10

Interview

„Drivalia má za cíl demokratizovat udržitelnou mobilitu, aby vozidla s nízkými nebo nulovými emisemi byla dostupnější pro všechny.“

Paolo Manfreddi
CEO Drivalia a Head of European Markets and Business Development CA Auto Bank

Soft skills
Ponor do ledové vody znamená ponor sám k sobě. Máte na něj odvahu? → 20

Reportáž
Graffiti a streetart jsou právoplatnou součástí města. Viděli jsme, jak vznikají, v přímém přenosu. → 46

Cestování
Prozkoumejte ty nejzajímavější ostrovy, o kterých jste možná nikdy neslyšeli. Máme pro vás tropy i arktické poklady. → 52

Knihy
Čerstvá úroda podzimního čtení. → 56

History

28

→ **Mercedes-Benz 260 D Pullman-Limousine classic**
(kolem roku 1930)
První sériově vyráběný osobní automobil se vznětovým motorem.
(F: S.Candide / Shutterstock.com)

Téma

Počty aut ve městě rostou raketově. Jak z toho ven? Podívali jsme se, jak to funguje v zahraničí.

→ Jak udělat město pro lidi?

22

Milí klienti,

vítejte na stránkách podzimního Comfortu. A také v nové éře naší společnosti. Jak už jistě víte, od 1. srpna jsme začali působit pod názvem Drivalia Lease Czech Republic s.r.o. Nový vlastník, který patří do struktury Crédit Agricole, desáté největší banky světa, k nám přichází s velkými plány. V nabídce, kterou úspěšně poskytuje v řadě zemí, má celou škálu zajímavých inovativních produktů, které budeme postupně zavádět i v České republice. Něco málo se o nich dočtete už dnes. A zdaleka nejen o nich...

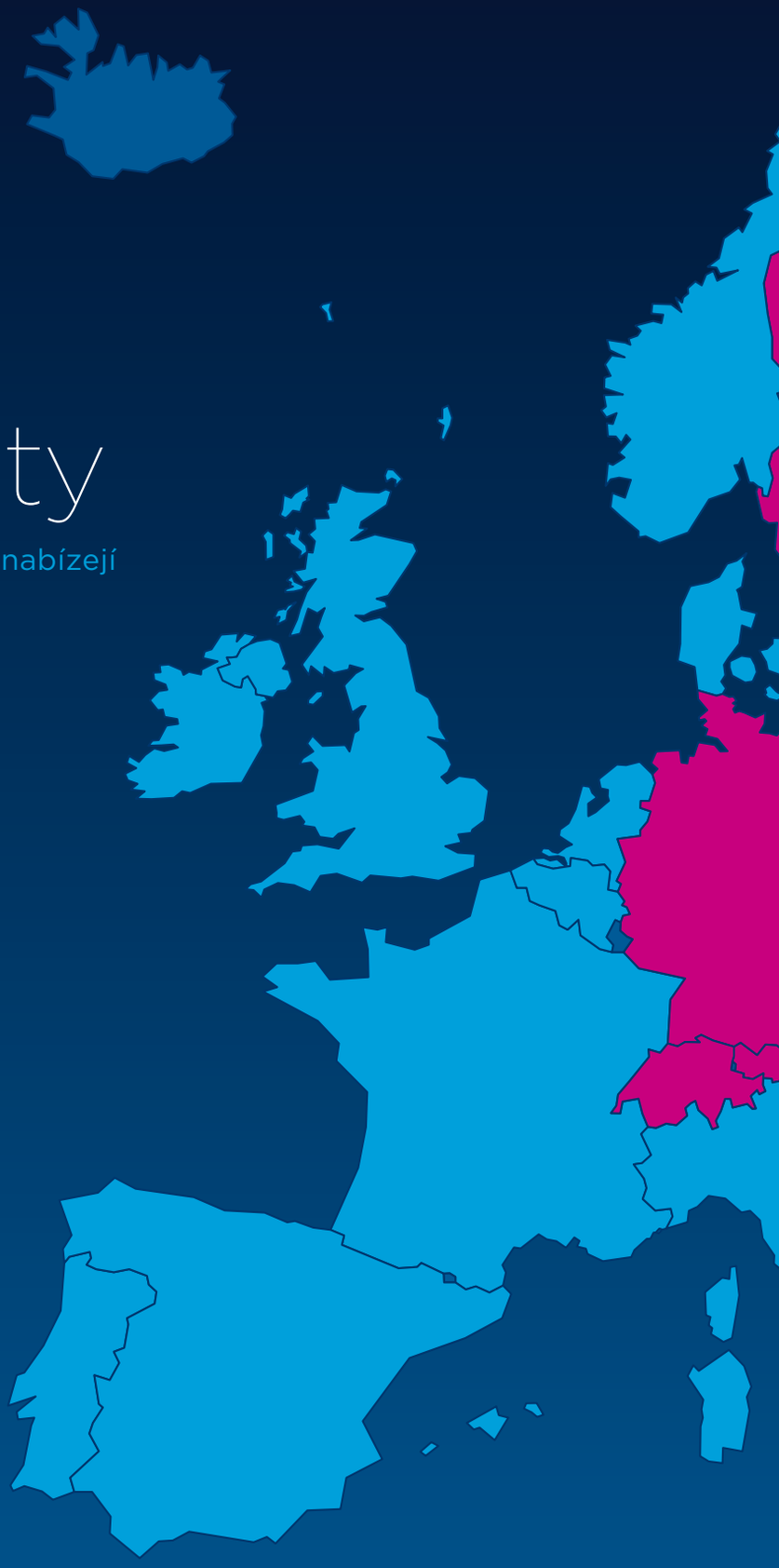
Těšíme se na to, že nové dimenze mobility budeme objevovat společně!
Martin Brix, *generální ředitel*

TIRÁŽ:
Comfort / číslo 2 / 2023, datum vydání: 14. 10. 2023 / údaje jsou platné ke dni vydání / Evidenční číslo: MK E23897 / Vydavatel: Drivalia Lease Czech Republic s.r.o., Bucharova 1423/6, 158 00 Praha 5 / Výroba: © Boomerang Communication s.r.o., 171 00 Praha 7 – Troja, Nad Kazankou 708/37, IČ 264 47 657, mail: info@boomerang.agency / tel. 244 023 201 / Fotografie mohou být ilustrační / Tiskové chyby vyhrazeny

DRIVALIA
Planet Mobility

Služby Drivalia jsou rozkročené po Evropě a nabízejí všechno, co potřebujete pro mobilitu zítřka.

PRONÁJEM / Rent
OPERATIVNÍ LEASING / Lease
PŘEDPLATNÉ / Subscribe
SDÍLENÍ / Share



JSME:
Itálie
Francie
Španělsko
Portugalsko
Velká Británie
Řecko
Belgie
Nizozemsko
Dánsko
Finsko
Irsko
Norsko
Česká republika

NÁŠ PLÁN:
Německo
Polsko
(do konce roku 2023)
Rakousko
Švédsko
Švýcarsko
(v roce 2024)

VŠE, CO POTŘEBUJETE PRO MOBILITU ZÍTŘKA.

1 600
tolik vlastníme dobíjecích stanic

650
tolik obchodů s mobilitou máme po Evropě

77 %
elektromobilů v ČR je registrováno na firmy

14 320
osobních elektromobilů jezdí v Česku

VOLKSWAGEN NAVAZUJE SPOLUPRÁCI S HYUNDAI

Koncern Volkswagen navázal spolupráci se společností Hyundai Mobis, která je dodavatelem komponent automobilky Hyundai a vyvíjí nové technologie a software. Volkswagen hodlá od Hyundai kupovat celou sestavu bateriového systému, tedy akumulátory, tepelný management a systém správy baterií. Prozatím není jasné, pro jaké účely chce koncern techniku využít, je však pravděpodobné, že zamíří do malých elektromobilů značek Volkswagen, Cupra a Škoda, které se mají vyrábět od roku 2025.

6 831

kusů vozů Škody Kamiq se prodalo v roce 2022

Scala a Kamiq mají po faceliftu

Škoda modernizovala své oblíbené modely Scala a Kamiq. Facelift je v obou případech decentní, u Scaly jsou hlavní viditelnou změnou nové tenčí světlomety, které mohou mít Matrix-LED technologii. Scala se tak vizuálně přiblížila studii Vision RS. Kamiq zase dostal trochu drsnější a mohutnější vzhled, Matrix-LED světla může mít také. Praktickou novinkou je volitelné elektricky ovládané víko zavazadlového prostoru s funkcí virtuálního pedálu pro jeho otevření.

Nový Volkswagen Passat jen jako kombi

Volkswagen oficiálně představil novou generaci svého modelu střední třídy Passat. S novou Škodou Superb současně vyvíjený vůz (vývoj měli na starosti v Mladé Boleslavi) bude Volkswagen prodávat jen s karoserií kombi. Passat má svěží vzhled a zákazníkům nabídne bohatý výběr různých pohonů. Auto mohou pohánět zážehové i vznětové čtyřválce s objemem 1,5 a 2,0 litru o výkonu od 110 do 195 kW, k dispozici budou dvě plug-in hybridní varianty (150 a 200 kW) s dojezdem na elektřinu až 100 kilometrů. Oproti předchůdci Passat narostl, pojme 690 litrů zavazadel.

BODOVÝ SYSTÉM ZPŘÍSNÍ

Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích přináší možnost jezdit na vybraných úsecích dálnic rychlostí až 150 km/h a řídit auto pod dozorem mentora od 17 let, ale především zpřísňuje postihy za přestupky. Od ledna budou přestupky za 2, 4 nebo 6 bodů (namísto aktuálních pěti sazeb) a u řady přestupků razantně narostou výše peněžních pokut. Na místě může nově řidič dostat pokutu až 5 500 korun, což je dvojnásobek aktuálního stavu.

150 km/h

Alexandros Michailidis / Shutterstock.com

VELETRH V MNICHOVĚ

ve znamení čínských aut

Už ne tradiční autosalon a už ne ve Frankfurtu. Veletrh IAA Mobility, který proběhl v úvodu září doslova v ulicích bavorského Mnichova, se ve velkém nesl ve znamení čínských značek. Zatímco řada tradičních automobilek mezi vystavovateli chyběla, čínské značky jako MG, BYD, Nio, Xpeng a další se těšily velké pozornosti návštěvníků. Nejenže přivezly řadu novinek, ale zájemce zejména o elektromobily dovedou překvapit nečekaně vyspělou technikou v kombinaci s příznivou cenou vozů.

BYD Seal U

Ceny se drží tak nízko díky rozsáhlým státním dotacím, které Čína na svou elektromobilitu vyčleňuje.

Xpeng P7

Cena elektromobilu čínské značky Xpeng, která chce dobýt evropský trh, bude začínat na 770 000 korunách.

Nízkými cenami elektromobilů z Číny se bude zabývat i EU. Potvrdila to šéfka EK Ursula von der Leyenová.

Grand AVATR 12

2×
více elektromobilů prodaly čínské automobilky než jejich američtí a evropští konkurenti dohromady v roce 2022.

7
miliard euro ročně
Tolik mohou evropské automobilky tratit na tržbách.

1/4
Čtvrtina aut prodaných v Číně v roce 2022 má elektrický pohon.

IAA MOBILITY

Krytí škod

Drivalia Lease Czech Republic pokračuje v trendu, který držela i pod dřívějším vlastníkem, a na český trh zavádí další inovativní řešení. Týká se oblasti havarijního pojištění a pojištění skel.

„Nově jsme tyto služby nahradili poskytováním vlastního programu a už tedy nevyužíváme externího dodavatele jako dosud. Pro klienty se nic nemění. Rozsah krytí a také měsíční splátka zůstávají stejné," říká Ladislav Bastl, Country Insurance Officer firmy.

Změna proběhla automaticky počátkem září. Obě služby – Krytí škod na vozidlech a Krytí škod na sklech – nyní poskytuje a garantuje přímo Drivalia Lease Czech Republic.

„Je to nejefektivnější a nejekonomičtější varianta nejen z pohledu našeho, tedy poskytovatele, ale i z pohledu zákazníků. Hlavní motivací pro tento krok bylo udržet stávající cenovou hladinu pojistného a eliminovat inflační tlaky, které evidujeme ze strany pojistitelů i servisů," vysvětluje Ladislav Bastl.

Zdůrazňuje přitom, že kvalita služeb změnou nijak neutrpí. Krytí škod se vztahuje na stejné události jako dosud, má shodné limity i spoluúčasti. Nic se nemění ani na procesu řešení škody na vozidlech. „Klienti je nahlašují nám a my se o vše postaráme tak jako dříve. Mění se pouze názvy služeb používané v kalkulacích či ve smlouvách a jejich dodavatel, kterým je Drivalia," dodává Ladislav Bastl.

Součástí programu Krytí škod je i nadále služba Driver's service. Spočívá v zajištění opravy nejvhodnějším dodavatelem, který zabezpečí případné vyzvednutí vozidla nebo bezplatné zapůjčení náhradního automobilu po dobu opravy.

Drivalia bude udržovat přiměřenost v oblasti kapitálu a tvorby rezerv za účelem splnění závazků vůči svým klientům. Bude mít dostatečné zajištění pro extrémní případy, jako jsou katastrofické a živelní škody.

Inovaci na poli havarijního pojištění a pojištění skel si vyžádal přechod společnosti pod nového vlastníka. Dodavatelem služby byla dříve pojišťovna Euro Insurance spadající do skupiny LeasePlan. Drivalia se rozhodla využít této příležitosti k implementaci modelu, který je využíván na vyspělých trzích. V České republice jde ale o novinku.

„Jsme přesvědčeni, že klienti budou spokojeni nejen s hladkým vyřizováním pojistných událostí, ale také s výší pojistného. Stále platí, že pojistné nebudeme zvyšovat po celou dobu leasingu vyjma případů, kdy dojde k extrémní odchylce ve vývoji škodního průběhu," konstatuje Ladislav Bastl. **c**

DŘÍVĚJŠÍ ŘEŠENÍ	NOVÉ ŘEŠENÍ
POJIŠTĚNÍ VOZIDLA dodavatelem služby byla pojišťovna **Euro Insurance**	**PROGRAM KRYTÍ ŠKOD** dodavatelem služby je **Drivalia Lease Czech Republic s.r.o.**
HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ v rozsahu havárie, živel, odcizení, vandalismus, poškození zvířetem	**KRYTÍ ŠKOD NA VOZIDLE** v rozsahu havárie, živel, odcizení, vandalismus, poškození zvířetem
POJIŠTĚNÍ SKEL v rozsahu havárie, živel, odcizení, vandalismus	**KRYTÍ ŠKOD NA SKLECH** v rozsahu havárie, živel, odcizení, vandalismus

Už jste si stáhli DriverPass?

Digitální karta řidiče DriverPass dostala novou grafickou podobu v barvách společnosti Drivalia. Zároveň v ní přibyly některé užitečné novinky, například možnost stáhnout si potvrzení o užívání vozu přímo na jméno řidiče.

V kartě DriverPass najdete všechny důležité informace o vozidle a sjednaných službách, jejím prostřednictvím si přivoláte asistenci, objednáte se do servisu, nahlásíte škodní událost i případnou ztrátu palivové karty, vyhledáte pneuservis nebo nabíjecí stanici... Přímo do DriverPass posíláme důležité informace o jednotlivých úkonech spojených s vozem.

A jako bonbónek jsme pro vás připravili DriverPass Club, který nabízí atraktivní slevy od našich partnerů. Nyní v něm objevíte například slevu 60 % na cestovní pojištění AXA, 15 % na služby Automyčky Express a spoustu dalších.

DriverPass si můžete stáhnout pomocí registrace ke svému vozu na: kartavozu.drivalia.cz. Od prosince v ní vedle aktuální zelené karty najdete i tu, která bude platná v roce 2024.

