

Łukasz Hubka<sup>1</sup>Rafał Malinowski<sup>2</sup>

# SYSTEM BEZOBŚLUGOWEJ WYPOŻYCZALNI ROWERÓW MIEJSKICH W KRAKOWIE

Idea bezobsługowej wypożyczalni rowerów miejskich w Krakowie wywodzi się z projektu badawczo – wdrożeniowego CIVITAS II /CARAVEL, który pomagał miastom w opracowaniu bardziej stabilnego, ekologicznego i wydajnego systemu transportu miejskiego poprzez wdrażanie zintegrowanych rozwiązań, łączących najnowsze technologie z działaniami wynikającymi z polityki transportowej. W artykule przedstawiono problemy wdrożeniowe systemu oraz doświadczenia z rocznej eksploatacji.

## Wprowadzenie

Bezobsługowe wypożyczalnie rowerów miejskich są obecnie najsilniej rozwijającym się programem transportu publicznego w miastach na świecie (rys. 1 i 2). Ponadto w Europie są wspierane unijną polityką zrównoważonego transportu.



Rys. 1. Poglądowa mapa lokalizacji bezobsługowych wypożyczalni rowerowych na świecie  
Źródło: bikesharing.blogspot.com



Rys. 2. Wykres wzrostu ilości bezobsługowych wypożyczalni rowerowych na świecie  
Źródło: bikesharing.blogspot.com

Europa zapoczątkowała ideę dostępnych rowerów miejskich w roku 1994 w Kopenhadze, gdzie, planując wyłączenie starego miasta z ruchu samochodowego, otwarto pierwsze wypożyczalnie. Pomysł ten dał podstawę obecnym, prawie 200 systemom wypożyczalni na świecie. Prym w tym przedsięwzięciu wiecie Europa, w której znajduje się ponad 70% wszystkich systemów (rys. 3).



Rys. 3. Poglądowa mapa lokalizacji bezobsługowych wypożyczalni rowerów w Europie  
Źródło: bikesharing.blogspot.com

## Wypożyczalnie rowerów miejskich w Europie

Wypożyczalnia rowerów zapewnia miastu lub obszarowi:

- **większą dostępność** – poprzez alternatywny i szybki środek transportu w mieście oraz umiejscowienie jej przy głównych węzłach przesiadkowych (kolej, komunikacja miejska – autobus i tramwaj), jak również przy centrach handlowych i biurowych,
- **atrakcyjność** – poprzez innowacyjne i nowoczesne rozwiązanie problemu transportu stosowane w miastach,

<sup>1</sup> BikeOne sp. z o.o., lukasz.hubka@bikeone.pl

<sup>2</sup> BikeOne sp. z o.o., rafal.malinowski@bikeone.pl

- **zrównoważony rozwój** – poprzez wykorzystanie roweru w transporcie miejskim, który jest kluczowym elementem zrównoważonego rozwoju i polityki transportowej miast,
- **proekologiczność** – poprzez promowanie przemieszczeń ekologicznymi środkami transportu w mieście oraz poprzez odnawialne źródła energii (zasilanie akumulatorowe stacji wraz z bateriami słonecznymi).

Generalnie zdecydowana większość systemów wypożyczalni rowerów miejskich działa w trybie sezonowym, z całodobowym dostępem do rowerów. Użytkownik rejestruje się w systemie, zazwyczaj poprzez swoją kartę komunikacyjną miasta, w którym działa system, lub/i kartą kredytową płaci opłaty inicjalne. Wypożyczenie roweru odbywa się w stacji po podaniu autoryzacji (karta) potwierdzonej hasłem PIN. Zazwyczaj każde pierwsze pół godziny jazdy jest nieodpłatne, mieści się w opłatach wprowadzonych do systemu. Dalszy czas jazdy jest naliczany z taryfikatora. Jeden użytkownik może wypożyczyć jeden rower. Obowiązują ograniczenia czasowe dotyczące wypożyczenia jednego roweru, natomiast nie ma ograniczeń w stosunku do jazdy z częstymi zmianami rowerów w stacjach.

