

Nr 12 | 2023

Green Car

m a g a z y n e



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych



naciśnij ikonę i przejdź do artykułu



edytorial

3

rEVelacje numeru



felieton

9

**Branża motoryzacyjna
potrzebuje kobiet**



wywiad

19

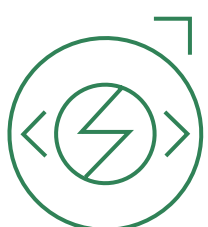
Christina Bu



test

32

Kia Niro EV



Lektury przy ładowarce

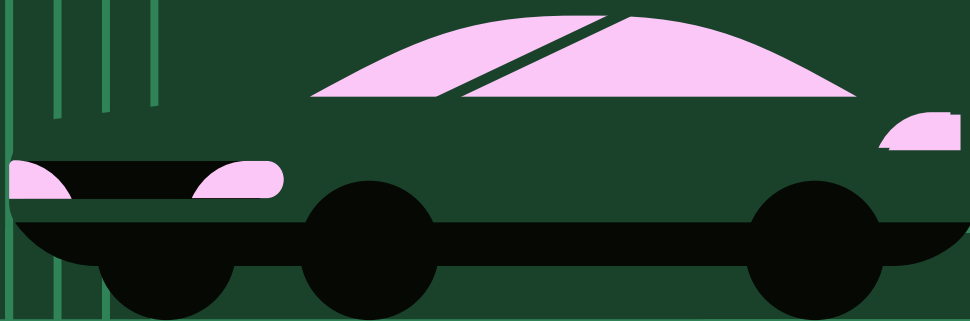
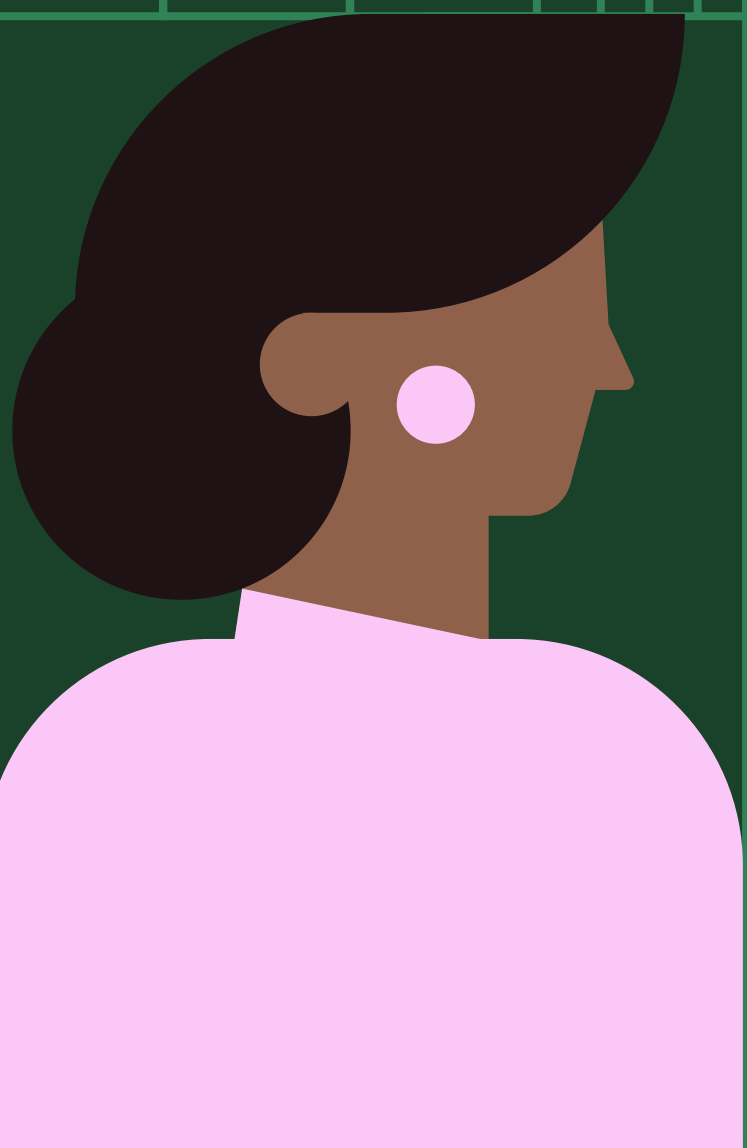
42

**Marta Żakowska.
Autoholizm nas zgubi**

**Leslie Kern.
Miasto dla kobiet**

przewiń





rEVelacje numeru

To już drugi numer Magazynu, jaki oddajemy w Wasze ręce w tym roku. Tym razem temat wiodący powinien zainteresować przede wszystkim nasze czytelniczki – piszemy o roli kobiet w branży motoryzacyjnej. Agata Rzędowska w swojej relacji z tegorocznej konferencji Sisters in Cars wskazuje, że problem niedostatecznej reprezentacji kobiet w sektorze dotyka również Norwegię, czyli liderkę światowej elektromobilności. Mimo że wszelkie badania wskazują na większą wrażliwość i innowacyjność płci pięknej – kobiety nadal zmagają się z tzw. syndromem „oszustki” i nie są należycie doceniane, zwłaszcza w tak tradycyjnie „męskim” sektorze jak motoryzacja.



Przyjrzeliliśmy się także drodze, jaką Norwegia przebyła, aby osiągnąć imponujący 80% udział pojazdów elektrycznych w nowych rejestracjach. W rozmowie z Agatą Rzędowską, Christina Bu, szefowa norweskiego stowarzyszenia użytkowników pojazdów elektrycznych Elbil opowiada, w jaki sposób zachęcono w Norwegii do przesiadki do elektryków. Okazuje się, że odpowiednia polityka podatkowa może działać cuda – obywatele i obywatelki potrafią jednak liczyć i wybierać opcje najkorzystniejsze dla ich domowych budżetów. Warto także lobbować za takimi rozwiązaniami i pilnować realizacji wskazanych celów – taką właśnie rolę pełni w Norwegii niezależne stowarzyszenie Elbil, zrzeszające już ponad 120 tys. osób.

