

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Jakob Kolar

Kolesarimo v pravičnejšo družbo, kolesarjenje kot politični akt

Diplomsko delo

Ljubljana, 2016

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Jakob Kolar

Mentor: izr. prof. dr. Žiga Vodovnik

Somentor: izr. prof. dr. Damjan Lajh

Kolesarimo v pravičnejšo družbo, kolesarjenje kot politični akt

Diplomsko delo

Ljubljana, 2016

Kolesarimo v pravičnejšo družbo, kolesarjenje kot politični akt

Diplomska naloga obravnava kolesarjenje z vidika politične dejavnosti. Raziskovali bomo zgodovino razvoja kolesarjenja kot političnega delovanja, pri čemer bomo prepoznali, da so v preteklosti kolesarjenje kot obliko političnega delovanja uporabljala feministična in socialistična družbena gibanja, anarhistična in okoljevarstvena družbena gibanja pa kolesarjenje kot politično dejavnost uporabljajo še danes. Zato bomo raziskovali multiple relacije kolesarskih družbenih gibanj in kolesarske kulture v različnih zgodovinskih obdobjih. V procesu raziskovanja nastanka in razvoja »DIY« kulture, katere del je tudi kolesarska subkultura, bomo spoznali produkt kolesarskih aktivistov »critical mass«. Na podlagi raziskave značilnosti družbenega gibanja critical mass bomo ugotovili da nam njegovi osnovni značilnosti, ki sta participativna organizacija in horizontalna struktura, dokazujeta, da je družbeno gibanje critical mass oblika participativne demokracije v delovanju. Pri raziskovanju kolesarjenja, kot ene izmed oblik političnega delovanja, skozi njegov razvoj bomo ugotavljali, da je kolo in z njim kolesarjenje, pomemben korektiv pri odpravljanju vse večje in naraščajoče neenakosti v današnji družbi.

Ključne besede: družba, kolo, družbeno gibanje, sredstvo upora.

Cycling towards just society, cycling as a political act

Our focus in this research will be on cycling as a political activity. We will look into the history of cycling and point out four most significant periods in development of social movements, that are feminist, socialist, anarchist and environmentalist social movements, which are using the bicycle as a means of resistance. We will research the multiple relations between cyclist's social movements and the cycling culture in different historical periods. In the process of »DIY« culture and its subcultures development research, we will learn about cyclist's subculture and the product of the cycling activists, called Critical mass. On the basis of our Critical mass research, we will recognise it as a new social movement and its basic characteristics, such as participatory organisation with horizontal structure characteristics will prove us, that Critical mass is a participatory democracy at work and that the bicycle is in fact social correctiv in unequal societies.

Key words: society, bicycle, social movement, means of resistance.

KAZALO

1 UVOD	6
2 TEORETSKO-METODOLOŠKI DEL.....	9
2.1 CILJI IN NAMEN DIPLOMSKE NALOGE	9
2.2 IZHODIŠČNE TEZE.....	10
2.3 METODOLOGIJA	10
2.4 STRUKTURA DIPLOMSKEGA DELA	11
3 KOLESARJENJE SKOZI ZGODOVINO	13
3.1 OBDOBJE KOLESARSKEGA RAZCVETA	16
3.2 ZATON KOLESARJENJA IN NJEGOVO PONOVRNO »VSTAJENJE«	17
4 ŠTIRI ETAPE DRUŽBENOPOLITIČNEGA KOLESARJENJA.....	22
4.1 PRVA ETAPA: FEMINIZEM	24
4.2 DRUGA ETAPA: SOCIALIZEM	24
4.3 TRETJA ETAPA: ANARHIZEM	26
4.4 ČETRТА ETAPA: OKOLJEVARSTVO	29
5 KULTURA DIY (NAREDI SAM) IN LOKALNA SKUPNOST	32
5.1 KOLESARJENJE SKOZI SUBKULTURO DIY	34
6 KAKO SMO PRIKOLESARILI DO KRITIČNE MASE.....	37
6.1 KONTEKST NASTANKA IN DELOVANJA DRUŽBENEGIH GIBANJ.....	37
6.2 NASTANEK DRUŽBENEGA GIBANJA CRITICAL MASS	39
6.3 DELOVANJE DRUŽBENEGA GIBANJA CRITICAL MASS.....	42
6.4 KOLESARJENJE V KRITIČNI MASI	44
7 CRITICAL MASS KOT NOVO DRUŽBENO GIBANJE.....	46
7.1 POMEN EMOCIJ PRI MOBILIZACIJI NOVEGA DRUŽBENEGA GIBANJA CRITICAL MASS.	47
7.2 PARTICIPACIJA V NOVEM DRUŽBENEM GIBANJU.....	48
7.3 POMEN KULTURE PRI OBLIKOVANJU KOLEKTIVNE IDENTITETE V NOVEM DRUŽBENEM GIBANJU CRITICAL MASS	49

