

Elon Musk – sprzedawca technozłudzeń

19 marca 2018

Niedawno cały świat przecierał ze zdumienia oczy, wpatrując się w zdjęcie przedstawiające astronautę majestatycznie przemierzającego przestrzeń kosmiczną, lecz nie w żadnej kapsule, a usadowionego za kierownicą sportowego auta, czerwonego kabrioletu dryfującego w próżni na tle naszej rodzimej Błękitnej Planety. Co prawda jeśli astronauta był podrabiany – zwykły manekin w kombinezonie – to już cała reszta była najzupełniej prawdziwa – a samo zdjęcie, jak i cała sytuacja wywoływały surrealistyczne wrażenie. Tak, Elon Musk, określany przez media jako miliarder-wizjoner, dopiął swego i wystrzelił swoją Teslę w kierunku Marsa.

Informatyk, który zbił fortunę na serwisie płatniczym PayPal po raz kolejny tym samym udowodnił, że chociaż do miana zdobywcy kosmosu trochę mu pozostało, z pewnością jest dziś zdobywcą ludzkiej wyobraźni. Nawet, jeżeli u większości jego fanów jest ona raczej płytka.

Istnieją polityczne aspekty futurystycznych projektów Elona Muska, którym warto się przyjrzeć i które zdecydowanie wykraczają poza memowe przeróbki słynnego zdjęcia, na których to Jarosław Kaczyński odlatuje Roadsterem w kosmos. W 2013 r. miliarder przedstawił wizję sieci transportowej o chwytliwej nazwie Hyperloop. Ma ona składać się z podziemnych tuneli, gdzie w warunkach obniżonego ciśnienia z zawrotną prędkością 1200 km/h pędzić będą elektryczne platformy niosące umieszczone na nich auta (najlepiej oczywiście Tesle) lub "wagoniki" mogące pomieścić do 16 osób. Pomysł ten zdaniem Muska zrewolucjonizuje transport śródmiejski i na dalekie dystanse. W Tesli cały czas trwają też prace zmierzające do włączenia do ruchu miejskiego w pełni autonomicznej komunikacji samochodowej, czyli opartej na autach bez

kierowców, poruszających się dzięki satelitom i własnym czujnikom.

MIZANTROPIA MISTRZA

Koncepcje te budzą emocje nie tylko ze względu na futurystyczną otoczkę. Zdaniem ich autora stanowią zdecydowanie najlepsze rozwiązania dla miast przyszłości i odeślą na śmietnik historii dominujące dzisiaj środki transportu. Musk nie kryje się ze swoją awersją wobec metra, komunikacji kolejowej i autobusowej. W myśl jego prometejskich idei transport zbiorowy jest przestarzały, ba, zły dla ludzi sam w sobie. Krytycy projektów Muska – nie bez powodu zresztą – uznali go za elitatystę, mizantropa i hochsztaplera, a jego pomysły za oderwane od rzeczywistości. W grudniu podczas publicznego wystąpienia miliarder oświadczył, że zbiorcom jest “do bani” (“It sucks!”). Wyraził dezaprobatę dla idei przemieszczania się razem z innymi ludźmi, którzy “nie chcą wsiadać i wysiadać tam gdzie ja”, a poza tym można wśród nich natknąć się na “seryjnych zabójców”. Na uwagę, że w Japonii metro sprawdza się doskonale, Musk odparł tylko, że tłoczenie ludzi na małej przestrzeni jest złe.

Jego postawa momentalnie uruchomiła falę krytyki ze strony urbanistów i ekspertów z dziedziny transportu publicznego, publicystów „The Wired” i serwisu „City Lab”. Ich zdaniem Musk wydaje się nie rozumieć podstawowych rzeczy. Są istotne powody, dla których w XX w. we wszystkich względnie rozwiniętych krajach, niezależnie od ustroju gospodarczego upowszechnił się transport zbiorowy. Odpowiada on przede wszystkim na wyzwania postępującej urbanizacji, jest wyrazem racjonalnego planowania ruchu w wielkim mieście. Jeżeli masy ludzkie mają się przemieszczać z miejsca w miejsce, nie ma na to skuteczniejszego sposobu niż wożenie ich pojazdami kursującymi po stałych trasach połączonych w sieć komunikacyjną. Owszem, istnieją metropolie pozbawione transportu publicznego, np. Bejrut. Dla przeciętnego Europejczyka stanowi to jednak autentyczny komunikacyjny szok,

a ruch miejski złożony z samych aut przebiega w ślimaczym tempie i w chmurze smogu.

