitie v aplikáciách tretích strán pod vhodnou licenciou,
- mapa pri každej stanici.

3. PILOTNÝ PROJEKT

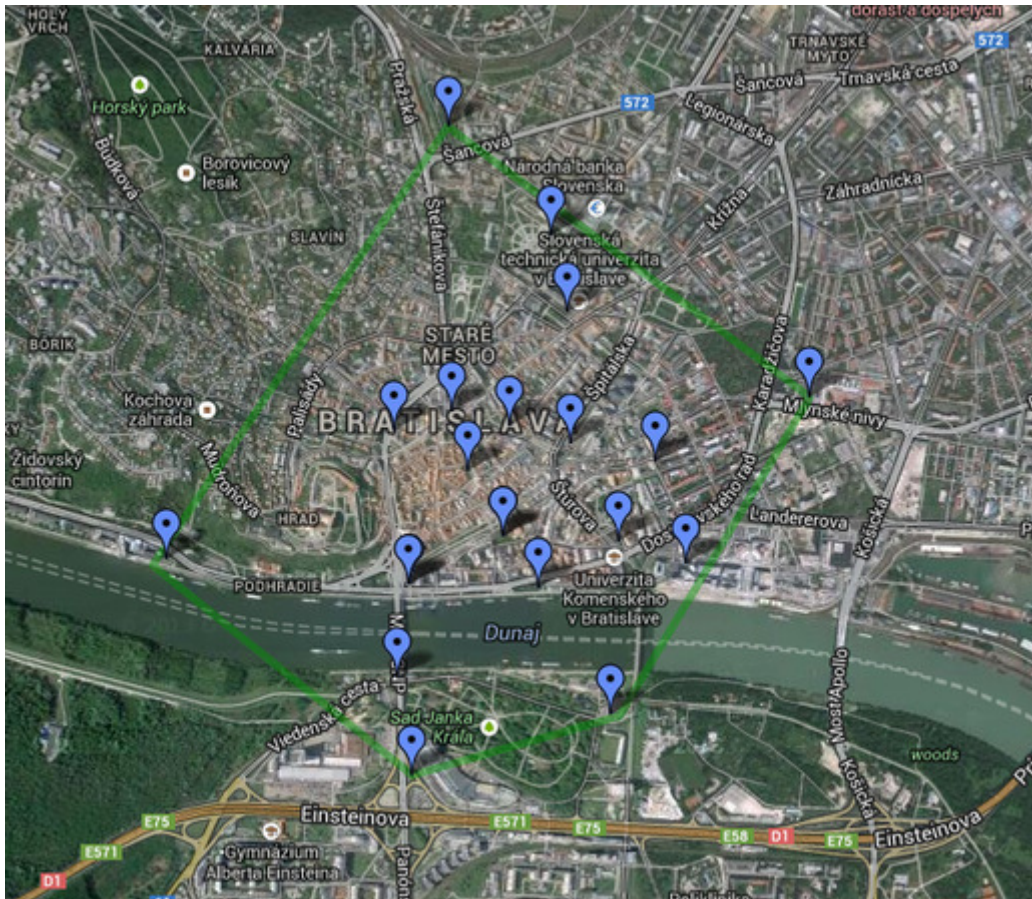
Pilotný projekt počíta s:

- rozlohou siete na cca 3,5 km², ktorá by pokryla centrum mesta s napojením na dopravné uzly verejnej dopravy a časť Petržalky. Túto pilotnú sieť by tvorilo 20 staníc s približne 100 bicyklami.

Na základe predbežných predpokladov projekt počíta so zriaďovacím rozpočtom v hodnote 300 tisíc eur, čo obsahuje HW a SW systému, inštaláciu, nastavenia a test systému. Operatívnu činnosť spojenú s prevádzkou SW systému, presunu bicyklov, opráv a iných úkonov bude zastrešovať Hlavné mesto v rámci svojich kapacít resp. organizácie Hlavného mesta a hradiť z prevádzkových príjmov (resp. z rozpočtu pre cyklistickú dopravu).

Filozofia umiestňovania staníc >>

- Umiestnenie staníc navrhne Komisia mesta pre cyklistickú a pešiu dopravu a Komisia dopravy a informačných systémov MsZ a predloží ich na schválenie Mestskému zastupiteľstvu.
- Stanice by mali byť od seba vzdialené cca 300-350 metrov, aby boli dobre pešo dostupné
- Stanice by mali byť umiestňované prioritne v prestupných uzloch verejnej dopravy, pri obchodných centrách, biznis centrách a atraktívnych turistických lokalitách.