SKLEP	52
LITERATURA	55

1 UVOD

V iskanju odgovorov na vprašanja: Zakaj se, kot kolesar, dobro počutim; Od kod med kolesarjenjem izvirajo občutki zadovoljstva; Zakaj čutim, da s kolesarjenjem prispevam k nečemu dobremu se nisem mogel niti želel zadovoljiti zgolj s splošnimi odgovori, ki pojasnjujejo dobro počutje posameznika zgolj z razlago o dobrem vplivu kolesarjenja na zdravje posameznika in na njegovo dobro počutje.

V globokem zavedanju, da človek ni le naravno bitje, temveč je v odnosu do ostalih tudi in predvsem družbeno bitje, sem začel iskati odgovore na zastavljena vprašanja na temeljih družboslovnih teorij. Med nabiranjem nešteti prekolesarjenih kilometrov in premišljevanjem o mojih motivih za kolesarjenje ter vzrokih za vztrajanje pri kolesarjenju namesto vožnji z avtomobilom sem spoznal, da posamezne interakcije med kolesarji, naj bo to le bežen nasmeh v spodbudo pri premagovanju klanca ali pa pomoč pri krpanju zračnice, ne pomenijo zgolj interakcije med dvema posameznikoma. V širšem kontekstu sem prepoznal nek skupinski čut, morda celo neko določeno mero družbene odgovornosti, izraz pripravljenosti pomagati sočloveku, ki se je vedno znova udejanjala skozi vzajemno pomoč.

V želji osmisliti vse te občutke in razmišljanja, jih primerno artikulirane predstaviti tudi drugim, se je ob izdatni podpori mentorja porodila ideja o raziskavi, ki bi nam kolesarjenje predstavila z drugačnega zornega kota. Torej o raziskavi, v kateri bi prepoznali potencialne kolesarjenja kot družbenopolitičnega delovanja, sam pa bi si zmoget odgovoril na svoja začetna vprašanja.

Z refleksijo splošne družbene miselnosti o kolesarjenju smo prišli do zaključka, da je kolesarjenje v današnji družbi popolnoma marginalizirano, saj je družbeno splošno sprejeto mnenje, da je kolesarjenje aktivnost, ki je povezana z otroštvom in adolescenco. Skratka, kolesarjenje je skrajno neprimerno za »odrasle«. Ker se s takšnim mnenjem nikakor nismo mogli strinjati, smo začeli preverjati različne vire, iz katerih bi lahko ugotovili, kakšno je dejansko »stanje« kolesarjenja danes.

Naše zanimanje sta pritegnili predvsem organizaciji Kolesarska mreža Slovenije in Za mesto po dveh. Razlog našega zanimanja najdemo v opredelitvi obeh organizacij.

»ZaMestoPoDveh smo skupina ljudi, ki z različnimi projekti spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prometa v mestu. Ulico razumemo kot javni prostor, ki poleg transportne vloge nudi tudi prostor za srečevanje in pogovor.« (Za mesto po dveh)

»Slovenska kolesarska mreža (SKM) se zavzema za izboljšanje sistemskih pogojev za vožnjo kolesa v prometu in kot sredstva za rekreacijo. Smo neprofitna in deloma prostovoljska nevladna organizacija. Naše delovanje je usmerjeno v razvoj kolesarjenja in trajnostnega prometa ter s tem posledično tudi ostalih segmentov družbe (gospodarstva, kulture, bivanja, sociale, zdravstva, okolja itd.).« (Slovenska kolesarska mreža)

Iz opisa obeh organizacij smo razbrali, da sledita ciljem, ki niso povezani le s kolesarjenjem in kolesarsko infrastrukturo, temveč želita z uresničevanjem ciljev na več povezanih področjih hkrati vplivati tudi na širšo družbo.

Ugotovitev, da v Sloveniji obstaja interes določenih skupin, ki s kolesarjenjem poskušajo povzročiti spremembe v družbi, smo sprejeli kot potrditev pravilnosti naše odločitve za raziskavo kolesarjenja kot političnega delovanja.