Podznačníky vyměníme během přezouvání

V souvislosti s přejmenováním společnosti budou na všechny automobily namontovány nové podznačníky neboli rámečky na registrační značky. Řidič, který se objedná na výměnu pneumatik, tak přijede do pneuservisu s původními rámečky a odjede z něj už s těmi novými, vyvedenými v barvách Drivalia Lease. Většina pneuservisů je vymění automaticky bez potřeby předchozí domluvy s řidičem. Pokud by z jakéhokoli důvodu v pneuservisu instalace nových rámečků neproběhla, bude provedena při nejbližší návštěvě klasického servisu, například při plánované prohlídce, při výměně oleje a podobně.

Nový název společnosti na fakturách

Veškeré právní dokumenty včetně daňových dokladů směrem k nám už je potřeba vystavovat pouze s novým názvem společnosti: Drivalia Lease Czech Republic s.r.o.

Vše ostatní včetně IČO, DIČ, sídla společnosti i bankovních účtů zůstává v dosavadní podobě.

Jedinečné připojištění záruky AutoCheck Platinum Plus

Drivalia má ve Vestci u Prahy prodejní místo, kde koncovým zákazníkům nabízí vybrané vozy vrácené zákazníky po operativním leasingu. Jde o nejkvalitnější automobily, které se mezi navrácenými vozy objeví. Noví majitelé si teď u nich mohou připojistit záruku AutoCheck Platinum Plus.

„Tato záruka v podstatě supluje záruku výrobce na nový vůz. V České republice jsme jediným subjektem, který u ojetých automobilů nabízí připojištění záruky v takovém rozsahu. Poskytovatel služby, kterým je renomovaná zahraniční pojišťovna, ocenil kvalitu našich vozidel, především fakt, že jsou od prvního majitele, mají transparentní historii a byla po celou dobu řádně servisovaná, a připravil pro naše zákazníky unikátní nabídku na míru," říká Peter Škoda, ředitel centra pro prodej ojetých vozidel společnosti Drivalia Lease Czech Republic. Podle Petera Škody dokáže připojištění pokrýt dokonce i některé závady, které zpravidla nespadají ani do záruky poskytované výrobci na nové automobily.

HLAVNÍ VÝHODY AUTOCHECK PLATINUM PLUS

- **nejširší možné krytí na ojeté vozy určené exkluzivně pro zákazníky společnosti Drivalia**
- **široký a transparentní rozsah krytých součástek**
- **až 100% pokrytí nákladů na pozáruční opravy (materiál + práce)**
- **možnost převodu pojištění na nového majitele vozidla**

POČET VYHRAZENÝCH SERVISNÍCH SLOTŮ ROSTE

Drivalia navýšila počet takzvaných slotů u smluvních servisů, tedy vyhrazených kapacit, které jsou určeny výhradně pro její klienty, a to pro účely běžného servisu a údržby vozů. **Aktuálně jde o 185 slotů týdně (37 na jeden pracovní den) v rámci autorizovaných servisů a dalších 180 slotů týdně (36 na den)** rezervovaných u osvědčených neautorizovaných partnerů.

„Ani v mobilitě už není důležité to, co vlastníme," říká CEO Drivalie

Za respondentem jsme se tentokrát vypravili až do slunné Itálie, i když jen virtuálně. Jaké výzvy podle něj potřebuje mobilita překonat a jak funguje spojenectví s CA Auto Bank, významným hráčem ve financování udržitelné mobility? Odpovídal **Paolo Manfreddi**, který stojí v čele firmy Drivalia.

Text Redakce, **Foto** Drivalia

Vizí společnosti Drivalia je být lídrem v oblasti zelené mobility v Evropě. Mohl byste ji blíže specifikovat? Jaké příležitosti v ní vidíte?
Drivalia má za cíl demokratizovat udržitelnou mobilitu, aby vozidla s nulovými nebo nízkými emisemi byla dostupnější pro všechny. Za tímto účelem společnost vyvinula celou řadu řešení. V souhrnu je nazýváme „Planet Mobility". Jde o bezpočet řešení mobility, která můžete využívat od jedné minuty po celý život. Celý koncept stojí na těchto čtyřech pilířích: pronájem, operativní leasing, předplatné a sdílení. Naše portfolio sahá od sdílení 100% elektrických vozů přes pronájem na různou dobu (krátkodobé i střednědobé pronájmy, dlouhodobé pronájmy i operativní leasing) až po inovativní předplatné vozů.

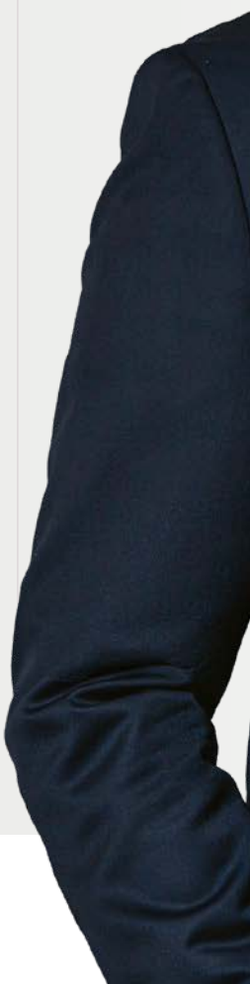
Dobrý příklad představuje CarCloud, naše předplatné s pevně stanovenými měsíčními poplatky a možností měnit vozidlo každý měsíc, nebo si ponechat to stávající. Program můžete kdykoli bez sankcí opustit. Vybralo si jej už více než 35 000 zákazníků.

Naše vize hledí do budoucnosti a kombinuje flexibilitu, digitalizaci, dostupnost na vyžádání a udržitelnost. Díky tomu se naši zákazníci mohou postupně přiblížit elektrické a hybridní mobilitě – mobilitě budoucnosti. Naším cílem je přinést mobilitu zítřka také do České republiky a rozšířit tady nabídku společnosti Drivalia o většinu produktů, které nabízíme na našich ostatních trzích.

Firmu Drivalia vlastní společnost CA Auto Bank. Mohl byste nám o této společnosti říci více?
Drivalia je jedna ze společností CA Auto Bank, která se zabývá pronájmem, leasingem a mobilitou a je skutečně ojedinělým hráčem na evropské automobilové scéně. CA Auto Bank je vlastně jedinou nezávislou a multibrandovou bankou pro mobilitu. Je součástí skupiny Crédit Agricole, desáté největší banky na světě a největší retailové banky v Evropské unii, která má 53 milionů zákazníků a více než 147 000 zaměstnanců.

CA Auto Bank má jedinečné zkušenosti a know-how díky své téměř stoleté historii – je přímým potomkem společnosti SAVA, jedné z prvních společností pro financování automobilů v Evropě, založené v Itálii v roce 1925.

Dnes je banka mezinárodním hráčem, který působí v 18 evropských zemích a v Maroku. Staví se do pozice banky pro udržitelnou mobilitu a hodlá stát v čele energetické transformace v tomto odvětví prostřednictvím komplexní nabídky finančních, pojišťovacích a nájemních řešení. CA Auto Bank je partnerem více než 45 prestižních značek, které působí v různých oblastech mobility. Další partnerství se chystají. Banka navíc postupně rozšíří svůj záběr na všechna odvětví mobility včetně námořní dopravy či mobility v oblasti zemědělství.



Má ambici dosáhnout do roku 2030 stavu, kdy 80 % jejího portfolia nových vozidel bude buď plně elektrických, nebo hybridních.

Jak vznikl název Drivalia?
Název Drivalia pochází ze slov Drive a Italia: je to pocta naší historii a zkušenostem s téměř stoletou přítomností v automobilovém světě prostřednictvím skupiny CA Auto Bank. Za všechny ty roky jsme vždy vynikali schopností předvídat trendy v oblasti mobility – někdy jsme také dokázali vytvářet nové – a přizpůsobovat se vyvíjejícím se potřebám zákazníků a nabízet jim kompletní škálu dostupných a flexibilních řešení.

Využívání věcí, které nevlastníme, je největší trend současnosti.

Jaké postavení či důležitost má Drivalia Lease Czech Republic v rámci celé společnosti?
Pro naši společnost představuje strategický subjekt vzhledem ke zkušenostem týmu a významu spravovaných klientů. V rámci skupiny se nepochybně budeme inspirovat osvědčenými postupy z českého trhu a pracovat na exportu některých procesů a způsobů práce. Budeme se také opírat o velké obchodní zkušenosti týmu, abychom lépe zvládli budovat vztahy s našimi klienty v České republice. V neposlední řadě, s využitím zkušeností z trhu operativního leasingu, zapojíme český tým také do podpory pro polský trh, kde se Drivalia chystá začít nabízet dlouhodobý pronájem.

Automobilový průmysl i ekonomika v současnosti zažívají převratné změny. Které trendy jsou podle vašeho názoru klíčové?
Domnívám se, že existují nejméně tři důležité trendy, které je třeba vzít v úvahu z hlediska jejich dopadu na svět automobilů a mobility: přechod na elektrický pohon, digitální transformace a takzvaný disownership neboli uživatelství. Tyto trendy jsou základem nové éry mobility. Zatímco první dva trendy jsou dobře známé, třetí si zaslouží trochu podrobnější popis: jde o využívání zboží a služeb, které nevlastníme. Jedná se o fenomén, který získal značnou váhu v souvislosti s lockdowny a pandemií a je založen na principu, že není třeba něco vlastnit, pokud to stačí využívat.

V jakékoli sféře spotřeby se stále více upřednostňují řešení, jako je pronájem a předplatné, před nákupem. Produkty se tak mění ve služby. Jsou dematerializovány a provázejí nás všude, v každém aspektu našeho života. Důležité už není to, co vlastníme, ale to, co děláme. Myšlenka zní: vlastnit méně, abychom měli více. Tato kulturní revoluce se odráží i ve světě automobilů a mobility, kde jsou vzorce, jako je předplatné a sdílení automobilů, stále častěji vnímány jako alternativa k nákupu automobilu. Tak se zrodilo naše pojetí mobility, například předplatné CarCloud.

Co se vám na českém týmu líbí a jak se vám s ním spolupracuje?
V týmu v České republice jsme okamžitě našli velmi pozitivního a změnám otevřeného ducha. Je nám jasné, že máme co do činění s velmi dobře strukturovanou firmou, která má k dispozici velké odborné znalosti, jež je třeba chránit, silný a úspěšný tým a vůli nadále si udržet vedoucí postavení na trhu. Pozitivně na nás zapůsobila zejména proaktivita a rychlost týmu při navrhování změn a při realizaci probíhajícího procesu rebrandingu. **c**

Kroky
k udržitelné městské logistice

V souvislosti s městskou dopravou je často slyšet argument, že města mají být přizpůsobená především lidem. I při nejdůslednějším dodržování této zásady však nelze zapomínat, že lidé ve městě nejenom bydlí, ale i nakupují, využívají služeb, přijímají a odesílají zásilky. Udržitelná logistika proto v rámci plánování městské mobility zaujímá jedno z nejdůležitějších míst. Jaké jsou prostředky k jejímu zajištění?

Text Jiří Holubec, **Foto** Shutterstock

ZELENÁ POSLEDNÍ MÍLE

Doručení koncovému zákazníkovi (Last Mile Delivery) je nejkritičtějším bodem městské logistiky. Odehrává se ve velké míře v oblastech, kde je snížená prostupnost, malý počet parkovacích míst a které podléhají různým poplatkům a omezením hmotnosti, rozměrů vozidla a emisních tříd. Přepravní firmy proto pro Last Mile Delivery využívají širokou škálu dopravních prostředků. Patří mezi ně dodávky a LCV s alternativními pohony na elektřinu, CNG nebo vodík. Obsluhu historických center zajišťují malá, dvou- i jednostopá vozidla, ve stále větší míře jsou používány i dopravní prostředky využívající lidskou sílu (cargokola).

VYUŽITÍ MHD

Městská hromadná doprava se většinou považuje za prostředek přepravy osob. V mnoha městech je však běžné využívat ji i pro přepravu zboží. V Drážďanech například přepravovaly tramvaje automobilové díly, ve francouzském Saint-Étienne vozí zboží do supermarketů. Nákladní tramvaje jezdívaly i v Praze a v dalších českých městech a v současnosti se plánuje jejich opětovné zapojení do zásobování vnitřních částí měst nebo svozu odpadků.

ALTERNATIVNÍ DOPRAVNÍ KOMUNIKACE

Přeprava nemusí nutně probíhat pouze po pozemních komunikacích. V plánu udržitelné

TIP

Pro logistické služby ve městech se také stále více využívají elektromobily. Ty neřeší problém s místem, ale přispívají k menšímu znečištění měst výfukovými plyny. Takové elektrifikované flotily, byť jen částečně, buduje třeba Rohlík nebo Wolt.

50 %

Lehká nákladní vozidla (LCV) představují asi 50 % emisí CO_2 z dopravy v městských oblastech.

dopravy v Praze je například uveden záměr snižovat objem přepravy substrátů, stavebního materiálu a odpadu prostřednictvím vodní dopravní infrastruktury.

PARKOVÁNÍ PRO ZÁSOBOVÁNÍ

Ve strategiích udržitelné městské mobility je velká pozornost věnována zajištění dostatečné kapacity parkovacích míst pro zásobování. Speciální parkovací zóny města zpravidla zpřístupňují ve vyhrazených časech a hodinách, kdy stání zásobovacích vozů nenarušuje plynulost ostatních dopravních toků.

SDÍLENÍ A KONSOLIDACE

Vzhledem k omezené kapacitě komunikací i parkovacích ploch je pro města zásadní i koordinace zásobování. Metropole zavádějí datové základny, na kterých mezi sebou podniky a prodejny sdílejí a koordinují zásobovací časy a potřeby. V plánech udržitelné městské mobility se také často objevují nástroje konsolidace zásobování (závoz několika podniků jedním prostředkem) nebo zavádění automatizovaných výdejních míst, odkud si majitelé obchodů sami menší zásilky přebírají a dopravují.

NOVÉ TECHNOLOGIE

Moderní městská mobilita je doslova laboratoří nových technologií. Během pandemie covidu-19 došlo k rychlému vývoji aplikací umožňujících bezkontaktní doručování zásilek a zboží. Logistické firmy čím dál tím častěji využívají i autonomní vozítka a drony. Již samozřejmostí jsou aplikace, které adresátovi umožňují neustálé sledování zásilky a komunikaci s doručovací firmou. Zvyšují nejenom zákaznický komfort, ale významně přispívají i k zefektivnění plánování dopravy a omezení času parkování.

ZKLIDŇOVÁNÍ OSTATNÍCH DOPRAVNÍCH TOKŮ

Jak už zaznělo mnohokrát, doprava ve městech neustále bojuje s omezeným prostorem. V rámci strategií udržitelné dopravy je proto jedním z hlavních bodů vymezení složek dopravy, které jsou pro fungování města nezbytné – patří sem především provoz městských služeb, záchranných složek, ale také zásobování. Utlumování ostatních dopravních toků pomocí nabídky vhodných alternativ tak logistice a zásobování poskytuje více prostoru a umožňuje jí fungovat efektivněji a šetrněji. **c**

Text Redakce, **Foto** Tomáš Železný

Drivalia přichází

s velkými ambicemi na poli mobility

Po schválení Evropskou komisí vstupuje společnost Drivalia ze skupiny CA Auto Bank na trh v České republice.

Firma bude nově působit pod obchodním názvem Drivalia Lease Czech Republic s.r.o., povede ji nadále Martin Brix.

