

## **Dlaczego wizje transportowe technologicznych miliarderów to droga donikąd**

Article by Konrad Bleyer-Simon

April 12, 2023

W ostatnich latach w Dolinie Krzemowej pojawiło się wiele nowych pomysłów, platform i wynalazków, rzekomo w celu uczynienia transportu bardziej ekologicznym, wydajniejszym i dającym osobom podróżującym większą wolność. Jednak pomimo całej retoryki egalitarnej utopii mobilności, nowa książka ujawnia, w jaki sposób te wizje umocnią dwupoziomowy system transportu przeznaczony dla bogatych kosztem ogółu społeczeństwa. W tej recenzji Konrad Bleyer-Simon bada, w jaki sposób te pomysły już teraz zmieniają oblicze mobilności w naszych miasteczkach i miastach oraz jak zmienić system transportowy na zbudowany dla zwykłych ludzi i wokół nich.

***Paris Marx: Road to Nowhere. Silicon Valley and the Future of Mobility. Wydawnictwo: Verso Books. 2022. 272 strony.***

Paris Marx jest „muskologiem” – kimś, kto doskonale rozumie, w jaki sposób najbogatsza osoba na świecie kształtuje nasze rozumienie przyszłości. Autor opierając się na ewolucji pojazdów osobistych, pokazuje, jak tak zwani wizjonerzy w przeszłości i obecnie (często wspierani ze środków publicznych), tworzą struktury nastawione na potrzeby bogatych, całkowicie zaniedbując dobro publiczne.

Miasta muszą być budowane dla ludzi, technologia musi służyć ludziom – to kluczowe przesłania pierwszej książki Parisa Marxa „Road to Nowhere”. Choć może się to wydawać oczywiste i powszechnie zrozumiałe, obecna praktyka jest dokładnie odwrotna. Marx, pisarz techniczny, podcaster i doktorant na Uniwersytecie w Auckland, Nowa Zelandia, rysuje przekonujący obraz ewolucji zachodniej wizji mobilności. Książka wyjaśnia, w jaki sposób samochód skolonizował przestrzeń publiczną, tworząc w ten sposób liczne przeszkody dla tych w społeczeństwie, których nie stać lub nie chcą korzystać z najszybszych i najbardziej indywidualistycznych środków transportu.

W ostatniej dekadzie historii transportu Elon Musk – czarny charakter niedawnych wydarzeń na Twitterze – był postrzegany jako apostoł zielonej transformacji. Czczony, a przynajmniej szanowany, nawet przez niektórych postępców, którzy z radością jeździli po mieście samochodami elektrycznymi produkowanymi w fabrykach Tesli. Marx pokazuje jednak, że jego działania w dziedzinie transportu odzwierciedlają tę samą arogancję i elitaryzm, które charakteryzują katastrofalne działania w mediach społecznościowych. Inni wizjonerzy high-tech niewiele się od niego różnią.

### **Grzech pierworodny**

Książka zaczyna się od założenia, że samochód jest źródłem największego zła. We współczesnej historii samochód był pierwszą zauważalną różnicą klasową w transporcie, argumentuje Marx, ponieważ rowery, powozy, pociągi czy tramwaje były tak samo szybkie dla każdego pasażera, bez względu na jej/jego status finansowy. Wraz z pojawieniem się samochodu najbogatsze warstwy społeczeństwa uzyskały dostęp do środka transportu, który umożliwił im szybkie i wygodne podróżowanie niemal

wszędzie, bez dzielenia przestrzeni z biednymi, którymi pogardzali.

Samochód nie był jednak tylko sposobem na ucieczkę bogatych od towarzystwa biednych – całkowicie zmienił on także życie w miastach. Ulice z miejsc publicznych do tej pory tętniących życiem, gdzie bawiły się dzieci a ich rodzice rozmawiali, gdzie sprzedawcy handlowali towarami, a rowerzyści przejeżdżali wśród ludzi zajmujących się swoimi sprawami – zmieniły się w terytorium VIP-ów zdominowanym przez osoby siedzące w samochodach. Piesi nagle stali się przechodniami, jeśli zapuszczali się w obszary infrastruktury publicznej, które stały się teraz niedostępne.