Pri pripravi raziskave smo se soočili z maloštevilnimi viri v slovenskem jeziku. Eden izmed redkih, a za kolesarjenje najpomembnejši, je Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji, ki ga je izdalo Ministrstvo za infrastrukturo. Ugotovili smo, da je glede na obseg tega dokumenta, obsega namreč kar 250 strani, kolesarjenje v njem zelo zastavljeno. Omenjeno je le na osmih straneh. Je pa kljub temu kolesarjenje že prepoznano kot priložnost za izboljšanje mobilnosti posameznika, predvsem v kombinaciji z različnimi oblikami javnega prevoza, multimodalnostjo (Ministrstvo za infrastrukturo 2014, 187).

V želji po lastnem, čeprav neznatno majhnem, prispevku k splošni sprejetosti kolesarjenja kot družbeno koristne dejavnosti, smo po tehtnem premisleku »zavihali rokave« in se lotili raziskave.

2 TEORETSKO-METODOLOŠKI DEL

2.1 Cilji in namen diplomske naloge

Osnovni namen diplomskega dela je analizirati koncept kolesarjenja kot političnega aktivizma. Raziskati želimo pomen povezovanja različnih družbenih gibanj glede na skupne interese za doseganje skupnih ciljev in s tem dokazati, da splošno uveljavljeno mnenje o kolesarjenju ne bi moglo biti bolj zmotno.

Od nastanka kolesa, kot ga opoznamo danes (safety bicycle), bomo raziskovali njegovo uporabo v smislu sredstva, ki omogoča upor. S pomočjo družboslovnih teorij o družbenih gibanjih bomo utemeljili kolesarjenje kot politično aktivnost od nastanka kolesa pa do danes, vendar bomo posebno pozornost posvetili kolesu in kolesarjenju kot obliki upora, ki se je razvil v kolesarski subkulturi in je del mnogo obsežnejše kulture DIY. Zanimal nas bo pomen povezovanja kolesarske subkulture s subkulturami hortikulture, lokalne proizvodnje biogoriv in odprtokodnega programiranja. Nadalje bomo raziskali vzgibe za aktivnosti znotraj posameznih subkultur ter njihov skupni vpliv na družbo. Predstavili bomo tudi taktike, ki jih proti kulturi DIY uporabljajo finančno in kadrovsko odlično podprte organizacije, ki vzdržujejo obstoječo družbeno ureditev.

Posebno pozornost bomo posvetili kolesarskemu gibanju Critical Mass, ki je nastalo na podlagi delovanja aktivistov kolesarske subkulture in je za mojo raziskavo pomembno iz več razlogov. Izpostaviti moramo, da je Critical Mass kolesarsko gibanje z najštevilčnejšo udeležbo in se dogaja v mestih po vsem svetu. Odločilna lastnost gibanja Critical Mass, zaradi katere smo ga izbrali za našo raziskavo, je ta, da ne pozna vertikalne organizacijske strukture in je zato nazoren primer participativne demokracije v delovanju. S tem omogoča participacijo in emancipacijo različnim marginaliziranim družbenim skupinam, hkrati pa predstavlja tudi kritiko in alternativo predstavniki demokraciji. S številom svojih udeležencev in ponovitev širom po svetu nas poziva k premišljanju o smiselnosti obstoja obstoječih struktur institucionalne ureditve in o

nujnosti izumljanja alternativnih družbenih ureditev. S sintezo raziskovanja različnih družboslovnih teorij in študije primera bomo dokazovali, da kolesarjenje predstavlja določeno vrsto upora.

2.2 Izhodiščne teze

V diplomskem nalogi se bomo ukvarjali s prepogosto prezrtim aspektom kolesarjenja kot političnega delovanja. Za lažje zasledovanje ciljev bomo postavili tezi, ki nas bosta usmerjali skozi raziskavo.

Prva teza: Kolo in z njim kolesarjenje družbena gibanja v različnih časovnih obdobjih uporabljajo kot sredstvo upora proti splošno sprejetim družbenim pravilom.

Druga teza: Kolesarska subkultura pri svojem delovanju na določenem prostoru in v določenem obsegu uporablja model participativne demokracije in s tem postavlja temelje možne bodoče družbene ureditve v že obstoječi družbeni ureditvi.

2.3 Metodologija

V diplomski nalogi se ukvarjamo s kolesarjenjem, ki so ga družbena gibanja objektivizirala kot sredstvo upora proti obstoječim družbenim pravilom. Za prikaz zgodovinskega konteksta, v katerem nastajajo družbena gibanja, ki kolesarjenje uporabljajo kot sredstvo za doseganje ciljev, bomo uporabili deskriptivno in zgodovinsko raziskovalno metodo. Pri umeščanju politično aktivnega kolesarjenja v zgodovinske in vsebinske okvirje se bomo poslužili zgodovinske in klasifikacijske raziskovalne metode. V študiji primera Critical Mass pa bomo uporabili tudi raziskovalni metodi abstrakcije in konkretizacije. Kontekst nastanka družbenih gibanj na primeru Critical Mass bomo raziskovali z uporabo metod analize in sinteze.

