



LordFebo je svojčas nesmiselno posedoval dva avtomobila. Danes se naokoli fura le še z dvokolesom, v redkih trenutkih hude nuje pa po novem souporablja javne električne malčke.

Pločevinasta onesnaženost površin in vidnega polja je v urbanem okolišu vseprisotna. Do kamor seže oko, se avtomobili drenjajo eden ob drugem, brezbrizno zasedajo pločnike in zelenice. To je najbolj moteče v soseskah iz časov, ko so parkirišča projektirali za enega fička ali katrcu na tri stanovanja. Razmerje se je odlej skorajda obrnilo. Kjer smo se kot otroci igrali, se moramo danes ogibati avtom, in nemalokrat je zaradi njih oviran celo dostop do blokovskih vhodov in smetnjakov. To vsekakor niža bivanjsko kakovost. Sicer vemo, da posedovanje štirikolesnika predstavlja znaten strošek, a še vedno je zakoreninjena miselnost, da je stroj nujno potreben za popolno svobodo posameznika. Toda statistika pove, da je večina avtomobilov rabljenih manj od ure dnevno, in še takrat je v vsakem en sam človek. To ni samo neekonomično z vidika lastništva, marveč je obremenjujoče za družbo. Na eni strani trpi ekologija in na drugi videz mest, kjer je zaenkrat vse podrejeno množični avtomobilnosti.

Na silo dvigniti kulturo in izboljšati stanje brez ustreznih alternativ je kajpakda nemogoče. A resnici na ljubo je rešitev v Ljubljani dovolj. Potniški promet deluje, kolesarske steze so zgledne, imamo zastojnejske bicikle LJ in relativno poceni taksije. Tistim, ki odklanjajo tako avtobuse kot gonjenje pedal, pa je na voljo še en sodoben način urbane mobilnosti: **car sharing**. V zeleni prestolnici namreč že par mesecev obratuje priročna flota električnih avtomobilov za groš. Vzameš, ko nucaš, in plačaš, kolikor se voziš. Ko sem si pred leti take sisteme ogledoval na

tujem, si resnično nisem mislil, da bi poslovni model pri nas lahko uspel. Nimamo milijonskih mest in Slovencem je avto nekaj samoumevnega ter svetega. Kot penkala in ženske se tega kosa imovine ne posoja, niti ne izposoja. Vendar je firma **Avant2Go** verjela v širokoglednost novih rodov ter hrabro spočela projekt Avant2Go. Ob prometnih gnečah in težavah s parkiranjem je ta servis menda že pri prenekanterem Ljubljancu prevesil tehniko v prid nemu avtu manj v gospodinjstvu.

ZAMISEL NI NOVA

Da avto ni vezan na enega samega človeka, je pokazal že izumitelj Daimler Benz, saj je njegove trikotne pogosto šofirala žena Bertha. Znotraj demokratske družine je deljenje samoumevno, prav tako v pametnih podjetjih. Zaradi negospodarnega lastništva osebnega vozila so prosvetljenci že pred več desetletji prišli na idejo javnih delitvenih avtomobilov. Za prvi praktičen primer velja amsterdamski Witkar, ki je smelo štartal leta 1974. Toda ideja računalniško podprte mreže hecnihih električnih vozil je bila pred svojim časom in projektu so zavdale tehnične ovire, v prvi vrsti predolgo polnjenje, in nepodpora mestnega sveta. Preboj sta konec osemdesetih naredila šele servisi v Zürichu in Berlinu, ki delujeta vse od tihmal. Uporaba je bila sprva docela analogna: tisoč frankov ali mark zavarovalnine, telefonski klic za rezervacijo, prevzem ključa v omari ob posebnih parkiriščih, ob koncu vožnje vpis v potno knjigo in enkrat na mesec poštni poračun.

Zgledu so sledila druga nemška, švicarska in nizozemska mesta, često v sodelovanju z javnim potniškim prometom. Očitno je princip deloval, kajti že v devetdesetih so raziskave pokazale, da se je skoraj polovica pristopnikov odpovedala lastnemu vozilu, druga polovica pa ga sploh ni imela.

Kljub temu, da vozilna souporaba ponekod obstaja že skoraj tri desetletja, je bil dlje časa to nišen, za ponudnika često nerentabilen poslovni model. Ponekod je bil sistem omejen na manjše soseske z nekaj sto člani in še v velikih mestih ni bilo jamstva za uspeh. Povečini so projekte začeli kot študije in so temeljili na okrajnih subvencijah ter zelenih trendih. V prenekaterem kraju, celo v naprednem San Franciscu, so poskusi z nekaj deset avtomobili klavarno propadli. Združene države nasploh dolgo časa niso bile hvaležno področje za novotarijo, kajti avtomobilsko lastništvo je tam poceni in zaradi večjih razdalj ter kilavega javnega prevoza bolj nujno. Najbolj se je vozilsko deljenje uveljavilo tam, kjer je postalo del ekosistema. V Švici so ga uspešno povezali z železnicami, v Münchnu in Frankfurtu je Lufthansa vzpostavila avtomatske izposojevalnice za prevoz na oziroma z letališča, v Montrealu si uporabnik z najemniško kartico lahko vzame kolo ali se pofočka na avtobusu ... Prav tako se pričakuje, da je parkiranje z občinskimi avtomobili brezplačno, tako kot energija.