Lokality umiestnenia staníc (predbežný návrh)

- **Stanice:** pilot projektu počíta s počtom 20 staníc s možnosťou rozširovania kapacít bicyklov na každej stanici elektrické uzamykanie a odomykanie, napájanie bez prípojky (solárne), banner na reklamu, čítačka kariet s klávesnicou, rozširovateľná kapacita dokovacích zámokoch, bezpečnostné uchytenie do podkladu
- **Bicykle:** pilot projektu počíta s počtom 100 bicyklov (cca. 4-5 ks/stanica), bicykle odolné voči vandalizmu, prispôsobené na mestskú dopravu s predným košíkom, plným zadným blatníkom, 3-rýchlostné
 - Robustný rám s logom mesta a sponzora
 - Neodnímateľné časti konštrukcie
 - Prevodovka a systém bŕzd skrytý v konštrukcii
 - Špeciálne uchytenie kolies
 - Odolnosť voči poveternostným podmienkam
 - Bezdušové pneumatiky (opcia)

- **Software:** špeciálny funkčný software obsluhy staníc s mapovaním a vyhodnocovaním údajov a riadením obsluhy, prenos dát cez GSM signál, aplikácia na dobíjanie kreditu cez SMS, web, mobil - Android OS optimalizácia, prístup bude implementovaný v rámci Bratislavskej mestskej karty.

Časové míľniky projektu

- do 31.10. vypísanie obchodnej verejnej súťaže na dodávateľa systému (HLM)
- do 01.02. ukončenie výberu súťaže na dodávateľa (HLM)
- do 28.02.2014 schválené umiestnenie staníc (MsZ)
- do 01.05.2014 dodávka systému (dodávateľ)
- do 30.05.2014 testovanie a nastavenie (dodávateľ)
- do 01.06.2014 spustenie oficiálnej prevádzky systému (HLM)

Odhadovaný rozpočet na zriadenie systému: 300.000 EUR (bez DPH)

Potreby pre zastrešenie operatívnej činnosti (Hlavné mesto)

- Zriadenie oddelenia „BikeSharing“, STaRZ-u
- Personálne požiadavky: 2 nové miesta (operátor systému, technická podpora)
- Technické požiadavky: základné IT, prívies pre prevoz bicyklov, servis
- SW podpora (dodávateľ)

Cieľová skupina >>

Obyvatelia Bratislavy / rezidenti 80%

Cieľovú skupinu v rámci Bratislavčanov budú tvoriť obyvatelia, ktorí volia efektívnu a rýchlu prepravu z bodu A do bodu B do 20 min bez čakania na MHD, bez použitia individuálnej automobilovej dopravy alebo optimalizujú prepravu k zastávke MHD a od zastávky MHD do ďalšieho bodu.

Turisti 20%

Podľa štatistík prichádza do Bratislavy ročne približne 800 tisíc turistov, ktorí strávia v hlavnom meste cca 1,6 milióna nocí. Projekt bike-sharingu je zameraný na športovo založených turistov (backpackari), výletníci na lodiach Twin City Liner a pod. Pokiaľ budú stanice bicyklov umiestnené v dosahu vstupných brán (prístav, železničná a autobusová stanica), systém budú využívať. Výhodou je aj to, že zahraniční turisti spravidla bike-sharingový systém už poznajú. Ceny sú navrhnuté tak, aby boli pre turistov lákavé.

4. REGISTRÁCIA

Spôsob registrácie do systému, úhrada

1) Osobne na kontaktnom mieste: informačné centrá, hotely, turist board, atď.

