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

Projekt mìstské dopravy budoucnosti. Takové a další lichotivá pojmenování dostává systém sdílení automobilù, èili car-sharing. Ten se úspìšnì ujímá jako výborný doplnìk k systému veøejné dopravy ve velkých mìstech vyspìlých zemí. Služba, která klientùm umožòuje 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 spoleènosti Daimler AG nazvaný car2go, naplno zahájený pøed nìkolika týdny v nìmeckém Ulmu.

Jestliže historická námìstí evropských mìst obvykle patøí holubùm, ve stodvacetitisícovém univerzitním Ulmu letos 26. bøezna plochu pøed gotickou katedrálou s vùbec nejvyšší chrámovou vìží na svìtì (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 spoleènost Daimler AG už loni v øíjnu. Tehdy pìti stovkám pracovníkù tamního svého výzkumného støediska a dvìma stovkám jejich rodinných pøíslušníkù poskytla možnost zaèít testovat originální projekt car-sharingu na první padesátce smartù. V dalším kroku byli letos v únoru do pilotního projekt pøibráni i zamìstnanci místního prodejního a servisního støediska Mercedes-Benz a dceøiné spoleènosti 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 právì teï. Vùz ovšem lze použít i tehdy, rozhodne-li se pro jízdu klient spontánnì kdekoliv na ulici: Jde jen o to odstavený 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 pokraèovat, 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

eurocentù za minutu jízdy. V poplatku je zahrnuto pojištìní, silnièní daò, spotøeba nafty, údržba vozu apod. - nikoliv však pokuty za pøípadné dopravní prohøešky. Aby øidiè vždy mohl zvolit nejkratší, resp. nejrychlejší cestu k cíli své cesty, je pro nìho v každém vozidle pøipravena GPS navigace. Hodinový paušál za použití vozu èiní 9,90 eura, èetyøiadvacetihodinový pak 49 eur. Jestliže klient najezdí mìsíènì více než 2000 kilometrù, pøipoèítá se mu na jeho úèet za každých dalších 100 km navíc 9,90 eura. Vždy jednou za mìsíc klientovi pøijde k úhradì faktura s pøesným rozpisem jednotlivých položek.

Dodejme, že systém má øadu "vychytávek". Poèítá totiž nejen s pokutami, napøíklad za zneèištìní vnitøku vozu, ale i s bonusy. Bonus je klientovi pøiznán tøeba tehdy, jestliže sám dotankuje nádrž, v níž už zbývala ménì než jedna ètvrtina paliva. Úhrada za natankování se provede kreditní kartou, která je uložena v každém vozidle. Proè bonus? Filozofie strùjcù systému je jasná: Klient tak pøece ušetøí práci a èas servisnímu týmu, který o flotilu smartù peèuje!

Z ULMU SMARTY MÍØÍ DO TEXASU

"Od samého poèátku jsme vnímali car2go jako velkou pøíležitost pro Ulm - mìsto vìdy. Spoleènì s veøejností oèekáváme, že projekt odlehèí zvláštì automobilovému provozu ve vnitøním mìstì a zlepší situaci s parkováním," konstatuje starosta Ulmu Ivo Gönner. Starosta má za to, že právì car-sharing, konkrétnì projekt car2go, je platnou souèástí budoucího konceptu mobility ve mìstech, protože vhodnì doplòuje mix veøejné dopravy.
Právì ve mìstì Ulm nalezla spoleènost Daimler AG pro svùj projektem výborného spolupracujícího partnera. Vklad radnice do projektu spoèíval pøedevším ve vytvoøení bezplatných parkovacích míst pro modrobílé smarty s logem car2go. Koneckoncù minivozidla o délce 2,7 metru nekladou pøíliš vysoké nároky na velikost parkovacích ploch. Avšak i sami obyvatelé mìsta Ulm jako centra vzdìlanosti, koncentrace vysokoškolských studentù a velkého množství vysoce kvalifikovaných lidí projektu vytvoøili velmi vstøícné a chápavé prostøedí.

EKOLOGIE SPOLU S EKONOMIKOU

To oceòuje i Dr. Thomas Weber, který v pøedstavenstvu 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 nalezli další odpovìï na aktuální a budoucí potøeby mobility v mìstských aglomeracích. Ekologie a ekonomika jdou v tomto projektu ruku v ruce." Od smartù s dieselovým motorem se má v budoucnu pøejít k jejich elektrické verzi. Jde jen o to vybudovat pro nì v Ulmu takovou infrastrukturu, aby auta bylo možné napájet elektrickým proudem ze zdroje pøímo na ulicích.

