

The public bicycle in Europe

Sebastian Bührmann

An idea that makes a difference

How did the French City of Lyon encourage thousands of people to use the bicycle as urban transport mode within a few months? Big part of this success story is the introduction of the public bicycle scheme Vélo'v. Each of the 2000 bicycles available at racks throughout the city centre is used 16 times daily on an average summer day. Within the first six months after their introduction, 2 Million trips have been made with the public bicycles, replacing around 200.000 car trips. In combination with the increased use of private bicycles, the scheme helped to double the bicycle share in the modal split from 2% to 4%.

A flexible and convenient urban transport mode

Public bicycles are innovative schemes of rental or free bicycles in urban areas. They differ from traditional, mostly leisure-oriented bicycle rental services as they provide fast and easy access and can be used for daily mobility as one way use is possible. Public bicycles can be seen as part of the public transport system and offer the user a highly flexible travel option for inner-urban trips.

A mature concept that is gaining momentum

Well working public bicycle schemes exist in different layouts and the idea is catching up in many European countries, e.g. in Germany, the Netherlands, France or Scandinavia.

Technically simple but theft-sensitive schemes have already been implemented since the late sixties. Today's modern concepts are much more sophisticated and have diversified in organisational layout, the business models, and the applied technology towards "smart bikes". Some of the most prominent examples are:

- Call a bike (many large German Cities): Individual bikes parked in public spaces, check-out via cell phone, user fee charged for each minute, financially backed up by large operator German Rail;
- Vélo à la Carte (Rennes, France) and Vélo'v (Lyon, France): Bikes available at racks throughout the city centre, access via smartcard, free or low service charge, private-public partnership between outdoor advertising companies (Clear Channel, JCDecaux) and local authorities;

- OV-fiets (at many Dutch Railway stations): Accessible at rail stations for egress part of rail journey, access via smart card, fee 2.75€/ 20 hours, seed funding from public sector.

These and other smaller schemes have proven to be mature solutions and to be applicable in a variety of context conditions.

An effective way to promote urban cycling

The implementation of a public bicycle scheme...

- ...can be a “door opener” to increase the acceptance of cycling as urban transport mode in cities which still lack a good level of bicycle use;
- ...should go hand in hand with the improvement of the general conditions for cycling, e.g. through establishing bicycle lanes and safe storage facilities, as well as awareness and educational campaigns;
-makes also sense in cities that have a good level of cycling as it adds a valuable element to existing mobility services.

There are many good arguments for considering the introduction of public bicycles.

More information:

NICHES project: www.niches-transport.org

OSMOSE portal: www.osmose-os.org

Contact:

Sebastian Bührmann, Rupprecht-Consult, Cologne, Germany:

E-Mail: s.buehrmann@rupprecht-consult.de

Phone:+49 221 60605514 (Languages: English, Spanish, German)

La bicicleta pública en Europa

Sebastian Bührmann

Una idea que hace una diferencia

¿Cómo logró la Ciudad Francesa de Lyon convencer en pocos meses a miles de personas de usar la bicicleta como modo de transporte urbano? Gran parte del éxito obtenido es la introducción del sistema de bicicletas públicas “Vélo’v”. Cada una de las 2000 bicicletas disponibles en todo el centro es usada 16 veces en un día típico de verano. Dentro de los primeros seis meses después de su introducción 2 millones de recorridos fueron hechos con las bicicletas públicas, reemplazando aproximadamente 200.000 viajes en coche. En combinación con un uso más frecuente de bicicletas privadas, el sistema ayudó a duplicar el porcentaje de la bici en la división modal (“modal split”) de viajes de 2% a 4%.

Un modo de transporte público flexible y conveniente

La bicicleta pública es una innovación flexible para el transporte urbano, la cual puede tener o no un costo de renta. Se distingue de los sistemas tradicionales de renta, a menudo usados para ocio, en que tienen un acceso más rápido, fácil y son para uso diario. Además la mayoría pueden ser utilizadas para ir en una dirección y dejarlas en el destino del viaje.

Un concepto maduro que gana dinámica

Esquemas de bicicletas públicas que demostraron funcionar bien existen en diferentes formas y la idea está tomando fuerza en varios países europeos; como por ejemplo Alemania, los Países Bajos, Francia o Scandinavia. Sistemas tempranos que tuvieron una tecnología simple pero eran susceptibles de robo, fueron implementados ya desde fines de las sesentas. Los conceptos modernos son mucho más sofisticados y diversificaron sus esquemas de organización, modelos comerciales y la tecnología aplicada de “Smart bikes”. Unos de los ejemplos más prominentes son:

- Call a bike (en muchas ciudades grandes de Alemania): Bicicletas individuales estacionadas libremente en un espacio público, check-out por móvil, tarifa de uso por minuto, respaldados financieramente por el operador de trenes “Deutsche Bahn”;
- Vélo à la Carte (Rennes, France) y Vélo’v (Lyon, France): Bicicletas disponibles en aparcamientos fijos ubicados en distintos puntos del centro de las ciudades, accesibles por medio de una “smartcard”, libre uso o tarifa

muy baja, colaboración entre empresas de publicidad exterior (Clear Channel, JCDecaux) y ciudades;

- OV-Fiets (Países Bajos): Accesible en muchas estaciones de trenes como extensión del viaje en tren, accesibilidad por medio de una “smartcard”, tarifa 2,75€/ 20 horas, apoyo financiero del sector público para desarrollar el sistema.

Estos y otros esquemas mostraron ser soluciones maduras aplicables en una variedad de contextos.

Una medida efectiva para promover la bicicleta en general

La implementación de un esquema de bicicleta pública...

- ...puede abrir las puertas para incrementar la aceptación de la bicicleta como modo de transporte urbano en ciudades en las que todavía no es muy utilizada.
- ...debería ir mano a mano con el mejoramiento de las condiciones generales para el uso de las bicicletas; por ejemplo establecimiento de caminos apropiados, aparcamientos seguros, así como medidas de publicidad y de educación de usuarios.
- ...también tiene sentido para ciudades con un buen nivel de uso de bicicleta, ya que sería un elemento valioso adicional a los servicios de transporte ya existentes.

Existen muchos argumentos buenos para considerar la introducción de bicicletas públicas.

Más informaciones:

Proyecto NICHES: www.niches-transport.org, OSMOSE Portal: www.osmose-os.org

Contacto:

Sebastian Bührmann, Rupprecht-Consult, Colonia, Alemania

Correo electrónico: s.buehrmann@rupprecht-consult.de

Tel.: +49 221 60605514 (Lenguas: Español, Inglés, Alemán)