2) Bezkontaktno online - front end webovej stránky - používateľ si môže zvoliť virtuálnu alebo klasickú kartu, ktorú si vyzdvihne prípadne si nechá poslať na adresu pobytu

Výhody:

- prístup 24/7
- bez operatívnych nákladov
- platba kartou, e-Pay
- okamžitá registrácia a možnosť behom minúty zriadiť prvé vypožičanie (turisti vidia stanicu, kde si môžu preštudovať rozloženie siete na mape a požičať si okamžite bicykel)

3) Bezkontaktno na smartphone - front end optimalizovaný pre prístup z mobilných telefónov. Okrem samotnej registrácie môže klient kontrolovať:

- cenník
- mapu staníc
- vlastnú polohu na mape staníc
- obsadenosť jednotlivých staníc
- sledovať svoje platby
- sledovať aktuálnu výšku kreditu
- dobíjať kredit
- sledovať históriu svojich vypožičaní aj podľa filtrov
- meniť svoje údaje
- meniť PIN
- prístup k faktúram

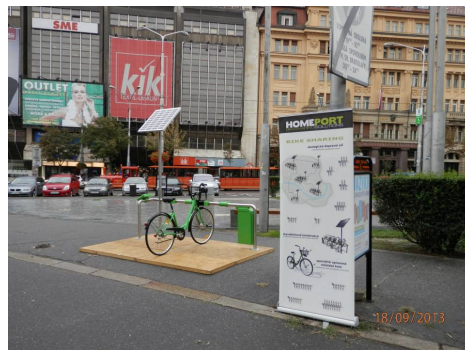
4) Platba cez bankový terminál

Pre zavedenie systému odporúčame inštaláciu platobných terminálov len na vybraných miestach (hlavná stanica, prístav, autobusová stanica a pod.), nakoľko to predražuje investíciu (je potrebné dovedenie elektrickej energie z externého zdroja, kým bežne postačia solárne panely). Zo skúseností z iných miest budú cieľovou skupinou najmä obyvatelia Bratislavy, u ktorých predpokladáme, že sú buď držiteľmi Bratislavskej mestskej karty, resp. električky.

5. VIZUALIZÁCIA



RAL 3003



Ukážka systému počas Európskeho týždňa mobility 18.9.2013 (nám. SNP)

Vizualizácie: Homeport

6. SKÚSENOSTI Z INÝCH MIEST

Hangzhou (Čína)



Najväčší systém požičovne bicyklov sveta je v meste Hangzhou. K 5. januáru 2013 disponovala 66.500 bicyklami na 2700 staniciach. Je to prvý systém zavedený v Číne a plánuje expandovať na počet 175.000 bicyklov do roku 2020.

Vzhľadom na rastúci trend dopravných zápch a obavy o životné prostredie, Hangzhou MHD zaviedla systém 1. mája 2008, s pilotným projektom 2800 bicyklov na 30 pevných staniciach a 30

mobilných staniciach (stanice, ktoré môžu byť presunuté na pokrytie dopytu) . V marci 2011 mali 60.600 bicyklov a 2416 staníc.

Berlín



Od roku 2002 funguje v Berlíne sieť požičovní Call a Bike. Návštevníci aj obyvatelia mesta si môžu požičať bicykel v požičovniach umiestnených na niektorej z berlínskych staníc. Systém prevádzkuje Deutsche Bahn Rent, dcérska spoločnosť nemeckých dráh a požičovné je 9 euro za deň. Prenájom sa objednáva prostredníctvom mobilného telefónu.

V máji 2011 bol v Berlíne odštartovaný pilotný projekt verejné požičovne pod názvom "Berlin City Bike", ktorá umožňuje

zapožičanie bicykla zadarmo na dobu 30 min, v rámci lístku na autobus, električku alebo metro. V súčasnej dobe sú k dispozícii stanice "Berlin City Bike" na staniciach metra, na staniciach a v dôležitých turistických uzloch.

Londýn



Od roku 2004 je možné požičať si v Londýne bicykle na ktorejkoľvek staníc OYBike London. Po registrácii na internete a zaplatení vstupného poplatku 10 libier je možné zapožičať si bicykel, pričom cena požičovné sa postupne odpočítava z úvodného kreditu. Pomerne zložitý registračný proces znevýhodňuje tento systém pre použitie pre turistov.

V máji 2010 bol veľkou kampaňou zahájená prevádzka novej požičovne Barclay's, ktorú slávnostne otvoril starosta Boris Johnson. Požičovňa si získala obrovskú popularitu a "Borisove bicykle" sa stali takmer novým symbolom metropoly nad Temžou.