W Europie wypożyczalnie działają według dwóch modeli:

- wypożyczalnie publiczne w całości – system jest zakupiony przez miasto ze środków własnych jako uzupełnienie transportu miejskiego. Stacje powstają zazwyczaj w pobliżu węzłów komunikacji, miasta koordynują działanie sieci rowerowej z siecią komunikacji miejskiej. Model ten jest stosowany w małych miastach (Montpellier, Avignon – 150–250 rowerów) i w dużych (Rzym, Bordeaux – 1500 rowerów). Inwestycje te są realizowane stopniowo, miasta rozwijają system wraz z rozwojem transportu publicznego;
- wypożyczalnie w partnerstwie publiczno-prywatnym – dostawa i utrzymanie systemu jest realizowana przez firmę prywatną w partnerstwie z miastem – miasto zapewnia głównie powierzchnie reklamowe na terenach komunalnych oraz możliwość umieszczenia reklam na rowerach.

Ze względów finansowych miasta europejskie wybierają głównie drugi model (Paryż, Barcelona, Lyon, Bruksela) i zlecają wykonanie systemów wyspecjalizowanym agencjom reklamowym (głównie Clear Channel i JC Decaux). Inwestycje te od razu są realizowane na dużą skalę, na zasadzie jednorazowej dostawy z opcją rozszerzenia. Sztandarowym przykładem jest akcja JC Decaux w Paryżu, system Velib, gdzie pierwszym rzuciem w mieście postawiono 750 stacji i 10 tys. rowerów, w drugim rzucie podwojono tę liczbę.

### Charakterystyka wypożyczalni rowerów w Krakowie

W Krakowie system istnieje od jesieni 2008 roku. W wyniku przetargu z 23 czerwca wyłoniono wykonawcę – operatora systemu, firmę Sanmargar Team sp. z o.o., z której to została wydzielona część rowerowa pod nazwą BikeOne sp.

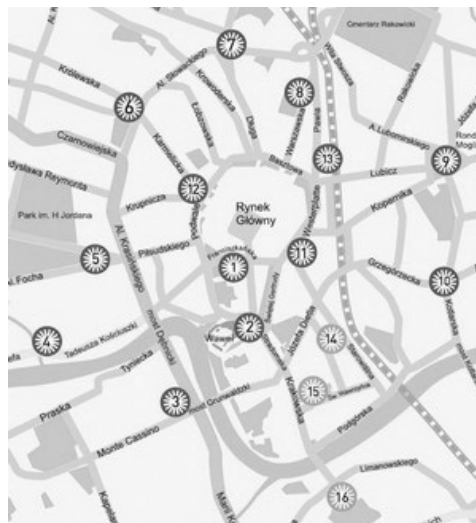
z o.o. Od nazwy firmy nazwano system wypożyczalni rowerów „BiceOne”.

Umowa między miastem z wykonawcą podpisana została 21 lipca 2008 r. i dotyczyła dostawy 100 rowerów miejskich, 12 stacji bezobsługowych oraz obsługi systemu wypożyczalni rowerów miejskich przez okres 3 lat. Umowa zakładała możliwość rozwoju systemu w oparciu o środki pochodzące ze źródeł zewnętrznych. Firma zarządzająca, w myśl umowy, może pozyskiwać środki zewnętrzne ze sprzedaży reklam na rowerach.

W Krakowie uruchomiono 16 bezobsługowych stacji w okolicy pierwszej i drugiej obwodnicy miasta (rys. 4, tabela 1). W każdej stacji (fot. 1) może parkować do 10 lub 15 rowerów w zależności od lokalizacji. Przy braku bądź też nadmiarze rowerów samochód serwisowy natychmiast wyrównuje stany w stacjach. W systemie użytkownik może wypożyczyć jeden ze 100 rowerów przez całą dobę. Dla promocji krótkich przejazdów pierwsze 30 minut korzystania z roweru jest bezpłatne.

