

### **Sdílení automobilů jako současný životní styl**

Ve svém eseji bych se rád věnoval v Česku zatím relativně neznámému fenoménu car-sharingu. Tento zahraniční pojem se do češtiny překládá nejčastěji jako „**sdílení automobilů**“, přesto se budu držet původního pojmu – důvodem je jak snaha o návaznost na zahraniční tradici, tak častější používání anglického pojmenování i v našich zeměpisných šířkách.

Je asi jasné, že osobní automobil nechápeme jen jako dopravní prostředek. Na výrobě automobilů jsou **závislé ekonomiky** mnoha zemí, je zároveň výrazným kulturním fenoménem: známe písně i filmy spojené s auty, všudypřítomnou reklamu a desítky populárních časopisů věnovaných autům. Auto se stalo symbolem bohatství, moci, romantiky, rebelství a svobody. To vše nás „nutí“ vnímat automobil jako něco víc než dopravní prostředek, spíše jako jistý životní styl. Je otázkou, do jaké míry za tímto posunem stál chladný kalkul automobilek či jen kouzlo nechtěného. Jak však řekl již v roce 1965 William Mitchel, bývalý šéf firmy General Motors: „Automobil musí být vzrušující a vytvářet touhu, nesmí se stát pouhým dopravním prostředkem, neboť pak by byl jen funkčním přístrojem a lidé by utráceli peníze za jiné věci.“<sup>1</sup>

**Automobil  
nejen jako  
kulturní  
fenomén**

Automobil je luxusním zbožím: Ještě před pár desítkami let jej vlastnila pouhá hrstka, která si mohla užívat svobody pohybu po poloprázdných silnicích a naplnění touhy jet kamkoli. Tehdy byly romantické představy splnitelné: mít auto byl drahý luxus, který si nemohl dovolit každý. Nejen ve východní Evropě se k autu přidala velice výrazná tzv. **statusotvorná role**: k vlastnictví automobilu se řadový občan dostal velice těžce. Šlo tedy o výrazně luxusní statek. Ale luxus nelze demokratizovat. Pokud má auto každý, obírá tím sám sebe i všechny ostatní o nesporné výhody dopravy autem: rychlost a pohodlí. Demokratizací automobilu se stal přesný opak: čím více lidí jej má a užívá, tím nižší užitek z toho každý z nich má. Statusotvorná role vlastnictví auta však ve společnosti zůstává stále zakořeněna. „Je zřejmé, že výrobci aut se stále více spoléhají na poptávku po autech (a také ji vyvolávají), která nemá prakticky nic společného s poptávkou po dopravě.“<sup>2</sup> Pro představu: Počet automobilů v Čechách se vyvíjel tak, že v roce 1961 jich na 1000 obyvatel připadalo 21. V roce 2006 jich na tisíc obyvatel bylo už 398.<sup>3</sup>

**Automobil  
jako  
luxusní  
zboží**

Užívání automobilu nelze upřít jeho výhody, auto pro člověka může být v určitých situacích nejvhodnějším dopravním prostředkem. Naše vzájemné vztahy by však neměly připomínat „bezhlavé zamilování“, ale spíše „sňatek z rozumu“. Vydejme se tedy nyní stručně po stopách sdílení automobilů jako jedné z forem **udržitelné mobility**. Nápad vznikl někdy v době prvních ropných krizí 70. let v

**Car-sharing,  
vznik a  
rozsah**

<sup>1</sup> Singer; Ghent 2006: 11

<sup>2</sup> Ralph Nader: „Unsafe at any speed“, 1965 in Singer; Ghett 2006: 65

<sup>3</sup> Zdroj: Brühová-Foltýnová 2009: 24

západní Evropě a Spojených státech. Vznikal organicky jako reakce na rostoucí problémy spojené s rozvojem automobilismu především ve městech, přímo z poptávky jednotlivců a rodin. Teprve později se nápadu začaly ujímat také **profesionální firmy a organizace** – jako příklad může posloužit švýcarská Mobility, fungující od roku 1987: v současné době nabízí více než 2300 vozidel svým 90 tisícům uživatelů ve 450 městech a obcích.<sup>4</sup>

Někde má car-sharing oficiální podporu vlád či místních samospráv. Jinde vzniká z nadšení a poptávky několika jednotlivců či rodin, ať už neoficiálně nebo ve formě různých občanských sdružení.

Obecně lze říci, že pokud máme nějakou službu či aktivitu označit jako car-sharing, je třeba, aby splňovala jistá kritéria – musí vycházet z principu společného užívání automobilů. „Vozidla jsou k dispozici na decentralizovaných parkovištích v blízkosti bydliště. Přístup k vozům probíhá po telefonické či internetové rezervaci. Poskytovatel car-sharingu je zodpovědný za připravenost vozidel, jejich údržbu a péči o ně. Odděluje se zde tedy vlastnictví osobního vozu a jeho užívání.“<sup>5</sup> „Samotné užívání car-sharingu začíná uzavřením dlouhodobé smlouvy s provozovatelem této služby.“<sup>6</sup> Právě tato dlouhodobost s sebou nese zajímavý **sociální potenciál**: jednotliví uživatelé se často poznávají, setkávají a sdílejí své zkušenosti a zážitky – nejen s cílem zlepšit nabízené služby a ať už jsou klienty specializované firmy či malého sdružení.

