

Stane se sdílená mobilita nezbytnou součástí našich životů?

Jak se s novým fenoménem srovnává česká společnost? Zlepšují se v České republice podmínky pro sdílenou mobilitu? Dá se očekávat větší expanze sdílených kol, aut a koloběžek také do dalších měst? Je tomuto novému trendu stát nakloněn? A jak si ve sdílené mobilitě stojíme v porovnání s dalšími evropskými státy? Na téma sdílené mobility Institut pro politiku a společnost pořádal 2. května 2019 veřejnou debatu na níž vystoupili: **Ondřej Široký**, provozní manažer, Lime; **Vít Ježek**, CEO, Rekola; **Sylva Švihelová**, specialistka rozvoje dopravy, Magistrát hl. m. Prahy a **Jan Charouz**, CEO, HoppyGo. Debatu moderoval **Martin Sedláček** z Institutu pro politiku a společnost. **Ondřej Široký** zmínil, že důležité je, aby infrastruktura fungovala tak, aby opravdu pomáhala a neškodila. Koloběžky se podle něj dostávají do širší veřejnosti, ale o to těžší je lidem vysvětlit pravidla užívání. Daří se také vést dialog s městem. Jednotlivé části, ale mají autonomii. Chtějí službu provozovat tak, aby byla ohleduplná vůči obyvatelům. Široký doplnil, že vnímají požadavky města a jeho částí i podněty obyvatel a snaží se edukovat uživatele, aby nedocházelo k negativnímu jednání. Podle něj by pomohlo, pokud by se objevila jednotná strategie pro všechny. Co se týče chování uživatelů, podle něj je rozdíl v chování místních a turistů, které je i z důvodu neznalosti místních specifik horší. Uživatelé se tak snaží prostřednictvím aplikace edukovat. Mikromobilita je podle něj vhodným doplňkem k MHD. Důležitá je změna myšlení. **Vít Ježek** popsal vlastní zkušenost s problémem zaparkování kola před začátkem akce. Města se o zlepšení situace snaží, ale infrastruktura je nedostatečná. Druhá věc jsou ale technologie, které vidíme v zahraničí a které mohou rychle přijít i k nám. Mnoho koncepčních věcí má magistrát podle něj nastavených. Problém je implementace na městskou část. Rozvoji infrastruktury pomohou nejen stojany, ale pokud chceme natáhnout lidi z aut, tak potřebujeme mít nejen pruhy pro cyklisty, ale i informativní piktogramy, které ukazují, kudy by měl cyklista jet. Potřeba je i změna myšlení, že je s cyklistou počítáno. To je první krok, jak vylepšit infrastrukturu. Lidi se bojí o bezpečnost, tak to nepoužívají. Čím víc lidí jezdí, tím je to i bezpečnější. Řidiči si na cyklisty zvyknou. **Sylva Švihelová** se zaměřila na podmínky pro sdílenou mobilitu. Pro město je téma výzva, jelikož ji město chce, ale trochu tápe, aby nastavení bylo bezkonfliktní a k užítku všem. Chodí k nám různé bikesharingové společnosti a zkoumají podmínky pro provoz, uvedla. Přivítala by např. "asociaci bikesharingu", která by vystupovala jednotně. Ale nic takového zatím není. Funguje asociace carsharingu, ale Švihelová u ní vnímá konkurenční boj uvnitř. Tím je problematické jednotné jednání navenek. Dalším limitem je vztah obyvatel k autům. Pražané mají emocionální vztah k autu a často ho označují jako druhý domov. To omezuje možnost ubývání aut ze silnic ve prospěch jiných způsobů dopravy, ale i možnost nabízet svá auta v rámci carsharingu. Dodala Švihelová. **Jan Charouz** zmínil, že v Praze je registrováno přes milion aut, zatímco řidičů je "jen" 700 000. Z toho pohledu se mu jeví jako vhodná strategie "využít to, co máme". Jedno sdílené auto podle něj může nahradit 8 nesdílených. Mobilitu je podle něj potřeba vidět jako celek. Koloběžky jsou vhodné na vzdálenost 1-3 km, kola 3-5 km, carsharing z jednoho konce města na druhý a když chce někdo jet na den pryč z města. Jednotlivé módy dopravy by se měly využívat s ohledem na efektivitu. Město by se na ně mělo dívat jako na balík. Pokud se tak nestane, koupím si nakonec auto a budu všude jezdit autem, uzavřel Charouz.