

Car-sharing: Pojem, který je dobré si zapamatovat ...a také car2go

Projekt místské dopravy budoucnosti. Takové a další lichotivá pojmenování dostává systém sdílení automobilů, èili car-sharing. Ten se úspìšni ujímá jako výborný doplnìk k systému veøejné dopravy ve velkých místech vyspìlých zemí. Služba, která klientùm umožňuje využívat automobil, aniž by jej museli vlastnit èi se starat o jeho provoz a údržbu, je výhodná zejména v aglomeracích s velkou hustotou obyvatelstva a dobrou dopravní infrastrukturou. Nejnovìji o tom pøesvìdèuje projekt společnosti Daimler AG nazvaný car2go, naplno zahájený pøed několika týdny v nìmeckém Ulmu.

Jestliže historická námìstí evropských míst obvykle patøí holubùm, ve stovacetisícovém univerzitním Ulmu letos 26. bøezna plochu pøed gotickou katedrálou s vùbec nejvyšší chrámovou vùží na svìti (161,53 m) ovládly rovné dvì stovky modrobílých minivozù smart fortwo cdi s automatickou pøevodovkou. Na tìchto sympatických dvoumístných vozítkách s kombinovanou spotøebou nafty 3,3 l/100 km a emisemi CO2 pouze 88 g/km stojí projekt car2go. Do Ulmu v Bádensku-Württembersku jej po dohodì s místní radnicí ve formì pilotního projektu umístila společnost Daimler AG už loni v øíjnu. Tehdy pìti stovkám pracovníkù tamního svého výzkumného støediska a dvìma stovkám jejich rodinných pøìslušíkù poskytla možnost zaèít testovat originální projekt car-sharingu na prvních padesátce smartù. V dalším kroku byli letos v únoru do pilotního projektu pøibráni i zamìstnanci místního prodejního a servisního støediska Mercedes-Benz a dceøiné společnosti koncernu Daimler firmy Evobus. To už flotila smartù èítala sto kusù. Od konce bøezna je projekt car2go otevøen všem dospìlým obyvatelùm Ulmu s øidièským prùkazem, jimž je zatím k dispozici 200 smartù.

JAK PROJEKT FUNGUJE

Princip je jednoduchý: Klient potvrdí, že souhlasí s podmínkami systému, a bezplatnì se do nìho pøihlásí. Na svùj øidièský prùkaz dostane samolepku s mikroèipem, obdrží osobní identifikaèní kód (PIN) - a pak už hurá na výhody car2go. Kdykoliv klient bude potøebovat použít smart ze systému car2go, mùže si jej objednat 24 hodin pøedem telefonicky èi pøes internet. Stejným zpùsobem však získá i on-line informaci, kde nejbližší "volný" smart stojí právi teì. Vùz ovšem lze použít i tehdy, rozhodne-li se pro jízdu klient spontánnì kdekoliv na ulici: Jde jen o to odstavení smart s logem car2go objevit na jednom z mnoha bezplatných parkovacích míst, které byly radnicí vyhrazeny pro projekt v ulicích, pøed veøejnými budovami, nákupními centry apod. Pak už staèí pøiložit svùj øidièský prùkaz s nalepeným èipem ke èteèce za pøedním sklem vozidla, aby se vùz odemkl, nastoupit, vy•ukat svùj PIN do palubního poèítaèe, èímž se odblokuje uzamykatelná schránka pøed spolujezdcem, z ní vyjmout klíèek k vozidlu, nastartovat a rozjet se. Pokud klient jízdu pøeruší a bude v ní chtít dále pokračovat, smart uzamkne klíèkem, takže vùz nikdo jiný nebude moci použít. Jestliže klient chce jízdu ukonèit, vyjme klíèek ze zapalování, vloží jej zpìt do schránky, tu zaklapne, vystoupí z automobilu, zavøe dveøe a pøiložením èipu na èteèku za sklem pøed øidièem vùz uzamkne. V tom okamžiku jízda s využitím systému car2go skonèila.