„Car-sharing je kromě pěšího a cyklistického provozu a MHD chápán jako **čtvrtý pilíř** druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, neboť má ambice vyplnit stávající mezery v nabídce mobility těchto druhů dopravy.“<sup>7</sup>

Subjektivní přínosy ze strany uživatele sdílení jsou především ekonomické: umožňuje levný přístup k automobilu bez nutnosti uhradit vysoké pořizovací a fixní náklady spojené s vlastnictvím auta (nákup, registrace, pojištění, servis, údržba, atd.). Běžně se platí za každý ujetý kilometr, případně i čas výpůjčky, s jízdou je spojena nutnost si ji naplánovat a auto si někde vyzvednout – díky tomu každý uživatel zváží, zda auto pro danou cestu opravdu potřebuje. Naopak vlastník vozu zaplatí na počátku vysoké částky a poté už mu stačí lidově řečeno „*natankovat a vyjet*“, proto autem často řeší i cesty, kde by mohl využít vhodnějších druhů dopravy.

„Tyto pozitivní efekty car-sharingu jsou prokazatelné:

- Nižší potřeba automobilů a parkovacích ploch,
- Snížení počtu individuálně najetých kilometrů osobními vozy,
- Méně časté využívání automobilů,
- Méně jízd na krátkou vzdálenost,
- Vyšší obsazenost automobilů než u soukromých vozů,
- Častější využívání MHD

**Příklady  
fungování,  
základní  
principy**

**Subjektivní  
a objektivní  
přínosy**

<sup>4</sup> [http://www.mobility.ch/upload/docs/PDF/MM\\_Jahresabschluss-2009\\_E\\_DEF2.pdf](http://www.mobility.ch/upload/docs/PDF/MM_Jahresabschluss-2009_E_DEF2.pdf)

<sup>5</sup> Becker et al 2008: 147

<sup>6</sup> Tamtéž.

<sup>7</sup> Tamtéž.

- Využívání modernějších a k životnímu prostředí šetrnějších automobilů.<sup>8</sup>

Car-sharing se však nehodí pro všechny typy řidičů – především pro ty, kteří ročně najezdí desetitisíce kilometrů, potřebují mít vůz stále k dispozici nebo nemají v každodenní dopravě možnost používat dostatečně hustou síť linek MHD či kolo a chůzi, není přijatelnou alternativou.

Krom toho, že se nehodí pro určité typy uživatelů, také odpadá funkce osobního automobilu jako znaku prestiže. „Podpora pozitivního **image car-sharingu** je proto důležitým úkolem a měly by být vyzdvihovány jeho výhody.“<sup>9</sup> **Nabízí alternativu k vlastnictví** a poskytuje doplňující možnosti individuální mobility ve městě. Svým nastavením podporuje ostatní, šetrnější druhy dopravy a zároveň nebrání uživatelům využívat auto tehdy, kdy jej potřebují. Umožňuje vrátit automobil z „*piedestalu modly*“ zpět mezi užitečné dopravní prostředky. Díky svým prokazatelným přínosům ekonomickým i environmentálním je vhodné jej zahrnout do moderních dopravních koncepcí a snažit se podpořit rozvoj tohoto moderního a k přírodě šetrnějšího životního stylu.

|              |
|--------------|
| <b>Závěr</b> |
|--------------|

---

<sup>8</sup>

Becker et al 2008: 148

<sup>9</sup>

Tamtéž.

## **Použitá literatura:**

SINGER, Andy; GHENT, Randy. *Karikatury*. 1. vydání Praha : Car Busters Press - World Carfree Network, 2006. 98 s. ISBN 80-239-7551-X.

Negativní účinky dopravy na životní prostředí. In POČTA, Jiří. *Znečištění ovzduší automobilovou dopravou : .. a s tím spojené problémy a jejich možné řešení*. 1. vydání. Praha : Děti Země, [199?]. s. 28.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost : Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. 1. vydání. Praha : Karolinum, 2009. 216 s. ISBN 978-80-246-1610-0.

BECKER, Udo, et al. *Základy dopravní ekologie*. 1. vydání. Praha : Ústav pro ekopolitiku, 2008. 180 s. ISBN 978-80-87099-05-6.

*Mobility CarSharing* [online]. Lucern : 2010-03\_17 [cit. 2010-04-08]. Mobility CarSharing: Constant growth. Dostupné z WWW: <[http://www.mobility.ch/upload/docs/PDF/MM\\_Jahresabschluss-2009\\_E\\_DEF2.pdf](http://www.mobility.ch/upload/docs/PDF/MM_Jahresabschluss-2009_E_DEF2.pdf)>.