Podobnie, jak w Europie zachodniej system wymaga wcześniejszej rejestracji oraz wprowadzenia opłat inicjalnych. Do rejestracji używa się strony internetowej [www.bikeone.pl](http://www.bikeone.pl), płatności są realizowane za pośrednictwem firmy eCard. Abonament BikeOne został podzielony na kilka okresów, od pełnosezonowego po jednodniowy. Bez względu na długość trwania abonamentu, w latach 2008 – 2009 użytkownik miał prawo do 20 minut nieodpłatnego przejazdu w trakcie trwania każdego wypożyczenia. W roku 2010 okres ten został wydłużony do 30 minut. Przystępność taryf oraz zlokalizowanie stacji wypożyczalni w pobliżu głównych węzłów komunikacyjnych, uczelni i atrakcji miejskich spowodowały, że głównym klientem sieci jest student lub młody pracownik. W związku z rozwojem funkcjonalności systemu operator chce utrzymać tę tendencję i rozszerzyć ją o kolejne grupy użytkowników.

Lokalizacje stacji są bezpośrednio zintegrowane z największymi punktami przesiadkowymi w mieście, jak również w ich bliskiej okolicy znajdują się liczne atrakcje miasta (np. centra handlowe, teatry, galerie, kina)



Rys. 4. Mapa rozmieszczenia bezobsługowych stacji wypożyczalni BikeOne w Krakowie



Tabela 1

Wykaz stacji wypożyczalni BikeOne w Krakowie		
Numer stacji	Nazwa stacji	Liczba miejsc
1	plac Wszystkich Świętych	10
2	Wawel	10
3	rondo Grunwaldzkie	15
4	Salwator	10
5	Blonia	15
6	plac Inwalidów	10
7	Nowy Kleparz	15
8	Politechnika	10
9	rondo Mogiłskie	15
10	rondo Grzegórzeckie	10
11	Poczta Główna	10
12	Teatr Bagatela	10
13	Galeria Krakowska	15
14	ul. Miodowa	10
15	plac Wolnica	10
16	Korona	10

Uwaga: stacje od 1 do 13 zostały zrealizowane w wyniku przetargu, stacje 14-16 zakupione przez spółkę BikeOne ze środków pozyskanych od sponsora, firmy Polkomtel SA.

Chcąc stać się aktywnym klientem BikeOne, należy:

- zarejestrować się na stronie [www.bikeone.pl](http://www.bikeone.pl),
- podać swoje dane osobowe, zaakceptować regulamin i potwierdzić rejestrację SMS-em,
- wybrać długość abonamentu i kwotę przeznaczoną na jazdy,
- wykonać tzw. ePrzelew, z internetowego konta bankowego lub karty kredytowej.



Fot. 1.  
Rower w stacji bazowej  
(fot. K. Ługowska  
dla BikeOne)

Po realizacji powyższych działań klient otrzymuje indywidualny numer klienta i nadaje sobie PIN. Założone zostaje jego wirtualne konto w systemie BikeOne, którym przez stronę internetową klient może zarządzać. Rozwiązanie może być również dostosowane do wykorzystania zbliżeniowych kart elektronicznych.

Chcąc wypożyczyć rower BikeOne z dowolnej stacji należy:

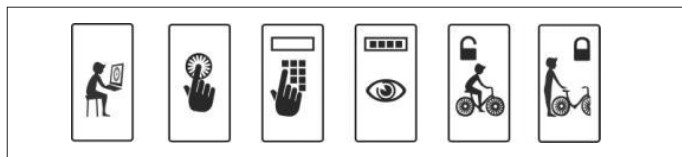
- posiadać aktywne opłacone konto BikeOne,
- wybrać numer zamka, w którym znajduje się rower do wypożyczenia,
- wypisać w roweromacie (urządzeniu sterującym stacją) swój numer klienta oraz potwierdzić go numerem PIN,
- wyciągnąć rower z zamka.

Oddając rower BikeOne do dowolnej stacji, należy wprowadzić go do pustego zamka w stacji (fot. 2). Po prawidłowym oddaniu klient otrzyma potwierdzenie dźwiękowe ze stacji oraz SMS informujący o oddaniu roweru i naliczonej opłacie. Klient zarządza swoim kontem BikeOne poprzez stronę internetową [www.bikeone.pl](http://www.bikeone.pl), natomiast wypożycza rower poprzez roweromat (panel LCD i klawiaturę) w stacji.



Fot. 2. Zwrot roweru (fot. K. Ługowska dla BikeOne)

Poniżej ikonograficznie przedstawiono proces rejestracji, wypożyczenia i zwrotu roweru w sieci krakowskiej.



