

[Akceptuję](#)

W ramach naszej witryny stosujemy pliki cookies w celu świadczenia państwu usług na najwyższym poziomie, w tym w sposób dostosowany do indywidualnych potrzeb. Korzystanie z witryny bez zmiany ustawień dotyczących cookies oznacza, że będą one zamieszczone w Państwa urządzeniu końcowym. Możecie Państwo dokonać w każdym czasie zmiany ustawień dotyczących cookies. Więcej szczegółów w naszej [Polityce Prywatności](#)

[Portal](#) [Informacje](#) [Katalog firm](#) [Praca](#) [Szkolenia](#) [Wydarzenia](#) [Porównania międzylaboratoryjne](#)
[Kontakt](#)



[Laboratoria](#)
[.net](#)
[Innowacje](#)
[Nauka](#)
[Technologie](#)

[Logowanie](#) [Rejestracja](#) [pl](#)

Newsletter

zapisz się



- [Nowe technologie](#)
- [Felieton](#)
- [Tygodnik "Nature"](#)
- [Edukacja](#)
- [Artykuły](#)
- [Przemysł](#)

[Strona główna](#) > [Felieton](#)

Miejska rewolucja

✘ Gdy w grudniu 2011 r. w kilkunastu miejscach w centrum Paryża ustawiano 250 elektrycznych autek do wypożyczenia na krótką podróż po mieście, niezbyt dużo osób uważało, że pomysł chwyci. Nawet nowo zatrudnieni pracownicy prywatnej firmy, która uruchomiła przedsięwzięcie, nie mieli wielkich nadziei. Na dzień dobry przestrzegano ich, że klapa jest niemal pewna. Większość zakładała więc, iż najpóźniej za rok znów będzie się musiała rozejrzeć za nowym zajęciem. Stało się jednak inaczej. System Autolib', wzorowany na wcześniej uruchomionym systemie wypożyczanych rowerów Vélib', tak się spodobał paryżanom, że dziś po francuskiej stolicy jeździ już blisko 3 tys. takich pojazdów.

Komunikacyjna komuna paryska

Jak wynika z przeprowadzonego latem tego roku badania satysfakcji, dziewięciu na dziesięciu użytkowników pokochało elektryczne autka i zaczęło zachęcać innych do skorzystania z nich. W połowie 2014 r. akces do Autolib', wymagający uiszczenia rocznej opłaty w wysokości 200 euro, zgłosiło ponad 150 tys. osób. Liczba kursów przekroczyła niedawno poziom 10 tys. dziennie. Łącznie w ciągu trzech lat autka odbyły około 5 mln jazd po Paryżu.

Ludziom spodobało się to, że jeśli mają ochotę, mogą po prostu wsiąść do samochodu stojącego na ulicy i pojechać tam, gdzie chcą, nie troszcząc się o paliwo, ubezpieczenie, naprawy i miejsce do parkowania. Taka podróż kosztuje więcej niż jazda transportem publicznym, ale mniej niż taksówka. Bardzo liczy się to, że samochody nie emitują spalin. - Motywacja ekologiczna jest niesłychanie ważna. Ludzie czerpią satysfakcję z tego, że podczas przemieszczania się po mieście nie zatrują otoczenia, w którym żyją, czyli siebie samych - mówi Véronique Haché-Aguilar, zarządzająca systemem Autolib' w ośmiomilionowej aglomeracji paryskiej.

Trzeba mieć naturę ryzykanta, aby wejść w takie nowatorskie przedsięwzięcie. I sporo gotówki, by je zrealizować. W tym przypadku odwagę i pieniądze miał francuski miliarder Vincent Bolloré, prezes i główny właściciel francuskiej firmy Bolloré Group, która zajmuje się wszystkim po trochu - produkcją papieru, handlem morskim, dystrybucją energii, a nawet uprawą palmy oleistej.