Drivalia Lease naváže na dlouholetou zkušenost LeasePlanu v Česku v oblasti operativního leasingu a fleet managementu. V budoucnu plánuje nabídnout komplexní řešení mobility: sdílení elektromobilů, předplatné automobilů a pronájmy s různou délkou trvání.

DRIVALIA

Martin Brix během svého téměř šestiletého působení v pozici generálního ředitele největšího správce firemních autoparků u nás čelil už mnoha výzvám. Pod jeho vedením se společnost úspěšně vypořádala s covidovými lockdowny i následnými drastickými výpadky v dodávkách nových automobilů. Teď má před sebou jiný náročný úkol – hladce převést firmu do další etapy jejího vývoje, která odstartovala příchodem nového majitele.

Když vstupujete do jeho kanceláře, nepochybujete, že události plynou správným směrem. I pod novým logem vás vítá s úsměvem a pověstným klidem a při rozhovoru vás utvrzuje v názoru, že má jasnou představu, jak využít potenciál spolupráce s novým vlastníkem k rozvoji firmy, a tedy i ke spokojenosti zákazníků.

Společnost Drivalia letos v létě oznámila, že dokončila akvizici firmy LeasePlan Česká republika. Ta začala od srpna působit pod názvem Drivalia Lease Czech Republic. Nový majitel potvrdil Martina Brixe v pozici generálního ředitele. Hlavními činnostmi společnosti zůstávají správa autoparků a fleet management.

„Bude tak zachována kontinuita s dosavadními aktivitami, naši zákazníci budou nadále dostávat servis, na jaký jsou zvyklí. V budoucnu přidáme nové produkty včetně sdílení elektromobilů, předplatného automobilů a pronájmů s různou délkou trvání, které jsou součástí mezinárodní nabídky Drivalie," říká Martin Brix v rozhovoru pro Comfort.

Mohl byste v úvodu zrekapitulovat, co předcházelo vstupu značky Drivalia na náš trh?

Na změnu majitele jsme se chystali delší dobu v souvislosti s plánovanou globální fúzí společností LeasePlan a ALD Automotive. Evropské orgány v průběhu příprav této transakce podmínily její dokončení odprodejem poboček v několika zemích včetně České republiky, kde by po sloučení nový podnik získal příliš dominantní pozici na trhu. Zároveň konstatovaly, že nový majitel musí zachovat strukturu i kvalitu nabízených služeb. Drivalia v souladu s těmito kritérii oznámila plán na rozsáhlou expanzi, kdy získala nejen zastoupení LeasePlanu v Česku, ale i ve Finsku, a také pobočky ALD Automotive v Irsku a Norsku, což zahrnuje celkem 70 tisíc vozidel a přibližně 450 zaměstnanců.

Kdo je majitelem značky Drivalia?

Drivalia náleží do struktury Crédit Agricole, desáté největší banky na světě. Už z toho je zřejmé, že do České republiky přišel velmi silný hráč. Značka Drivalia patří společnosti CA Auto Bank, kterou vlastní Crédit Agricole Consumer Finance. CA Auto Bank se specializuje na mobilitu a má ambici zařadit se mezi nejdůležitější firmy oboru na evropském trhu.

Jaké výhody pro vás plynou z příslušnosti k jedné z největších bankovních skupin planety?

Zásadní výhodou je zcela bezproblémový přístup k financování, což nám umožní oslovit mnohem širší spektrum klientů než dosud. Významné je renomé našeho nového vlastníka na finančním trhu. Vidíme to už teď při jednáních s tuzemskými bankami, které vysoké ratingy zohledňují ve svých cenových nabídkách vůči naší společnosti. To je samozřejmě velmi dobrá zpráva i pro naše zákazníky.

Z příslušnosti ke Crédit Agricole, desáté největší bance světa, budou profitovat i klienti.

Jak vlastně klienti na změnu vlastníka reagují?

Zákazníky zajímá v prvé řadě to, jestli naše služby budou nadále fungovat v podobě, na jakou jsou navyklí. Můžu konstatovat, že i nový vlastník má velký zájem na zachování kontinuity. Týká se to i personálních a organizačních otázek. Všechny procesy běží bez jakýchkoli odchylek od dosavadního stavu. Důležité je, že snaha o co největší návaznost se vztahuje také na veškeré IT systémy a komunikační kanály. Zákazníci tedy využívají stejné online platformy a přímo ve firmě nebo po telefonu mluví se stejnými lidmi jako dříve. Stále spolupracujeme i se všemi osvědčenými partnery ze servisní branže.

Vaše společnost dosud působila jako nezávislý subjekt, který nabízí nejlepší řešení na trhu bez ohledu na výrobce nebo konkrétní značky automobilů. Bude to platit i nadále?
Ani v tomto ohledu se nic nemění. Drivalia se prezentuje jako multibrandový poskytovatel, který pro zákazníky vyhledává optimální model řešení mobility. Také v příštích letech tedy dokážeme profinancovat a provozovat auta všech výrobců, kteří působí v České republice. I nadále nebudeme svázáni s žádnou značkou.

Se jménem Drivalia jsme se zatím mohli setkat spíše v zahraničí, zejména v Itálii, kde pod tímto názvem působí síť autopůjčoven. Bude tuto službu Drivalia nabízet i u nás?
Ano, půjde o první produkt z její komplexní nabídky, kterým v Česku rozšíříme naše stávající služby. Už brzy představíme koncept Drivalia Rent. Má velkou budoucnost. Poptávka po krátkodobých zápůjčkách poroste, protože mít vlastní vůz bude stále dražší a lidé budou hledat ekonomičtější variantu mobility. Drivalia má v této oblasti propracované know-how, které bezpochyby zaujme i zákazníky v České republice.

Nadále dokážeme profinancovat a provozovat auta všech výrobců bez ohledu na značku.

13
v tolika evropských zemích teď Drivalia operuje

V poslední době jste se prezentovali jako propagátoři čistých forem mobility, především elektromobility. Budete nyní stejně aktivní?
Myslím, že budeme ještě aktivnější, protože Drivalia vidí v elektromobilitě ohromný potenciál a už teď nabízí řadu služeb, které jsou s přechodem na zelenou formu dopravy spojeny. Nezůstává u proklamací, ale přichází s konkrétními kroky. Na některých trzích například velmi úzce spolupracuje se značkou Tesla. Ale hlavně – v Itálii provozuje největší soukromou síť nabíjecích stanic, která zahrnuje přibližně 1 600 míst. Jenom pro srovnání: u nás bylo na konci loňského roku necelých 1 400 veřejných nabíjecích stanic. Počítáme tedy s tím, že i na poli elektromobility budou naši zákazníci ze zkušeností

Drivalie profitovat. Chceme jim nadále poskytovat co nejvíce informací, které s čistou mobilitou souvisejí, ještě intenzivněji je seznamovat s aktuální nabídkou výrobců a poskytovat jim kompletní služby.

LeasePlan se v minulých letech hodně zaměřoval i na kategorii lehkých užitkových vozidel. Bude se nějak tato strategie měnit?
Do problematiky lehkých užitkových vozidel jsme v uplynulých letech opravdu investovali hodně energie. Výsledkem je propracovaná nabídka, která oslovuje stále více zákazníků. Vnímáme, že naše zkušenosti v segmentu LCV vozidel jsou inspirativní i pro nového majitele. Otevírá se tady prostor pro zajímavou synergii, díky níž bychom naše služby ve sféře užitkových vozidel mohli časem obohatit o další prvky.

Jaké další plány má Drivalia v České republice?
Dlouhodobé záměry jsou velmi vizionářské a ambiciózní. Naše společnost skutečně stojí na prahu zcela nové epochy, která ji posune na cestě k takzvané mobilitě budoucnosti založené na flexibilitě, nových technologiích i moderních obchodních konceptech. Plánujeme, že postupně budeme doplňovat nabídku o nové produkty, které má Drivalia už nyní ve svém portfoliu a které úspěšně poskytuje na jiných trzích pod zastřešujícím označením Drivalia Planet Mobility. Jsou postaveny na inovativních byznys modelech, které reflektují posun v preferencích zákazníků, ale i technologický vývoj. Jde například o sdílení elektromobilů, předplatné automobilů anebo variabilní pronájmy vozidel s nejrůznější délkou trvání.

Jak by služba předplatného automobilů měla být koncipována?
Představte si, že nám jako firemní zákazník nebudete platit měsíční splátku za konkrétní vozidla, ale domluvíme se na pravidelném paušálu, v jehož rámci vám budeme zajišťovat mobilitu podle aktuální potřeby. Pro vás to bude znamenat vysokou efektivitu. Podobně budou fungovat i zmiňované variabilní pronájmy, kdy vám dokážeme poskytnout auto třeba jen na jediný den. Obě služby ale vyžadují velmi pečlivou přípravu, mimo jiné musíte mít vybudovanou početnou flotilu vhodných vozidel. Naše představa tedy je, že s nimi přijdeme poté, co plnohodnotně rozjedeme projekt Drivalia Rent.

Nastínil jste dlouhodobější plány. Na co se budete soustředit v nejbližší době?
Od počátku se zaměříme na to, abychom zdůraznili svou současnou pozici lídra v oblasti správy firemních autoparků a fleet managementu, a to zejména pokud jde o kvalitu nabízených služeb a nasazování nejnovějších technologií. A budeme pokračovat v rozšiřování a modernizaci naší nabídky ku prospěchu zákazníků. **c**

MARTIN BRIX

CEO Drivalia Lease Czech Republic

vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze. V roce 1999 nastoupil do české kanceláře leasingové společnosti LeasePlan, záhy tady začal pracovat jako risk manažer. V roce 2007 jej centrála skupiny pověřila rozjezdem rumunské pobočky v roli finančního ředitele. Během necelých pěti let se firma stala jedničkou rumunského trhu.
V roce 2012 se Martin Brix vrátil do České republiky. Za rok 2016 byl vyhlášen finančním ředitelem roku v prestižní anketě Klubu finančních ředitelů (CFO Club).
Generálním ředitelem společnosti LeasePlan Česká republika byl jmenován na začátku roku 2018. Společnost pod jeho vedením úspěšně zvládla covidovou krizi a pokračovala v implementaci technologických inovací. Velmi aktivní byla na poli elektromobility.
Od srpna letošního roku Martin Brix působí v pozici generálního ředitele společnosti Drivalia Lease Czech Republic.

Čas skutečně dostupné elektromobility je tady

15 990 Kč
měsíčně bez DPH

Kompletní servis

Škoda pojištění Plus od Allianz

Sada zimních kol včetně přezutí a uskladnění

Nabíjecí řešení Chargee

82 kWh
Dojezd až 542 km

Ilustrativní fotografie

Elektromobil Škoda Enyaq iV 80 jsme pro vás vybavili vším, co pro vaše bezstarostné cesty potřebujete. Využijte naši akční nabídku operativního leasingu nabitého výhodami za 15 990 Kč měsíčně bez DPH.

Allianz

chargee

skoda-auto.cz

ŠKODA Financial Services

Vzorový příklad operativního leasingu na vůz Škoda Enyaq iV 80 kWh v ceně 1 364 900 Kč. Doba pronájmu 36 měsíců a nájezd 15 000 km ročně. Uvedená pravidelná měsíční splátka 15 990 Kč bez DPH. Splátka obsahuje záruční a pozáruční servis po celou dobu pronájmu vozidla, kompletní zimní kola vč. přezutí a uskladnění. Součástí operativního leasingu je pojištění od Allianz pojišťovny, které je kalkulováno ve variantě „pojištění bez garance pojistného", tzn. že se cena pojištění bude vždy k výročí smlouvy měnit podle aktuálních sazeb pojistného. Dále je součástí měsíční splátky povinné ručení a havarijní pojištění s 10% spoluúčastí, pojištění vnějších skel do limitu 10 000 Kč. Tato indikativní nabídka není nabídkou ve smyslu § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, a jejím přijetím nevzniká mezi společností ŠkoFIN s.r.o., a druhou stranou závazkový vztah.

Škoda Enyaq iV – emise CO_2: 0 g/km; spotřeba: 16,6–18,1 kWh/100 km

Nabídka platí pouze u participujících partnerů

/skodacz /skodacr /skodacz /skodacz

Otužování je i pro ty,

kteří netouží prorážet ledy

Když si zadáte do internetového vyhledavače „otužování“ a kliknete na obrázky, dívají se z nich naháči s kulichem na hlavě, ponoření v ledu. Otužování však může vypadat i méně dramaticky a začít s ním lze ve sprcháči nebo ve vaně.

Text Jana Bohutínská, **Ilustrace** Shutterstock

Pro mnohé je Wim Hof, otužovací guru a rekordman v odolnosti vůči extrémnímu chladu, inspirací, aby na sobě začali makat a posouvali své hranice. Nemusí to ale odradit ty, kteří rádi přenechají kruhy vysekané v ledu rybám a kterým by stačilo, kdyby nemuseli nosit péřovku už v září.

ZAČÁTKY POD STUDENOU SPRCHOU

Kdysi jsem také byla zimomřivý typ, než mi to začalo lézt na nervy. Vyslyšela jsem doporučení začít s otužováním ve vaně a do ranní rutiny zařadit studenou sprchu. Vytrvala jsem a výsledky se dostavily.

Při otužování, které posiluje odolnost organismu i imunitu a trénuje pevnou vůli, je dobré si zopakovat, jak je uzpůsobené lidské tělo. Je pro něj kriticky důležité udržovat si stabilní teplotu. Proto je pro tělo stresující, když je vystavené nízkým nebo vysokým teplotám. Pro vyrovnání teploty má termoregulační mechanismy a na chlad reaguje dalšími fyziologickými procesy. Zároveň je adaptabilní. Aby otužování nebyl velký stres, je lepší zvykat si pomalu, krátkodobě, v menších dávkách, avšak pravidelně a soustavně. Studená sprcha se doporučuje v zimě na jednu až tři minuty, v létě až na pět minut. Začít je možné jen s částmi těla, pak přidávat, podobně jako snižovat teplotu vody a prodlužovat dobu sprchování. Je to spíš maraton než sprint, změna zabere i měsíce, ale přijde.

JDĚTE VEN, TŘEBA I NABOSO

V otužování pomáhá už i to, když člověk za každého chladného počasí vyráží ven, mimo vytopená auta a budovy. Venku se nabízí také další otužovací lahůdky jako třeba chození naboso ve sněhu. Jsou lidé, kteří se dopracují k zimnímu venkovnímu koupání – proč ne, když je to těší. Co je každopádně fajn: nastavit si to, co považujete pro sebe za otužilost, individuálně. Třeba vám postačí, když doma v zimě v pohodě stáhnete topení, prodloužíte si zimní túru nebo po sauně (která je při otužování užitečná) vlezete i do ochlazovacího bazénku. Otužování by nemělo být mučení redukované na bolest a bodání jehel do těla. Když už do otužování jdete, ať vás baví – kromě toho, že má své benefity v oblasti zdraví a osobního komfortu. **c**

3 KLÍČOVÁ DOPORUČENÍ PRO OTUŽOVÁNÍ

- **S rozumem.** Začněte zvolna a přidávejte, plody přináší dlouhodobost. Jděte na otužování rozumně, ať si neublížíte, při zdravotních potížích, u nichž si nejste jistí, jak s otužováním ladí, se poraďte s lékařkou či lékařem.
- **S motivací.** Najděte si takovou výzvu a cestu, která vám zaručí, že si udržíte motivaci. Otužování není vždy příjemné, bude zábst, někdy pícha a asi milionkrát se vám nebude chtít. Je fajn mít cíl, jako pokaždé, když chcete něčeho dosáhnout.
- **S podporou.** Jestli je otužování oblast, která by se vám lépe zdolávala v partě, najděte si podporu. Čtěte knihy o otužování, navštivte kurz, přidejte se k otužovací skupině nebo oslovte někoho zkušenějšího, kdo vás začátky provede.