Premiera gotowego urządzenia miała miejsce 17 września 2008 roku na Małym Rynku w Krakowie (fot. 3). Już miesiąc później w Krakowie uruchomiono 12 stacji wyposażonych w 100 rowerów. W pierwszym okresie z systemu korzystało około 300 osób.



Fot. 3.  
Stojak BikeOne  
podczas oficjalnej prezentacji  
w Krakowie na Małym Rynku  
17.09.2008 r.  
(fot. arch. BikeOne)

Stacje krakowskiej sieci wypożyczalni posiadają konstrukcje modułową, składającą się z dwóch lub trzech modułów liczących 5 miejsc parkingowych (rys. 6). Stacja jest wyposażona w urządzenie sterujące, moduł łączności bezprzewodowej oraz inteligentne zamki.



Rys. 6.  
Jeden moduł stacji  
wraz z urządzeniem sterującym i panelem słonecznym  
(render: W. Parylak)

Stacje zrosły się z miejscem ich ustawienia, stając się dodatkowym „meblem miejskim”, są wykorzystywane często jako ławki, miejsca spotkań, a niekiedy nawet jako miejsce spożycia drugiego śniadania. Należy zaznaczyć, że stacja rowerowa BikeOne uzyskała wyróżnienie w konkursie „Dobry wzór” Instytutu Wzornictwa Przemysłowego w kategorii „Przestrzeń publiczna”.

Ciągły wzrost zarejestrowanych użytkowników i żywe zainteresowanie mediów sprawia, że BikeOne jest obecnie jedną z wizytówek Krakowa. Ponadto obowiązkowym punktem oficjalnych imprez miejskich jest wycieczka na rowerach BikeOne (fot.4).



Fot. 4.  
Użytkownicy rowerów miejskich  
(fot. K. Ługowska dla BikeOne)

System krakowskich wypożyczalni podlega ciągłym innowacjom. Jedyne, co jest niezmiennie, to ogólna forma roweru. Operator inwestuje pozyskane środki w rozwój technologiczny systemu, a co za tym idzie, ułatwia dostęp szerszym grupom użytkowników. Krakowski BikeOne opiera się na wypożyczeniu rowerów wyłącznie zarejestrowanym użytkownikom

W roku 2009 system został rozszerzony o cztery stacje (jedna z funduszy miejskich, trzy z funduszy sponsora – firmy Polkomtel SA). W roku 2010 operator chce utrzymać tendencję rozwoju na zbliżonym poziomie. Planuje również zdobyć fundusze na działania związane z pozyskiwaniem energii słonecznej do zasilania wszystkich stacji, co spowoduje ich całkowite uniezależnienie od źródeł konwencjonalnych. Operator pracuje również nad integracją systemu BikeOne z Krakowską Kartą Miejską oraz wprowadzeniem szeregu zmian ułatwiających komunikację użytkownika już z poziomu stacji BikeOne.

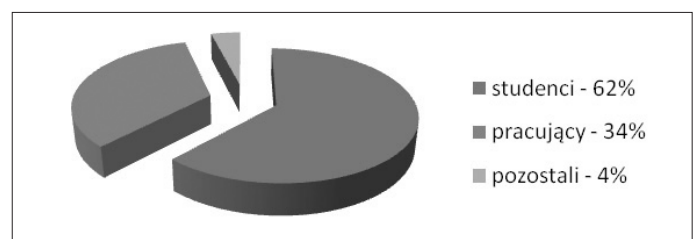
Rowerzy miejskie są też przez miasto wykorzystywane do promocji ruchu rowerowego. Na fot. 5 przedstawiono przejazd grupy rowerzystów w Dniu bez samochodu 22 września 2009 roku w czasie otwarcia kontrapasa na ul. Smoleńsk (na rowerach miejskich zastępca prezydenta miasta Wiesław Starowicz – pierwszy z prawej, oraz zastępca dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu – Andrzej Olewacz – drugi z prawej).