2.4 Struktura diplomskega dela

Diplomsko delo je zastavljeno tako, da bomo po začetnem delu, v katerem smo definirali namen in cilje, vso pozornost usmerili v kolesarjenje kot sredstvo upora. Predstavili bomo gibanja, ki so v zgodovini uporabljala kolo kot sredstvo upora in opredelili različne cilje, ki so jih družbena gibanja v preteklosti s pomočjo kolesa, kot sredstva za upor, zasledovala. Obravnavani problematiki se bomo posvetili v duhu anarhističnega pristopa »od spodaj navzgor«.

Na podlagi aktivnosti bomo v neenakosti, zapostavljenosti, eksploativni naravnosti institucionalne družbene ureditve, fragmentaciji družbe in atomizaciji posameznika ter prekomernem izkoriščanju človeških in naravnih virov ugotavljali vzorce za akcijo gibanj. V imenu predstavniške demokracije se je v preteklosti in se tudi danes uveljavlja model izkoriščanja, ki ga lahko brez zadržkov označimo za model »novodobnega« suženjstva in nenehnega vojnega stanja, ki se samo po sebi ohranja vse do točke, do katere zmore ohranjati družbo fragmentirano in atomizirano.

V pričujočem diplomskem delu bomo raziskali pomen kolesa kot orodja za doseganje političnih ciljev, družbenih gibanj, ki uporabljajo kolesarjenje kot sredstvo upora. Vsem tem gibanjem je lasten splošni cilj – enakopravnejša in pravičnejša družba. Zato se bomo po uvodnem delu in teoretsko-metodološki utemeljitvi raziskave v tretjem poglavju ukvarjali z raziskovanjem zgodovine kolesarjenja. V četrtem delu diplomske naloge bomo raziskali posamezne razvojne stopnje kolesarjenja kot sredstva, ki ga družbena gibanja uporabljajo v upor proti splošno sprejetim družbenim pravilom. Poseben poudarek bomo namenili kolesarski subkulturi kot delu kulture DIY. V petem poglavju bomo preučili različne oblike neposredne akcije aktivistov, ki s svojim delovanjem konsolidirajo lokalno skupnost, znotraj katere izumljajo modele participativne demokracije in izzivajo kritično preišljanje članov lokalne skupnosti o alternativah obstoječi družbeni ureditvi. Šesto poglavje bomo namenili študiji primera, gibanja Critical Mass, ki ga bomo vsebinsko in formalno preučili. V sedmem poglavju pa bomo družbeno gibanje Critical Mass uvrstili med nova družbena gibanja. V zaključek bomo »prikolesarili« s kančkom optimizma, saj bomo ugotovili, da so

gibanja, ki so v preteklosti uporabljala kolo kot sredstvo upora, dosegla pomembne družbene spremembe. Upoštevajoč razsežnosti gibanja Critical Mass, se bomo navezali na teorije Ivana Illicha in poiskali realne nastavke bodoče pravičnejše družbe v sedanji družbeni ureditvi.

3 KOLESARJENJE SKOZI ZGODOVINO

Po letu 1860 se je pojavilo kolo, ki je za pogon uporabljalo pedala, prednje kolo je bilo veliko, zadnje majhno, položaj kolesarja pa je bil visoko nad tlemi. Čeprav je bilo takšno kolo težko vodljivo in težavno za uporabo, je simboliziralo moderno obliko mobilnosti v industrijsko razvitih državah 19. stoletja. V 60. in 70. letih 19. stoletja so kolesa uporabljali predvsem mlajši, samski, moški iz porajajoče se buržoazije. Ustanavljali so prva kolesarska združenja in klube. Kolesa so uporabljali kot športne rekvizite, s katerimi so dokazovali svojo drznost in močatost.