Since 1924

Nové MG5 Electric

Jediné na trhu

Unikátní a jediné čistě elektrické kombi na trhu. Nadchne vás svým sportovním designem, výkonem 177 koní a dojezdem až 400 km. Zavazadlový prostor 1 367 l je prostě ideální pro vaši práci i zábavu. MG5 Electric – skvělé kombi se 7 letou zárukou.

Již brzy u všech dealerů MG

7 LET ZÁRUKA

150 000 km

www.mgmotor-czech.cz

Kombinovaná spotřeba 175 – 184 Wh/km, emise CO_2 0 g/km (dle normy WLTP).
Dojezd 400 km s baterií 61,1 kWh.

Auto ve městě jako urbani

stická otázka

Zhruba 70 % obyvatel Evropy žije ve městech a přibližně každý druhý vlastní auto. Problémy ucpaných ulic, nedostatku parkovacích míst a rostoucího znečištění se tedy osobně týkají velké většiny z nás. Řešení už hledáme dlouho, a přestože se posouváme kupředu, zdá se, že ještě nějakou dobu hledat budeme.

Text Jiří Holubec, **Foto** Profimedia, Shutterstock

Auta ve městech budila kontroverze hned od počátku své existence. Jaký k nim měli naši předkové vztah, asi nejlépe ilustruje zákon, který v roce 1865 přijal anglický parlament. Auta v ulicích Londýna byste tehdy spočítali na prstech jedné ruky a rychlostí rozhodně nijak nepřevyšovala koňské drožky. Přesto „Locomotive act“ automobilistům nakázal,

že 50 metrů před každým vozem musí kráčet člověk a máváním červeným praporkem varovat okolí před blížícím se nebezpečím. Zákon, který de facto omezil povolenou rychlost ve městech na 2 km/h, platil dalších 30 let, a přísné pokuty tedy hrozily motoristům i v době, kdy se automobil stával běžnou součástí života.

Vývoj městské mobility ve 20. století budí dojem, že se automobily chtěly svým tyranům pomstít. Jejich počet v ulicích rostl raketovým tempem. Parkoviště, silnice a čerpací stanice začaly z měst ubírat velké kusy životního prostoru a nové stavby se našim čtyřkolým společníkům čím dál tím více přizpůsobovaly. Zvlášť v USA, v Asii a v zemích, kde se mohli urbanisté řádně rozmáchnout, šel vývoj jednoznačně směrem ku prospěchu automobilů. Z měst mizely chodníky, kdysi živé obytné čtvrti prořízly spletité uzly mnohaproudých dálnic a lidé závislí na autodopravě se z jejich stínu stěhovali na periferie. Život ve městě se změnil v nekonečné dojíždění. Prostředí evropských měst, uzpůsobené historickým vývojem spíše chodcům, takto razantní zásahy neumožňovalo. Autoinvazi se ale evropské metropole neubránily a snaha vměstnat co nejvíce automobilů do stísněného prostoru na dlouhá léta přetvořila jejich tvář. Změny se začaly dít až poměrně nedávno, v okamžiku, kdy nám auta ve městech začala přerůstat přes hlavu.

JAK SE PLÁNUJE DOPRAVA

Město je složitý organismus, který se neustále vyvíjí. Vyvíjí se i proces plánování mobility. Donedávna se podoba infrastruktury řídila výpočty a představami architektů a urbanistů. Dnes do dopravy ve městech nejvíce promlouvají geoinformatici a datoví analytici. Proč tomu tak je? Moderní město je doslova protkáno datovými zdroji, pro které se vžil souhrnný název internet věcí. Kromě informací z kamer, čidel, senzorů ve vozovkách a dalších tisíců přístrojů mají městští analytici k dispozici i data z mobilních telefonů a GPS lokátorů. Anonymní velké soubory ukazující pohyb lidí ve městě jsou pro plánování infrastruktury, mobility a modelování dopravních situací nedocenitelným zdrojem informací. Na jejich základě se v různých městech začala objevovat řešení, jak dopravní situaci zlepšit.

MÝTNÉ

K jednomu z nejrazantnějších zásahů do zavedeného stylu dopravy se odhodlal Londýn. V roce 2003 zavedl „congestion charge“ – poplatek, který byl na 21 čtverečních kilometrech centrálního Londýna účtován každému automobilu s výjimkou vozů taxislužby. Z počátku panovaly obavy, že odliv pasažérů z aut přetíží hromadnou dopravu a dopravní zácpy budou centrum obtěžovat dále. Výsledky ale předčily očekávání. Veřejná hromadná doprava a pověstná londýnská taxislužba ve zkoušce obstály, přestože se musely vypořádat s 30% nárůstem počtu pasažérů. Doprava v centru i přilehlých čtvrtích klesla o více než čtvrtinu.

OMEZOVÁNÍ VJEZDU

Řím, město, k jehož koloritu dopravní zácpy a troubení vesp neodmyslitelně patřilo, začalo na začátku tisíciletí razantně omezovat vjezd do centrálních čtvrtí. Jeho příklad následovala i další italská města a dnes se se ZTL (Zona a Traffico Limitato) můžete setkat i v malých obcích. Do zóny mají vjezd povolen pouze držitelé rezidenčních karet, na ostatní vozidla se vztahuje komplikovaný systém restrikcí a o takzvaných ekologických nedělích je jízda autem zakázána úplně. Pro turistu je jízda v Římě peklem. Zavedení zón ale omezilo provoz v centru o 20 % a o 10 % klesl počet aut i v okolních čtvrtích.

BARCELONA

SVEDENÍ DOPRAVY DO OBCHVATŮ – I UVNITŘ MĚST

Okruhy a obchvaty jsou účinným, byť nákladným způsobem, jak dopravu z měst odklonit. V Barceloně se v roce 2016 rozhodli rozšířit systém obchvatů i dovnitř města. V centru byly definovány „superbloky“, ve kterých byla doprava omezena na nejnutnější minimum, a auta je po definovaných trasách objíždí. Systém se osvědčil a během dalších let počet superbloků rostl. V roce 2020 už Barcelona dokázala vyvést dopravu z velké části dříve beznadějně ucpaného centra a neprůjezdné prostory přeměnit na veřejná prostranství, parky a stezky pro cyklisty. Na projektu je zajímavé, že byl od začátku prováděn se záměrem městskou mobilitu přesměrovat, ale neomezovat ji. Zklidňování autodopravy tedy doprovázelo stejně intenzivní hledání alternativ, které řidičům ve městě umožňují plynulý pohyb.

SDÍLENÁ AUTA

Od systému sdílených aut si plánovači městské mobility hodně slibovali, řešení se však ukázalo jako problematické. V některých městech se systém osvědčil a výsledky analýz naznačovaly, že každé sdílené auto dokáže nahradit 12 až 15 soukromých. Na mnoha místech se však ukázalo, že přístup ke sdílenému vozu pobízí k jízdě autem i lidi, kteří auto nevlastní a volili by jiné dopravní prostředky. Ozývají se také hlasy proti zvýhodňování „carsharingu“ sníženými poplatky za parkování – kritici poukazují na to, že tak město zvýhodňuje půjčovny aut před vlastními rezidenty.

SPOLUPRÁCE MĚST S VELKÝMI FIRMAMI

V roce 2010 proběhla ve 20 městech ve Velké Británii studie, která sledovala vliv firemních benefitů na mobilitu zaměstnanců. Ve spolupráci s radnicemi zahrnuli velcí zaměstnavatelé do nabídky zaměstnaneckých výhod například zlevněné „lítačky“ na veřejnou dopravu, nižší poplatky na záchytných parkovištích, půjčovné kol a skútrů zdarma nebo svoz firemními autobusy. Výsledky studie ukázaly, že 18 % zaměstnanců přestalo pro dojíždění používat auto. V nizozemském Utrechtu šli ještě dál. Zdejší radnice poskytla ve spolupráci s velkými místními firmami zaměstnancům veřejnou dopravu zdarma a na záchytná parkoviště na periferii zavedla svoz autobusy. Díky tomu klesl počet pracovníků dojíždějících do centra města autem o celých 37 %.

MAJÍ SE AUTA OMEZOVAT?

Diskuze o omezování dopravy ve městech je citlivá oblast, ve které se střetává množství radikálně protichůdných názorů. Podle šéfa pražského Institutu plánování a rozvoje Ondřeje Boháče je při hledání kompromisů potřeba rozlišovat dopravu příměstskou a dopravu uvnitř města. V příměstské dopravě převládá u většiny metropolí snaha přesouvat co nejvíce pohybu obyvatel na kolejovou dopravu, popřípadě nabízet automobilistům možnost parkování na záchytných P+R parkovištích na periferii. Důsledné podporování příměstské hromadné dopravy má ve zvládání problémů městské mobility velký potenciál. Podle odhadů IPR může vyřešit až třetinu dopravních problémů v našem hlavním městě.

V dopravě vnitroměstské je situace složitější. Většina velkých měst se ji snaží omezovat v místech, kde provoz naráží na kapacitní limity komunikací nebo prokazatelně negativně ovlivňuje životní prostředí měst – jedná se zejména o čistě rezidenční oblasti a historická centra. V ostatních oblastech se nejvíce osvědčuje strategie vytváření pestré nabídky dopravních alternativ. Patří sem zejména systém dopravních prostředků určených pro dojezd „poslední míle“, tedy různých prostředků veřejné dopravy, sdílených kol, skútrů, malých elektromobilů a podobně. Tento názor zastávají i architekti velkých programů regulujících dopravu v evropských městech. Například Mar Alarcon, jedna z autorek systému „superbloků“ v Barceloně, prohlásila, že

„VYKÁZÁNÍ OSOBNÍHO AUTOMOBILU Z MĚSTA BEZ NABÍDKY ALTERNATIVY POVAŽUJE ZA NEPŘIJATELNOU PERZEKUCI“.

AUTOMOBILY V PRAZE

zdroj: Ročenka STK Praha za rok 2021

	2000	2010	2021
Počet obyvatel	1,25 mil.	1,18 mil.	1,27 mil.
Počet os. aut	699 630	620 663	970 755
Podíl osobních automobilů na celkové dopravě	92 %	91 %	91 %

50 tisíc aut přibude každý rok v metropoli

PARKOVÁNÍ

Parkování je věčný a zdánlivě neřešitelný problém velkých měst. Pro pochopení jeho paradoxnosti stačí letmý pohled na čísla například z Prahy. V roce 2021 bylo podle údajů Technické správy komunikací v zónách placeného stání k dispozici 165 983 parkovacích míst. I když budeme počítat pouze osobní vozy pražských rezidentů, zjistíme, že jich po metropoli jezdí kolem 970 000 a každý rok jich přes 50 tisíc přibývá. Mnoho parkovacích míst je sice mimo zóny v okrajových oblastech hlavního města, ale obrázek se nezmění, ani když zazoomujeme na jednu městskou část. Například v Praze 7 je ročně vydáváno kolem 13 000 rezidentních parkovacích karet, parkovacích míst zde je však pouze asi 9600.

Jak evropská města tuto nevyváženou rovnici řeší? Řada metropolí upustila od dříve běžné praxe požadovat po developerech v rámci projektů zajištění parkovacích míst pro rezidenty (například anglický Oxford k tomuto kroku přistoupil už v roce 1973). Ukázalo se, že u menších projektů bylo nařízení obcházeno pronájmem stávajících parkovacích míst a smlouvy byly často po kolaudaci zrušeny. U velkých projektů stavba garáží projekty neudržitelně prodražila, a do lokality navíc přivedla velké množství nových aut, která zahltila existující infrastrukturu. Namísto nových garáží a stání v centru je parkování přesouváno na periferie. Stavba parkovacích domů a podzemních garáží je nicméně složitá. Náklady na výstavbu jednoho podzemního parkovacího místa se (bez pozemku) pohybují v řádech vyšších statisíců korun, a jsou tedy ekonomicky nerentabilní. Na velké parkovací domy je v existující městské zástavbě těžké najít vhodné pozemky. Není také jasné, jak zapadají do scénářů vývoje mobility, které předpokládají, že aut bude ve velkých městech ubývat a pro obrovské parkovací domy by mohlo v horizontu několika dekád chybět využití. Kompromisní řešení nabízí například Kodaň. Nové čtvrti se zde projektují bez parkovacích míst na ulicích. Místo nich zde rostou parkovací domy, jejichž struktura umožňuje jednoduchou přestavbu na kanceláře nebo byty.

VYŘEŠÍ SE PROBLÉM SÁM?

Neuplyne snad den, aby se v médiích neobjevila senzační zpráva, jak v některém z evropských velkoměst radnice zrušila parkovací místa, zakázala automobilům vjezd do další čtvrti a z uzavřeného dálničního průtahu vytvořila park. V mnohých se bohužel nedočteme, že takovému radikálnímu zásahu předcházela desetiletí diskuzí, plánování a nákladných projektů, které mobilitu svedly jinam. Auta totiž z měst nezmizí ani s příchodem elektromobility a generací, které auta nebudou chtít vlastnit, ale sdílet. Už jsme zde citovali případ, kdy zavedení systému sdílených automobilů vzbudilo chuť jezdit i v lidech, kteří dříve využívali hromadnou dopravu. Stejná situace může nastat i v případě elektromobility. Ta sice pomáhá ve městech efektivně snižovat emise, ukazuje se ale, že s elektromobily do města jezdí i lidé, kteří dříve kvůli environmentální zodpovědnosti upřednostňovali MHD. Elektromobilita tedy může dopravu ve městech proměnit v čistší, ale intenzivnější.

Kdybychom však chtěli zůstat optimisty, statistiky nám na zlepšení dopravní situace ve městech přece jenom dávají jistou naději. Podle údajů Eurostatu totiž existuje korelace mezi počtem automobilů ve městech a životní úrovní. V západní Evropě je patrný trend, že více aut vlastní lidé na venkově, kde vůz funguje jako čistě užitkový dopravní prostředek. Ve městech počet automobilů na obyvatele vytrvale klesá. Například ve Francii jezdí nejvíce automobilů v přepočtu na obyvatele v řídce osídlené oblasti Limousin, nejméně jich je v Paříži. Stejné je to v Německu, Nizozemsku, Irsku, Finsku, Švédsku, Dánsku a Švýcarsku. Ve východní Evropě panuje situace přesně opačná. Hustota automobilů je nejvyšší ve velkých městech a nejnižší je na vesnicích. Můžeme tedy doufat, že se stoupající životní úrovní se tento trend objeví u nás a automobilů v českých městech začne ubývat. **c**

NOVÉ BMW i5 OD 25 400 KČ MĚSÍČNĚ. VČETNĚ KOMPLETNÍHO SERVISU.*

*Nabídka operativního leasingu společnosti Drivalia Lease Czech Republic, s.r.o. pro nové BMW i5 eDrive40 od 25 400 Kč bez DPH měsíčně. Tato příkladová kalkulace byla vytvořena pro model BMW i5 eDrive40 s pořizovací cenou 1 532 308 Kč vč. DPH. Uvedená splátka je kalkulována pro délku nájmu 36 měsíců a roční nájezd 15 000 km a s DPH činí 30 735 Kč. Splátka obsahuje povinné ručení, havarijní pojištění, pojištění asistenčních služeb a kompletní servis. Tato nabídka je založena na aktuálních cenách, nákladech, úrocích a tarifech. V případě změny některého z těchto faktorů si společnost Drivalia Lease Czech Republic, s.r.o. vyhrazuje právo změny odpovídajících částek. Uvedená fotografie je ilustrativní. Spotřeba elektřiny, kombinovaná WLTP v kWh/100 km: 19,5–15,9; Dojezd na elektřinu, WLTP v km: 477–582.

Natankuj to!