Fot. 5. Otwarcie kontrapasa rowerowego na ul. Smoleńsk w Dniu bez samochodu w 2009 roku (fot. P. Mazur)

### Profil klienta BikeOne

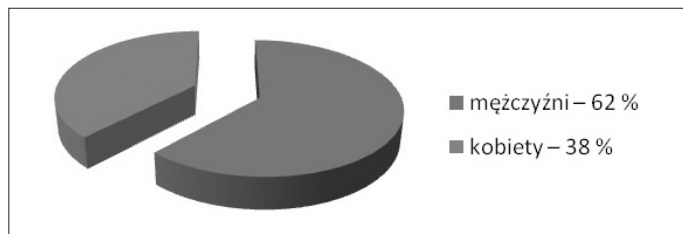
Głównym klientem wypożyczalni BikeOne jest student lub młody pracownik (średnia wieku klientów w przedziale 20–29 lat). Obecnie operator koncentruje się na działaniach mających na celu wzrost liczby użytkowników młodszych (wiek szkolny), jak i starszych (wiek emerytalny). Najmłodszym użytkownikiem jest trzynastolatek, a najstarszym sześćdziesięcioletek. Aż 62% użytkowników to studenci, 34% – pracujący po studiach i pozostali – 4% (rys. 7).



Rys. 7. Struktura użytkowników rowerów miejskich



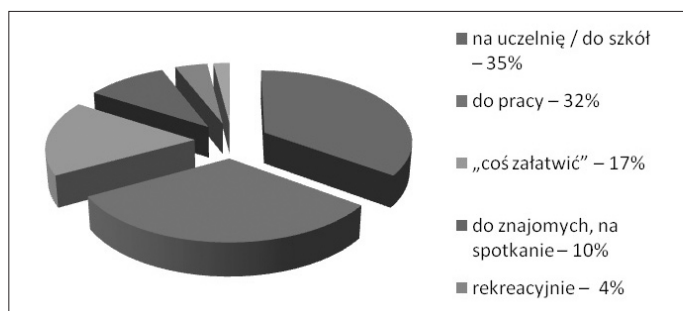
Wśród użytkowników BikeOne jest 38% kobiet i 68% mężczyzn (rys. 8). Kobiety odbywają dłuższe podróże na rowerach BikeOne i częściej korzystają z wypraw rekreacyjnych. Mężczyźni zazwyczaj mieszczą się w podróży do 20–30 minut. Zauważalne jest również używanie rowerów przez kierowców samochodów w celu przemieszczania się w ścisłym centrum miasta oraz przez osoby dojeżdżające do pracy koleją.



Rys. 8. Struktura użytkowników rowerów miejskich z podziałem na płeć

Cele wykorzystywania rowerów miejskich w podróży miejskich przedstawiono na rys. 9. Jak widać, użytkownicy BikeOne najczęściej wykorzystują rowery do dojazdów:

- na uczelnię/do szkół – 35%,
- do pracy – 32%,
- „coś załatwić” – 17%,
- do znajomych, na spotkanie – 10%,
- rekreacyjnie – 4%,
- dojazdy inne – 2%.



Rys. 9. Struktura realizowanych celów podróży rowerami miejskimi

Charakterystykę liczby wypożyczeń oraz łącznego czasu wypożyczeń rowerów najaktywniejszych użytkowników w pierwszym sezonie funkcjonowania systemu w Krakowie przedstawiono w tabelach 2 i 3. Niektórzy użytkownicy BikeOne w sezonie wypożyczali rower kilkaset razy oraz spędzili na nich ponad kilkadziesiąt godzin!

Tabela 2

Najaktywniejsi klienci wypożyczalni (liczba wypożyczeń)		
Lp.	Numer klienta	Liczba wypożyczeń
1.	**5394	513
2.	**2332	416
3.	**4296	302
4.	**9727	277
5.	**2010	233
6.	**4985	210
7.	**4050	201
8.	**3602	194
9.	**8760	185
10.	**1314	173

Ze względu na ochronę danych osobowych w tabeli są tylko numery użytkowników, a nie ich pełne dane