Pod koniec zeszłej dekady Bolloré zainteresował się też samochodami elektrycznymi. Nawiązał współpracę z włoskim biurem projektowym Pininfarina i tak w 2011 r. na świecie pojawił się niewielki trzydrzwiowy Bluecar. Wyposażony w baterię litowo-polimerową pojazd może przejechać około 200 km w warunkach miejskich, a jego maksymalna prędkość wynosi 130 km/h.

Wkrótce potem pierwsze Bluecary pojawiły się na ulicach Paryża. Wcześniej w mieście rozlokowano ponad tysiąc stacji do ładowania pojazdów elektrycznych i ustawiono około setki gustownych kiosków z ekranami dotykowymi, za pomocą których można zarezerwować samochód. Pomysł wypalił. I to tak dobrze, że w zeszłym roku zainteresowały się nim dwa kolejne francuskie miasta: Lyon i Bordeaux, a od wiosny 2014 r. kilkadziesiąt pojazdów marki Bluecar jeździ także w amerykańskim Indianapolis, gdzie system nosi nazwę BluIndy. W ciągu 2 lat liczba pojazdów ma się zwiększyć do 500.

Teraz Francuzi przymierzają się do podboju Londynu. Nowa usługa ruszy tam w marcu 2015 r. Na początek dostępnych będzie 100 pojazdów, ale do 2018 r. ich liczba ma wzrosnąć do 3 tys., o ile oczywiście londyńczyków ogarnie taki sam szal wypożyczania elektrycznych autek jak paryżan. W międzyczasie w Londynie zostanie ustawionych kilka tysięcy stacji do ładowania samochodów. Taką umowę zawarł Bolloré wiosną 2014 r. z burmistrzem Londynu, Borisem Johnsonem.

Dziś pojazdy zasilane prądem są głównie zabawką dla bogatych. Chcemy pokazać, że na jazdę nimi stać każdego. Dzięki temu zmniejszymy zanieczyszczenie powietrza w naszych miastach. Liczymy na to, że gęsta sieć ładowarek zachęci wiele osób do kupienia sobie takiego samochodu - mówi Bolloré. Oczywiście francuski przedsiębiorca ma nadzieję, że jego mały Bluecar także znajdzie licznych nabywców. Ale powody do zadowolenia ma już dziś - optymistycznie zakładał bowiem, że inwestycje w paryski Autolib' zwrócą mu się po 5-7 latach, a tymczasem zwróciły się w półtora roku. Nic dziwnego, że Europejski Bank Inwestycyjny bez problemu udzielił mu pożyczki w wysokości kilkudziesięciu milionów euro na podbój kolejnych miast.

Świat bez właścicieli samochodów

Francuz sporo ryzykował, ale miał podstawy, by wierzyć w sukces. Od dekady bowiem wśród

mieszkańców zachodnich aglomeracji zmienia się nastawienie do samochodów. Ubywa takich, którzy chcą je mieć na własność, a przybywa tych, którym wystarczy w miarę swobodny dostęp do nich w chwilach, gdy są potrzebne. Obserwujący to zjawisko eksperci mówią o „nowej mobilności miejskiej”. W dużych miastach Niemiec, Wielkiej Brytanii czy Danii zmienia się podejście do posiadania samochodu. Przestaje on być uważany za symbol wolności i oznakę prestiżu, a zaczyna być kojarzony z niedogodnościami – korkami, kłopotami z parkowaniem, stresem i stłuczkami.

Stąd bierze się popularność wyrastających jak grzyby po deszczu inicjatyw typu car share, czyli wypożyczalni samochodów miejskich używanych na krótko, zwykle do przejechania z punktu A do punktu B. Zaczęło się parę lat temu od niewielkich, nieformalnych inicjatyw, a dziś w sieci car share inwestują giganci – globalne wypożyczalnie samochodów i ich producenci. Firma konsultingowa Frost & Sullivan ocenia, że w 2013 r. z nowej formy transportu miejskiego skorzystało już ponad 3 mln ludzi na świecie. Pięć lat temu, gdy pomysł dopiero kiełkował, było ich 10 razy mniej. Inna firma badawcza Navigant Research prognozuje, że do 2020 r. liczba użytkowników sieci car share zwiększy się na świecie do 12 mln, a w następnej dekadzie będą to już dziesiątki milionów.