Pravi razmah kolesarstva se je začel dvajset let kasneje, v 80. in 90. letih 19. stoletja, po iznajdbi kolesa, ki je imelo obe kolesi enako veliki in je za pogon uporabljalo pedala, za prenos moči k zadnjemu, pogonskemu, kolesu pa verigo. Skratka, pojavilo se je kolo, kot ga poznamo danes. Kolesa so hitro postala priljubljena pri meščankah srednjega razreda in pri starejših moških. Meščani kolesarji so v 90. letih 19. stoletja uporabljali kolesa predvsem za obisk parkov, krajše »pobege« iz mest in za izlete po podeželju. V tem obdobju kolesarjenje ni bilo vsakodnevna aktivnost. Kolesarili so predvsem zaradi užitka, raziskovanja in avantur, kljub temu pa so dobro organizirani v stotine kolesarskih klubov že tedaj lobirali za prostor, namenjen kolesarjenju, na pločnikih in cestah.

Najbolj se je kolesarjenje spremenilo in razširilo med leti 1900 in 1918, ko je kolo postalo tudi delovno orodje. Za mnoge poklice je bilo orodje za boljšo mobilnost. Zdravniki, babice, pismonoše, vojaki, peki, mesarji in tudi drugi so pričeli kolo uporabljati za vsakodnevno pot v službo, za razvoz blaga in za prevoz do strank, pri katerih so opravljali storitve. Zaradi novih načinov uporabe koles so proizvajalci ponudili izboljšana kolesa, ki so z uporabo zavor, prtljažnikov, blatnikov in stojal omogočala učinkovitejšo uporabo, po drugi strani pa se je v tem obdobju začela tudi masovna uporaba koles, tudi v vse številčnejšem delavskem razredu.

Čeprav je pariški EXPO 1900 uveljavljen kot prelomna točka v razvoju avtomobilizma, je kolo v svetu kljub temu prevladovalo kot prevozno sredstvo do poznih 30. let 20.

stoletja, ko je bilo preračunano približno 17 avtomobilov na eno kolo v ZDA in približno 7 koles na en avtomobil v Evropi. V Evropi je bilo torej kolo, kot je razvidno iz grafov (glej graf 2.1 in graf 2.2), do sredine 70. let 20. stoletja najpopularnejše prevozno sredstvo, bolj kot avtomobili in celo bolj kot javni prevoz. Oba grafa pojasnjujeta, da je splošno prepričanje o avtomobilu kot najpomembnejšem izumu v prometu, napačno. Splošno prepričanje, da je bil avtomobil najštevilčnejše prevozno sredstvo v prvi polovici 20. stoletja, je zgolj posplošeno stanje iz ZDA. Iz kasnejših raziskav in projekcij o rabi avtomobilov, celo v kolesarjem prijaznem Amsterdamu, je razvidno, da so že v desetletju pred drugo svetovno vojno izdelovali primerjalne študije o uporabi avtomobilov v evropskih mestih in mestih v ZDA z namenom izpostaviti zaostanek uporabe avtomobilov prebivalcev evropskih mest za uporabo avtomobilov prebivalcev mest v ZDA. Z današnjega vidika je jasno, da je takratno stanje v ZDA napovedovalo razvoj dogodkov tudi v Evropi (Oldenziel in de la Bruhèze, 2011–32).

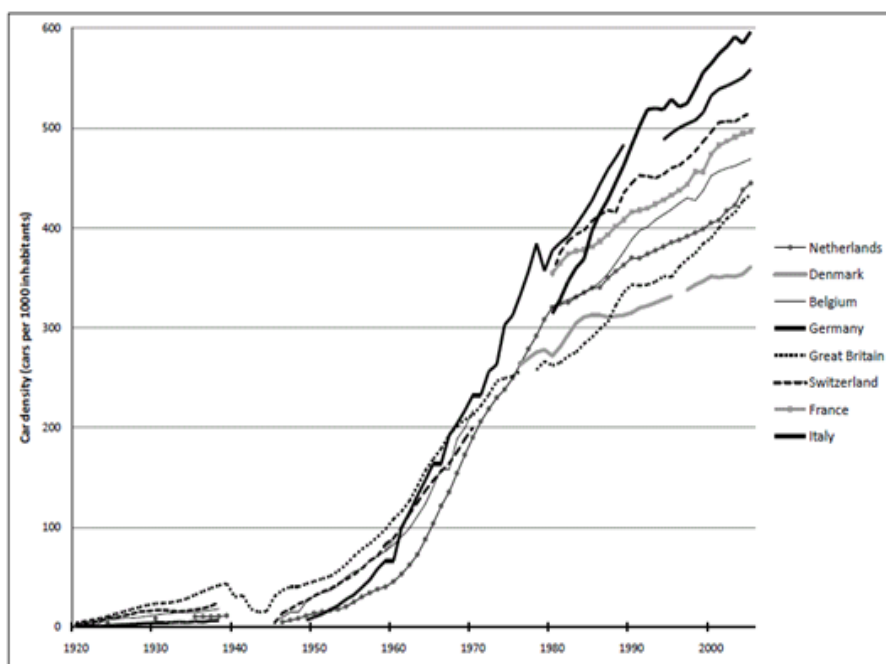
Pri pregledu preteklega dogajanja opazimo, da se je v obdobju med obema svetovnima vojnama uporaba kolesa kot prevoznega sredstva močno povečala med pripadniki delavskega razreda, medtem ko so pripadniki srednjega razreda vse množičneje uporabljali avtomobile.

