

Praha

27 °C | 11 °C

Počasí v kraji více informací →
pocasi.idnes.cz

praha.idnes.cz

DNES Každodenní příloha pro metropoli

Auto jen na 30 minut

Pražané nechtějí řešit parkování a provozní náklady, už 17 procent z nich využívá sdílená auta

Eva Jarošová
spolupracovnice
MF DNES



PRAHA Ačkoli sdílené koloběžky využívají především turisté, sdílená kola získávají ve velkých městech čím dál větší oblibu i u místních. Pražané si navíc zvykají i na sdílená auta, z celé republiky se takzvanému „carsharingu“ nejvíce daří právě v metropoli.

„Zájem o sdílení vozů je zde jistě největší, v provozu je tu zhruba 90 procent takto nabízených vozů,“ zhodnotil Roman Filip, předseda Asociace českého carsharingu. Podle něho je metropole z pohledu půjčování výjimečná tím, že na malé rozloze žije milion obyvatel, kteří pro svůj pohyb po městě využívají nejvíce MHD či chodí pěšky a stále více také začínají jezdit na kole.

„Do Prahy se stěhují mladí lidé z celé republiky, ale i ze zahraničí. Prioritou je zajištění bydlení. To spolu se vzrůstajícím ekologickým uvědoměním mění zvyky a chování obyvatel a vytváří větší prostor

pro růst zájmu o carsharing,“ domnívá se Filip s tím, že rostoucí zájem se projevuje i na tom, že se do portfolia sdílených aut dostávají vozy více kategorií a stoupá zájem i o rodinné vozy.

„Velmi dobrá infrastruktura MHD a integrovaná příměstská doprava je základem pro snižování využívání vozů pro pohyb po městě a carsharing je vhodným doplněním veřejné dopravy,“ dodal Roman Filip. Po Praze jezdí tento typ aut od pěti poskytovatelů. Podle mapy carsharingu, kterou připravila Asociace českého carsharingu s pražským magistrátem, jich nejvíce nabízí společnost Car4Way, na druhém místě v počtu aut je Anytime. Dohromady jich je v hlavním městě v provozu zhruba 1800.

16 procent Pražanů používá svůj automobil denně

Na to, jak se Pražané dopravují, se v průzkumech zaměřil jeden z poskytovatelů sdílených vozů - italská služba Anytime. Podle dat, která zpracovala agentura STEM/MARK, je MHD stále převládajícím způsobem dopravy. Více než polovina Pražanů ji využívá každý den. Oproti tomu jen 16 procent obyvatel starších 18 let se přepravuje denně vlastním autem.

„Pokud najedete méně než 10 tisíc ročně, pak se vám vlastnit automobil rozhodně nevyplatí. V tom případě jsou vhodnější variantou auta sdílená. Stačí si auto pronajmout například na víkend nebo jenom na dvě hodiny při cestě na větší nákup, menší výlet či pouze na třicet minut na cestu z práce, za kulturu či návštěvou. Existují služby, kde platíte i minutový pronájem podle reálného využití vozu. Využití sdílených aut je také častým řešením pro rodiny, které takto řeší operativně potřebu druhého vozu,“ upřesnil Beutl.

„Carsharing je vhodným doplněním veřejné dopravy.“

Možnosti jízdy ve sdíleném voze využívá podle průzkumu 17 procent obyvatel a toto číslo dlouhodobě roste. Pěšky se denně pohybuje 31 procent obyvatel.

Za největší nevýhodu vlastnění vozu označilo ve výzkumu 69 procent Pražanů složité parkování, více než polovinu také odrazují vysoké provozní náklady na pohonné hmoty, údržbu, servis a časově náročná

doprava vadí třetině z dotázaných. Podle Milana Beutla, ředitele českého zastoupení Anytime, při rozhodování o tom, zda je potřeba vlastní vůz, rozhodují i ujeté kilometry.

U většiny poskytovatelů je postup při půjčení podobný. Jedná se o krátkodobý pronájem, ke kterému stačí jen příslušná aplikace v mobilu.

