

## Pro sklenici mléka hned nekupujeme celou krávu



Sdílet dopravní prostředky lze mnoha způsoby. Zpravidla se jedná o běžná vozidla veřejné dopravy, tj. autobusy, trolejbusy, vlaky, tramvaje nebo metro (letadla a lodě pro každodenní dopravu neuvažujeme). Posledních několik let se objevují i další možnosti způsobu přepravy. Lze totiž sdílet i individuální dopravní prostředky – jízdní kola nebo automobily. Veřejná jízdní kola už jaksí svůj „vitr v plachtách“ mají (v Paříži, Lyonu atd.) a i v Česku se

o tomto hodně debatuje, avšak sdílení automobilů, ať už ve formě společného cestování při pravidelných jízdách (tzv. car-pooling) nebo sdílení veřejných vozidel (tzv. car-sharing), se u nás zatím jaksí příliš nenoší. Otázku, proč mít pouze na několik jízd v měsíci vlastní automobil, řeší mnoho z nás.

### ***Kde a proč má smysl provozovat car-sharing***

Obecně platí jedna zásada: žije-li člověk dále od města, logicky je závislejší na rychlém a do jisté míry nezávislém dopravním prostředku. Pro vyřízení různých záležitostí a pořízení mnoha věcí je dnes automobil nepostradatelným pomocníkem. Na tomto pomocníkovi si lze vybudovat i slušnou závislost, ne-li se stát jeho otrokem. Starostí o něj může jeho majitel ztratit mnoho času, energie i peněz. V hustě obydlených oblastech bývá velký nedostatek prostoru pro parkování. To je však jen jeden úhel pohledu. Město může být uspořádáno správně, ale něčeho v něm může být příliš. Přetlak automobilů je zřejmý a je tedy nutné s tím něco dělat, říká často z médií kdekjaký politik i odborník přes dopravu. Buď se ale neděje nic, anebo je snaha postavit za každou cenu co nejvíce parkovacích míst. Stupeň automobilizace v ČR dosahuje nadprůměrných evropských hodnot a hlavní město Praha je v tomto ohledu v podstatě na špičce. Standardním benefitem řady společností je firemní vůz i pro soukromé účely. Výsledkem lobování a mediálních masáží výrobců aut je pak skutečnost, že před domem má každý druhý byt alespoň dva automobily a řada samospráv na to reaguje „vybudujeme vám parkovací domy a tedy zvýšíme kapacity parkování, vše k vaší spokojenosti a za vaše daně“. Ke všem poplatkům z provozování vozidla ale přibude další - za místo v parkovacím domě. To se samozřejmě vlastníkovu vozu nelíbí a líbit nebude ani po realizaci takového parkovacího domu. Bude odhodlán stále parkovat zdarma před domem. Majitel vozu však mnohdy zapomíná, že za pronájem záboru veřejného prostoru by měl z principu platit jako za pronájem čehokoliv jiného. Jak tedy z tohoto začarovaného kruhu ven?



*Dopravní prostředky si nekonkurují, ale vzájemně se doplňují.*

### **Trochu historie**

Po pilotních švýcarských a nizozemských projektech sdílení automobilů (různě probíhajících během celé druhé poloviny minulého století) se začalo počátkem devadesátých let pomalu rozjíždět hromadnější a organizované sdílení automobilů i v některých dalších částech západní Evropy. Postupně až desítky lidí přibližně z jednoho místa dokázaly sdílet několik vozidel společně, což jim šetřilo starosti, čas, prostor a především peníze. Několik let provozu podobné činnosti však začne vyžadovat jistý komfort ohledně servisu a zajištění zázemí a organizace, takže transformace do společnosti s ručením omezeným je nezbytným krokem.

Peloton car-sharingových systémů dnes vedou švýcarská města.