W dziale testy w tym numerze nowa generacja Kii Niro EV. Mimo że nie jest to awangardowy elektryk nafaszerowany inno-



wacyjnymi rozwiązaniami i niespotykaną stylistyką, to jednak jego niezawodność i przydatność została doceniona przez dziennikarki. Nowa Niro EV zdobyła tytuł Car of the Year przyznawany przez grono dziennikarek motoryzacyjnych z całego świata. A że kobiety są wybredne i doceniają jakość i przewidywalność, warto bliżej przyjrzeć się temu modelowi jeśli przymierzacie się do zakupu swojego pierwszego elektryka.

W tym numerze także nieco nietypowo znajdziecie aż dwie propozycje lektur przy ładowarce. Pierwsza to wreszcie wydana po polsku świetna pozycja „Miasto dla kobiet” autorstwa Leslie Kern. Polecam szczególnie... facetom. Tak panowie, naprawdę warto przeczytać tę książkę, aby sobie uświadomić, z jakimi problemami spotykają się kobiety funkcjonujące we współczesnym mieście. Problemami, któ-

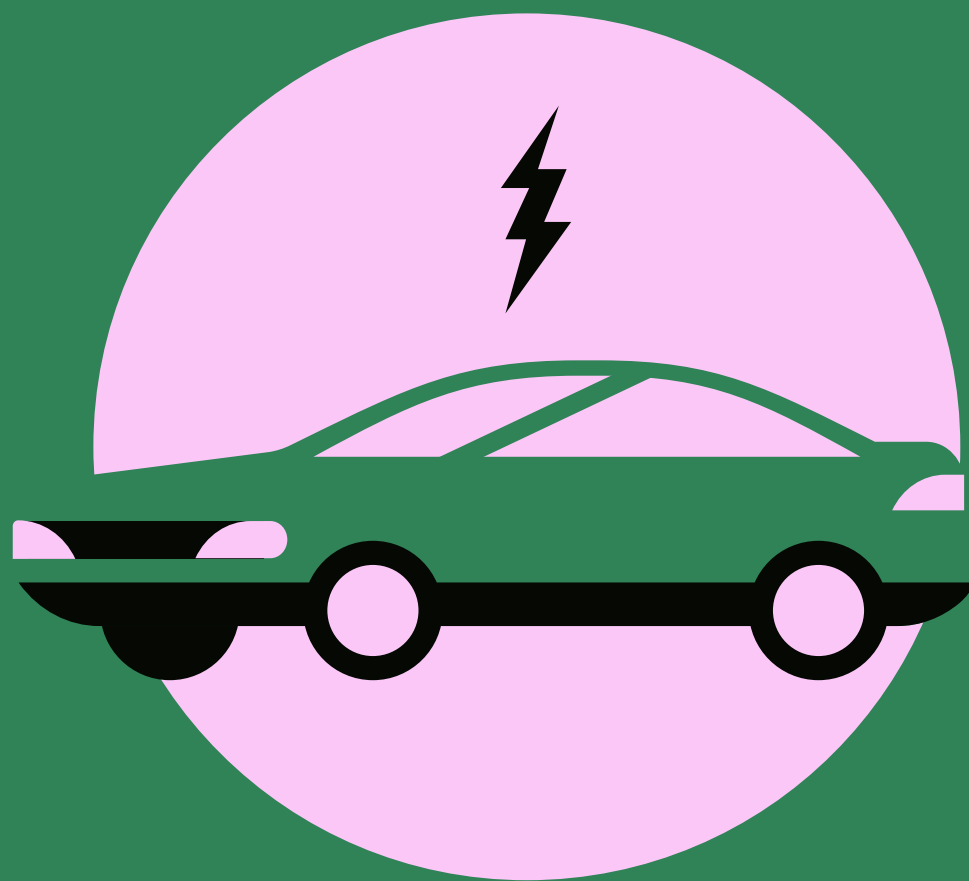


re w większości was facetów nie dotyczą i dlatego ich nie zauważacie. A są naprawdę poważne. Druga pozycja to moim zdaniem absolutna lektura obowiązkowa dla wszystkich. Znakomita książka Marty Żakowskiej boleśnie obnaża niezwykły kult posiadania samochodu w Polsce. Kult, który zdemolował przestrzeń publiczną w naszym miastach, przyczynia się do fatalnej jakości powietrza i... nadal jest kulturowany w najlepsze. Czy jest szansa, aby „odspawać” się od samochodu i spojrzeć na otaczający nas świat z nieco innej perspektywy? Czy faktycznie samochód jest niezbędny, aby załatwić jakąkolwiek, nawet najdrobniejszą sprawę? Czy prawo do zaparkowania pod swoim oknem stało się dla wielu podstawowym prawem człowieka? Odpowiedzi na te i inne pytania znajdziecie w książce Marty Żakowskiej.

Miłej lektury!