Nowy trend – jak wykazały badania socjologiczne przeprowadzone ostatnio w Niemczech na zamówienie koncernu paliwowego Shell – rozpowszechnia się najszybciej wśród singli, bezdzietnych par, osób wydłużających edukację, młodych ludzi mających niepewną sytuację zawodową oraz tych wszystkich, którzy preferują centralne dzielnice miasta i nie zamierzają wyprowadzać się na ich peryferie. Część z nich coraz częściej przenosi się do śródmieścia właśnie po to, by żyć tu wygodnie i ekologicznie, czyli... bez własnego samochodu, choć najlepiej z dostępem do niego dzięki komercyjnym sieciom car share lub też zakładanym spontanicznie wspólnotom ludzi wzajemnie użyczających sobie auta.

Pokolenie ludzi dorastających w erze internetu jest przyzwyczajone do takiego korzystania ze wspólnych zasobów. To ci, którzy zamiast kupować sobie całą płytę, za niewielką opłatą ściągają z internetowej biblioteki tylko jedną ulubioną piosenkę. Teraz uważają, że zamiast kupować samochód, trzeba tak sobie zorganizować życie, by był on jak najrzadziej potrzebny. Zjawisko ma też przyczyny ekonomiczne. Młodzi ludzie dotknięci przez kryzys 2008 r., inaczej niż ich rodzice, nie widzą sensu w zadłużaniu się na wiele lat. Zresztą wielu z nich, nawet gdyby chcieli, nie może tego uczynić – dla banków są niewiarygodni.

Świat bez Shella

Czy zatem przestaniemy jeździć po miastach własnymi samochodami? Do Polski nowa moda jeszcze nie dotarła, ale np. w Niemczech w większości dużych miast działa już po kilka sieci car share. W Hamburgu jest takich pięć. Każda ma inny model biznesowy, ale wszystkie działają podobnie. Korzystając z komputera lub aplikacji w smartfonie, sprawdzamy lokalizację najbliższego pojazdu, rezerwujemy go, odnajdujemy i za pomocą specjalnej karty odblokowujemy. Od tego momentu stajemy się jego użytkownikami – wsiadamy i jedziemy tam, gdzie chcemy, a gdy już dotrzemy na miejsce, parkujemy i zostawiamy samochód. System naliczy nam opłatę za jazdę.

Koncerny motoryzacyjne próbują odnaleźć się w nowej sytuacji. Jednym z pierwszych był Daimler. Jego sieć car2Go, oparta na smartach, ruszyła w 2009 r. i dziś liczy blisko 12 tys. pojazdów. Jeżdżą one po kilkudziesięciu miastach Europy i Ameryki Północnej, ale tylko w dwóch z nich – San Diego i Amsterdamie – flota składa się z pojazdów elektrycznych. Własną sieć, znacznie skromniejszą i ograniczoną głównie do Niemiec, uruchomił ostatnio BMW. Nazywa się ona DriveNow i oczywiście jest skierowana do tych, którzy mają słabość do bardziej komfortowych wozów.

Więcej w miesięczniku „Wiedza i Życie” nr [01/2015](#) »

Autor: **Andrzej Hołdys**

<http://laboratoria.net/felieton/22762.html>

Informacje dnia: [Ekrany dotykowe bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości](#) [Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu](#) [Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#) [Ekrany dotykowe bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości](#) [Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu](#) [Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#) [Ekrany dotykowe bez problematycznego indu Świat atomów i cząsteczek Żyjemy w czasach multitożsamości](#) [Dlaczego Polki rzadziej jedzą mięso niż Polacy? Co 3 osoba dorosła zagrożona chorobami z powodu braku ruchu](#) [Cynk może pomóc chronić uprawy przed zmianami klimatu](#)

Partnerzy