

Hulaj-kapitalizm

7 maja 2019

Dziwię się nowej miejskiej modzie na jeżdżenie elektrycznymi hulajnogami. Dotychczas uznawałem to za zabawkę dla dzieci. Na moim podwórku stał na te urządzenia (ale nie elektryczne) przypadł akurat w czasie okołokomunijnym, który cierpienia związane z łożeniem do kościoła (i głębokimi przeżyciami duchowymi, oczywiście!) łagodzi majowymi prezentami. My dostawaliśmy, oprócz tych hulajnóg, rowery, zegarki, kasę i Playstation jedynekę. Łezka się w oku kręci.



Wtedy hulajnogi najszybciej się nudziły. Teraz ten środek transportu przeżywa drugą młodość, głównie ze względu na popularne systemy wypożyczeń za pomocą aplikacji typu Lime czy Hive. Że jest to branża przyszłościowa, przekonują przedstawiciele technologicznych gigantów, jak Uber i Google, które ładują w to kasę. Trafiają na podatny grunt – poza wygodą hulajnogi uchodzą za ekologiczne, w każdym razie bardziej od samochodów przyczyniających się do smogu w naszych miastach. Powątpiewam jednak, czy hulajnoga jest zastępnikiem dla samochodu. Jest nim raczej rower, którego nie trzeba ładować.

À propos ładowania – wraz z hulajnogami pojawił się nowy zawód: juicer. Czyli ktoś jeżdżący, zwykle po nocy, zbierający te ustrojstwa, aby rano znów można na nich śmigać. Widocznie ładowacz brzmi mniej romantycznie. Tu panuje prawdziwy wolny rynek. Juicerów nie łączy bowiem z firmą stojącą za aplikacją stosunek pracy. Ile zbiorą i naładują, tyle dostaną forsy. Kryją się za tym powszechnie znane slogany o elastyczności, pracy dla studentów, możliwości dorobienia sobie i wolności. Wieczorami Juicerzy włączają swoje aplikacje i jak ogłupione zwierzęta zaczynają wyścig – kto pierwszy, ten lepszy. Choć firma mogłaby zatrudnić na normalnych warunkach, chodzi jak

zwykle o koszty i zwiększenie wydajności pracowników. Jak nietrudno się domyślić, cały sprzęt – jak samochód, a nawet ładowarki (i prąd z gniazdka) – juicer musi mieć swój.



Dzięki e-hulajnogom na ulicach zapanował chaos. Można je bowiem pozostawiać gdziekolwiek, a więc choćby na środku chodnika. Inwestycja w stacje przecież kosztuje. A kiedy na początku roku Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie zebrał z ulic 200 porzuconych hulajnóg, domagając się od firmy Lime zapłaty za zajęcie pasa drogi, przedstawiciele firmy, którzy przyszli je odebrać, nie potrafili się wylegitymować – nie prowadzą działalności gospodarczej w Polsce, nie wiadomo też czyją własnością są te pojazdy. Zgadnijcie, gdzie płacą podatki.

Miejski radny Sławomir Potapowicz z Nowoczesnej zaproponował, aby to miasto ze swoich pieniędzy wybudowało parkingi dla tych prywatnych firm. Niedoczekanie. Ja proponuję swoją prywatną i sprawdzoną już metodę na źle zaparkowane e-hulajnogi – wyrzucanie ich do śmieci, skąd droga prowadzi na wysypisko.

Ministerstwo Infrastruktury od kilku lat nie potrafi uregulować przepisów drogowych dotyczących elektrycznych hulajnóg. Choć można nimi jechać do 25 km/h, to nie można się nimi poruszać po drogach dla rowerów, a należy po chodniku. Jeśli państwo nie potrafi załatwić tak prostej sprawy, trudno liczyć, że załatwi te poważniejsze. A skoro na regulacje w tym państwie z kartonu nie ma co liczyć, pozostaje mi tylko czysta złośliwość.

Autorstwo: Damian Duszczenko

Źródło: [Strajk.eu](https://strajk.eu)