Jacek Mizak





Wydawca: Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych
ul. Cegłowska 28/1, 01-803 Warszawa
biuro@fppe.pl

Redaktor naczelny: Jacek Mizak

Zespół redakcyjny: Marcin Korolec, Rafał Bajczuk, Hubert Różyk

Współpraca: Agata Rzędowska

Projekt graficzny, skład: Anna Olczak

Kontakt: biuro@fppe.pl

© Copyright by FPPE – Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych,
Warszawa, 2023



**Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych**

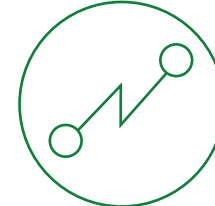
Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE) jest organizacją pozarządową pracującą na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu. Prowadzi działania promocyjne i edukacyjne, świadczy też usługi doradcze i analityczne. Jest partnerem Transport & Environment, brukselskiego think tanku z obszaru polityki transportowej.

vol
1

Scandinavian
Women
Automotive
Conference

SICS22-OSLO

Oslo, 29 - 30 March. 2023



9



felieton

**Branża
motoryzacyjna
potrzebuje
kobiet**

a: Agata Rzędowska

Pod koniec marca 2023 roku w Oslo odbyła się pierwsza konferencja poświęcona roli kobiet w przemyśle motoryzacyjnym – „Sisters in Cars – Scandinavian Women Automotive Conference 2023”. W promocję tematu zaangażowały się skandynawskie oddziały Renault, NIO i Polestar – firmy mocno kojarzone z elektromobilnością. Ale to nie wątek aut na prąd był głównym tematem tego wyjątkowego spotkania.

W Skandynawii kobiety stanowią mniej niż 10 proc. zatrudnionych w branży motoryzacyjnej. Choć można je spotkać zarówno w salonach, działach sprzedaży, marketingu, w lakierniach, warsztatach i administracji, wciąż pozostają jednak znaczącą mniejszością. To bardzo niepokojące zjawisko. Jak pokazują badania, zróżnicowane zespoły – ze względu na płeć, przynależność etniczną czy wiek osiągają najlepsze efekty w pracy nad wieloma zadaniami.

Podczas „*Scandinavian Women Automotive Conference 2023*” wielokrotnie wybrzmiewało, że to nie kierunkowe wykształcenie, ale pasja i samokształcenie determinuje nasze ścieżki rozwoju zawodowego. Osobiste historie, w których nie pominięto również poniesionych porażek, działały na widownię bardzo budująco. Agneta Dahlgren, odpowiedzialna w Renault za projekt nowego elektrycznego Mégane opowiadała o wsparciu rodziny – w dochodzeniu do niezależności i znalezieniu swojego zawodowego miejsca. Anya Ernst, pracująca w Polestar nad innowacjami dodała, że ważne jest pracowanie w obszarach, w których cenimy wartości. Dla niej inspiracją do działania w mniej oczywistych obszarach były mama i babcia.

Właściwie można powiedzieć, że część haseł na slajdach to truizmy, ale czasem warto je sobie przypomnieć. W wielu wystąpieniach przewijał się także wątek zmagania się z “syndromem oszustki”. Zjawisko jest powszechne, dostrzegalne również w Polsce. Generalnie rzecz ujmując sprowadza się do tego, że kobiety nieświadomie bardzo często umniejszają swoją rolę w projektach, nie doceniają swojej wiedzy eksperckiej, nie podejmują ambitniejszych działań. Brakuje im po prostu wiary we własne siły i osiągnięcia.

Organizatorką i inicjatorką wydarzenia była Gro Flaaten, przez wiele lat związana z mediami i branżą motoryzacyjną. Dostrzegła lukę, która jej zdaniem dziś, kiedy zaczyna na pierwszy plan wysuwać się zielona mobilność, nie powinno już być. Kobiety są bardziej świadome środowiskowo, mają więcej ekologicznych nawyków, chcą zmie-

niać siebie i świat wokół – z myślą o dobru planety. To one powinny stanowić naturalne zaplecze dla rozwoju nowej, zrównoważonej mobilności. Dlaczego zatem jest ich tak niewiele w branży?

W Skandynawii to wynik kilku nakładających się na siebie czynników. Jednym z nich jest to, że kobiety częściej niż w Polsce decydują się na pracę tylko na część etatu. Po drugie, zarówno poszukujące pracy kobiety jak też rekruterzy i rekruterki kierują się stereotypami – motoryzacja kojarzona jest jako sektor przede wszystkim dla mężczyzn. Brakuje też dziewcząt na kierunkach kształcenia związanych z motoryzacją – tu z kolei często to rodzice hamują entuzjazm kandydatek do szkół, w których można zdobyć kierunkowe, zawodowe, średnie czy wyższe wykształcenie techniczne niezbędne do podjęcia pracy w branży.

W Norwegii, podobnie jak w Polsce, od lat pokutuje przekonanie, że po szkole podstawowej lepiej iść do szkoły ogólnokształcącej niż do zawodowej. Często to rodzice mają decydujący głos na temat tego do jakiej szkoły trafią nastolatek lub nastolatka. Dorośli często nie mają wystarczającej wiedzy na temat zawodów przyszłości, szans na rozwój zielonych miejsc pracy. Mają negatywny wpływ na możliwość rozwoju kariery młodych dziewcząt w branży uważanej nadal za męską.

Zastanawiano się podczas spotkania, jak to skutecznie zmienić.






Wskazano również, że nawet w Norwegii, promującej wyrównywanie szans i odcinającej się od nierówności społecznych, jest widoczna luka płacowa. Kiedy mężczyzna zarabia 100 koron, kobieta na tym samym stanowisku i z takim samym wykształceniem może liczyć już tylko na 89 koron.



Także w krajach skandynawskich obserwowane jest negatywne zjawisko „szklanego sufitu”. Badaczki, obserwujące trendy w zatrudnieniu, wskazywały w swoich wystąpieniach także inne powody, dla których można dziś spotkać w branży motoryzacyjnej w Skandynawii tak mało kobiet. Wspomniany już przeze mnie “syndrom oszustki” często ma wpływ na to, że nie zgłaszają się one do rekrutacji na bardziej eksponowane, kierownicze stanowiska. Jak zmienić to nastawienie?