Na początku przemysłowcy mieli nadzieję wykorzystać ten rozwój, zwiększając produkcję samochodów osobowych. Urzędnicy państwowi chętnie im pomagali, zwłaszcza poprzez rozszerzenie przywilejów posiadaczy lub użytkowników samochodów. W Stanach Zjednoczonych powstała firma National City Lines, której celem było wykupywanie sieci tramwajowych w USA i zastępowanie ich autobusami – starszym bratem samochodu osobowego. Te autobusy, pojazd silnikowy biednych, były z kolei okrojoną wersją pojazdu silnikowego, przeznaczoną dla mniej zamożnych. Na przykład w Nowym Jorku urbanista Robert Moses zadbał o to, aby wiadukty były wystarczająco niskie, aby autobusy pełne czarnych i biednych pasażerów nie docierały do luksusowych terenów rekreacyjnych, takich jak Jones Beach. Dwight Eisenhower przeforsował ideę budowy krajowego systemu bezpłatnych autostrad ze środków publicznych, podczas gdy szereg innych polityk publicznych zachęcały do zamieszkiwania na przedmieściach. Tak więc pod koniec lat pięćdziesiątych samochody stały się wszechobecne w Stanach Zjednoczonych – kluczowa część amerykańskiego snu. Stany Zjednoczone nie były osamotnione w swojej trajektorii, na całym świecie producenci samochodów skorzystali z pobłażliwych przepisów, obniżek podatków, dotacji i ogromnych inwestycji infrastrukturalnych.

Grupy interesu czerpiące zyski z samochodu spalinowego ciężko pracowały nad zbudowaniem ideologii i systemu wartości wokół popularnej maszyny. „Samochód ponoć ucieleśnia nasze wartości, oferując niezrównaną prędkość i indywidualną wolność” — pisze Marx. Obecnie większość miast jest zdominowana przez samochody. Jednocześnie infrastruktura transportu publicznego na przedmieściach, w małych miasteczkach i na wsi jest niewiarygodnie słaba – nie tylko w Stanach Zjednoczonych, ale także w większości Europy, a także w coraz większym stopniu na globalnym Południu. Biorąc pod uwagę, że ta transformacja nastąpiła równolegle z upowszechnieniem się samochodów osobowych, można być sceptycznie nastawionym do takich propozycji wartości. Jak wyjaśnia Marx: „Posiadanie samochodu to nie wybór, to konieczność, a sugerowanie, że jest inaczej, byłoby głupotą”. W efekcie bogaci i biedni (odpowiednio w mniej albo bardziej drogich i wygodnych samochodach) spędzają godziny życia w korkach lub pokonując duże odległości. Osoby o niższych dochodach wydają znaczną część swoich dochodów na utrzymanie i tankowanie samochodu, co jest często niezbędne do pracy lub szeregu innych codziennych zadań, w tym zakupów lub zawożenia dzieci do szkoły – wycieczki dla przyjemności rzadko są częścią tej rzeczywistości.

## **Spełnianie marzeń. Czyich marzeń?**

Na tym tle nie ma się co dziwić, że rozwiązania pochodzące z Doliny Krzemowej nie są dziś panaceum na te wyzwania. Stylowe samochody produkowane przez firmę powiązaną z Elonem Muskem to raczej symbole statusu niż narzędzia do ratowania planety. I to nie tylko dlatego, że produkcja Tesli opiera się na brudnym łańcuchu dostaw surowców. Cała jego wizja zbudowana jest wokół idei indywidualizmu i posiadania samochodu. Ta koncepcja nie oferuje drogi do ograniczenia ruchu drogowego ani znaczącej zmiany roli mobilności w naszym życiu. W wizji Muska Tesla jest symbolem, a jazda samochodem pozostanie celem samym w sobie, czynnością wykonywaną częściowo ze względu na dobre samopoczucie, jak wyścigi w Formule 1. Niewiele dyskutuje się tu o tym, w jaki sposób bardziej wydajny

system transportowy może pomóc naszym społeczeństwom spędzać więcej czasu na tym, co ma znaczenie dla dobrej jakości życia.