„Zadáte svoje údaje a platební kartu, ze které se strhávají platby za jízdy. Například u služby Anytime si nejbližší volný vůz vyhledáte přímo v mobilní aplikaci a za pár mi-

Souvlosti

K čemu lidé sdílená auta využívají nejčastěji

Možnosti půjčení auta lidé nejčastěji využívají pro jednodenní výlety (23,6 procenta) a k návštěvě rodiny nebo kamarádů (23,6 procenta). K cestám do práce a z práce či do restaurace, baru nebo kavárny využívá sdílená auta shodně 20,9 procenta lidí. Pozadu nezůstávají ani cesty za zábavou a do kina, divadla nebo na výstavu, kdy jede sdíleným vozem 18,2 procenta klientů firmy Anytime. Posledním častým důvodem jsou cesty na pracovní schůzky (15,5 procenta).

Zdroj: Průzkum realizovala společnost Anytime společně s agenturou STEM/MARK mezi obyvateli Prahy na vzorku 1 018 respondentů.

nut můžete vyrazit,“ vysvětlil Milan Beutl. K otevření vozu a zahájení pronájmu nejsou potřeba klíče, auto lze otevřít a nastartovat pomocí mobilní aplikace.

Doklady a tankovací karty se na-

cházejí v přihrádce spolujezdce. Většinou tankovat není potřeba, pokud ano, tak za tankování neplatí zákazník svojí platební kartou, ale využije právě tuto tankovací kartu.

Výhodné parkování od města

Tarify pro využití pronajatého vozu se pak pohybují od jedné minuty až po týden. Při minutovém využití může krátká jízda stát okolo 50 korun. Společnost Car4Way nabízí například Fabii Combi denně od 9 do 20 hodin za 6,72 koruny za minutu. Ve výhodném balíčku pak za 131 korun za dvě hodiny. V klasické autopůjčovně lze většinou auto půjčit na delší časový úsek, obvykle nejméně jeden den.

Magistrát carsharing vítá a podporuje ho zvýhodněným parkováním v zónách placeného stání. „Vnímáme negativní pohled některých obyvatel na sdílená vozidla. Vnímají je jako vetřelce, kteří zabírají místa, a neuvědomují si, že s takovým autem přijel některý z jejich sousedů, který by svým vlastním autem zabíral místo také a třeba dlouhodobě,“ doplnil mluvčí magistrátu Vít Hofman.

Trolejbusová housenka ožívá v Plzni



Dlouhý trolejbus Na pražské letiště bude příští rok jezdit trolejbus s označením Škoda 38, který se svou délkou skoro 26 metrů nabídne dostatek místa pro cestující i turisty s kufry. Výjimečný je i svým pohonem. Dva motory pohánějí druhou a třetí nápravu. Foto: Petr Ježek, MF DNES

PLZEŇ První z dvaceti objednaných tříčlánkových trolejbusů pro Prahu, které mají být nasazeny na linku 119 na Letiště Václava Havla, už jezdí vlastní silou v depu Plzeňských městských dopravních podniků. V ostrých zatáčkách se tříčlánkový trolejbus dlouhý 24,7 metru kroutí jako housenka, ale bez problémů zůstává ve své polovině vozovky.

„Řidiči pomáhá elektronika, poslední náprava je říditelná, natáčí se. Vůz je osazen dvěma elektromotory, každý o výkonu 160 kilowattů. Pohánějí druhou a třetí nápravu. Je to parciální trolejbus, může jet na proud z troleje nebo

z vestavěných baterií. Na ty ujede 12 kilometrů,“ vysvětlil Jan Naglmüller ze společnosti Škoda Group.

Trolejbus s označením Škoda 38T vzniká v kooperaci se společností Solaris. Kamiony se speciálními návozy dovážejí do Plzně vozy bez pohonu, ale už v barvách budoucího dopravce. V Plzni pak specialisté osadí elektrovýzbroj, trolejbusy oživí a otestují.

První vůz složili v Plzni z kamionu ve druhé polovině letošního března a včera už jezdil po depu dopravních podniků v Plzni. Běžně škodováci kompletují trolejbusy v délkách v délkách 12 až 18 metrů

v továrně Plzeň-Doudleveckých. Ty aktuálně největší montují kvůli délce 24,7 metru v depu dopravního podniku, které má i krytou zkušební dráhu dlouhou přibližně 100 metrů.