W trakcie dyskusji wskazano sześć obszarów, w których należy podjąć skuteczne działania:

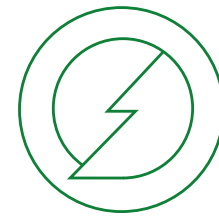
-  Zakotwiczenie równości płci i równowagi płci w strategiach i kluczowych wskaźnikach wydajności;
-  Synergiczne połączenie działalności zawodowej z innymi obowiązkami;
-  Rozwijanie kultury społecznej promującej równe szanse,
-  Wystrzeganie się uprzedzeń związanych z płcią i stereotypowego myślenia dotyczącego płci,
-  Wspieranie inicjatyw mających na celu skuteczne wykrywanie i zwalczanie molestowania i mobbingu w pracy.



Ten ostatni punkt, który można sprowadzić do tego by tworzyć bezpieczne i przyjazne miejsce pracy, docenią także mężczyźni. Z badań przeprowadzanych w warsztatach samochodowych w Norwegii wynika, że zarówno kobiety, jak i młodzi mężczyźni najczęściej doświadczają mobbingu i podważania posiadania kwalifikacji do wykonywanej pracy. Kobiety częściej wskazują natomiast na to, że przytyki mają podtekst seksualny.

W podsumowaniu, organizatorka wydarzenia, Gro Flaaten przyznała, że nawet ją zaskoczyło to jak wiele wiadomo o powodach, dla których kobiety nie podejmują starań by pracować w branży motoryzacyjnej i jak niewiele z tą wiedzą robimy aby coś zmienić.

Kolejna edycja wydarzenia została zapowiedziana na jesień br w Goeteborgu.



19

wywiad



Christina Bu

Prezeska Norsk Elbilforening

a: Agata Rzędowska

Christina Bu, Prezeska Norsk Elbilforening, norweskiego stowarzyszenia użytkowników samochodów elektrycznych.

Norwegia to kraj długich mroźnych zim i stromych gór. Można by pomyśleć, że jest to najmniej przyjazne miejsce dla samochodów elektrycznych. Mimo to właśnie to skandynawskie państwo jest światowym liderem w zakresie udziału pojazdów elektrycznych. Obecnie ponad 80 proc. sprzedawanych nowych samochodów to samochody elektryczne, a ponad 23% wszystkich pojazdów poruszających się po norweskich drogach to pojazdy z wtyczką (baterijne lub hybrydy plug-in). Co stoi za sukcesem elektromobilności w Norwegii i jaką rolę pełni norweskie stowarzyszenie użytkowników samochodów elektrycznych ?

O tych właśnie tematach Agata Rzędowska rozmawiała z Christiną Bu, szefową „Norsk elbilforening” (Norweskiego Stowarzyszenia EV), którym kieruje dziewiąty rok. Norweskie Stowarzyszenie EV to szybko rozwijająca się organizacja pozarządowa zrzeszająca konsumentów. Zatrudnia ponad 50 pracowników i ma ponad 120 000 członków – kierowców samochodów elektrycznych z całego kraju. To czyni ją największą na świecie organizacją kierowców pojazdów elektrycznych. Organizacja odgrywa ważną rolę zarówno w kraju, jak i za granicą, jeśli chodzi o promowanie przejścia na mobilność elektryczną i współpracuje z organami rządowymi, przemysłem i innymi organizacjami.



Christina Bu,
Secretary General
Norwegian EV
Association



Norwegian EV Association



Christina Bu



AGATA RZĘDOWSKA (AG): Kraj o powierzchni większej niż Niemcy, zamieszkały przez około 5,5 mln ludzi. Zimny i górzysty. To nie jest idealne miejsce dla samochodów elektrycznych.

CHRISTINA BU (CB): Tym bardziej nie jest to miejsce gdzie mogłaby się wydarzyć pewna rewolucja na drogach. A jednak się wydarzyła !

AG: A ta rewolucja to rekordowe wyniki sprzedaży aut elektrycznych. 8 na 10 nowych kupowanych w ostatnim roku samochodów to auta na prąd. To nie wydarzyło się z dnia na dzień.

CB: To prawda. Na dzisiejszy sukces pracowaliśmy latami. 10 lat temu udział elektryków w rynku wynosił zaledwie 3 proc.

AG: To tyle ile dziś w Polsce.

CB: Dobry początek.



AG: Jak często słyszysz zarzut, że wam się w Norwegii udało, bo jesteście bogatym krajem ?

CB: Bardzo często. Zapomniałaś dodać, że dorobiliśmy się na ropie. Inni tak nie mają. Słyszając takie argumenty mówię, że u nas też rządzi ekonomia.

AG: A jak trafiłaś do Stowarzyszenia?

CB: Dla mnie wszystko zaczęło się w 2007 roku, wtedy usiadłam za kierownicą Think City – jednego z niewielu aut produkowanych w Norwegii. Nie mamy się tu czym pochwalić. W 2011 roku prowadziłam Nissana Leaf – wtedy przekonywano mnie, że elektromobilność nie ma sensu. Ja z kolei nabierałam pewności, że właśnie ma sens i czeka nas rewolucja. Patrzyłam na elektryczną mobilność, jak na rozwiązanie problemu emisji CO₂ z tego sektora. Jeśli odpowiada on za 20 proc. globalnych emisji, a na rynku pojawia się narzędzie by z nimi walczyć to trzeba go użyć.

AG: Teraz wystarczyło wymyślić sposób jak przekonać do pojazdów zasilanych odnawialną energią masowego odbiorcę.

CB: Właśnie dlatego w 2014 roku objęłam stanowisko liderki w Norweskim Stowarzyszeniu EV. Była nas wtedy szóstka na pokładzie, cała organizacja liczyła 10 tys. członków. To były osoby rozsiane po całym kraju, które już miały samochody elektryczne. Samo stowarzyszenie powstało w 1995 roku za sprawą grupy aktywistów środowiskowych i nerdów technologicznych. Naszym celem było przekonanie polityków i opinii publicznej o tym, że samochody elektryczne mogą przyczynić się do redukcji emisji CO₂.