S nastupující érou elektromobility se množí debaty o nejvýhodnějším pohonu. Probírá se délka dojezdu, emise, cena, dostupnost infrastruktury. Málokdo si uvědomí, že v podobné situaci už byli motoristé mnohokrát. Motory našich automobilů už totiž poháněly leccos.

Text Jiří Holubec, **Foto** Shutterstock, Profimedia

F. Porsche

I takto mohla vypadat čerpací stanice minulosti.

Dřevo, uhlí a mechové spory

Na parní stroje se dnes díváme jako na milé retro, ve své době však doslova změnily svět a poháněly vše od továren po první automobily. Jejich výhodou bylo, že pod kotlem šlo zatopit v podstatě čímkoliv. Z počátku to bylo hlavně dřevo a uhlí, později se lepší efektivity dosahovalo s uhelným prachem. Ten pak poháněl i rané spalovací motory. Francouzští vynálezci bratři Nicéphore a Claude Niépceovi používali ve svém motoru zvaném Pyréolophore směs uhelného prachu, rozemleté pryskyřice a mechových spor už v roce 1807. S uhelným prachem experimentoval také Rudolf Diesel ještě předtím, než se definitivně uchýlil ke vznětovému motoru a naftě. Uhlí z pohonných hmot vlastně nikdy nevymizelo a dodnes se využívá jako jedna ze surovin při výrobě syntetických paliv.

Ferdinand Porsche
(3. září 1875 Vratislavice nad Nisou až 30. ledna 1951 Stuttgart)

Rakousko-německý inženýr a designér, který je nejvíce známý jako zakladatel automobilové firmy Porsche. Jeho kariéra byla rozmanitá a zahrnovala vývoj prvního hybridního automobilu, konstrukci vojenských vozidel pro nacistické Německo a samozřejmě vytvoření legendárního Porsche 911.

Olověné baterie

V rané éře automobilismu probíhal boj mezi spalovacími a elektrickými motory. Nutno zdůraznit, že elektromobily měly dlouho navrch. Jejich konkurenti byli hluční, páchnoucí, motory se musely roztáčet klikou a namáhavé bylo i řazení rychlostí. Není tedy divu, že elektromotory osazovali do vozů všichni velcí konstruktéři od Ferdinanda Porscheho po Henryho Forda. Rozhodující moment nastal v okamžiku, kdy se začaly budovat sítě meziměstských silnic. Pro jízdy na dlouhé tratě neměly rané olověné baterie dostatečnou kapacitu, a přestože byly elektromobily stále pro provoz ve městech výhodnější, málokdo si mohl dovolit vlastnit vozy dva.

„Kvalita znamená dělat to dobře, i když se nikdo nedívá.“
— Henry Ford

Ford Model T,
známý také jako Tin Lizzie, způsobil na začátku 20. století revoluci v automobilovém průmyslu tím, že nabídl cenově dostupné a snadno vyráběné vozy. Tento automobil zpopularizoval koncept montážní linky, což dramaticky snížilo cenu automobilu a umožnilo motorovou dopravu široké veřejnosti v Americe a po celém světě.

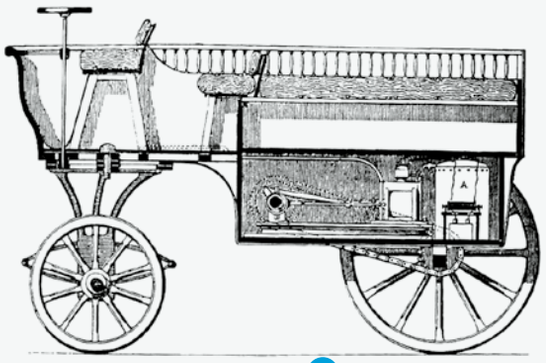
(foto: berni0004 / Shutterstock.com)

Alkohol

Většina vyprávění o historii automobilismu tvrdí, že se ve 20. století s příchodem Fordu T prosadil motor benzinový. Sám Henry Ford ale dlouho považoval za „palivo budoucnosti“ alkohol. Směsi metanolu a dalších uhlovodíků byly v 19. století nejčastěji používaným palivem spalovacích motorů. O jejich ústupu rozhodl až zákon Internal Revenue Act, který v USA v 60. letech 19. století na všechny formy alkoholu uvalil vysokou daň. V motorech se proto prosadily daleko levnější ropné produkty a vliv amerického trhu postupně vytlačil alkoholová paliva i z jiných zemí. Největšího revivalu se alkoholová paliva dočkala za ropné krize v 70. letech 20. století, kdy se svět snažil zbavit závislosti na libovůli producentů ropy. I v konzervativních Spojených státech se tehdy začal z kukuřice destilovat „Gasohol“. Environmentálně šetrné palivo vznikající z obnovitelných zdrojů tehdy získalo velkou oblibu. Trvala až do 80. let, kdy se v médiích začala šířit kampaň se sloganem „Food vs. Fuel“ (Jídlo, nebo palivo). Pod vlivem zvěstí o „farmářské mafii“, která namísto pěstování potravin bohatne na výrobě paliv, se společnost začala vracet k opět levným ropným produktům, jejichž výrobci pravděpodobně fámu pomáhali šířit.

Plyn

I plyn (propan nebo zemní plyn) spalujeme v motorech už dlouhou dobu. Jako první ho použil náš známý Étienne Lenoir v jedné z verzí svého Hippomobilu v roce 1862. V automobilech plyn hořel ještě dlouho po nástupu benzinových motorů a obliba významně vzrostla poté, co se ve 20. letech začal v USA používat plyn zkapalněný. V Evropě se plynové motory začaly ve velkém využívat v 80. letech jako environmentálně šetrnější alternativa benzinových.



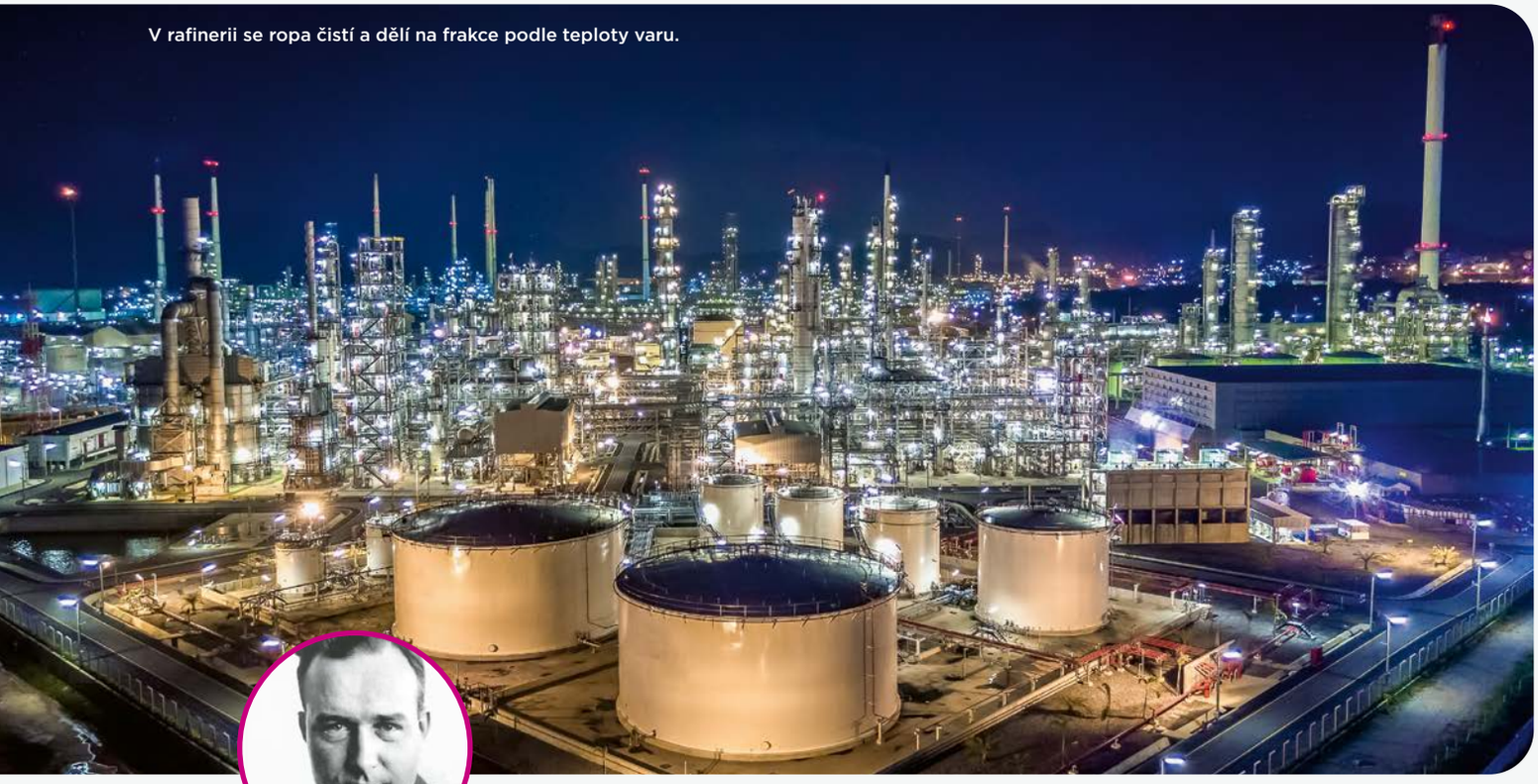
Hippomobile
V roce 1863 provedl Hippomobile, poháněný jednoválcovým spalovacím motorem, zkušební jízdu z Paříže do Joinville-le-Pont, na níž urazil asi 11 mil za méně než tři hodiny. To byl v té době slušný úspěch.

Vodík

Vodík je považován za nejmodernější palivo ve spalovacích motorech. Ve skutečnosti však patří mezi nejstarší. Směs vodíku a kyslíku poháněla jeden z prvních motorů, který sestrojil v roce 1806 švýcarský inženýr François Isaac de Rivaz. Tehdejší materiály a technologie si však s extrémně lehkým a těkavým plynem příliš nerozuměly a první funkční vůz na vodík sestrojil až belgický vynálezce Étienne Lenoir. I jeho Hippomobile byl na silnicích rané ptáče. Jezdil už v roce 1860 a pod kapotou skrýval jednoválcový dvoutakt poháněný v jedné ze svých verzí vodíkem vznikajícím elektrolýzou vody. Ve 20. století začal vodík z motorů mizet, konstruktéři se k němu však pravidelně vraceli. Ve 30. letech používala norská energetická společnost Norsk Hydro nákladní vozy poháněné vodíkem vznikajícím při výrobě čpavku. Za

François Isaac de Rivaz
(Paříž, 1752 – Sion, 1828)
Zkonstruoval první automobil na světě poháněný „spalovacím motorem“.

války a po válce se v Rusku a Evropě přestavovaly spalovací motory na vodíkové, aby mohly fungovat i v období nedostatku benzinu. Moderní vodíkový článek již máme také dlouho. Firma GE ho vyvinula v 60. letech pro potřeby vesmírného programu NASA a v roce 1966 ho osadila do svého mikrobusu Electrovan.



V rafinerii se ropa čistí a dělí na frakce podle teploty varu.

Thomas Midgley

Řepka olejná
je jedním z hlavních zdrojů pro výrobu biodieselu, což nabízí ekologičtější a obnovitelnou alternativu k fosilním palivům.

Syntetická paliva (e-paliva) se vyrábí chemickou cestou, nikoliv z ropy. Zatímco běžné palivo vzniká rafinací ropy, umělá paliva vznikají chemickou reakcí vodíku a oxidu uhličitého. K jejich výrobě je nutná elektřina, v ideálním případě z obnovitelných zdrojů. Někteří na ně sázejí jako na budoucnost mobility.

Benzín

Benzin byl původně nebezpečný odpadní produkt při výrobě petroleje. Kvůli těkavosti a vznětlivosti není pro použití v motorech ideální a jeho vlastnostem se museli přizpůsobovat výrobci motorů i paliv. Jeden z největších problémů představovaly „samozápaly“ vyvolávající klepání motoru. Chemici se ho snažili odstranit příměsmi jódu, dusíku, fosforu, antimonu, selenu, telluru, či dokonce arzénu. Úspěch zaznamenal až průmyslník Thomas Midgley, který začal do benzinu míchat tetraethylolovo. To sice klepání odstranilo, ale olovo – prudký nervový jed – zamořilo během následujících 50 let celý svět do takové míry, že z něj bude vyprchávat celá staletí. Dnes je palivo, které známe jako „benzin“, složitou chemickou směsí obsahující antioxidanty, detergenty, bioetanol a další aditiva.

Nafta

Dieselový motor byl dlouhou dobu neohrabané monstrum a první sériově vyráběný vůz se vznětovým motorem – Mercedes-Benz 260 D – se objevil až v roce 1936. Ve velkém se začaly motory na naftu používat v 70. letech, kdy se výrobce General Motors snažil přestavbou motorů ušetřit zákazníkům benzin zdražený ropnou krizí. V osobních vozidlech se vznětový motor ve velkém prosadil v 90. letech s nástupem TDI. Technologie přímého vstřikování přitom byla známá již mnoho let, poprvé ji použila už v roce 1924 firma MAN u svého nákladního automobilu Saurer.

Jak to bude dál

Kromě elektromobility nebo vodíkové budoucnosti jsou žhavým tématem budoucnosti syntetická paliva, která se vyrábí z vody a CO_2 pomocí obnovitelných zdrojů energie. V budoucnosti ještě určitě uslyšíme o biopalivech z organických materiálů nebo odpadu. A auta by mohla jezdit i na solární pohon. **c**

Vyrobena
v Nošovicích

Připravte se na vyspělé funkce, jako je Hyundai Digital Key 2 Touch, které vám umožní pohodlně zamykat a odemykat vůz pomocí vašeho chytrého telefonu. Uvnitř najdete prostorný interiér pro všechny vaše osobní věci a více pohodlí na cestách. KONA Electric vám otevírá až 514 km jízdních možností na jedno nabití. Live unlimited.

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.

HYUNDAI

8 LET Záruka na baterii / 160 000 km

5 LET Hyundai Assistance

MADE IN CZ

KONA Electric – kombinovaná spotřeba elektrické energie pro kapacitu akumulátoru 65,4 kWh je 16,6 kWh/100 km; kombinované emise CO_2 0 g/km. Třída účinnosti CO_2 A (WLTP). Veškeré hodnoty jsou předběžné a podléhají finální homologaci.

Architekt a urbanista Osamu Okamura je ve veřejných diskuzích často situován do pozice ostrého kritika městského automobilismu. Náš rozhovor se však odvíjel v jiném duchu a několikrát v něm zaznělo, že cesta k lepšímu soužití s automobily vede pouze přes svobodnou volbu obyvatel měst.

Text Jiří Holubec, **Foto** Vašek Jedlička

Zákazy by měly být při plánování městské dopravy až na posledním místě

Téma hlavního článku časopisu je automobil jako urbanistická otázka. Mohli bychom na začátek stručně nastínit, jak se města s automobily sžívala?
Vztah automobilu a města se z počátku vyvíjel poměrně pomalu. Automobil byl na přelomu 19. a 20. století stále luxusní zboží. Na ulicích jich jezdilo minimum a města se jim tedy nemusela nijak přizpůsobovat. Vše změnil Henry Ford a jeho sériová výroba modelu Ford T. V amerických městech se vzápětí začaly objevovat mnohaproudé silnice, čerpací stanice, parkovací domy, rostly první dálnice lemované drive-in obchody a restauracemi, začala se budovat automobilová města i předměstí.