*Stylowe samochody produkowane przez firmę powiązaną z Elonem Muskiem są przede wszystkim skuteczne jako symbole statusu, a nie narzędzia ratowania planety.*

A Tesla to tylko jeden z problemów. W książce autor opisuje samochody elektryczne, usługi zamawiania przewozu, samojezdne i latające samochody, tunele Elona Muska pozwalające ominąć korki, a także roboty dostawcze i wszechobecne elektryczne hulajnogi, piętrzące się na chodnikach w niemal każdym dużym mieście. Wiele z nas zna liczne wady tych nowych udogodnień. Problemy wynikają nie tylko z faktu, że wizje Doliny Krzemowej (lub jakiegokolwiek innego centrum high-tech) często nie mogą zostać zrealizowane, ale także z tego, że marzenia technologicznych miliarderów nie są zgodne z potrzebami i interesem ludzi. Przykład: jest mało prawdopodobne, aby ktokolwiek poważnie tęsknił za hulajnogami elektrycznymi i wątpliwe jest, czy „mikromobilność” naprawdę wzbogaca infrastrukturę transportu publicznego w mieście, umożliwiając ludziom rezygnację z chodzenia kilkaset metrów od stacji metra do miejsca docelowego.

Bliższa analiza ujawnia, że wizje mobilności Doliny Krzemowej są pełne poważnych słabości. Przedsiębiorstwo The Boring Company Muska obiecuje zbudować tunele, aby bogaci mogli uniknąć utknięcia w korkach. Uber wyrządza ogromne szkody kierowcom zawodowym, a mimo to nadal traci pieniądze pomimo ogromnej korupcji oraz całkowitego lekceważenia zasad i przepisów. Samochody autonomiczne nie są rozwiązaniem problemu monopolizacji przestrzeni publicznej przez samochody. Nie wspominając już o tym, że są one niedostępne dla większości społeczeństwa. Badanie rynków UE pokazuje, że nawet samochody elektryczne są niedostępne dla mniej zamożnych. Egalitarny język wizjonerów technologii używany do uzasadnienia prawie wszystkich tych projektów maskuje próbę zapewnienia dodatkowych przywilejów bogatym ludziom w systemie, który faktycznie pozostaje bez zmian. Uprzywilejowani mogą uciekać tunelami, latającymi samochodami i jednorazowymi hulajnogami, podczas gdy reszta nadal ma trudności z codziennym przemieszczaniem się i ponosi ciężar negatywnych skutków tych wynalazków.

Dynamikę napędzającą ten rozwój można wytłumaczyć co najmniej dwoma składnikami. Po pierwsze: technologiczni wizjonerzy z Doliny Krzemowej zwykle wywodzą się z uprzywilejowanych środowisk, wierząc, że ich problemy odzwierciedlają interesy całego społeczeństwa, dlatego prawie wyłącznie dostarczają rozwiązania, które przynoszą korzyści tylko określonej części populacji. Po drugie: świat technologii podąża za modelem „poruszaj się szybko i psuj rzeczy”. W rezultacie nie rozumie, czego ludzie mogą faktycznie potrzebować, aby poprawić swoje warunki życia. Co więcej, aby być pierwszym i zyskać dominację w danym segmencie, unika w jak największym stopniu jakichkolwiek konsultacji z tymi, których usługa dotyczy, a nawet zrozumienia, co jest istotne dla jej użytkowników. Podobnie jak w przypadku XX-wiecznego podboju dokonanego przez samochody, rządy są współnikami w rozpowszechnianiu wizji mobilności innowatorów zaawansowanych technologii. Elon Musk i jego firmy korzystają z kontraktów rządowych i dotacji technologicznych, podczas gdy inni zyskali na tym, że władze przyspekulują oko na naginanie zasad lub ogrywanie systemu. Sedno problemu leży w fakcie, że nieomyślność wielkich technologii jest uważana za oczywistą, jak ujął to Marx: „Istnieje założenie, że cokolwiek chcą firmy technologiczne, jest nieuniknione – to przeszłość – i że ani rządy, tradycyjne firmy,