A jak klient hradí využití služby? V Ulmu byla stanovena sazba 19

eurocentů za minutu jízdy. V poplatku je zahrnuto pojištění, silniční daň, spotřeba nafty, údržba vozu apod. - nikoliv však pokuty za případné dopravní prohřešky. Aby řidič vždy mohl zvolit nejkratší, resp. nejrychlejší cestu k cíli své cesty, je pro niho v každém vozidle připravena GPS navigace. Hodinový paušál za použití vozu činí 9,90 eura, čtyřadvacetihodinový pak 49 eur. Jestliže klient najezdí měsíčně více než 2000 kilometrů, připočítá se mu na jeho účet za každých dalších 100 km navíc 9,90 eura. Vždy jednou za měsíc klientovi přijde k úhradě faktura s přesným rozpisem jednotlivých položek.

Dodejme, že systém má řadu "vychytávek". Počítá totiž nejen s pokutami, například za znečištění vnitřku vozu, ale i s bonusy. Bonus je klientovi přiznán třeba tehdy, jestliže sám dotankuje nádrž, v níž už zbyvala méně než jedna čtvrtina paliva. Úhrada za natankování se provede kreditní kartou, která je uložena v každém vozidle. Proč bonus? Filozofie strůjců systému je jasná: Klient tak přece ušetří práci a čas servisnímu týmu, který o flotilu smartů pečuje!

Z ULMU SMARTY MÍŘÍ DO TEXASU

"Od samého počátku jsme vnímali car2go jako velkou příležitost pro Ulm - místo vidy. Společně s veřejností očekáváme, že projekt odlehčí zvláště automobilovému provozu ve vnitřním městě a zlepší situaci s parkováním," konstatuje starosta Ulmu Ivo Gönner. Starosta má za to, že právě car-sharing, konkrétní projekt car2go, je platnou součástí budoucího konceptu mobility ve městech, protože vhodně doplňuje mix veřejné dopravy.

Právě ve městě Ulm našla společnost Daimler AG pro svůj projekt výborného spolupracujícího partnera. Vklad radnice do projektu spočíval především ve vytvoření bezplatných parkovacích míst pro modrobílé smarty s logem car2go. Koneckonců minivozidla o délce 2,7 metru nekladou příliš vysoké nároky na velikost parkovacích ploch. Avšak i sami obyvatelé města Ulm jako centra vzdílanosti, koncentrace vysokoškolských studentů a velkého množství vysoce kvalifikovaných lidí projektu vytvořili velmi vstřícné a chápavé prostředí.

EKOLOGIE SPOLU S EKONOMIKOU

To oceňuje i Dr. Thomas Weber, který v představenstvu Daimler AG zodpovídá za koncernový výzkum a vývoj u Mercedes-Benz Car. A dodává: "Už velice slibné výsledky první interní pilotní fáze v Ulmu ukázaly, že jsme projektem car2go našli další odpovědi na aktuální a budoucí potřeby mobility v městských aglomeracích. Ekologie a ekonomika jdou v tomto projektu ruku v ruce." Od smartů s dieselovým motorem se má v budoucnu přejít k jejich elektrické verzi. Jde jen o to vybudovat pro ni v Ulmu takovou infrastrukturu, aby auta bylo možné napájet elektrickým proudem ze zdroje přímo na ulicích.

Z Ulmu nyní tato koncepce míří do USA. Už letos na podzim Daimler AG totiž hodlá odstartovat systém car2go také v Austinu, hlavním městě státu Texas. "Pro toto velkoměsto se 750 tisíci obyvateli jsme se

rozhodli záměrně," podotýká Jérôme Guillen, šeditel oddělení Business Innovation Daimler AG. "Ve Spojených státech zaznamenává car-sharing největší nárůst na světě. Pro car2go tam vidíme velkou šanci, protože náš projekt má v porovnání s jinými car-sharing nabídkami šadu přednosti." Car2go se totiž podle Guillenových slov vyznačuje volnou dispozicí s automobily ve městě bez pevné vazby na odstavné plochy, spontánní a podle libosti trvající nájemní smlouvou i jednoduchou a přehlednou cenovou strukturou.