Tabela 3

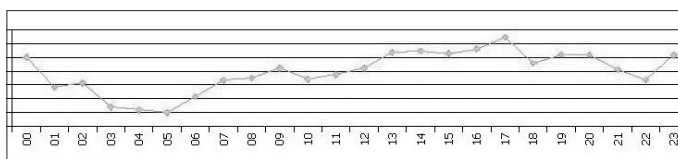
Najaktywniejsi klienci wypożyczalni (czas wypożyczeń)		
Lp.	Numer klienta	Łączny czas wypożyczeń [godz.]
1.	**5394	80:04:28
2.	**2332	72:31:46
3.	**9727	55:50:53
4.	**4296	53:09:56
5.	**3602	44:17:10
6.	**2010	43:26:51
7.	**3725	40:58:40
8.	**4985	39:46:48
9.	**1314	37:56:41
10.	**6892	35:11:43

Ze względu na ochronę danych osobowych w tabeli są tylko numery użytkowników, a nie ich pełne dane

Najczęstszymi porami dnia, w których użytkownicy BikeOne korzystają z systemu, są:

- szczyt poranny – 8:45 do 9:00,
- szczyt popołudniowy – 16:45 do 17:15,
- szczyt nocny – 23:30 do 23:45.

Poglądowo charakterystykę zmienności zainteresowania wypożyczeniem rowerów miejskich przedstawiono na rys. 10.



Rys. 10. Charakterystyka zmienności wypożyczeń rowerów miejskich w ciągu dnia roboczego

Natężenie wypożyczeń rowerów BikeOne, tak samo jak i ruchu rowerowego w Krakowie, zależy głównie od sezonu. Największe wykorzystanie systemu przypada na miesiące: maj, czerwiec i wrzesień, w drugiej kolejności są to miesiące kwiecień, lipiec i sierpień. W październiku i listopadzie ruch jest dużo mniejszy, jednak są tacy klienci, którzy bez względu na porę roku jeżdżą zawsze tak samo regularnie nawet w grudniu, kiedy pada śnieg z deszczem.

W tabelach 4, 5 i 6 pokazano udział poszczególnych stacji w wypożyczeniach i oddaniach w systemie oraz charakterystykę stacji (początkowa – generuje wypożyczenia, a końcowa – generuje oddania).

Stacją roku została stacja na placu Wszystkich Świętych, zlokalizowana w centrum miasta w okolicy Urzędu Miasta Krakowa, która wygenerowała ponad 11,2% ruchu wypożyczalni. Stacja ta nieco częściej była stacją końcową niż początkową (dojazd do centrum miasta), podobnie jak stacje: Miodowa (wieczne dojazdy na Kazimierz), Wawel (dojazd do centrum), Błonia (dojazd do punktu przesiadkowego), Nowy Kleparz (powroty z pracy z ominięciem korków). Kluczowymi stacjami były również stacje: Teatr Bagatela, plac Inwalidów oraz Galeria Krakowska, generująca duży ruch źródłowy. Największy ruch źródłowy proporcjonalnie generowała stacja Korona, jedna ze najdalej oddalonych stacji od centrum i zlokalizowana po drugiej stronie Wisły, oraz stacje plac Wolnica i rondo Mogiłskie. Zaskakuje najniższe wykorzystanie rowerów na stacji przy

Tabela 4

Struktura wypożyczeń rowerów w poszczególnych stacjach wypożyczalni		
Lp.	Nazwa lokalizacji stacji	Udział w wypożyczeniach rowerów [%]
1.	pl. Wszystkich Świętych	11,0
2.	Teatr Bagatela	10,4
3.	pl. Inwalidów	9,2
4.	Galeria Krakowska	8,4
5.	rondo Mogiłskie	6,6
6.	Wawel	6,1
7.	Korona	5,8
8.	Blonia	5,6
9.	rondo Grzegórzeckie	5,6
10.	Pocztą Główną	4,9
11.	Nowy Kleparz	4,8
12.	rondo Grunwaldzkie	4,6
13.	pl. Wolnica	4,6
14.	Salwator	4,5
15.	ul. Miodowa	4,4
16.	Politechnika	3,5
<b>Łącznie</b>		<b>100</b>