WOLNOŚĆ W KORKU

Tymczasem Musk obiecuje ludziom uwolnienie ich od siebie nawzajem. Po pełnej autonomizacji swoich Tesli, chce je połączyć w coś w rodzaju bezzałogowego Ubera. Kiedy właściciel pojazdu nie korzystałby z niego, mógłby go udostępniać w takiej sieci, a jego auto samo woziło by pasażerów po mieście. Projekt ten reklamowany jest chwytliwym hasłem: pozwól twojemu samochodowi zarabiać na ciebie!

Hiperindywidualizacja i okazjonalna monetyzacja własności osobistej doskonale odpowiada neoliberalnej mentalności utrwalanej w świadomości klasy średniej od lat 90. XX wieku. Kluczowymi argumentami Muska są wygoda i swoboda: auto samo podjeżdża pod twoje drzwi kiedy chcesz i zabiera cię gdzie chcesz, a ponadto unikasz innych ludzi, z założenia stanowiących zagrożenie. Metro, tramwaj ani autobus oczywiście tego nie robią, dlatego zdaniem Muska skazane są na "wymarcie". Argumentem dodatkowym, bez wątpienia liczącym się w dzisiejszych czasach, jest energooszczędność, która stanowi główny powód rosnącej popularności samochodów elektrycznych, wśród których Tesla wiedzie prym.

W przypadku tradycyjnego ruchu samochodowego wygoda i swoboda jest jednak pozorna, dlatego zatem miałyby być inaczej w systemie Muska? Każdy, kto czuje się wolny wsiadając do własnego auta i wyjeżdżając z garażu, szybko przestaje się tak czuć, wpadając w korek na dojazdówce albo na jednej z głównych arterii w godzinach szczytu. Skuteczne przemieszczanie się tysięcy ludzi jednocześnie na jednej płaszczyźnie wymaga istnienia ograniczonej liczby centralnych dróg. Transport zbiorowy rozwiązuje problem efektywnego gospodarowania przestrzenią miejską właśnie dzięki znienawidzonemu przez Muska "stłoczeniu", dlatego jego auto-fantazje są zwyczajnie niemożliwe pod względem matematycznym. Co istotne, poza

samochodami, drugim pod względem nieefektywności wykorzystania przestrzeni rodzajem transportu są rowery, które w ostatnich latach zdobyły uznanie wielkomiejskiej lewicy. Trzeba podkreślić: zbiorkom jest najlepszy.

PODZIEMNY KONCERT ŻYCZEŃ

Hyperloop można z dużą ostrożnością uznać za transport półzbiorowy, bo projekt ten przewiduje również przewożenie w jednym pojeździe 8-16 osób jednocześnie. Dyskusja nad aspektami technicznymi pozwala domniemywać, że przepustowość tuneli będzie w istocie niewielka, nieporównywalna z metrem ani z pociągami naziemnymi. Na długich trasach, np. między Los Angeles a San Francisco, kapsuły mają pędzić z prędkością dwukrotnie większą od samolotu, a zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu przewożonym osobom nastręcza poważnych trudności. Teoretycznie hyperloop usprawniłby ruch aut w granicach metropolii, bo część z nich błyskawicznie przenosiłby pod ziemią. Lecz właśnie – czysto teoretycznie.

Z materiału wideo udostępnianego przez firmę Muska wynika, że z poziomu ulic samochody, po zaparkowaniu na specjalnej platformie, zjeżdżałyby do tuneli windami, po czym byłyby pneumatycznie “wystrzeliwane”. System ten byłby pewnie powodem dodatkowych korków na powierzchni, a przepustowość całego systemu niewielka. Nie usprawniłby on ruchu w miastach, bo nie mógłby konkurować z metrem i pociągami, a na pewno nie objąłby wszystkich aut.

Może więc Hyperloop sprawdziłby się na dużych odległościach? W myśl obecnych planów łączyłby Nowy Jork z Waszyngtonem i Los Angeles z San Francisco. Eksperci poważnie wątpią, czy projekt Muska doczeka się finału. Trudno nawet ustalić na jakim etapie przedsięwzięcie jest obecnie. Jesienią Elon Musk ogłosił, że od władz Los Angeles otrzymał zgodę na rozpoczęcie drążenia. Okazało się potem, że otrzymał tylko ustną akceptację na rozpoczęcie “czynności przygotowawczych”.

W lutym ponownie gruchnęła wiadomość, że Musk może kopać, tym razem w Nowym Jorku. Tak, z tym że na razie na małym obszarze pod miejscowym parkingiem. Zapowiedzi, że do 2020 r. Hyperloopem będą mknęły pojazdy osiągające prędkość 400 km/h, można więc na razie włożyć między bajki.