Jak tomu bylo v Evropě a u nás?
V Evropě bylo hlavním tahounem rozvoje automobilismu Německo. České země se připojily poměrně brzy, ale naše města vlivu automobilové dopravy dlouho odolávala. Ani po II. světové válce, kdy ve světě došlo k boomu autodopravy, osobní vozy česká města neovládly. Politické zřízení totiž na úkor individuální dopravy prosazovalo dopravu hromadnou, která byla ekonomicky i provozně mnohem levnější a efektivnější. V 90. letech nám okolní státy vysoké zastoupení veřejné dopravy záviděly. Bohužel se nám to nepodařilo zachovat.

Jaké byly první změny, které ve městech automobilová doprava způsobila?
Málo se mluví o tom, že jako první začala města proměňovat doprava železniční. Ve všech větších městech bylo standardem, že mezi původním historickým centrem a vlakovým nádražím vznikla nová nádražní obchodní třída. Kolem ní vyrůstaly moderní domy, hotely a další nová zástavba. Podobně vznikla i první železniční předměstí. Automobil začal z počátku proměňovat hlavně příměstské části. Bohatí lidé, kteří si ho mohli dovolit, se postupně začali stěhovat do vil na okraji města, mimo dosah svých kouřících továren v centrech. Aby mohli do podniků z domovů dojíždět, začaly na okrajích měst vznikat nové silnice a napojovat se na stávající městskou infrastrukturu. Automobil se v ten okamžik vlastně stává předmětem městského plánování.

O tom, jak řídit moderní město a nabízet lidem lákavé alternativy místo zákazů, jsme si povídali na sklonku léta v Praze.

Kdy jsme si uvědomili, že naše soužití s automobily nebude bezproblémové?
Po II. světové válce se automobil stal symbolem pokroku a osobní svobody. Jak jejich počet rostl, došlo k paradoxní situaci. Automobil původně vznikl jako dopravní prostředek, který měl lidi k sobě přibližovat. V městském prostředí se z něj stalo paradoxně něco, co lidi naopak rozděluje, vytváří mezi nimi bariéry a ubírá jim veřejný i osobní prostor. Další limity automobilismu jsme si uvědomili během ropné krize v 70. letech. Do té doby jsme žili v domnění, že lidstvo má neomezené možnosti a že za pár let budeme létat na dovolenou na Mars. Najednou jsme si museli přiznat, že přírodní zdroje nejsou nekonečné, a zároveň jsme si uvědomili, že kvůli velkému množství aut se stávají mnohá města v podstatě neobyvatelnými. V Tokiu a dalších metropolích byla smogová situace tak vážná, že v pravé poledne nebylo na obloze vidět slunce. Kombinace ekonomického tlaku a ekologického uvědomění nás přinutila soužití s automobily řešit. Například kodaňská radnice začala už na konci 60. let pracovat na tom, aby bylo město prostupné a přístupné pro všechny – pro chodce, cyklisty i automobilisty.

Jaké nástroje regulace dopravy mají urbanisté a městští plánovači k dispozici?
Chtěl bych zdůraznit jednu věc. Regulace a zákazy by měly být při plánování městské dopravy až na posledním místě. Jsou známkou špatně řízeného města a nesetkávají se s velkým porozuměním. Daleko lepší je nabídnout lidem atraktivní alternativy, které přijmou bez pocitu, že jsou omezováni. Jedním ze zásadních trendů je dnes koncept města krátkých vzdáleností. Nesoustředí se na omezování autodopravy, ale na vytváření prostředí, kde člověk auto k životu nepotřebuje. Veškeré potřeby jeho každodenního života – práce, služby, bydlení, sport, volný čas – jsou mu vzdáleny maximálně 15 minut chůze nebo jízdy na kole. Moderní město by nemělo člověka nutit, aby přejížděl autem na velké vzdálenosti jen proto, že si chce nakoupit nebo zajít do kina.

Je v současných podmínkách měst reálné takové prostředí tvořit?
Samozřejmě. Například ve Vídni vzniká na severním předměstí zcela nová čtvrť Seestadt Aspern, která na tomto principu stojí. Je potom na svobodné volbě každého člověka, kde se mu bude lépe žít. Může si koupit levný pozemek v řídké sídelní kaši, odkud bude muset dojíždět každý den autem. Anebo zvolí zdánlivě dražší byt ve čtvrti krátkých vzdáleností, kde auto nebude potřebovat a odpadnou mu náklady a starosti s ním spojené.

MĚSTO PRO KAŽDÉHO: MANUÁL URBANISTY ZAČÁTEČNÍKA

Město je složitý a křehký organismus. Jak vlastně fungují a s jakými problémy se aktuálně potýkají? A jak respektovat tolik rozdílných lidských potřeb na tak malém půdorysu? To dospělým i dětem přiblíží tato oceněná publikace.

Nebudou se však i patnáctiminutové čtvrti potýkat s problémem parkování?
Parkování je opravdu problém, ke kterému lze přistupovat různě. Jako příklad extrémního přístupu často cituji Tokio, kde platí naprostý zákaz parkování ve veřejném prostoru. Pokud nemáte potvrzení, že máte možnost parkovat na vlastním pozemku nebo v garáži, tak vám dokonce auto ani neprodají. V Dánsku, Německu a v dalších zemích je zase běžné, že při koupi či pronájmu bytu v bezautomobilové čtvrti či domě zájemce podepisuje prohlášení, že si nepořídí automobil. Domy se tak mohou stavět bez nákladů na drahé podzemní garáže, které obytné projekty obrovsky prodražují. Člověk se tedy vzdá automobilu, ale výměnou za to může žít v příjemném městě na atraktivní adrese a za rozumné peníze.

Existuje řešení, které by se dalo aplikovat u nás?
Já osobně jsem přesvědčen, že dopady individuální automobilové dopravy a náklady s ní spojené se ne úplně spravedlivým způsobem přenášejí na všechny daňové poplatníky. Na veřejných prostranstvích samozřejmě musí mít možnost parkovat například lidé se zdravotním omezením, musí zde být stání pro zásobování a tak dále. Nevidím však důvod, proč by ostatní parkovací místa neměla být zpoplatněna tržním způsobem. Městské ulice by měly sloužit především jako dopravní spojnice, jako prostředek udržování příznivého klimatu ve městě a jako sdílený veřejný prostor pro setkávání, obchod a služby, ne jako prostor pro odkládání soukromého majetku.

Je to reálné?
Každé opatření je předmětem společenské dohody. Musíme k němu dospět diskuzí a mít možnost se svobodně rozhodnout. Do velké míry je také závislé na historii a zvyklostech. V Japonsku extrémní restrikce berou jako naprostou samozřejmost, protože zdejší města by parkující osobní automobily zcela zablokovaly a způsobily by dopravní kolaps. Současně nesobeckost a ohleduplnost k ostatním lidem stojí v japonské kultuře velmi vysoko. V Dánsku zase mohou navazovat na dlouhodobou cílenou politiku postupného snižování počtu parkovacích míst. Už zhruba 20 let jich radnice každý rok zruší dvě až tři procenta. Díky dlouhodobé politice se mohli vyhnout rychlým radikálním zásahům, město je takřka bez osobních automobilů a většina lidí se po něm pohybuje na kole nebo pěšky. Přesný opak je vidět v USA, kde se města autům zcela podřídila. Z mnoha centrálních částí amerických měst v podstatě vymizel život, prostředky, které by ho tam mohly vrátit, se investují do údržby obrovských dopravních staveb, které přesto rychle chátrají. My se musíme rozhodnout, jakým směrem se vydat. Rozhodnutí by mělo padnout rychle, protože kvůli parkujícím autům je například složité do měst vysazovat stromy a bránit vzniku tepelných ostrovů. To je dnes vzhledem ke změnám klimatu velmi zásadní činnost, a když ji zanedbáme, můžeme se dostat do situace, že v některých částech měst nebude možné žít.

V diskuzích se často objevuje názor, že řešení by mohly přinést parkovací domy. Je to možné?
Může to být jedno z řešení, když se provede s citem a promyšleně. Určitě je to lepší než nařizovat developerům stavět garáže přímo v nových bytových domech. Buď je totiž umístí pod zem, což je nesmírně drahé a promítne se to do ceny bydlení, nebo je kvůli úsporám postaví v přízemí. Často se s tímto řešením setkávám u levnější výstavby a považuji ho za velmi nešťastné. Přízemí je styčným bodem budovy a ulice. Mají tu být obchody, kavárny, služby, kanceláře, místa pro setkávání lidí nebo ve zvýšeném přízemí byty. Co se však stane, když místo toho vznikne v přízemí jen slepá zeď nebo mříž, za kterou parkují auta? Z ulice se stává mrtvý, nepříjemný a v důsledku toho často i nebezpečný koridor, kde se člověk necítí dobře.

Existuje tedy příklad citlivého a promyšleného řešení?
Můžete si ho prohlédnout například v nové čtvrti kolem hlavního nádraží ve Vídni. Hlavní ulice je zde vyhrazena chodcům a společenskému životu. Kolem ní jsou obchody, restaurace, kanceláře, hotely a komerční budovy. Za nimi stojí obytné domy s terasami situované do obytných ulic, dvorků a parku, kudy projíždí tramvaj. Na hranici obytné čtvrti, v samém sousedství železniční tratě, vyrostly jednoduché parkovací „regály“, které jsou lehce dostupné, automobily nikomu nepřekážejí a zároveň fungují jako protihluková bariéra. Některé parkovací domy se dnes navíc již chytře projektují i s výhledem jejich možné budoucí konverze na zcela jiné využití.

Podílel jste se na přípravě nově vznikající čtvrti v pražských Bubnech. Na co jste se při řešení autodopravy zaměřovali?
Velmi intenzivní diskuze se odehrávala kolem otázky prostupnosti. Jeden z developerů dlouho trval na výstavbě velké budovy nákupního centra přes tři městské bloky, kterou by bylo nutné obcházet a objíždět. Nakonec se nám podařilo prosadit samostatné budovy s živým parterem, mixem funkcí a v měřítku města. Při návrhu ulic se dbalo na délku a pestrost fasád domů, aby ulice nebyly jednotvárné. Ve všech ulicích jsou aleje stromů. Ochlazují je a také je propojují s okolními parky, které spoluvytvářejí biokoridor holešovického zákrutu Vltavy. Veškeré parkování rezidentů je zajištěno podzemními garážemi. Ideální by bylo, kdyby doprava v rámci čtvrti směřovala k principům multimodální ulice, kde se mohou potkávat chodci, cyklisté, veřejná doprava a sdílená doprava s osobními vozy uživatelů čtvrti.

Je už taková multimodální ulice někde na světě k vidění?
Ano. Ve Vídni takto například funguje hlavní třída Mariahilfer Strasse. Prošla v nedávné době rekonstrukcí, která z ní udělala živou a velmi dobře fungující ulici pro všechny obyvatele města. Dalším příkladem jsou barcelonské superbloky, kde průjezdná doprava probíhá jen po jejich obvodě, zatímco vnitřní komunikace jsou vyhrazeny, kromě pěších a cyklistů, pouze automobilům rezidentů, IZS, taxi a zásobování při snížení rychlosti pohybu na 10 km/h. A už vůbec nemluvím o Paříži, kde zóna 30 km/h pokrývá téměř celé město.

Je nějaké české město, které si v soužití s auty vede obzvlášť dobře?
Určitě se dá najít řada městských čtvrtí, kde si radnice vedou dobře. Napadá mě například pražský Karlín, který byl mimochodem i jednou z prvních zón v metropoli, kde byla omezena maximální rychlost na 30 km/h.

Osamu Okamura

Architekt, urbanista a pedagog. Do letošního roku působil jako děkan Fakulty umění a architektury Technické univerzity v Liberci, je členem vědecko-umělecké rady pražské FA ČVUT. Zabývá se moderními koncepty městského plánování a využitím veřejného prostoru. Jeho kniha Město pro každého získala ocenění DAM Architectural Book Award 2022 udělované deseti nejlepším architektonickým knihám roku.

Co je podle vás největší překážkou pro zlepšování dopravní situace ve městech?
Jak už jsem říkal, každé řešení musí vyplynout ze společenské dohody. Tu často znemožňují hlasité protichůdné názory, které brání i tak jednoduchému řešení, jako je nějakou navrhovanou variantu zkrátka vyzkoušet. V New Yorku jsem se setkal s tím, že radnice navrhne opatření zklidňování dopravy, ale zavede ho nejdříve pouze na omezenou zkušební dobu. Například v letních měsících, kdy je doprava klidnější, vytvoří na určeném místě „pop-up náměstí". Instaluje tam stromy v květináčích, lavičky, malé dětské hřiště a nechá obyvatele vyzkoušet, co by výměnou za několik parkovacích míst získali. Když se ukáže, že obavy z dopravních kolapsů byly zbytečné, přikročí se k investici do trvalých úprav.

Jaké změny přinesou do městské dopravy nové technologie?
Situaci by výrazně prospělo rozšíření sdílení vozů. Ve městech by mohlo být daleko méně automobilů, byly by však intenzivněji využívány a netrávily by tak 90 % času odstavené na parkovištích. Osobně si však myslím, že řešení soužití s automobily ve městech leží někde jinde. Když dokážeme vytvořit město, které bude cenově dostupné, bezpečné a zdravé, město, ve kterém budou lidé rádi bydlet a ze kterého nebudou mít potřebu při každé příležitosti utíkat, ke zklidnění dopravy dojde samovolně. Lidé přestanou jezdit do supermarketů na periferiích a budou raději nakupovat v ulici, kde žijí. Nebudou muset odjíždět do přírody, protože příroda bude prorůstat přímo městem. Nebudou se přesouvat mezi centrem a příměstskými satelity, protože jim město nabídne vysokou kvalitu života a svobodu automobil nepoužívat. **c**

DRIVALIA

15-9-2023

Drivalia šlape!

Z firemního sídla v Butovicích až do dalekého Hýskova vyrazil na tradiční teambuildingovou jízdu peloton našich zaměstnanců. V dresech nového italského vlastníka, který má ambici být lídrem zelené mobility v Evropě, jsme ukázali, že to umíme pořádně rozjet nejen na čtyřech, ale i na dvou kolech.

LOFT BUB-NY

Praha

Loft Bub-NY v pražských Holešovicích je jednoznačně vhodným místem pro milovnice a milovníky amerických bijáků. Budete si v něm se svými hosty připadat jako na nějakém trendy večírku v New Yorku. Třeba na večírku vánočním. Jsou to dva ateliéry v loftovém stylu, kde se dá uskutečnit i focení a natáčení, takže se opravdu nemusíte bát nedostatku denního světla. Pět metrů vysoké stropy zase zajišťují pocit příjemné velkorysosti prostoru. Uspokojí toho, kdo má rád strohost a industriální prvky, beton a kov, ale také romantické povahy. Hodí se sem muzika, auta (vloni do loftu zajelo i maserati), party jakéhokoliv druhu nebo i formálnější akce, se kterou ale zrovna nechcete do nějaké fádní zasedačky a chcete jí dopřát trochu espritu. Catering si domluvíte na míru. Zároveň jde o využívanou svatební lokaci. Možná malá nápověda.

ZÁMEK OLD YARD

Rychvald

Ostravsko je v obecném povědomí sice stále ještě spojené hlavně se svou industriální tváří, to ale zdaleka není celý příběh. Nedaleko od Ostravy a Karviné stojí zámek Rychvald, dnes nazvaný Old Yard, který nechal po polovině 16. století vystavět Bernard Barský z Baště. Zámek střídal majitele jako na běžícím pásu a v minulém století ho postihl smutný osud mnoha památek, když se o něj „staralo“ místní jednotné zemědělské družstvo. Nakonec ho naštěstí získal osvícený majitel a kompletně ho zrekonstruoval. A tak si teď může původně renesanční zámek užít i širší veřejnost, například pro firemní akce. Slouží totiž také jako atraktivní eventové místo, s citem vybavené historickým nábytkem. K dispozici je rozlehlé nádvoří, zahrady, sklepy jako dělané pro nerušenou degustaci vína i zámecké sály. Využít lze také čtyřhvězdičkový zámecký hotel a samozřejmostí je catering na přání. Tak se rozmazlete a užijte si příjemný pocit aristokratického luxusu.