AG: Kij czy marchewka ? Jak zamierzaliście przekonać ludzi do elektryków?

CB: Podatkami. Tutaj mieliśmy już duże i długie doświadczenie. Nowe auta były u nas zawsze mocno opodatkowane. VAT na samochody to

25 proc. Politycy już w latach 90-tych wpadli na to, że robiąc pewne wyjątki w opodatkowaniu, wyłącznie dla aut zeroemisyjnych, można zachęcić ludzi do ich kupna. Opodatkowując to czego nie chcemy – w tym wypadku samochody spalinowe, mamy pieniądze na promocję tego czego chcemy i potrzebujemy – samochodów elektrycznych. Także finansowanie publiczne elektromobilności w Norwegii odbywa się właśnie w ten sposób, nie dopłacamy do tego z zysków ze sprzedaży ropy czy gazu.

AG: Koszty dla budżetu były marginalne.

Wtedy właściwie nie było z czego wybierać.

CB: No był Think City. Musiało trochę czasu upłynąć żeby pojawiły się na rynku samochody Nissana, Tesli czy innych firm. Przełomowy był rok 2010. Opodatkowanie zgodne z zasadą „zanieczyszczający płaci” szybko zaczęło przynosić wtedy rezultaty. Udało nam zrównać ceny samochodów elektrycznych – droższych – z tradycyjnymi (tańszymi) spalinowymi.

Nie można przecież oczekiwać od obywaterek i obywateli, że będą kupować drogie samochody wyłącznie imię ochrony środowiska.



AG: Tym bardziej kiedy sprzedaje im się coś czego nie znają.

CB: Oczywiście. Trzeba się nauczyć samochód ładować, doświadczają się „range anxiety”. Musieliśmy wymyślić formułę, w której uda się szybko przejść z fazy early adopters do mass market.

AG: Dla mnie dużym zaskoczeniem jest to, że od lat 90-tych nikt, żadne ugrupowanie będące u władzy, nie zmieniło kierunku, nie zrezygnowało z tej polityki fiskalnej.

CB: Politycy, z różnych ugrupowań, odegrali tu naprawdę ważną rolę. Po pierwsze implementacja całego systemu była w ich rękach, po drugie dialog ponad podziałami, właśnie po to żeby już nie zejść z raz obranej ścieżki. Z drugiej strony trzeba także budować świadomość społeczną. I tym także się zajęliśmy.



AG: Z kolei w użytkownikach i użytkownikach mieliście prawdziwe wsparcie, solidnych ambasadorów.

CB: Tak, docenialiśmy to jaką pracę wykonują. Świecili przykładem. Dzięki temu, że przybywało członków organizacji mogliśmy zwiększyć zatrudnienie. Budować silniejsze koalicje i zwiększać swoje zaangażowanie. Dziś jesteśmy największą tego typu organizacją na świecie. 120 tys. osób płaci składki. Mamy wolontariuszy w całym kraju, organizacja zatrudnia już 50 osób.

AG: Kiedy pojawił się rok 2025 – jako graniczna data dla sprzedaży nowych samochodów spalinowych?

CB: Mniej więcej 6 lat temu. Ten ambitny cel – Norwegia ma się stać pierwszym krajem na świecie, który pożegna się w taki sposób z samochodami spalinowymi – wymagał dobrego przygotowania. Politycy się nie wyłamali.

AG: Mogliście odetchnąć w spokoju.

CB: Nie do końca. Od tego czasu co chwilę wraca debata na temat wyjątków i systemu wsparcia, pojawiają się propozycje złagodzenia polityki fiskalnej. Także wciąż mamy ręce pełne roboty. Rok 2025 wciąż przed nami.

AG: Można powiedzieć, że kraje unijne będą wam deptać po piętach. Nas będzie obowiązywał 2035 rok.

CB: Tak, kibicowaliśmy Unii żeby tę regulację przyjęła. Wpisanie 100 proc. redukcji emisji z nowych samochodów to dobra i potrzebna decyzja. Dzięki jasno obranej drodze nam też jest łatwiej, bo my kupujemy to co zostanie przez duże koncerny wyprodukowane. A te były zachęcane do działania przez Brukselę. Tutaj też widać, że trzeba było nacisków z różnych stron, by przyklepać zmianę.



AG: Powiedziałaś kiedyś, że Norweżki i Norwegowie nie są bardziej wrażliwi na środowisko. Tylko po prostu umieją dobrze liczyć i korzystają z przyjaznych portfelowi i domowemu budżetowi polityk i podatków.

CB: Tak, wciąż uważam, że to jest tak proste. Dzięki odpowiedniej polityce podatkowej, a nie wprowadzaniem zakazów i nakazów osiągniemy cele redukcyjne. Uważam, że jeśli udało się to osiągnąć w Norwegii, można to osiągnąć wszędzie.





test

Kia Niro EV

nowa odłona

a: Agata Rzędowska

Koreańskie samochody elektryczne są dobre, a nawet bardzo dobre. Na tym właściwie można by zakończyć artykuł o najnowszej generacji modelu Kia Niro w wersji elektrycznej, czyli Niro EV. Listę wyróżnień dla tego auta domknął niedawno tytuł Samochodu Roku Świata Kobiet 2023 (Women's World Car of the Year). Za kierownicą testowego egzemplarza usiadła jedyna polska jurorka tego konkursu – Agata Rzędowska.