Tabela 5

Struktura zwrotów rowerów w poszczególnych stacjach wypożyczalni		
Lp.	Nazwa lokalizacji stacji	Udział w zwrotach rowerów [%]
1.	pl. Wszystkich Świętych	11,3
2.	Teatr Bagatela	10,1
3.	pl. Inwalidów	9,5
4.	Galeria Krakowska	7,6
5.	Wawel	6,7
6.	Blonia	6,1
7.	rondo Mogiłskie	6,0
8.	rondo Grzegórzeckie	5,5
9.	Nowy Kleparz	5,3
10.	Miodowa	5,1
11.	rondo Grunwaldzkie	5,0
12.	Pocztą Główną	5,0
13.	Korona	4,9
14.	Salwator	4,8
15.	pl. Wolnica	3,7
16.	Politechnika	3,3
<b>Łącznie</b>		<b>100</b>

Tabela 6

Struktura najczęściej wykorzystywanych stacji		
Lp.	Nazwa lokalizacji stacji	Udział w zwrotach rowerów [%]
1.	pl. Wszystkich Świętych	11,2
2.	Teatr Bagatela	10,2
3.	pl. Inwalidów	9,3
4.	Galeria Krakowska	8,0
5.	Wawel	6,4
6.	rondo Mogiłskie	6,3
7.	Blonia	5,9
8.	rondo Grzegórzeckie	5,5
9.	Korona	5,0
10.	Nowy Kleparz	5,0
11.	Pocztą Główną	4,8
12.	rondo Grunwaldzkie	4,8
13.	ul. Miodowa	4,8
14.	Salwator	4,8
15.	pl. Wolnica	4,2
16.	Politechnika	3,4
<b>Łącznie</b>		<b>100</b>

Politechnice Krakowskiej, która promuje zachowania wykorzystujące rower w podróżach miejskich.

### Najnowsza możliwość rejestracji w systemie

Od lipca 2010 BikeOne wprowadził nową formułę rejestracji krótkoterminowej i płatności poprzez wykup Karnetu BikeOne (1-, 3- lub 7-dniowego) na Allegro. Po zakupie użytkownik otrzymuje SMS-em lub mailem dane dostępowe (login i PIN) do roweromatu i może wypożyczyć rower. Jest to forma przeznaczona dla turystów z innych miast, czy dla ludzi, którzy nie chcą się bawić w formalizmy i wpłatę kaucji. Za taki karnet płacimy tylko raz (jak za wygraną aukcją na Allegro), czyli bez kaucji, oraz korzystamy z roweru bez opłat za kolejne godziny jazdy. Konto jest aktywne przez 1, 3 lub 7 dni w zależności od wykupionej opcji. Oczywiście cena za Karnety BikeOne jest mniej atrakcyjna cenowo niż przy normalnej rejestracji przez www przy zakupie abonamentów (7-dniowy, 1-miesięczny, 3-miesięczny, sezonowy do 10.12.2010).



Fot.6.  
Rower z reklamą usługi Allegro (fot. K. Ługowska dla BikeOne)

### Podsumowanie

W kwietniu 2010 roku rozpoczął się drugi pełny sezon funkcjonowania krakowskiego systemu wypożyczalni rowerów miejskich. W chwili obecnej na użytkowników czeka 16 stacji (trzydzieści stacji miejskich i trzy pozyskane przez operatora) oraz 120 rowerów (100 miejskich i 20 pozyskanych przez operatora).

Po ubiegłym roku funkcjonowania wypożyczalni w Krakowie (nadal jedynej w Polsce) stwierdzić można, że system BikeOne jest w Krakowie potrzebny, cieszy się dużym zainteresowaniem mieszkańców oraz, że wkomponował się w codzienną panoramę miasta.

Podkreślić należy, że mimo obaw mieszkańcy Krakowa, prócz niewielu przypadków dewastacji i kilku kradzieży oszczędzili infrastrukturę wypożyczalni BikeOne. Inaczej niż w Paryżu, użytkownicy BikeOne korzystali z rowerów zgodnie z ich przeznaczeniem.

Przedstawiając dotychczasowe działania wypożyczalni w liczbach, można podkreślić:

- ponad 4 tys. zarejestrowanych na stronie [www.bikeone.pl](http://www.bikeone.pl),
- 1200 aktywnie jeżdżących użytkowników,
- 35 tys. wypożyczeń i tyle samo zwrotów,
- 4500 wypożyczeń miesięcznie,
- ponad 200 podróży dziennie,
- średni czas jazdy 18 minut,
- ponad 35 tys. odsłon strony internetowej.