Daniel Šabík z Dopravního podniku hlavního města Prahy byl jedním z těch, kteří se včera v prvním z dlouhých trolejbusů svezli.

„S velkokapacitními tříčlánkovými trolejbusy počítáme na linku Nádraží Veveřská - Letiště Václava Havla. Měrnírna a trolejové vedení v současné době budujeme, hotové by mohly být v únoru příštího roku. Ještě letos chceme s prvním

vozem zahájit testovací jízdy mezi Palmovkou a Čakovicemi. Ty budou ještě bez cestujících,“ uvedl Šabík. Všechny 20 trolejbusů by v Praze mohlo vyjet k letišti v prvním čtvrtletí příštího roku.

Na lince 119 budou jezdit trolejbusy místo klasických kloubových náfetových autobusů. Se zdviženými sběrači a proudem z trolejí pojedou z Nádraží Veveřská k Terminálu 3, tam je trasa převážně do kopce, na konečné bude krátká trolej pro dojíždění. Opačný směr pojedou na baterie. Praha si objednala 20 tříčlánkových nízkopodlažních trolejbusů celkem za 623 milionů korun. (pek)

Tendr na metro D nikoho nediskriminoval

BRNO Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP) uspěl u předsedy antimonopolního úřadu Petra Mlsny s rozkladem týkajícím se druhého úseku metra D. Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), které rušilo zadávací řízení na úsek metra z Olbrachtovy na Nové Dvory, Mlsna zrušil. ÚOHS musí nyní zadávací řízení posoudit znovu a musí zohlednit právní názor svého předsedy.

ÚOHS letos v červenci rozhodl, že DPP stanovil v zadávacím řízení diskriminační podmínky, a řízení proto zrušil. Dopravní podnik podal rozklad k předsedovi úřadu, který nyní jeho námitky vyslyšel. „Předseda ÚOHS se neztotožnil se závěry prvostupňového rozhodnutí, podle kterého zadavatel stanovil diskriminační zadávací podmínku vytvářející bezdůvodnou překážku

hospodářské soutěže, když požadoval předložení alespoň dvou významných dodávek výtahů na dopravní stavbě o dopravní výšce nejméně 28 metrů, u každé dodávky ve finančním objemu ve výši minimálně pět milionů korun bez DPH,“ uvedl úřad.

Mlsna uvedl, že i když se tato podmínka může jevit jako bezdůvodná, není prokázáno, že by bránila hospodářské soutěži, a to ani u Metrostav DIZ, která tuto podmínku napadla. „Reference týkající se dodávek výtahů jsou na trhu dostupné, a to minimálně od jednoho poddodavatele. Nelze tedy konstatovat, že by byl přístup k nim reálně omezen, čímž absentuje prvek faktického narušení hospodářské soutěže ve vztahu k podmínce technické kvalifikace stanovené zadavatelem v tomto zadávacím řízení,“ uvedl Mlsna. (ČTK)

Schubertova vila je na prodej za 170 milionů

LIBOČ Památkově chráněná Schubertova vila, jež stojí poblíž obory Hvězda v Praze 6, je na prodej. Zchátralou a opuštěnou nemovitost, která je podobně významná jako Lannova vila nebo Grébovka, nabízí realitní kancelář zabývající se luxusními nemovitostmi. Budovu navrhl architekt Zdenko Schubert von Soldern roku 1871 pro svého bratra.

Novorenesanční vila stojí v rozlehlé, téměř 2 500 metrů čtverečních velké zahradě v blízkosti letohrádku Hvězda v Libocké ulici.

„Je to mimořádně cenná stavba, protože je to jedna z prvních novorenesančních vil. Byla postavena v roce 1871,“ řekl o budově historik architektury Zdeněk Lukeš. V té době vznikly i další zajímavé stavby. „To byla Lannova vila, dnes re-



Vila Budova je dlouhodobě nevyužívaná a zchátralá. Foto: iDNES.tv

zidence Akademie věd v Bubenči. Potom Lipanova vila, tu bohužel komunisti zbourali, a potom taky známá Grébovka. Gröhebo vila na Vínohradech,“ doplnil.

Jako kulturní památka je nemovitost chráněná od roku 1958. Její stav se postupně zhoršuje. (vich)