Test odbył się w styczniu br. Obejmował trasę Warszawa – Tczew – Malbork – Warszawa. Temperatura na zewnątrz 5C°. Auto naładowane do pełna przed startem pokazywało 320 km zasięgu. Plan był następujący: po jednym ładowaniu po drodze i „do pełna” w czasie spotkania w Tczewie. Miejsce pierwszego ładowania wybraliśmy z racji tego że to nowa stacja z dużą mocą: MOP Lutek I kategorii, czyli z atrakcji wyłącznie toalety. Niestety zamiast deklarowanych 100 kW stacja podawała ok 40 kW.



Zamiast 20 minut, spędziliśmy tam ponad 40, spacerując po błocie pośniegowym. Do Tczewa dojechaliśmy z ponad 70 km zapasem zasięgu, ale na czas. Stacja dostępna na miejscu to dość stary model, z mocą 50 kW, ale tutaj pośpiech nie był wskazany, stabilne 40 kW nas zadowoliło – miło spędziliśmy czas z dawno niewidzianym znajomym i zdążyliśmy zobaczyć kawałek miasta.

Kolejny postój to kawa w Malborku i w drogę powrotną. Ruszaliśmy z 307 km zasięgu. Po ok. 250 km włączyła nam się rezerwa, a tuż przed skrętem do stacji pod Płońskiem auto przeszło w tzw. „tryb żółwia”. Stacja, na której zaplanowaliśmy ładowanie była niedawno poddana modernizacji – dlatego właśnie na nią padło. Obok jest restauracja. Miły koniec wieczoru. Niestety. Stacja nie ładowała z pełną mocą, działało tylko jedno gniazdo, wbrew temu co pokazywał Google restauracja zamykana



jest wcześniej. W efekcie staliśmy w leśnym zagajniku dość długo, z gasnącą co chwila latarnią, bez dostępu do WC. Takiego finału raczej żadne z nas nie brało pod uwagę.

Ale zaraz zaraz, miało być o samochodzie. On nam w tej wycieczce nie przeszkadzał. Jest dynamiczny, wygodny, wydajny. Taki jak powinien być uniwersalny samochód elektryczny – crossover, ale nie z przesterem ego. Za to właśnie został doceniony przez jurorki WWCOTY. Trzeba tu jednak zauważyć, że głosowano na model, a nie na konkretny wariant wyposażenia.



Zużycie zimą na trasie było akceptowalne. Wahalo się między 19 a 23 kWh. Nie do zaakceptowania jest jednak to, że infrastruktura do ładowania nie nadąża za rozbudzonym apetytem posiadaczy samochodów elektrycznych – te mają coraz większe zasięgi, coraz szybsze możliwości ładowania – zastępują z powodzeniem auta spalinowe.

Kolejna część testu to jazda miejska. Tutaj pomimo temperatur nie sposób mieć do auta zastrzeżeń. Około 400 km zasięgu podczas jazdy w mieście to wystarczająco dużo nawet dla tych, którzy nie mają swojego prywatnego garażu czy wallboxa. Wystarczy raz w tygodniu naładować auto na publicznej stacji ładowania. Dla większości posiadaczy to nie będzie duży problem.



Niro wraca w odświeżonej wersji już po raz trzeci. Wciąż ma gniazdo ładowania z przodu – to wygodne – nie wszędzie kable na stacjach są długie. Infotainment jest poprawny, mapy działają z lekkim opóźnieniem, ekrany są wystarczającej wielkości. Z wnętrza jednak nadal wieje smutkiem – jest czarno i plastikowo. Niestety auto ma dość wysoki próg załadunku w bagażniku. Dzielona tylna kanapa ma szerokie wygodne siedzisko. Miejsca na kolana dla osoby o wzroście sięgającym 170 cm nawet przy mocno odsuniętym przednim fotelu jest wystarczająco dużo. Pod maską kryje się malutki frunk – przedni bagażnik – wystarczający by schować np. niezbędne kable do słupków AC.

Kia Niro EV to poprawny samochód elektryczny, który może pomóc oswoić się z elektromobilnością osobom, które wcześniej nie jeździły autami na baterie. Docenią go także bardziej zaawansowani w elektromobilności.



Samochód występuje w trzech wariantach wyposażenia: M, L, XL i z jedną pojemnością baterii – 64,8 kWh. Ceny zaczynają się od 190 tys. zł. Najbogatsza wersja to wydatek ponad 230 tys. zł.

Bateria w Kia Niro EV objęta jest 7-letnim okresem gwarancji z limitem 150 000 km. Producent gwarantuje min. 70% pojemności baterii na koniec okresu gwarancyjnego.



Kia Niro EV w liczbach

Długość	4 420 mm
Szerokość	1 825 mm
Wysokość	1 570 mm
Rozstaw osi	2 720 mm
Bagażnik	475 l
Pojemność akumulatora	64,8 kWh poj. użytkowej
Czas ładowania (DC 100KW)	10-80 % w 43 minut



Silnik elektryczny

204_{kW}



moment obrotowy

255 Nm



przyspieszenie

7,8 s



**pojemność
akumulatora**

do 130 kWh



zasięg deklarowany

do 460 km

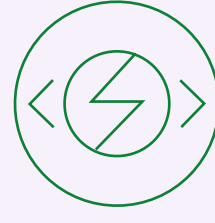


**prędkość
maksymalna**

167 km/h



Lektury przy ładowarce



42

lektury przy ładowarce

a: Agata Rzędowska



Leslie Kern

Miasto dla kobiet



Książka Leslie Kern „Miasto dla kobiet” trafiła do rąk polskich czytelniczek i czytelników zaledwie trzy lata po światowej premierze. Ta książka miała od początku status wyczekiwanej w naszym kraju. Choć dzielą nas tysiące kilometrów od miejsc opisywanych przez Kern, to zjawiska dotyczące bezpieczeństwa kobiet w miastach, ograniczeń mobilności, kosztów społecznych związanych z brakiem alternatyw dla samochodów doskonale znamy z polskiego podwórka.