Zhruba 400 staníc vo vnútornom Londýne slúži ako základňa pre celkom 6000 bicyklov. Systém slúži hlavne pre kratšie jazdy, požičovné pre jazdy do 30 minút je zdarma. Vstupný poplatok stojí 3 libry a používanie bicyklov stojí od 1 libry za hodinu až po 50 libier za 24 hodín. Aby bicykle boli čo najviac v obehu, je za dlhší požičovné zámerne vysoký poplatok.
www.tfl.gov.uk, www.oybike.com

Štokholm



Odštartovanie prevádzky požičovne Stockholm City Bikes (SCB) sprevádzali od samého začiatku administratívne problémy, napriek tomu v súčasnej dobe ponúka približne 1000 bicyklov, ktoré sú rozmiestnené na 80-tich miestach. Návštevník mesta si môže zakúpiť 3-dennú kartu v prepočte za približne 13 euro. Pre stálych obyvateľov je tu sezónna karta, platná od apríla do októbra, za 26 euro.
www.citybikes.se

Paríž



Najväčšia európska verejná požičovňa bicyklov pod názvom Vélib operuje s celkom 6000 bicyklami. Jej otvorenie v roku 2007 znamenalo malú senzáciu, existencia požičovne inšpirovala Francúza k masívnemu používaniu bicyklov v meste.

Pre návštevníkov Paríža slúži jednodňové predplatné v cene 1 euro a ak užívateľ nepresiahne dobu zapožičania 30 minút, je to tiež cena konečná.

Prvá polhodina jazdy je zdarma, po tejto lehote sa účtuje požičovné vo výške 1 euro za 30 minút. Platiť je možné platobnou kartou priamo v niektorom z celkového počtu 1150 terminálov. Využiť je možné aj sedemdňovú permanentku v cene 5 eur alebo ročné predplatné za 29 eur. www.velib.paris.fr

Barcelona



Jedna z najrozsiahlejších európskych požičovní Bicing ponúka svojim používateľom 6000 bicyklov rozmiestnených na 400 stanoviskách. Prevádzkovateľom systému je mesto Barcelona a systém okrem príjmov z požičovného financujú aj poplatky za parkovanie v oblasti nazývanej Green Area.

Stáli obyvatelia Barcelony sa registrujú spravidla na rok, systém potom z ich karty odpočíta vždy 0,5 eura za 30 minút požičovného. Prvá polhodina jazdy je zadarmo. Návštevnícka karta platná 7 dní ponúka rovnaké podmienky, teda 0,5 eura za polhodinu jazdy. www.bicing.com

Viedeň



Jednoduchú registráciu umožňuje aj viedenská požičovňa Citybike. Jednorazové cestovné v cene 1 euro je možné zaplatiť priamo na niektorom z 60 terminálov v centrálnej oblasti mesta. Prvá hodina jazdy je pritom zadarmo. Po registrácii pri každom ďalšom vypožičaní bicykla terminál vyžaduje bankomatovú kartu alebo registračnú kartu systému Citybike.

www.citybikewien.at

7. NAVRHOVANÝ CENNÍK

Vstupné a prevádzkové poplatky		
Vstupný registračný poplatok	0 €	Systém bude financovaný výlučne z poplatkov za výpožičky, nulové vstupné poplatky nepôsobia na potenciálnych používateľov demotivačne.
Ročný režijný/prevádzkový poplatok	0 €	Detto.
Časové predplatené balíky (kredity)		
Kredit 24h – 24 hodinová platnosť	2 €	Ide o minimálny kredit, ktorý je možné si zakúpiť v prípade, že chce používateľ využívať systém. Po uplynutí lehoty platnosti systém neumožní požičanie bicykla. Ak používateľ neprejde zakúpený kredit, tento sa mu nevracia. Ak prejde viac, bude mu suma stiahnutá z bankovej karty. 24-hodinová platnosť registrácie je orientovaná primárne na turistov, resp. jednorazových používateľov.
Kredit 31D – mesačná platnosť	5 €	Platnosť a platobné podmienky sú rovnaké ako v predchádzajúcom prípade. Primárna cieľová skupina sú viacdňoví turisti a obyvatelia Bratislavy, ktorí chcú systém vyskúšať, resp. bicykel nechcú využívať celoročne, ale len v určitých krátkych obdobiach/sezónach.
Kredit 8M – celoročná platnosť (prevádzka systému 8 mesiacov)	20 €	Systém bude v prevádzke v mesiacoch marec – október, teda mimo zimných mesiacov, kedy je prevádzka neefektívna kvôli počasiu. Platnosť kreditu a platobné podmienky sú rovnaké ako v predchádzajúcich prípadoch. Tento balík je zameraný najmä na obyvateľov Bratislavy a občanov s prechodným pobytom v Bratislave. Uvažujeme, že ho budú využívať tí, ktorí cestujú verejnou dopravou a bicykel bude slúžiť na prepravu od zastávky ku konečnému cieľu (tzv. posledná míľa).
Poplatky za výpožičky		
0 – 30 minút	0 €	Predpokladáme, že väčšina pôžičiek bude patriť do tejto kategórie a to vzhľadom na veľkosť Bratislavy, ako aj skúsenosti z iných miest. Tým, že prvá pol hodina bude bezplatná, odstraňujeme akékoľvek finančné bariéry pre záujemcov o využívanie systému. Na druhej strane, motivuje to používateľov čím skôr bicykel vrátiť a dať ho k dispozícii ďalším používateľom.
31 – 60 minút	1 €	
každá ďalšia hodina	3 €	Systém je primárne zameraný na krátkodobé pôžičky (a tým aj vyššiu obrátkovosť). Ak sa však turisti rozhodnú na dlhší výlet (v trvaní napr. 1-2 hodiny, nie je táto suma demotivačne a stále konkurencieschopná voči bežným požičovniam bicyklov). Výpožička nad 3 hodiny sa už neoplatí.
Ostatné poplatky		
Pokuta za nevrátenie bicykla	400 €	