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

rozhodli zámìrnì," podotýká Jérome Guillen, øeditel oddìlení Business Innovation Daimler AG. "Ve Spojených státech zaznamenává car-sharing nejvìtší nárùst na svìtì. Pro car2go tam vidíme velkou šanci, protože náš projekt má v porovnání s jinými car-sharing nabídkami øadu pøedností." Car2go se totiž podle Guillenových slov vyznaèuje volnou dispozicí s automobily ve mìstì bez pevné vazby na odstavné plochy, spontánní a podle libosti trvající nájemní smlouvou i jednoduchou a pøehlednou cenovou strukturou.

CHRÁNIT VEØEJNÝ PROSTOR

V Èeské republice se aktivní podpoøe car-sharingu jako nového, vùèi životnímu prostøedí šetrnému zpùsobu využívání automobilù i vysvìtlovací kampani k jeho rùzným formám vìnuje napøíklad Nadace Partnerství èi pražský Ústav pro ekopolitiku, o. p. s. Podle Michaely Valentové z Ústavu pro ekopolitiku se v evropských mìstech potenciál car-sharingu nahradit osobní automobily odhaduje na více než 600 tisíc vozidel, což by umožnilo získat zpìt cenný veøejný prostor, a pøispìt tak ke zlepšení kvality života mìst.

Napøíklad v Praze, jak Ústav pro ekopolitiku uvádí na svých www stránkách (www.ekopolitika.cz), lze oèekávat velký potenciál pro služby sdílení vozidel. Poèet automobilù registrovaných na území Prahy v roce 2006 dosáhl 761 071, z èehož 605 774 byly osobní vozy. Pøedloni vzrostl poèet aut o dalších 11 285 (z toho o 3435 osobních automobilù). Kvùli øidièùm dojíždìjícím dennì do Prahy ze sousedních regionù se zvyšuje i celkový poèet cest ve mìstì. Èást populace pøestala používat veøejnou dopravu a pøešla na osobní automobily. To v závìru minulého desetiletí zpùsobilo odliv v poètu cestujících veøejné dopravy, jejíž využívání opìt zvolna roste od roku 2001. Praha zatím zaèala v centru regulovat parkování formou zón placeného stání. To je podle týmu, který se v Ústavu pro ekopolitiku vìnuje car-sharingu, opatøením, jež veøejnosti usnadòuje pochopit, jakou má veøejný prostor hodnotu, a zároveò je pøedpokladem pro pøijetí a pochopení významu systému sdílení automobilù.

UJME SE "SDÍLENÍ" I V ÈESKU?

Mluvèí pražského magistrátu Ing. Jiøí Wolf sice o car-sharingu hovoøí jako o "nespornì zajímavém projektu", ale konstatuje, že hlavní mìsto dosud takový projekt - ani jako zámìr nijak nezpracovávalo, ani neanalyzovalo. Proto prý nemùže odpovìdìt na naši otázku: Co by bylo nutné v Praze nejprve pøipravit a zajistit, aby se vùbec mohlo o takovém èi obdobném projektu alespoò zaèít reálnì uvažovat? "Byly by to jen spekulace," odtušil Ing. Jiøí Wolf.

Ještì ménì jsme pochodili na magistrátu v Brnì. Jeho tiskový mluvèí Mgr. Pavel Žára, M.A., nám lakonicky sdìlil: "Odpovídat na futuristické, resp. spekulativní otázky ve smyslu "co by bylo, kdyby bylo" neumím..."

To v Ostravì alespoò nevylouèili, že o car-sharingu by èasem mohli uvažovat. Námìstek primátora Vojtìch Mynáø nám totiž napsal: "Projekt sdílení automobilù není v souèasné dobì souèástí systému politiky rozvoje mìsta a rozvoje dopravy. V podmínkách mìsta Ostravy by tedy šlo o zcela nový model fungování mìstské dopravy. Pokud však zavádìní systému v jiných mìstech vykazuje pøíznivé výsledky v dopadu napøíklad na životní prostøedí a v delším èasovém horizontu se bude významnì prosazovat, naše mìsto spolu se svými odbornými útvary se jistì 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 prostøedí
Èíslo: 5
Oblast: Èasopisy - ekonomika a politika
Zpracováno: 7.5.2009 9:23:12
Identifikace: CEMO20090507010048