Z razmahom pametnih telefonov in lokacijskih storitev je avtomobilski komunizem pridobil na učinkovitosti. Sočasno je prišel nov, cenejši energent, dočim je marsikatero mesto zaostrilo in podražilo pogoje za peklenske agregate. Zato so delitveni servisi vzniknili v vsaki sodobni metropoli. Nekje so to lo-

kalne iniciative, drugod podaljški rentacar firm, kot sta Avis Zipcar in Hertz 24/7, področje pa takisto privlači proizvajalce. Z dvema milijonoma članov je največji ponudnik na svetu prav Deimlerjev Car2Go. Dotična mreža je razširjena po tridesetih krajih, od Kanade prek Avstrije do Kitajske, flota pa sestoji pretežno iz smartov. Njihov sistem omogoča, da avto pustiš, kjer te je volja znotraj mestnih meja, in uporabnikom nudi gostovanje. Berlinčan denimo s svojim računom dobi prevoz v Milano. A kakor je Car2Go po eni plati sodoben, zvečine kuri bencin. Enako velja za BMWjev DriveNow. Le nekaj mest se vozi na elektriko in ponekod, celo v naprednem San Diegu, se e-smarti zaradi slabe pokritosti s polnilnicami niso obnesli in so jih zamenjali s smrdljivci.



Začetno puščanje ključev v nabiralnikih je napredovalo v odklepanje z magnetnimi karticami. Dandanašnji so tako vozila kot uporabniki povezani in opremljeni z GPS-sprejemniki. Z mobilnikom počeki-raš avte in jih odkleneš, za štart pa je dovolj tipka.



Čeprav tujcem Car2Go ni na razpolago, so mi na Dunaju omogočili testiranje. Imajo petsto prepoznavnih smartov, ki začuda kurijo bencin, vendar je ta zastoj oziroma vključen v 31 centov na minuto ali 14 evrov na uro. Fina je, da jih pustiš na kateremkoli mestnem parkirišču. Kje so razpoložljivi, seveda pokaže telefonični nupnik.



Taka javna vozilca so kajpakda možna le na Japonskem. Gre za Toyotine električne tricikle i-road, ki se stežka kvalificirajo kot avtomobili. V ovinkih se nagibajo in imajo prostora za enega človeka. Center Tokia pač nima prostora za večje avte. Kljub zelo omejeni uporabnosti stane izposoja dobre tri evre za četrte ure!



Avant2Go je dobra reklama elektromobilnosti oziroma način za preizkus takega vozila. Zlasti hoten je BMW i3, ki smo ga predstavili v Jokerju 263. Vsi modeli so hitropolnjlivi, tako da praktično ni možnosti, da vzameš prazen akumulator. Zna pa zmotiti, da željan poceni smarta dobiš znatno dražjega bavarca.



Amsterdamski Witkar (bel avto) je bil leta 1974 pionirski mestni servis vozilne souporabe. Zasnovali so posebne električne avte in postavili napreden elektronski sistem izposoje, toda projekt je brez blagoslova mestnih oblasti živel. Kot poklon temu na Nizozemskem danes obratuje istoimenski sodobni car sharing.

LJUBLJANSKA FLOTA

Ljubljana težav s škrti elektroni nima, zato je naša avtokomuna docela električna in lepo sovпада z zelenim mestnim odličjem. Na voljo je dobrih petdeset BMWjev i3, renaultov zoe in dvosedi smartov, ki voznike kot bicikleLJni čakajo na določenih točkah. Tako imenovan *free-floating*, puščanje in jemanje kjerkoli, pride prihodnje leto, kajti tak režim je smiselni šele ob večjem številu avtov. Uporabnikov most do **car sharinga** je izključno mobilnik oziroma aplikacija z zemljevidom postaj in prostih vozil. Vrata odkleneš s potegom po zaslonu in že se neslišno ter mirno pelješ. Tu vnovič poudarim užitek električne vožnje, ki predstavlja nov nivo premikanja. A pazljivo: ker e-avto nima prestav in res naglo pospeši, greš hitro prehitro. Prav tako je treba biti zaradi neslišnosti pri nižji hitrosti pozoren na pešce. Na cilju parkiraš na označeno mesto, po potrebi priključiš napajanje in najem zaključiš. Ker rokovanje z novo sorto premikal ni docela samoumevno, gre vsak član najprej skozi obvezno izobraževanje.