Trudno budować dziś spójną narrację wokół dostępności transportu publicznego i rozmawiać o przemodelowaniu miast bez podejmowania niewygodnych tematów związanych z m.in. „niechcianym kontaktem fizycznym” w przestrzeni miejskiej. Nie musi to być od razu dotykanie ciała drugiej osoby – chodzi tu też o łapanie za wózek osoby na nim jeżdżącej, przesuwanie go.



Leslie Kern pisze – „Kobiety wychowuje się tak, żeby nie zajmowały dużo miejsca, zwłaszcza kiedy są same. Najlepsze, na co możemy liczyć, to że pozostaniemy niezauważone”. Najlepsze – czyli godzimy się na to, że miasto nie będzie uwzględniać kobiecych potrzeb. Gorzej, że tworzy przestrzeń gdzie nie możemy czuć się bezpiecznie. „To przygnębiające, że musimy czasem odrzucić zaproszenie na kolację albo wcześniej wyjść z imprezy, bo nie mamy jak bezpiecznie i tanio wrócić do domu”.

Autorka przytacza, że niemal każda z nas ma w pamięci historię własną albo bliskiej osoby, kobiety, która przyznała, że wysiadła na przystanku z dala od domu, bo bała się, że ktoś za nią pójdzie. „Unikamy skrótów przez wąskie uliczki i parki. Modyfikujemy nasze codzienne trasy i ściskamy w rękach klucze. Udajemy, że rozmawiamy przez telefon. Pewne miejsca omijamy.



Te wszystkie decyzje, zarówno rutynowe, jak i spontaniczne, oraz nieustanna potrzeba ostrożności naprawdę wyczerpują”.

Co robimy by taki stan rzeczy zmienić? Przez miasta na świecie przetaczają się protesty i marsze mające zwrócić uwagę na kwestie bezpieczeństwa kobiet, równość i dostępność wspólnej przestrzeni. Ruchy społeczne angażują się, aby przy jednym stole posadzić interesariuszki i interesariuszy, osoby odpowiedzialne za oświetlenie ulic, patrole, monitoring. Na tym, że miasta staną się bezpieczniejsze dla kobiet skorzystają też dzieci i młodzież. Lobbowanie na rzecz mądrej, zrównoważonej i dostępnej urbanistyki już przynosi efekty.

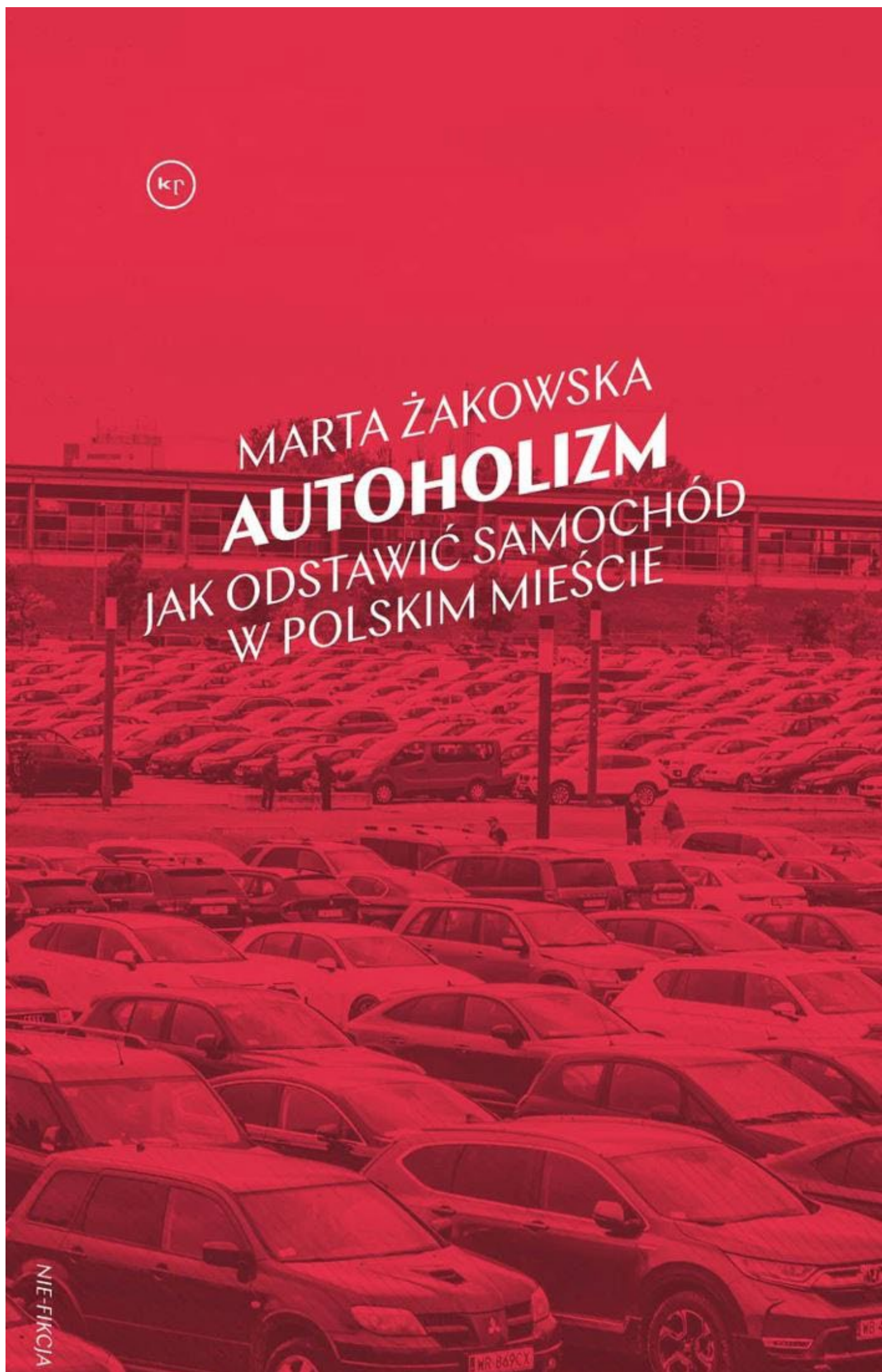
Lepsze oświetlenie, eliminowanie elementów ograniczających pole widzenia, tworzenie uporządkowanych tras przez miejskie tereny zielone, zamontowanie