Mnoge evropske vlade so pričele obravnavati kolesarski promet kot problem, ki ga je potrebno rešiti, namesto da bi ga obravnavali kot rešitev. To dejstvo se je kasneje izkazalo za mejnik v razvoju mobilnosti.

Medtem so evropski socialisti, liberalci in buržoazni reformisti promovirali kolo kot orodje za dvig discipline in izobraževanje delavskega razreda, razen seveda na Nizozemskem, kjer je kolo ostalo široko družbeno sprejeto in ugledno prevozno sredstvo. V tem času so drugod po Evropi potekale politične diskusije, ali naj ceste ostanejo prostor za mešan promet ali naj postanejo enoznačno privilegiran prostor za motorni promet. V tem kontekstu je širša javnost začela kolo povezovati z delavskim razredom in nevarnostjo. Politični odločevalci v mnogih mestih so za povečanje intenzivnosti urbanega prometa, povečano število prometnih nesreč in porast hitrosti v prometu okrivili kolesarje. Vlade so zato pričele urejati področje kolesarjenja. »Novi«

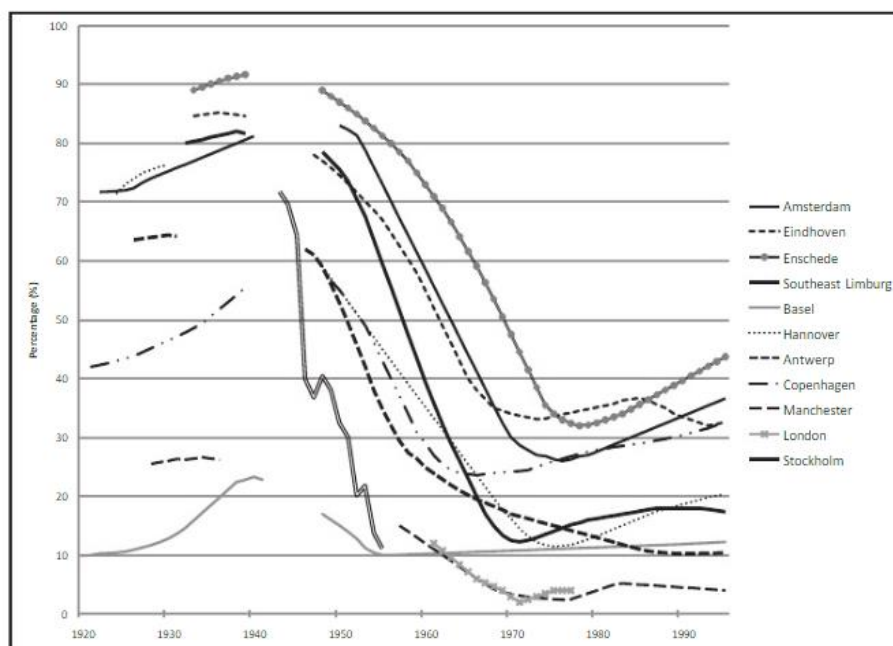
strokovnjaki za javne zadeve (civil engineers) in urbanisti so se osredotočili na kolesarske steze kot njihovo favorizirano rešitev za ureditev prometnih tokov (Oldenziel in de la Bruhèze, 2011–32).

Graf 2.1: Število lastniških avtomobilov na 1000 prebivalcev v osmih evropskih državah od 1920 do 2005



Vir: Oldenziel in de la Bruhèze (2011, 32)

Graf 2.2: Delež voženj s kolesom v razmerju do vseh voženj v enajstih evropskih mestih od 1920 do 1995



Vir: Oldenziel in de la Bruhèze (2011, 32)

3.1 Obdobje kolesarskega razcveta

V letih po prvi svetovni vojni je množična proizvodnja koles naredila kolo dostopno širšim množicam. Kolesarjenje je postalo splošno družbeno sprejeta koristna dejavnost in s tem je kolo postalo prevladujoče prevozno sredstvo. V tem »zlatem« obdobju kolesarjenja je bilo kolo – in ne avto – kralj ceste (Lloyd, Jones in Lewis v Horton 2009, 7). Do sredine tridesetih let 20. stoletja se je prodaja koles povzpela na več kot milijon in pol koles letno (Hargraves v Horton 2009, 7–8). Med leti 1930 in 1936 se je v Britaniji število kolesarjev povzpelo s 6 milijonov na približno 10 milijonov (Lloyd-Jones in Lewis v Horton 2009, 8). Kljub tako močno povečanemu obsegu kolesarjenja je povezanost kolesarjenja z družbenimi gibanji, ki so se zavzemala za politične in družbene spremembe, izginila.