*Jedna z Car-sharingových stanic v Lipsku*

### **Podmínky pro car-sharing**

Nutno připomenout, že hustě obydlené oblasti musí mít dobře zajištěnou obsluhu veřejnou dopravou. Car-sharing se totiž s ostatními módy dopravy vzájemně doplňuje a pozitivní vliv má i na další rozvoj nejen veřejné, ale také pěší a cyklistické dopravy. Paradoxně není ani konkurencí běžným půjčovnám aut, ani TAXI službám, a to zejména z důvodu rozdílných účelů cest a způsobu využití automobilu. Car-sharing je cca 4x levnější než běžné vypůjčení automobilu. V německých Brémách car-sharingová společnost dokonce částečně sdílí s TAXI službou call-centrum a dopravní podniky aktivně spolupracují. V Berlíně dvě společnosti provozují jak běžnou půjčovnu vozů, tak i car-sharing.

Pro vlastní fungování celého systému je třeba kooperace zástupců města (podpora dopravní politikou, resp. zahrnutí do akčního plánu mobility města), dále by se měla zajistit komunikace s městskými příspěvkovými organizacemi a provozovateli veřejné dopravy a v neposlední řadě je nezbytná i aktivní podpora ze strany města, např. poskytnutím části veřejného prostranství. Veřejnost musí být o výhodách car-sharingu samozřejmě dostatečně informována, neboť potenciál car-sharingu přímo závisí na míře pochopení vhodného používání automobilů. Podrobné informace lze najít na stránkách [Ústavu pro ekopolitiku, o.p.s.](#)



Vyzvednutí klíčů od automobilu v „Mobilpunktu“ nebo vstup do automobilu pomocí čipové karty



Car-sharingové stanoviště v Drážďanech

### **Svobodné hanzovní město Brémy**

Po čtyřech letech pilotního provozu car-sharingu jednoho z místních občanských sdružení se podařilo v roce 1994 přivést do německých Brém první společnost provozující tuto službu jako podnikatelský subjekt ([Cambio](#)).

V Brémách je dnes 450 aut na 1000 obyvatel (celkový počet obyvatel je cca 547 000). Jednotlivé podíly cest různými dopravními prostředky (modal split) byl v roce 2010 tento: 40% automobil, 25 % jízdní kolo, 25 % veřejná doprava a 10 % chůze.

V roce 2010 využívalo služeb car-sharingu 6 300 registrovaných uživatelů (řídít může i osoba blízká, avšak registrovaný musí být ve vozidle přítomen, jelikož za vše odpovídá). Vozový park má 160 aut několika velikostí (od smartu až po dodávku a minibus) rozestavených ve 42 stanicích. Průměrně zde vychází, že 1 car-sharingové auto nahradí 5-6 vozidel. Rok 2010 tak Brémám přinesl celkový úbytek kolem 1 000 automobilů, což je přepočteno na úsporu 15-40 mil. Eur, které lze investovat do údržby komunikací a především do rozvoje veřejné dopravy a k podpoře dopravy bezmotorové. Ceny car-sharingu se pohybují mezi 1,90 až 3,20 Eur za hodinu (vůz smart až dodávka) + 0,23 až 0,35 Eur za ujetý kilometr.

**Cílovou skupinou uživatelů jsou především ti obyvatelé města, kteří mohou ve všední den vlastní automobil postrádat a pro vlastní práci vůz nepotřebují.** Car-sharing pak využívají pro větší týdenní nákupy, víkendové i dlouhodobé výlety, stěhování, nepravidelné i nepředpokládané cesty mimo město, do zahraničí apod. Tento trend je nazýván New Mobility Culture, kdy především u mladých rodin už nepatří k jejich image vlastnit automobil. Dle průzkumů v Brémách mezi mladými (young urban people: 20-29 let) považuje 45 % dotázaných „řídít velké auto“ stále za přitažlivé, naopak 40% považuje éru image automobilismu za překonanou („cars are no longer hip“). Zároveň existuje mnoho rodin, které mají jeden vůz vlastní a sdílené auto používají nárazově pro méně časté příležitosti. Car-sharing navíc nevyužívají jen soukromé osoby, ale také mnohé podniky a úřady. Velkým třeskem je schválení spolkové země Brém, že u budov nebo v rámci nich **nemusí být zajištěno parkování automobilů, případně je značně redukováno** (v ČR povinně předepsané a způsobem „čím více, tím lépe“). Ušetřené finance jsou převedeny městu, které za ně realizuje stavby, služby a zázemí primárně pro car-sharing. Představa, že nemusí být v rámci každé nové stavby realizována rozsáhlá a nákladná parkoviště (což má pak vliv nejen na úspory financí investorů, ale především na městské prostředí a život v něm), se zdála dosud v podstatě utopistická.