przycisków alarmowych, kamer w windach i transporcie publicznym – to wpływa na poczucie bezpieczeństwa. Jednak transport publiczny wymaga jeszcze lepszego monitorowania.

Kern przytacza badanie przeprowadzone przez organizację Plan International. Objęło młode mieszkanki Limy, Madrytu, Kampali, Delhi i Sydney. Wynika z niego, że „kobiety są w środkach transportu publicznego obmacywane, molestowane i śledzone. Choć w wielu pojazdach znajdują się przyciski alarmowe a perony metra są dobrze oświetlone i objęte monitoringiem, są to jednocześnie miejsca zatłoczone, w których łatwo o anonimowość, a to powoduje problemy. Aby je rozwiązać, w niektórych miastach wprowadzono do użytku wagony tylko dla kobiet”. Czy to dobre rozwiązanie? Odpowiedź znajdziecie w książce.





Marta Żakowska

Autoholizm nas zgubi



Marta Żakowska napisała książkę o samochodach. Ale taką nietypową. Pokazuje w niej jak daliśmy się zniewolić czterem kółkom. Głównym problemem, wskazywanym przez autorkę, jest w Polsce to, że nie umiemy już sobie nawet wyobrazić funkcjonowania bez prywatnego samochodu. Nie chcemy zmian w miastach, w których prywatne auta mogłyby w dużej części zostać zastąpione przez transport publiczny i współdzieloną mobilność.

“Potykamy” się codziennie o auta zaparkowane na chodnikach, stresujemy na przejściach dla pieszych, brudzimy ubrania przeciskając się między samochodami zaparkowanymi pod blokami i sklepami.

Żakowska wylicza wszystkie patologie uliczne znane z polskich miast. Piętnuje też nasze postrzeganie ofiar wypadków i manipulacyjny język używany przez media do relacjonowania tragicznych zdarzeń. Jak bardzo przestały nas dziwić nagłówki



”83-latek potrącony przez BMW”, „11-latka wpadła pod Mercedesa”, „Audi wjechało w przystanek” – tak, jakby nikt owych samochodów nie prowadził, nikt nie siedział za kierownicą.

Autorka zwraca także uwagę na kwestie środowiskowe i auta. „Kulturowa ranga samochodu” powoduje, że dużo trudniej podejmować w Polsce dyskusje o tym, by auta spalinowe sukcesywnie zastępować elektrycznymi czy też wprowadzać w miastach Strefy Czystego Transportu, do których wjazdu nie mają najstarsze i najbardziej zanieczyszczające powietrze diesle. Autorka nie jest bezkrytyczna entuzjastką elektromobilności. Wskazuje, że korzyści środowiskowe z zamiany na pojazdy elektryczne w Polsce będzie ograniczona, jeśli nadal będziemy wytwarzać prąd przede wszystkim z węgla. Trudno też polemizować ze stwierdzeniem, że samochód elektryczny zajmuje tyle samo



przestrzeni publicznej co spalinowy. Samochodów mamy po prostu za dużo i zamiana spalinowych na elektryczne nie rozwiąże problemów komunikacyjnych z jakimi borykają się nasze miasta.

Nałóg – jak o przywiązaniu do samochodów – pisze Żakowska – kosztuje nasze społeczeństwo krocie. Płacą nałogowcy i ci, którzy już się wyleczyli. Niestety od kosztów autoholizmu nie uciekną nawet ci bez aut. Samochody osobowe powodują w miastach zanieczyszczenie powietrza. To jedyny problem rozwiązywalny jeśli zamienimy „spaliny” na „elektryki”. Ale co z pozostałymi? Pozostaje jeszcze zawłaszczenie miejsca. Ciasnota i spory ruch na ulicach, uliczkach, osiedlach, wokół przedszkoli i szkół – to codzienność. Czy da się to zmienić? Naprawić?



Okazuje się, że tak. Pierwsze małe kroki już poczyniliśmy. To zmiany w przepisach. Prawo o ruchu drogowym zaktualizowano. Poświęcono w nim więcej uwagi bezpieczeństwu pieszych – osób najmniej chronionych. Wprowadzono wyższe kary za niestosowanie się do przepisów. Ta zmiana nie została jeszcze przez społeczeństwo w pełni zaakceptowana. Piesi od tego czasu są regularnie atakowani w mediach społecznościowych i na łamach prasy motoryzacyjnej. Kto z nas nie trafił na określenie „pieszy – święta krowa na drodze”. Czas będzie tu jednak działał na korzyść zmiany.

Kolejny krok? Skoro transport samochodowy „zepchnął na margines inne formy mobilności” trzeba będzie skorzystać z pomocy urbanistek i urbanistów aby je przywrócić. Należy skończyć z dogmatem priorytetu dla samochodów i „świętej przepustowości”. Nie bez znaczenia bę-



dzie tu nastawienie polityczek i polityków, rządowych i samorządowych – sygnał do zmian powinien zostać nadany właśnie od nich – w końcu urbaniści i planiści realizują zadania określone przez decydentów.