CHRÁNIT VEŘEJNÝ PROSTOR

V České republice se aktivní podpoře car-sharingu jako nového, vůči životnímu prostředí šetrného způsobu využívání automobilů i vysvětlovací kampani k jeho různým formám věnuje například Nadace Partnerství a pražský Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. Podle Michaely Valentové z Ústavu pro ekopolitiku se v evropských městech potenciál car-sharingu nahradit osobní automobily odhaduje na více než 600 tisíc vozidel, což by umožnilo získat zpět cenný veřejný prostor, a přispět tak ke zlepšení kvality života měst.

Například v Praze, jak Ústav pro ekopolitiku uvádí na svých www stránkách (www.ekopolitika.cz), lze očekávat velký potenciál pro služby sdílení vozidel. Počet automobilů registrovaných na území Prahy v roce 2006 dosáhl 761 071, z čehož 605 774 byly osobní vozy. Předloni vzrostl počet aut o dalších 11 285 (z toho o 3435 osobních automobilů). Kvůli šiděům dojíždějícím denně do Prahy ze sousedních regionů se zvyšuje i celkový počet cest ve městě. Část populace přestala používat veřejnou dopravu a přešla na osobní automobily. To v závěru minulého desetiletí způsobilo odliv v počtu cestujících veřejné dopravy, jejíž využívání opět zvolna roste od roku 2001. Praha zatím začala v centru regulovat parkování formou zón placeného stání. To je podle týmu, který se v Ústavu pro ekopolitiku věnuje car-sharingu, opatřením, jež veřejnosti usnadňuje pochopit, jakou má veřejný prostor hodnotu, a zároveň je předpokladem pro přijetí a pochopení významu systému sdílení automobilů.

UJME SE "SDÍLENÍ" I V ČESKU?

Mluvčí pražského magistrátu Ing. Jiří Wolf sice o car-sharingu hovoří jako o "nesporně zajímavém projektu", ale konstatuje, že hlavní město dosud takový projekt - ani jako záměr nijak nezpracovávalo, ani neanalyzovalo. Proto prý nemůže odpovídat na naši otázku: Co by bylo nutné v Praze nejprve připravit a zajistit, aby se vůbec mohlo o takovém a obdobném projektu alespoň začít reálně uvažovat? "Byly by to jen spekulace," odtušil Ing. Jiří Wolf.

Ještě méně jsme pochodili na magistrátu v Brně. Jeho tiskový mluvčí Mgr. Pavel Žára, M.A., nám lakonicky sdělil: "Odpovídat na futuristické, resp. spekulativní otázky ve smyslu "co by bylo, kdyby bylo" neumím..."

To v Ostravě alespoň nevyloučili, že o car-sharingu by časem mohli uvažovat. Náměstek primátora Vojtěch Mynář nám totiž napsal: "Projekt sdílení automobilů není v současné době součástí systému politiky rozvoje města a rozvoje dopravy. V podmínkách města Ostravy by tedy šlo o zcela nový model fungování městské dopravy. Pokud však zavedení systému v jiných městech vykazuje příznivé výsledky v dopadu například na životní prostředí a v delším časovém horizontu se bude významně prosazovat, naše město spolu se svými odbornými útvary se jistě o car-sharing bude zajímat."

Zdroj: Moderní obec

Datum: 7.5.2009

Název: Car-sharing: Pojem, který je dobré si zapamatovat ...a také car2go

Autor: IVAN RYŠAVÝ

Str.: 48

Rubrika: Životní prostředí

Číslo: 5

Oblast: Časopisy - ekonomika a politika

Zpracováno: 7.5.2009 9:23:12

Identifikace: CEMO20090507010048