8. ANALÝZA VÝNOSOV A NÁKLADOV

Výnosy	Pilot 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017
počet mesiacov predpokladanej prevádzky systému	6	8	8	8
odhadovaný počet staníc	20	30	40	50
odhadovaný počet bicyklov	100	150	200	250
počet používateľov Kredit 24h	500	1000	2000	3000
odhadovaný výnos na používateľa	1 €	1 €	1 €	1 €
odhadovaný výnos Kredit 24h	500 €	1 000 €	2 000 €	3 000 €
počet používateľov Kredit 31D	1000	2000	3000	4000
odhadovaný výnos na používateľa	5 €	5 €	5 €	5 €
odhadovaný výnos Kredit 31D	5 000 €	10 000 €	15 000 €	20 000 €
počet používateľov Kredit 8M	2000	3000	4000	6000
odhadovaný výnos na používateľa	20 €	20 €	20 €	20 €
odhadovaný výnos Kredit 8M	40 000 €	60 000 €	80 000 €	120 000 €
Výnosy celkom	45 500 €	71 000 €	97 000 €	143 000 €

Prevádzkové náklady

GPRS prenos dát medzi stanicami a Backend SW	950 €	1 900 €	2 600 €	3 200 €
opravy a údržba staníc a bicyklov	7 250 €	10 875 €	14 500 €	18 125 €
mzdové náklady (presun bicyklov + operátor)	12 500 €	15 000 €	17 500 €	18 750 €
mzdové náklady - kontaktné miesto	5 500 €	5 500 €	5 500 €	5 500 €
PHM	3 000 €	3 600 €	4 800 €	5 625 €
ročný poplatok SW	9 800 €	19 600 €	26 200 €	32 700 €
jednorazové investície, investície do rozširovania počtu zámkov na existujúcich stojanoch a zvyšovanie počtu bicyklov	0 €	10 000 €	15 000 €	40 000 €
ostatné náklady	6 500 €	4 525 €	10 899 €	19 100 €
Náklady celkom	45 500 €	71 000 €	97 000 €	143 000 €

Hospodársky výsledok	0 €	0 €	0 €	0 €
-----------------------------	------------	------------	------------	------------

Východiská pre výpočet

Východiskom pre určenie počtu turistov používajúcich systém je 800 tisíc turistov ročne (z tohto počtu uvažujeme v prvok roku cca 0,1 %). Počet prenocovaní je cca 1,6 mil. ročne.

Východiskom pre určenie počtu používateľov na mesiac, resp. celoročne je počet obyvateľov zvýšený o počet študentov a osôb s prechodným pobytom, čo je cca 500-600 tisíc. Z tohto počtu v prvom roku uvažujeme s podielom 0,25 %)

Podiel cyklistickej dopravy na celkovom objeme dopravy je 2% (mesiace máj-september).

Náklady na opravu a údržbu tvoria zo skúseností 5% z obstarávacej ceny systému.

Presun bicyklov a náklady na pohonné hmoty rastú úmerne s počtom staníc.