ani nawet społeczeństwo nie powinny im stawać na drodze”. Jest to jednak błędne rozumowanie, które należy jak najszybciej skorygować.

*Marzenia miliarderów i wizjonerów technologii nie są zgodne z potrzebami, a nawet interesem ludzi.*

## **Kontrofensywa**

Niektóre miasta zdały sobie sprawę, jak problematyczne mogą być rozwiązania transportowe z Doliny Krzemowej i zdecydowały się wkroczyć – na przykład zakazując urzędzeń do mikromobilności i usług Ubera. Można zrobić jeszcze więcej, aby stworzyć środowisko, w którym transport może służyć ludziom. Zamiast wspierać jeszcze więcej takich indywidualistycznych usług (a następnie wycofywać się z nich ze względu na ich katastrofalne skutki), Paris Marx zaleca poprawę usług transportu publicznego, a nawet zmianę otaczającego nas środowiska w sposób, który sprawi, że korzystanie z transportu publicznego czy nawet chodzenie, zamiast wskakiwania do własnego samochodu, będzie dla ludzi korzystniejsze.

W celu skutecznego uporania się z tym problemem, Marx zaleca inne podejście do technologii – takie, które nie fetyszyzuje cyfryzacji. Opierając się na twórczości powieściopisarki Ursuli Le Guin, Marx zaleca spojrzenie na technologię jako zbiór wszystkich sposobów, w jakie „społeczeństwo radzi sobie z fizyczną rzeczywistością”. Obejmuje to sposoby, w jakie ludzie przygotowują jedzenie, aby się odżywiać lub produkują ubrania, aby chronić się przed zimnem. Wiele z tych „przyziemnych technologii” przetrwało próbę czasu i można z nich korzystać bez digitalizacji. Na przykład pociągi to szybki i efektywny środek transportu, którego ślad węglowy jest znacznie niższy niż w przypadku autobusów i samochodów. Dlatego sensowne jest traktowanie ich jako „kręgosłupa” naszego systemu transportu dalekobieżnego, podczas gdy autobusy i samoloty mogłyby być wykorzystywane w sytuacjach, w których podróż pociągiem jest niewykonalna lub nieoptymalna.

Obecnie to nie technologia sprawia, że pociągi nie nadają się do użytku, ale infrastruktura zbudowana (lub nie zbudowana) wokół nich. Na przykład zeszłego lata Niemcy wprowadziły bilet za 9 euro, który umożliwiał każdej osobie korzystanie z lokalnej komunikacji miejskiej i pociągów regionalnych na terenie całego kraju. Jeśli chodzi o popyt, bilet okazał się sukcesem i doprowadził również do nieznacznego zmniejszenia ruchu samochodowego w kraju, ale duże opóźnienia i słabe połączenia kolejowe nadal sprawiają, że niemiecki system kolejowy jest nieatrakcyjny dla osób dojeżdżających do pracy lub muszących dotrzeć gdzieś na czas. W drugiej dekadzie XXI wieku większość pociągów sypialnych w Europie została zlikwidowana pomimo wszystkich korzyści w porównaniu z lotami wewnątrzkontynentalnymi, by w ostatnich latach powrócić do programu UE.