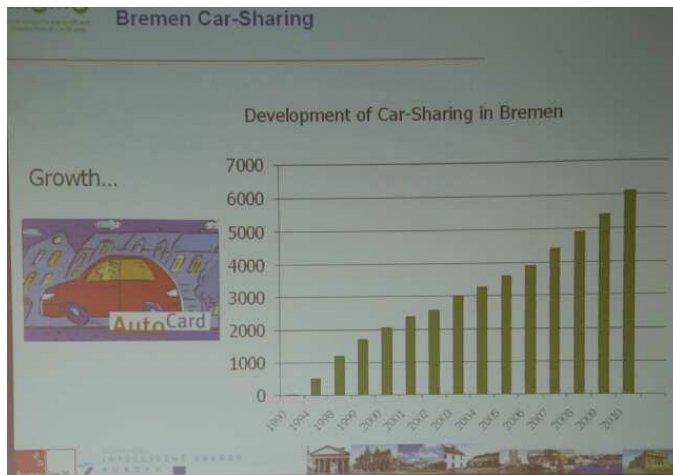
Car-sharing není jen jakási „zelená alternativa“, jedná se o nezbytnost, na které se shodlo celé politické spektrum (celkem 5 politických stran) města Brém, které je současně i jedním z německých spolkových států. Brémský **akční plán mobility** počítá v roce 2020 s dvaceti tisíci uživateli car-sharingu, což je při současném růstu oblíbenosti tohoto sdílení vozidel velmi reálné. Předpokládá se omezení provozu až 6 000 vozidel, které při přepočtu na pruh zaparkovaných automobilů vytvoří třicetikilometrovou frontu, anebo zabírají 90 km prostoru při jízdě.



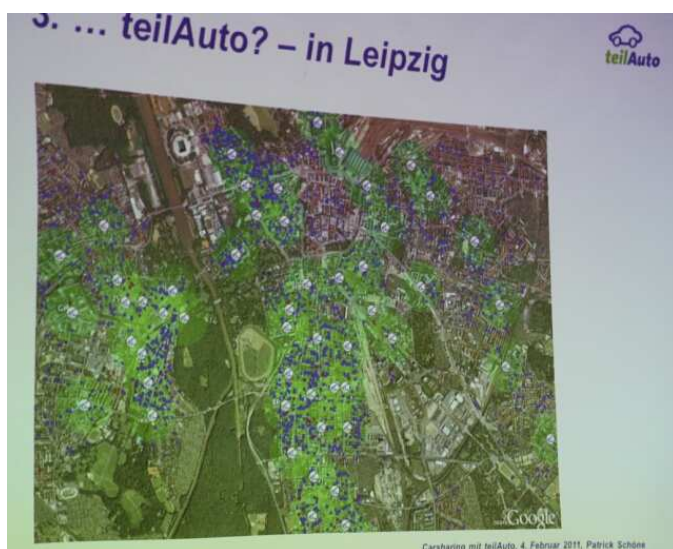
Z podpory fungování car-sharingu tedy vyplývá nejen postupné uvolňování veřejného prostoru pro smysluplnější aktivity než je parkování, menší stupeň automobilizace a tím i nižší dopady na prostředí, ale přináší to i pozitiva ekonomická. Roste kupní síla (ušetřené peníze se investují jinde) a může se postupně zvedat i celá lokální ekonomika (podnikání v ulici, ve čtvrti, příliv investorů, zvýšení návštěvnosti a atraktivnosti místa atd.). Dále se zvyšuje podíl přepravy pěšky, na jízdním kole i veřejnou dopravou, což v důsledku znamená možné další zkvalitnění podmínek pro tyto druhy dopravy. Na příkladu Brém je zřejmé, že jednotlivé módy dopravy fungují jako spojité nádoby – vzájemně si nekonkurují, doplňují se. Jen je s nimi třeba chtít a umět vhodně zatřást, aby se správně přelévaly.