V místní zámecké zahradě se snadno zamilujete.

4 neokoukané prostory pro firemní eventy

UHELNÝ MLÝN

Libčice nad Vltavou

Kdo má rád industriální místa, v Uhelném mlýnu v Areálu Šroubáren v Libčicích nad Vltavou (kde stále ještě funguje i průmyslová výroba) bude ve svém živlu. Výhoda je, že je Uhelný mlýn kousek od vlakového nádraží na trati Praha–Děčín, takže i když si dáte pár skleniček a na řízení auta to úplně nebude, do centra Prahy se pohodlně dostanete. Uhelný mlýn je přímo na levém břehu Vltavy a je skvělou ukázkou konverze brownfieldu na multifunkční prostory využitelné až po suterén, do nichž se kromě velkorysých eventových lokací vešla také umělecká galerie Arto.to, showroom designového nábytku a samozřejmě restaurace. Je to místo z doby kolem roku 1900, které však dostalo tak zdařilý současný look, že si vysloužilo hned několik prestižních architektonických cen. Po osobní zkušenosti z velké akce musím říct, že je radost tu pobýt, pokochat se cihlovými budovami, vnímat genius loci a pochutnat si na dobrém jídle.

MOVING STATION

Plzeň

Moving Station v Plzni je zase naopak pořád sympaticky punková, i když už obdivuhodným způsobem funguje roky a o vaši akci se zde postarají se vší profesionalitou. Je to stará železniční stanice Plzeň – Jižní Předměstí se secesní vstupní halou, teď zasvěcená kultuře, experimentu a otevřenému kreativnímu myšlení. Specifikem místa je proto neotřelá atmosféra, do které zapadá i stylová nádražní kavárna Moving Café. A také to, že vám na akci můžou zajistit kulturní program z oblasti současného umění, který bude mít skutečnou kvalitu. A kdyby pro vás byla Moving Station malá, zaměřte se na nedaleké plzeňské DEPO2015, kreativní zónu v bývalé vozovně dopravních podniků. Ta obohatila město v návaznosti na projekt Evropské hlavní město kultury, jehož byla Plzeň v minulosti součástí. Další důvod, proč směřovat event zrovna do západočeského města, snad ani nemusíme připomínat. Jde přece o rodiště Škodovky, kde se pilně vaří pivo! **c**

Zcela nová KONA Electric.

Live unlimited.

Vyrobena
v Nošovicích

Připravte se na vyspělé funkce, jako je Hyundai Digital Key 2 Touch, které vám umožní pohodlně zamykat a odemykat
Uvnitř najdete prostorný interiér pro všechny vaše osobní věci a více pohodlí na cestách. KONA Electric vám otevírá až

Cílem Hyundai je dosáhnout uhlíkové neutrality do roku 2045.

---

8 LET Záruka na baterii / 160 000 km

5 LET Hyundai Assistance

MADE IN CZ

KONA Electric – kombinovaná spotřeba elektrické energie pro kapacitu
Veškeré hodnoty jsou předběžné a podléhají finální homologaci.

vůz pomocí vašeho chytrého telefonu.
514 km jízdních možností na jedno nabití. Live unlimited.

HYUNDAI

---

akumulátoru 65,4 kWh je 16,6 kWh/100 km; kombinované emise CO_2 0 g/km. Třída účinnosti CO_2 A (WLTP).

Tipy pro malé a střední podniky

SLUŽBY GO ZAHRNUTÉ V MĚSÍČNÍ SPLÁTCE:

1. **Servis předepsaný výrobcem**
2. **Povinné ručení a havarijní pojištění (s 10% spoluúčastí / min. 10 000 Kč)**
3. **Garanční servis**
4. **Pojištění GAP**
5. **Likvidace pojistných událostí**
6. **Registrace vozu**
7. **Palivová karta (volitelně)**
8. **Silniční daň a poplatek za rádio**

HYUNDAI

i30

2.0 T-GDI / 280 N / PERFORMANCE
za 9 372 Kč / měs. bez DPH
36 měsíců / 15 000 km ročně*
Dostupnost: na dotaz

Standardní výbava: ABS | Brzdový asistent | Asistent pro rozjíždění do kopce | Sledování mrtvého úhlu | Sledování únavy řidiče | Autonomní nouzové brzdění | Zadní + přední parkovací senzory | Zadní parkovací kamera | Asistent pro vedení vozu v jízdních pruzích. **Doplňková výbava:** Solární čelní okno + tónovaná přední skla | Bi-LED přední světlomety | LED denní světla | Zadní kombinované LED svítilny | 19" kovaná kola z lehké slitiny | Vyhřívání předních sedadel | Vyhřívání volantu | Integrovaná navigace s dotykovým displejem | Dvouzónová automatická klimatizace | Sportovní anatomicky tvarovaná sedadla s látkových čalouněním | a další.

ŠKODA

OCTAVIA

COMBI 2.0 TDI / 147 KW / DSG / 4×4 / RS
za 11 877 Kč / měs. bez DPH
36 měsíců / 15 000 km ročně*
Dostupnost: na dotaz

Standardní výbava: Antikolizní asistent a asistent při odbočování | Asistent rozjezdu do kopce | Asistent rozpoznání únavy řidiče | Bezdrátový SmartLink | Infotainment s navigací + webové rádio | Sportovní multifunkční kožený volant s pádly | Vyhřívání předních sedadel | Vyhřívané čelní sklo | Dvouzónová klimatizace | Parkovací senzory vpředu a vzadu | Volba jízdního režimu | Hlasové ovládání | Elektrická parkovací brzda | Adaptivní tempomat | Matrix-LED přední světlomety | Top LED zadní světla s animovanými ukazateli směru | a další. **Doplňková výbava:** Kola z lehké slitiny Altair 7,5J x 19" | Interiér – černý RS s červeným prošitím a černým stropem | Parkovací kamera vzadu

ŠKODA

KODIAQ

2.0 TDI / 147 KW / 4×4 / DSG / SPORTLINE
za 14 827 Kč / měs. bez DPH
36 měsíců / 15 000 km ročně*
Dostupnost: na dotaz

Standardní výbava: Střešní nosič | Ambientní osvětlení | Zadní parkovací kamera | Vyhřívání předních sedadel | Volba jízdního režimu | Asistent rozpoznání únavy | Asistent rozjezdu do kopce | Světelný a dešťový senzor | Multifunkční kožený vyhřívaný volant s pádly | Světlo pro denní svícení s asistenčním světlem a funkcí | Climatronic s regulací stlačeného vzduchu | TOP LED zadní světla s animovanými ukazateli směru | Signalizace vzdálenosti při parkování vpředu a vzadu | Adaptivní tempomat | a další. **Doplňková výbava:** Barva metalická | Matrix-LED přední světlomety | Vyhřívané čelní sklo | Interiér Sportline | Virtuální pedál | Kola z lehkých slitin 7J x 19 "TRIGLAV" Antracit

Nabídka je platná pro podnikatele. Pro více informací o nabízených vozech volejte 222 829 399 nebo navštivte www.drivaliago.cz.

Doporučujeme

BMW i5

DOJEZD AŽ 582 KM!

Tato dlouho očekávaná novinka je od jara konečně na trhu a má se čím pochlubit. První plně elektrický manažerský sedan pětkové řady zaujme výkonem, dojezdem i nabíjením. Osmá generace BMW řady 5 je i nadále symbolem vyspělých technologií v kombinaci se sportovně elegantním designem a charakteristickou radostí z jízdy.

LEXUS RZ 450E

ZKUSTE TO BEZ VOLANTU

První elektromobil této značky na zcela nové platformě slibuje vyladěný podvozek, nízké těžiště i rozložení hmotnosti. Nový je i systém pohonu všech čtyř kol Direct4. Co naopak této žhavé novince úplně chybí, je volant. Ovládání spíš připomíná to v kokpitu letadla. Ideální společník na cestu do budoucnosti.

AUDI A6 E-TRON

NÁDHERNÉ ELEKTRICKÉ AUDI SE BLÍŽÍ

Na tento hit si řidiči počkají ještě pár měsíců, mělo by spatřit světlo světa na jaře 2024, už teď se však o něm hodně mluví. Design konceptů naznačuje, že sériový elektromobil se stylistickým jazykem značně odliší od stávajících aut s konvenčním pohonem. Automobilka slibuje řadu technologických inovací a dojezd až 700 km na jedno nabití. c

Graffiti je součást města,

fenomén, který nezmizí

S Vojtou se potkáváme v Modřanech, kde se ulicí Mezi Vodami táhne souběžně s tramvajovými kolejemi jedna z pražských legálních graffiti zdí. V batohu má Vojta spreje, v ruce kyblík s černí. Z dálky k nám doléhá muzika, míjí nás chodci i auta, dvě holky se zastaví a chvíli sledují, co se tu děje. Je pozdní všednodenní odpoledne, a než zapadne slunce, má Vojta tak tři hodiny na to, aby vytvořil graffiti.

Text Jana Bohutínská, **Foto** Vašek Jedlička

NEJDŘÍV DĚTSKÝ ZÁŽITEK, TEĎ SLAVÍ DVACÍTKU

Koncept obrazu, který chce na zdi vytvořit, už si Vojta přinesl v hlavě. Tentokrát začíná tím, že si načrtne na zeď základní tvary. Pak přijde na řadu vybarvování ploch i pozadí, doplní stíny, lesky a jiné efekty, nakonec obtáhne tenkou linkou kontury a připojí podpis a vročení. „Dnes mám hodně barev, tak si s tím můžu hrát. Jindy můžu vzít třeba jen pixlu latexu a váleček a za půl hodiny být pryč," říká a v ruce šejkruje první barvou, aby se promíchala. „Používám aerosolové barvy, které jsou univerzální, využitelné na všechny povrchy. V Praze jsou specializované obchody, kde se dají barvy různých značek koupit a kde jsou i levnější než třeba v hobbymarketech, kam by pro ně šel laik. Nabídka barev je nekonečná, vždycky si vybereš, co potřebuješ, ať už jdeš dělat piece ven, nebo dovnitř," vysvětluje do syčení spreje a fučení větru.

Vojta hledá na zdi místo. „Pravidlo je, že když někomu graffiti přemaluješ, měla bys udělat něco lepšího a celé předchozí dílo překrýt, nenechat z něj ani kousek," vysvětluje a zastavujeme se. O místě je rozhodnuto.

V graffiti není Vojta žádný začátečník, líbilo se mu odmalička. „Pamatuju si, jak jsem si na prázdninách u babičky a dědy pořád něco maloval a děda to komentoval, že snad jednou někde nebudu ničit zdi. Když jsme se s našima přestěhovali na Čerňák, byl jsem ještě poslední rok ve školce, šli jsme se s tátou projít a dva kluci tam malovali na cihlovou zeď. Byl jsem z toho úplně vyřízenej, hrozně se mi to líbilo," vzpomíná na zážitek z dětství, který na pražském Černém Mostě určil jeho vášeň. „Svůj první graffáč jsem udělal v roce 2003, od té doby se tomu v různé intenzitě věnuju," vypráví o svém koníčku Vojta, který pracuje v IT a graffiti má jako relax.

GRAFFITI FUNGUJE VE MĚSTĚ JAKO POMYSLNÁ NAVIGACE.

Naučit se pořádně s barvami ho stálo pár let a spoustu zamazaného oblečení. Maluje sám, někdy s kámošem, chodí i na graffiti jamy. „To jsou velké akce, kde se sejde třeba 150 lidí a pomalujou celý Barranďák," jmenuje další legální pražskou graffiti plochu, Barrandovský most. Za roky, co se graffiti věnuje, má svůj styl. „Jde o to, že lidi, kteří mě ani osobně neznají, už poznají, že jsem konkrétní piece dělal já. A tak to více méně funguje u všech, kteří v graffiti jsou," pouští se Vojta do vybarvování tyrkysem, zelenou a oranžovou.

STARÉ GRAFFÁČE MIZÍ

Graffiti scénu v Praze komentuje pozitivně, moc se do ní však nepočítá. „Nejsem tak aktivní writer, neúčastním se nočního života ve městě. Když se s klukama potkám, třeba na jamu, pokecáme," sdílí svůj pohled a reflektuje, jak se graffiti scéna za ty roky v hlavním městě změnila, „graffiti se vyvíjí, přirozeně, jako všechno. Mizí staré graffáče tím, jak se zateplují baráky. Když se opravoval podchod na metru Kačerov a sundala se omítka, vylezly všechny kusy z devadesátek a znalci se tam sjeli, aby si ty bomby vyfotili."

A tak se ho ptám, jak sám prožívá, když jeho práce nakonec zmizí? „Jak kdy, jak kde a podle toho pod čím. Jednou jsem domaloval na Florenci a ještě jsem si tam sednul, s někým jsem si povídal. Přišla partička Švédů, která tu byla na dovolený, a pět minut potom, co jsem si hotový piece vyfotil, přes něj začali malovat. Pak pochopili, že je to moje, tak se přišli zeptat, jestli mi to nevadí. To bylo v pohodě. Když je ale tady vedle mě dobrej kamarádův piece už hodně dlouho, kdyby ho někdo přemaloval, to už trochu zamrzí." A připomíná, že dodnes jsou v ulicích i graffiti třeba z roku '99. To, že někdo jiný kus na legální ploše přemaluje, je ale součást graffiti života.

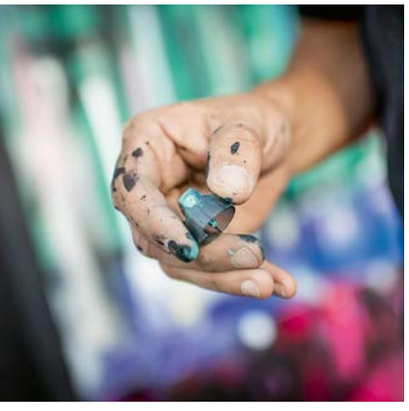
GRAFFITI JAKO MAPA MĚSTA

Jakou roli graffiti ve městě hraje, proč v něm má své místo? „Jednou mi říkal kamarád, který jel do Prahy autem z Tábora v době, kdy ještě nebyly navigace, že se tu orientuje podle graffiti. Neznal názvy ulic, ale věděl, jaký graffáč je za rohem.

60

Přes 60 let už je graffiti součástí města

Může to být orientační síť, pro spoustu lidí je to oživení města, součást města, která už nezmizí. V Praze je to podle mě skvělé, je tu hodně legálních ploch a vznikají nové, město vyčleňuje i plochy na jednorázové graffiti zakázky.“ Graffiti jako orientační mapa města vlastně oklikou odkazuje k jeho vzniku v New Yorku v 60. letech minulého století. Podle legendy si tam pěší doručovatel pošty s přezdívkou TAKI tagoval po městě svůj nickname a tím dal vzniknout novému směru „umění“ a možnosti sebevyjádření se. To se postupem času dostalo z Ameriky do Evropy a po sametové revoluci, hlavně od 90. let, se rozjelo i v Česku – v Praze, Brně, Ostravě, Jihlavě, Třebíči, Českých Budějovicích, Táboře a jinde. Součást města, která už nezmizí. „V Praze je to podle mě skvělé, je tu hodně legálních ploch a vznikají nové, město vyčleňuje i plochy na jednorázové graffiti zakázky,“ říká Vojta.