Najpoważniejszą barierą mogą się okazać koszty drążenia. Elon Musk obiecuje, że jego powołana do tego firma The Boring Company obniży przeciętne koszty dziesięciokrotnie w stosunku do średniej amerykańskiej, czyli z 1 mld USD za milę (1,6 km) zejdzie do przedziału 84 mln-120 mln za milę – tyle ma kosztować tunel na wschodnim wybrzeżu USA. Na firmy podwykonawcze zaproponowały koszty dwa razy wyższe. Jednocześnie w innych częściach świata drąży się znacznie taniej niż w Stanach Zjednoczonych. W Europie koszt wydrążenia jednego kilometra pod metro wynosi 25-39 mln USD, a w Chinach 17-21 mln USD. Koszty Hyperloop mogą się więc wydawać marnotrawstwem, zwłaszcza że i tak znacznie przekraczają sumy potrzebne na remont i unowocześnienie trakcji kolejowych istniejących w USA. A właśnie one poważnie ułatwiłyby Amerykanom poruszanie się po kraju, gdyby któryś rząd uznał to wreszcie na istotne.

ELITYSTYCZNA PROJEKCJA

Hyperloop pozostanie więc bajką science-fiction. Mimo, że przyszłość projektów Muska jest palcem na wodzie pisana, to już dzisiaj mogą mieć one swoje skutki – niestety negatywne. Zwrócił na to uwagę Jarrett Walker, opiniotwórczy znawca zagadnień urbanistyki i transportu miejskiego prowadzący bloga humantransit.org. Jego zdaniem oderwane od rzeczywistości fantazje samozwańczych techno-zbawców ludzkości – a kimś takim jest właściciel Tesli, SpaceX i The Boring Company – prowadzą do rzeczywistych zaniedbań w zakresie polityki miejskiej i transportowej. Walker starł się z Muskem na Twitterze i zarzucił mu “elitystyczną projekcję”, posługując się terminem z jednego ze swoich artykułów.

Autor przekonuje, że wpływowi bogacze, którzy mają słaby kontakt ze społeczeństwem, mają jednocześnie skłonność do narzucania społeczeństwu swojego widzimisię, przekonani, że ich zachcianki są dobre dla wszystkich. Często zyskują posłuch, bo neoliberalna kultura zdążyła wykształcić w masach uwielbienie dla nadzianych celebrytów, a ich wizje przekonują ludzi jako kolejny wariant "teorii skapywania bogactwa". Tymczasem pomysły te są forsowaniem ich osobistych gustów kosztem reszty ludzi, ponieważ lekceważą istotne potrzeby społeczne i realia życia ludzkich zbiorowości.

Pracując jako konsultant Walker zdążył już dostrzec destrukcyjny wpływ „elitystycznej projekcji” na politykę transportową w USA, gdzie infrastruktura ulega postępującej deterioracji, bo sposoby myślenia wyznaczają “magicy” w rodzaju Muska. Politycy sami należą do zamożnych elit i obawiają się egalitarnych rozwiązań, a ciągła obsesja mediów na punkcie “innowacji” prowadzi do faktycznego spadku poparcia dla inwestycji w transport zbiorowy. Ogólnospołeczne korzyści dostępne dziś dzięki sprawdzonym rozwiązaniom są wypierane przez obiecaniki-cacanki. Dotyczy to nie tylko Hyperloop, ale i wizji samochodów autonomicznych. Nie tylko Musk zajmuje się wdrażaniem tego pomysłu, robi to wiele firm i mniej więcej co dwa lata obietnice komunikacyjnej rewolucji odkładane są na kolejne dwa lata. Jednocześnie w ruinę popadają metro, linie kolejowe i autobusowe. Jest to w istocie albo samooszukiwanie się albo zwykłe oszustwo.

O innowacjach mówi się dziś na okrągło, ale bez zrozumienia. Innowacja różni się od wynalazku. Wynalazek to twórczy pomysł, a innowacja to wynalazek, który przyjął się w powszechnym użyciu. Elon Musk na razie nie jest nawet wynalazcą, lecz głównie sprzedawcą fantastycznych pomysłów. Jego myślenie jest zbyt ograniczone “elitystyczną projekcją”, by mógł zrozumieć społeczny charakter innowacji. Jarrett Walker zwraca uwagę, że w interesie samych elit jest to, by myśleć prospołecznie. Rozwiązania egalitarne tworzą dobrze prosperujące

społeczeństwa i korzystają na tym również same elity, bo zawsze są od tych społeczeństw uzależnione. Cóż z tego, skoro w odpowiedzi Musk był w stanie wyłącznie nazwać Walkera idiotą? "Elitystyczna projekcja", pogarda uprzywilejowanych wobec zwykłych ludzi jest nieodłącznym składnikiem kapitalizmu i odejdzie pewnie dopiero wraz z nim.

Autorstwo: Paweł Jaworski

Źródło: Strajk.eu