Za razliko od večine tosortnih servisov, ki enotno kasirajo po minuti, cenika Avant2Go ne zapopadeš tako naglo. Poleg časa se obračunava kilometrina, tarifi sta dnevna in nočna, stroški se razlikujejo med modeli in za nameček ima vsak minimalno postavko. Kilometer s smartom je 20 centov, dnevna minuta pet in nočna en cent, dočim je z BMWjem kilometer 30 centov ter deset oziroma dva centa na minuto. V praksi to pomeni šest evrov, če se z i3 gosposko pelješ na dvournno večerjo, oziroma tri evre s smartom podnevi z enega konca mesta na drugega. Zastoj to kajpakda ni in za celodnevno rabo ali za daljšo razdaljo se je ceneje poslužiti klasične rente (to bo kaj kmalu mogoče urediti s taisto aplikacijo). Toda za svoj namen, torej optimizirane, občasne vožnje, so cene spodobne. Zoe z letališča do centra me je prišel petnajst evrov, kar je občutno manj od taksija. Pri tem je treba upoštevati, da so v to ceno vštet elektrika, parkiranje, kasko in vinjeta. Za primerjavo: Berlin: 34 centov na minuto, London: 35 penijev, Brooklyn: 49 centov, Dunaj: 31 centov.

Naša avtomobilska souporaba je v začetni fazi in zaradi nesorazmerno postavljenih postaj še ni idealna za vsakogar. Od servisa bosta imela največ prebivalca centra in BTCja, koder je deset izposojevalnic, dočim je jug Ljubljane v času pisanja domala nepokrit. Ravno tako so švoh vpadnice. A storitev se bogati in novi punkti prihajajo vsakomesečno. Med nastajanjem članka so dodali Fužine, Zupančičevo jamo in Polikliniko. Menda bo v prihodnosti možna vožnja po avtobusnih pasovih. Ljubljanski projekt je padel v oko drugim županom in tik pred zaključkom redakcije je Avant2Go štartal v Murski Soboti, kar je res neverjetno. Zgledu bodo kmalu sledili Maribor, Celje in Vrblje, z novimi izvedenkami i3ja in zoeja, ki dosegu dodajata sto kilometrov, pa organizator cika na medmestno vožnjo. Trenutne cene takim podvigom

ipak niso najbolj prijazne, saj bi po obstoječem ceniku relacija LJ-MB koštala petdesetaka. A nove možnosti bodo bržda prinesle ugodnosti za daljše najeme.

EKOLOŠKA ZAPUFANOST

Dasi komuna električnih avtomobilov ne sme pri našati izgube na dolgi rok, je ne gre jemati kot profitni produkt neke firme. V tej pozitivni iniciativi za izboljšanje kakovosti življenja vsega naroda sodelujejo mestne občine in ponudniki energije. Kljub dozdevni osveščenosti in nerožnatemu gospodarstvu se namreč število vozil iz leta v leto povečuje, zlasti v mestih. Pri tem prednjačijo goljufigi dizli, vozni park pa se stara. Čeprav je električnih malčkov vse več, se njihova rezina v celokupni pogači meri v promilih. Fosilni avto v povprečju izpusti v zrak več kot štiri tone ogljikovega dvokisa letno, s čimer je cestni promet največji onesnaževalec Slovenije, večji od energetike in industrije. Še huje je v svetovnem merilu, kjer zgolj avtomobili, brez tovornjakov, ladij in letal, pokurijo več kot polovico nafte. Ta ekostatistika se najbrž marsikomu zdi brezvezna, toda zatiskanje oči in nosa pred smogom, zakisanostjo okolja in splošnim ekološkim dolgom do narave je kratkovidno.

Furanje občinskega vozila ja za staro gardo nedvomno nekaj nezasišlanega. Avto vendar mora biti pri hiši, že zaradi sosedov, četudi se gloda le doručak iz konzerve. Prav tako je jasno, da se dobršen del ljudstva štirikolesniku kratkomalo ne more odpovedati. Navsezadnje je šofiranje za nekatere uživancija in svobodna mobilnost tudi nekaj velja. A morda je nova mestna pridobitev odločilnega pomena, da pri hiši ostane le en avto namesto dveh. Oziroma da se niti ne pojavi, kajti milenjci na svet gledajo drugače in jim bojda ni do osebnega lastništva stanovanja ali avtomobila. Ravno zaradi njih je Tehnološki park že spočetka med postajami. Na prvi uč je drago, če se vsak dan na komunističen način voziš naokoli in za to zapraviš 150 evrov mesečno. Toda malokdo izračuna, koliko ob kupnini, registracijah, servisih, gorivu, gumah, pranju, parkiranju in cestnini avto v resnici košta. In družbo, ki mora zagotavljati površine za vso to neracionalno pločevino ter plačevati daco za emisije. Zato je servis primeren ravno tako za firme.

Raziskave od drugod kažejo, da vsak javni avtoček nadomesti deset lastniških. Načrtanih petsto v naslednjem letu se zato za prenatrpano prestonico čuje obetavno. Nadalje se posluževalci **car sharinga** vozijo manj oziroma bolj učinkovito in se često poslužujejo drugih oblik mobilnosti, recimo mednožnega poganjanja, ki je najboljša oblika urbanega premikanja sploh. Razmislek vsakega (ljublanskega) avtomobilista je zato umesten, vzpostavljen sistem pa bo zgolj pridobival na veljavi in nemara celo znižal cene. Značiti se bodo s plehom onesnažena vremena le zjasnila.