ORIONKA

BERÁNEK

OPUŠTĚNÉ FABRIKY I KNIHA, KTERÁ NEMÁ KONEC

V procesu tvorby se Vojta po čase pomalu dostává ke své nejoblíbenější fázi, obtahování kontur neboli linek. „Když to jde dobře, udělám čáru a je tam, taková, jaká má bejt. Ale když to nejde, je to zároveň i moje nejmíň oblíbená část,“ přiznává. Své téměř dokončené dílo si brzy prohlíží z odstupu, na řadě jsou poslední opravy. Není perfekcionista. „Jasně, taky chci mít čáru rovnou a čistou, ale jak je to jednou zahrané, nevadí mi, že je výsledek surovější,“ dodává v hluku projíždějícího auta.

Vojtův top moment nastává, když je graffiti hotové, ještě si u něj posedí, dívá se. I my nakonec v ubývajícím světle společně obhlížíme finále. Další pecka! „Málokdy jsem úplně spokojený. Je to tam a hotovo,“ říká Vojta a ukládá spreje zpátky do batohu. Pokaždé si hotový piece vyfotí. „A jak mám teď těch dvacet let, dávám si fotky do knížky s tím, že si to nechám vytisknout. Už jsem na čtyřech stech stránkách, mačkám několik věcí na stranu a pořád tam ještě není všechno,“ prozrazuje a dodává, že má rád nejen urbex, malování ve městě, ale i ve starých vyrabovaných opuštěných fabrikách či opuštěných průmyslových areálech, kde si může hodiny užívat místo a atmosféru a udělat za jednu návštěvu třeba deset věcí. Rád chodí pěšky, nejvíc by se mu líbilo, kdyby se mohl projít přírodou a završil to někde na konci túry graffáčem.

Rád se také baví s lidmi. „Často se mě někdo ptá, co na graffiti je. A já mu to nikdy neřeknu. Naopak mě zajímá, co v něm lidé sami vidí. Jednou mě překvapil pán, který viděl samopal… I mi ho ukazoval, ale já ho tam fakt nenašel. Můžu prozradit, že základem vždycky je můj nickname, tedy písmomalba,“ dodává Vojta a s nadsázkou vypráví, jak už to dotáhl tak daleko, že si u něj i jeho babička objednala červený nástřik hřebínku plechového kohoutka, který jí zdobí zahradu. Smějeme se, poslední cvaknutí foťáku, chvíli si ještě povídáme o všem možném a rozcházíme se do večerního města. **c**

2023 2024

ELEGANCE I V ZIMĚ

Kvalitní litá kola pro zimní provoz za akční ceny

✓Originální rozměry ✓Typový list

AEZ Leipzig dark
20“, 21“ 22“

DOTZ Fuji grey
18“, 19“ 20“

DEZENT AR black
18“, 19“, 20“

DEZENT AR dark
18“, 19“, 20“

DEZENT TU silver
15“, 16“, 17“, 18“

DEZENT KB dark
16“, 17“, 18“, 19“

DEZENT TO dark
17“, 18“, 19“

DEZENT TN silver
14“, 15“, 16“, 17“

STK OK

Sicuplus

Bezpečnostní šrouby/matice

ZDARMA!
K sadě kol AEZ a DOTZ
(Sicuplus musí být součástí objednávky)
Od 1.9. do 30. 11. 2023

CENA ALCAR CHLADÍ CENY

3D Konfigurátor kol www.alcar.cz

AEZ LEICHTMETALLRÄDER DOTZ WHEELS DEZENT LEICHTMETALLRÄDER

ALCAR YOUR WHEEL PARTNER

Průzračné zážitky na ostrově Skye.

Praha – Invernes 7 hodin

Ostrovy, o kterých jste nejspíš ještě neslyšeli

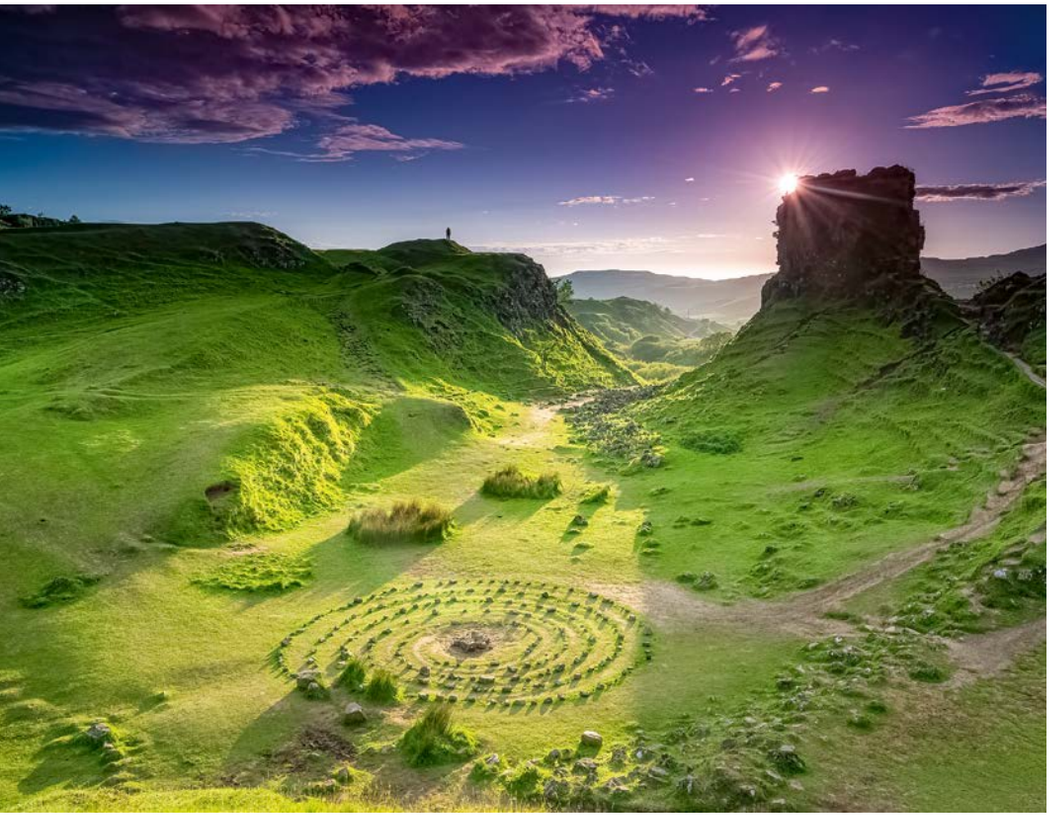
Neprodírejte se davy turistů a zažijte něco nezapomenutelného. Je z čeho vybírat, ať už vás lákají ostrovní exotické ráje s fascinujícím podmořským životem, nebo místa, na nichž nevystrčíte nos ven bez teplé péřové bundy.

Text Jana Bohutínská, **Foto** Shutterstock

SKYE

Název největšího a nejsevernějšího ostrova souostroví Vnitřní Hebridy ve Skotsku, ostrova Skye, znamená ve skotštině „okřídlený“. Na ostrově se setkáte s gaelskou kulturou a jejím jazykem, gaelskou skotštinou, dědictvím starověkých Gaelů. Uchvátí vás jak příroda, útesy, hory (pohoří Cuillin na jihozápadě ostrova láká horolezce), tak památky (třeba tajemné hrady) a také příběhy spojené s keltskou mytologií a keltskou bojovnicí Scáthach. Nevynechte správní středisko ostrova, městečko Portree s malebným přístavem v zátoce naproti sousednímu ostrovu Raasay, kde ležel za první světové války tábor pro německé zajatce. A vychutnejte si whisky Talisker. Pálí se od roku 1830 v palírně ve vesnici Carbost na západě Skye. Voda pro whisky prýští z rašelinových pramenů, což nápoji dodává osobitou chuť. Skye je spojený s pevninou mostem, takže sem snadno dojedete autem, případně i autobusovou linkou z Inverness nebo Glasgow.

Tady můžete prožít severský sen.



Malebné a plné zelených kopců.

Praha
–
Dzaoudzi
31 hodin

Takhle se možná cítil Robinson na pustém ostrově.

Oduševnělá krása tohoto zapomenutého ráje vám uhrane.

MAYOTTE

Souostroví Mayotte najdete v oblasti Komorských ostrovů v Mosambickém průlivu, v polovině cesty mezi Mosambikem v jihovýchodní Africe a ostrovem Madagaskar. Úředním jazykem je francouzština a můžete platit eurem. Jde o zámořský departement Francie, sestávající ze dvou hlavních ostrovů (Grande Terre či Mahoré a Petite Terre neboli Pamanzi) a dalších malých ostrůvků a skalisek. Důvodem, proč na Mayotte vážit cestu, je příroda, hlavně korálové útesy. Bariérový útes, dlouhý bezmála 160 kilometrů, najdete u jedné z největších a nejhlubších lagun na světě, další útes přerušují mangrovy, fascinující společenstva keřů a stromů, která rostou na pobřeží moří a oceánů. Zdejší korálové útesy jsou tak rozsáhlé, že bohatost jejich fauny ještě zdaleka není vědecky prozkoumaná. Zkrátka ráj potápěčů! Ale i bez potápění můžete spatřit želvy a při výletu lodí delfíny. Souš je bohatá na vegetaci. Pěstuje se zde koření, po němž voní vzduch – skořice, vanilka a kananga vonná, v parfémářství známá jako ylang ylang. **c**

Živo je tady i pod hladinou.

NEJ lepší knižní pětka

Přinášíme novou porci inspirativního čtení. Vyberte si tu svou, zachumlejte se na nějaké pohodlné místo a ponořte se.

Text Redakce, **Foto** Blanka Novotná

1 Raci v hlavě

RUDOLF KRÁL

Máte rádi iniciační příběh, magický realismus a gangsterky? Ponořte se do napínavého osudu kluka z dětského domova, který se vydává ochutnávat život ve velkoměstě. Jeho příběh se střídá se zdánlivě nesouvisejícím, snovým putováním haličského mlynáře Nestora a tajemné dívky z kavkazských stepí bouřlivým dvacátým stoletím. Nakonec se obě linie románu spojí v překvapivé pointě.

2 Síla rozumu v bláznivé době

JÁN MARKOŠ

Česky konečně vychází kniha slovenského šachového velmistra a teologa Jána Markoše. Přináší nám pohled na to, jak v dnešní postpravdivé internetové době odhalit dezinformace, ubránit se argumentačním faulům nebo jak pochopit myšlení a chování lidí, kteří uvažují jinak než já. Na Slovensku knihu, která se velmi brzy po vydání stala bestsellerem, hojně využívají rovněž učitelé na základních a středních školách. Vzhledem k širokému záběru a schopnosti autora dávat věci do souvislostí však neurazí ani poučenější čtenáře.

Tahle kniha vám možná zachrání život

GRAHAM LAWTON

Už se pomalu ztrácíte v zaručených radách fitness celebrit a módních dietách? Tak to sáhněte po knize obtloustlého líného flákače, jak sám sebe označuje vědecký publicista Graham Lawton. Přináší živoucí důkaz toho, že člověk nemusí být posedlý cvičením, aby byl rozumně zdravý a v kondici, přináší nový pohled na zdraví, výživu a životní styl. Odděluje fakta od výmyslů a kriticky se vypořádává s množstvím matoucích informací a senzacechtivých mediálních titulků. Dozvíte se pravdu o drogách, slanině, kávě i 10 tisících krocích denně.

TIP redakce

Srpny

JAKUB STANJURA

Už jste slyšeli o gaslightingu? Manipulativní technice, pomocí níž se vás manipulátor v toxickém vztahu snaží přesvědčit, že to, co právě prožíváte, se vám jen zdá? A právě tuhle rozšířenou manipulaci popsal Stanjura ve své prvotině nadmíru přesvědčivě. Daniela vyrůstá v rodině, kde ji místo lidí objímají úzkosti. Ty přicházejí s nevysvětlitelnou pravidelností — každý srpen. Slunečné dny pro ni nejsou příjemné, nýbrž bolestivé. Když pak na univerzitě potká Štěpána, myslí si, že svým nepříjemným létům konečně unikne. Netuší však, že této minulosti se utéct nedá.

Mapamátky

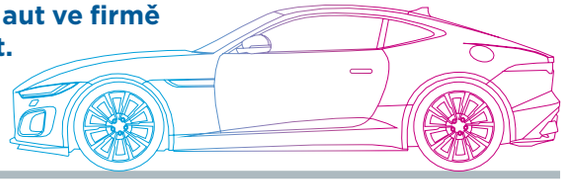
KOLEKTIV AUTORŮ

Projekt Mapamátky vznikl na podzim 2020 – za hluboké pandemie. Tehdy se skupina studentů snažila inspirovat lidi k procházkám po městě. O totéž se snaží i stejnojmenná kniha. Ta ukazuje 70 pražských staveb a jejich kontext. Můžete tak s knihou vyrazit do ulic metropole a najít třeba nejkratší pražský silniční most přes Vltavu nebo se naučit poznávat secesní architekturu. Mapamátky se dělí podle kapitol do sedmi čtvrtí – včetně Smíchova, Holešovic, Žižkova nebo Dejvic. **c**

PODZIMNÍ PORCE ZÁBAVY A HLAVOLAMŮ

JE ČAS NA NOVÉ AUTO?

Součet stáří všech tří aut ve firmě je 13 a součin je 36 let.
Jaké je stáří aut?



O to, aby se ve městě žilo dobře pokud možno všem, se stará...

	VÝKON OPČNÍHO PRÁVA	CENA	ZN. UNIVERZÁLNÍHO ORCHESTRU	ZKR. SLEZSKÉ DIVADLO		SOUZVUK VÍCE TÓNŮ	ŘÍMSKY 1108	PŘEDLOŽKA
HUDEBNÍ DÍLO					AUTOMOTOKLUB (ZKRATKA) / TAJENKA			
TĚŽBA								
ŘÍMSKY 101			KOČKOVITÉ ŠELMY	HROB / THÉBSKÁ BOHYNĚ				KNIŽNÍ ZKRATKA
GRAFICKÝ LIST MAJITELE								
	ČÍN. VÁHOVÁ JEDNOTKA (96,7 KG)	LÁKAT / VINÍK						
ŠPEH						EVROPAN / ČÁST AUTOMOBILU		
OSLÍ HÝKÁNÍ			RUDNÉ DOLY (ZKR.)	NĚMECKY JÁ / MPZ JUGOSLÁVIE			STAROŘECKÁ POHŘEBNÍ OBĚŤ	KYPŘIT PŮDU
	AMERICKÁ AUTOMOBILKA / ETIOP. SÍDLO							
ZAMYŠLENÝ								
ZN. ASTATU			INICIÁLY ZPĚVAČKY VONDRÁČKOVÉ	OZNÁMIT ÚŘADŮM / SPISOVÁ ZNAČKA				
NELIKVIDOVAT POŽÁR								ALVA, ZANA, PRIX, ENATA, YU, OPUS, ROV, IR, CHRYSLER, AT, ŠI
EDISONOVO JMÉNO					ZKR. ČES. ARMÁDY			

Lehké

5			7			6		2
2			5	9	1			
							3	
1		2					7	
	3			7			5	
	9					4		1
	2							
			6	5	9			7
6		5			4			9

Střední

		4		5	6			
						2		
2	8				9			4
8	9		7				2	1
				4				
4	6				2		3	8
7			1				9	6
		8						
			5	3		8		

Těžké

8	5		6					
	7			9				2
9	4	2		7				
	2	3	1					
			5		9			
					8	7	5	
				5		2	6	7
4				1			9	
					6		3	1

SPRÁVNÉ ODPOVĚDI:
STÁŘÍ AUT jsou 1, 6 a 6 let. Součet je 13 a součin je 36.
TAJENKA Urbanismus