Že v 30. letih 20. stoletja je naraščajoče število motornih vozil na cestah pričelo ogrožati razcvet kolesarjenja. S povečevanjem motornega prometa se je varnost na cestah za

kolesarje drastično poslabševala. Kolo je pričelo izgubljati na veljavi kot sredstvo za doseganje novih svoboščin, vse bolj je postajalo prepoznano kot nevarno prevozno sredstvo. S povečevanjem uporabe motornih vozil je naraščalo tudi število prometnih nesreč, v katerih so bili poškodovani nemotorizirani udeleženci v prometu, torej kolesarji in pešci (Dean, 1947 9–18).

Premožni in vplivni člani takratne družbene elite so vse pogosteje uporabljali avtomobile. Dejstvo, da so bili uporabniki avtomobilov premožni in vplivni, je privedlo do tega, da so svoj vpliv uporabljali tudi za uveljavljanje svoje volje do pravice za uporabo cest. Ustanovljena je bila Kraljeva organizacija za preprečevanje prometnih nesreč (The Royal Society for the Prevention of Accidents), ki je bila financirana s strani avtomobilske industrije (in je še danes), zato je zastopala prepričanje, da je za prometno varnost potrebno vse nemotorizirane uporabnike cest priučiti, naj se odstranijo s poti motornim vozilom.

Britanska centralna vlada je kljub nasprotovanju kolesarjev nadaljevala z uveljavljanjem zakonodaje v prid uporabnikom motornih vozil. Vlada je sledila prepričanju, da so ceste namenjene avtomobilom in da je potrebno za varnost kolesarjev, kjerkoli je to mogoče, kolesarjem prepovedati uporabo cest. Predlog vlade, predstavljen leta 1935, je med drugim vseboval tudi sporni predlog izgradnje prekinjenih kolesarskih stez, ki bi močno poslabšal mobilnost kolesarjev in jih delno izključil iz cestnega prometa.

Kolesarski klubi in organizacije, kot na je naprimer The Cyclists Touring Club, (CTC obstaja še danes) so se z organiziranjem masovnih mitingov uprli temu predlogu (Peel v Horton 2009, 8). CTC se je neodvisno od kakršnih koli družbenih gibanj zavzemal za več pravic za kolesarje. Vendar je postalo kolo, kljub nevarnostim, prevozno sredstvo večine takratne populacije v Britaniji.

3.2 Zaton kolesarjenja in njegovo ponovno »vstajenje«

V desetletjih, ki so sledila drugi svetovni vojni, se je v Britaniji in tudi v drugih industrijsko razvitih državah obseg kolesarjenja drastično zmanjšal in s tem je bila

posledično ogrožena tudi kolesarska industrija. Do tega je privedlo množično sprejemanje avtomobila kot prevoznega sredstva, ki je v tem obdobju postajalo vse dostopnejše širšim množicam srednjega in delavskega razreda. S svojo dostopnostjo je monopoliziral domišljijo in predstave skoraj celotne populacije, vključujoč oblikovalce politik. Kolo je postalo postranskega pomena, podrejeno ali sekundarno prevozno sredstvo, primerno le za revne, ženske in otroke (Horton 2009, 8).

Kljub temu je v tem obdobju naraščalo tudi nezadovoljstvo in odtujenost od povojnega udobja in neskončnega potrošništva povojne družbe. Številni intelektualci so izražali kritike, kar je privedlo do političnega nasprotovanja povojnemu načinu delovanja potrošniške družbe v 60. letih 20. stoletja in tudi kasneje. Kritike so bile usmerjene proti negativnim učinkom družbenega napredka v povojnem obdobju. Preobilje takratne družbe naj bi povzročalo duhovno, ekološko, psihološko in socialno škodo posameznikom, tako dobro situiranim, kot tudi zapostavljenim. Avtomobil v kritikah simbolizira vsa področja industrijskega in potrošniškega napredka. Prav simbolni pomen avtomobila postavlja temelje za možno ponovno uporabo kolesa in z njim kolesarjenja v politične namene.