Stworzenie środowiska, które służy ludziom, wymaga demokratycznej odpowiedzialności usług publicznych – w taki sposób, aby transport, mieszkalnictwo i inne podstawowe usługi nie były całkowicie kontrolowane przez siły rynkowe. Rządy i urzędnicy państwowi muszą wspierać kreatywne pomysły i inwestować taką samą energię w tworzenie zrównoważonych i sprawiedliwych alternatyw, jaką wkładali we wspieranie rozpowszechniania samochodów. I co najważniejsze, nie mogą zapominać o konsultacjach z osobami, których to dotyczy. Jako przykład pozytywnej inicjatywy Marx wymienia 15-minutowe miasto, plan spopularyzowany przez burmistrznię Paryża Anne Hidalgo podczas jej kampanii w 2020 roku: to przekształciłoby metropolię w zestaw dzielnic, po których można przemieszczać się na piechotę, gdzie wszystkie niezbędne usługi – od przedszkola do apteki – byłyby dostępne w ciągu kilku minut, nawet bez korzystania z systemu antykolizyjnych tuneli miliardera.

*Stworzenie środowiska, które służy ludziom, wymaga demokratycznej odpowiedzialności usług publicznych*

Na koniec Marx zwraca uwagę, że Dolina Krzemowa ma tendencję do zapominania o ważnej roli społecznej osób zaangażowanych w mobilność. Są one postrzegane jako koszt do cięcia (podobnie jak przejęcie Twittera przez guru mobilności, Muska, doprowadziło do masowych zwolnień), podczas gdy mamy tendencję do zapominania, że kierowca autobusu nie jest tylko po to, by prowadzić pojazdy i otwierać drzwi na każdym przystanku. Te dwa zadania są oczywiście częścią pracy i może je przejąć robot. Ale jednocześnie kierowca autobusu dba również o bezpieczeństwo pasażerów i okolicy, może udzielić wskazówek zagubionym, udzielić (lub przynajmniej wezwać służby) pomocy, jeśli ktoś jest ranny lub upadł na chodnik lub po prostu poczekać kilka dodatkowych chwil, jeśli ktoś potrzebuje dodatkowego czasu na wejście na pokład. Dobra koncepcja transportu publicznego nie powinna zapominać o ludziach – ani o jego użytkownikach, ani o pracownikach, którzy czynią z niego służbę ludziom.

Problemy i tendencje opisane przez Marxa są dziś szczególnie aktualne. W ostatnim tygodniu października 2022r, Unia Europejska ogłosiła strategię wycofywania nowych silników spalinowych. To pierwsze działanie podjęte w ramach unijnego pakietu „Fit for 55”, którego celem jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 55 proc. do 2030r. Producenci samochodów byliby zobowiązani do ograniczenia emisji nowych sprzedawanych samochodów o 55 procent do 2030 r., zanim osiągną 100 procent pięć lat później. Ogłoszenie nie wyklucza rozwoju i sprzedaży pojazdów elektrycznych – czy to produktów Tesli, czy jakiegokolwiek innego producenta. Niemniej jednak społeczeństwo obywatelskie i siły postępowe powinny wykorzystać możliwości oferowane przez „Fit for 55”, Europejski Zielony Ład i inne programy ochrony środowiska, aby forsować zmiany strukturalne, które mogłyby przenieść społeczeństwo poza obecną dominację samochodów na rzecz transportu zbiorowego i inteligentnie zaprojektowane miasta, po których można chodzić.

*Tłumaczenie: Dariusz Szwed, Zielony Instytut– fundacja zielonej polityki.*

---



Konrad Bleyer-Simon is a research associate at the Centre for Media Pluralism and Media Freedom. He pursued doctoral studies at the Human Rights Under Pressure joint programme of the Freie Universität Berlin and the Hebrew University in Jerusalem.

Published April 12, 2023

Article in Polish

Translation available in English

Published in the *Green European Journal*

Downloaded from <https://www.greeneuropeanjournal.eu/dlaczego-wizje-transportowe-technologicznych-miliarderow-to-droga-donikad/>

*The Green European Journal offers analysis on current affairs, political ecology and the struggle for an alternative Europe. In print and online, the journal works to create an inclusive, multilingual and independent media space.*

*Sign up to the newsletter to receive our monthly Editor's Picks.*