Smysl car-sharingu přesně vystihuje mediální slogan města Brém a projektu „[momo](#)“ (Možnosti zlepšení nabídky energeticky efektivní mobility prostřednictvím sdílení vozidel), který zní: „**Proč pro sklenici mléka kupovat celou krávu?**“

*Starosta jedné z městských částí Brém se svým každodenním dopravním prostředkem. Carsharing využívá 3x až 4x týdně, protože nevlastní automobil.*



Počet uživatelů car-sharingu v Brémách stále roste.



Modré body znamenají bydliště uživatelů car-sharingu v Lipsku, zeleně je podbarveno pokrytí s dostupností do 300m mezi bydlištěm a stanovištěm car-sharingu.



Car-sharingový vůz německých drah v Lipsku

Fotografie:

00\_D-Bremen\_11-02-03\_Syrový\_IMG\_4009  
náhledová fotografie

01\_CS\_Cach\_IMG\_2706

Dopravní prostředky si nekonkurují, ale vzájemně se doplňují.

02\_CS\_Cach\_IMG\_3028

Jedna z Car-sharingových stanic v Lipsku

03\_D-Bremen\_11-02-03\_Syrový\_IMG\_4029

vyzvednutí klíčů od automobilu v „Mobilpunktu“

04\_D-Dresden\_11-02-04\_Syrový\_IMG\_4366

druhý způsob přístupu do auta – pomocí čipové karty

05\_D-Dresden\_11-02-04\_Syrový\_IMG\_4372

car-sharingové stanoviště v Drážďanech

06\_CS\_Cach\_IMG\_2622

Starosta jedné z městských částí Brém se svým každodenním dopravním prostředkem. Carsharing využívá 3-4 týdne, protože nevlastní automobil.

07\_D-Bremen\_11-02-03\_Syrový\_IMG\_3985

Počet uživatelů car-sharingu v Brémách stále roste.

08\_D-Dresden\_11-02-04\_Syrový\_IMG\_4379

Modré body znamenají bydliště uživatelů car-sharingu v Lipsku, zeleně je podbarveno pokrytí s dostupností do 300m mezi bydlištěm a stanovištěm car-sharingu.

09\_D-Leipzig\_11-02-04\_Syrový\_IMG\_4340

Car-sharingový vůz německých drah v Lipsku

Odkazy:

**O car-sharingu** v ČR lze shlédnout v archivu ČT 2 pořad **kult off**:

[http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani-jako-driv/21154215702-kult\\_off/obsah/143885-eko/](http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani-jako-driv/21154215702-kult_off/obsah/143885-eko/)

**Ilustrační video** k projektu „momo“ (Možnosti zlepšení nabídky energeticky efektivní mobility prostřednictvím sdílení vozidel) lze shlédnout zde:

<http://www.momo->

[cs.eu/index.php?obj=page&id=145&unid=82d6f7dad49f37b1d2dcb47d1007464f](http://www.momo-cs.eu/index.php?obj=page&id=145&unid=82d6f7dad49f37b1d2dcb47d1007464f))

Ústav pro ekopolitiku:

<http://ekopolitika.cz/cs/car-sharing/momo.html>

<http://ekopolitika.cz/cs/car-sharing/car-sharing-jak-snizit-pocty-automobilu-ve-mestech.html>

Nadace Partnerství:

<http://www.nadacepartnerstvi.cz/doprava/car-sharing>

Další média o Carsharingu:

[http://brno.idnes.cz/nemaji-auto-a-jezdi-kdy-chteji-car-sharing-vyuzivaji-v-brne-desitky-lidi-1nn-brno-zpravy.asp?c=A100505\\_214024\\_brno-zpravy\\_aja](http://brno.idnes.cz/nemaji-auto-a-jezdi-kdy-chteji-car-sharing-vyuzivaji-v-brne-desitky-lidi-1nn-brno-zpravy.asp?c=A100505_214024_brno-zpravy_aja)

*připravil: Květoslav Syrový*  
*spolupráce: Tomáš Cach*  
*fotografie: archiv autorů*

Zdroj:



Exkurze Berlín, Brémy, Lipsko a Drážďany ve dnech 2. - 4. února 2011  
Poděkování Michaelae Valentové.