Številni kritiki v tem obdobju, med drugimi tudi situacionist Guy Ernest Debord, so izpostavljali, da kritike niso uperjene proti avtomobilu samemu, pač pa proti ekstremni koncentraciji avtomobilov v mestih, ki je povzročila negacijo funkcij avtomobila samega. Urbanizem naj nikakor ne bi izključeval avtomobila, še manj pa ga sprejemal kot osrednjo tematiko (Debord 1959, 6). Zato Raoul Vaneigem vidi avtomobil zgolj kot pripomoček, ki nam sicer omogoča prevoz na delo in potrošnjo in nam prihrani nekaj nepomembnega časa, a nas hkrati odtuja, z njim onesnažujemo in uničujemo podeželje in z njim se ubijemo (Vaneigem 2000, 14c). Različni avtorji so razmišljali o negativnih vplivih uporabe avtomobilov na posameznika, okolje in družbo in s tem postavljali temelje za ponovno prepoznanje kolesarjenja kot družbeno koristne aktivnosti.

Številni avtorji, med njimi tudi McClintock, prepoznajo, da je naftna kriza iz zgodnjih 70. let 20. stoletja prispevala k naraščajočemu zavedanju o problemih, povezanih s

prevladujočimi trendi v transportnem sistemu in o okoljskih problemih. Schumacher je v delu *Small is beautiful: economics as people mathered* že v desetletju pred naftno krizo prepoznal več sočasnih družbenih problemov. Prepoznal je soobstoj treh kriz modernega sveta, ki so medsebojno prepletene. Prva kriza je kriza posameznikovega naravnega odpora proti nečloveškim tehnološkim, organizacijskim in političnim družbenim pravilom, ki ga uničujejo. Druga je kriza življenjskega okolja, ki posamezniku predstavlja ječo, v kateri doživlja trpljenje in delni psihični zlom. Tretja kriza pa je po njegovem mnenju kriza virtualne izčrpanosti fosilnih goriv, ki naj bi nastopila v bližnji prihodnosti (Schumacher 1974, 101–102). Z napovedjo možnosti naftne krize je predvidel dogodke, ki so sledili v desetletju po objavi njegovega dela, in s tem postavil temelje kasnejšemu delovanju okoljevarstvenih družbenih gibanj, ki so se v začetku 70. let 20. stoletja ukvarjala predvsem z nasprotovanjem pretirani rabi neobnovljivih naravnih virov.

Avtorji so v naslednjih letih na podlagi Schumacherjevega dela nadaljevali razvoj kritične misli. Ivan Illich pa je prvi prestopil okvire razmišljanja, da je vzrok za nastale krize potrebno iskati v prekomernem izkoriščanju neobnovljivih naravnih virov. V svojih delih je Illich vzroke za nastanek kriz poiskal v pretirani profesionalizaciji poklicev in prehitrem potovanju privilegirane posameznika, ki dosega vse večjo hitrost potovanja na račun deprivilegirane posameznika, ki nima možnosti potovati hitreje kot s hitrostjo pešačenja ali kolesarjenja. S svojim razmišljanjem je postavil temelje sodobnim okoljevarstvenim gibanjem – temelje za razvoj modernih okoljevarstvenih gibanj, ki se ne ukvarjajo le z energijskimi težavami, je torej v svojih delih postavil prav Ivan Illich.

Illich postavlja pod vprašanje prevlado avtomobila nad kolesom v industrijsko razvitih po-vojnih družbah na svetovni ravni in poziva k splošnemu sprejetju kolesa kot osnovnega prevoznega sredstva, ki je tretirano kot počasnejše prevozno sredstvo, a je kljub temu bistveno hitrejše od pešačenja, ki je osnovni način mobilnosti večine svetovnega prebivalstva. Za kritike po-vojnih industrijsko razvitih družb postane kolo idealna alternativa družbeno in okoljsko uničujočemu avtomobilu. Kolo ne povzroča

onesnaženja okolja, prometnih zastojev, ekspanzije mest, razpršenosti poselitve in pospeševanja tempa vsakdanjega življenja.

Kritiki povojnih družb kolo obravnavajo kot demokratično prevozno sredstvo, ki omogoča primerno hitrost in obseg dosega. Prvič v zgodovini kolo objektivizira zavračanje tehnološkega optimizma in neskončnega širjenja dosegljivih razdalj. V iskanju pristnega in manj odtujenega načina življenja kolesarjenje prvič postane del kritike tehnološke družbe, še posebej avtomobila.

V prejšnjih obdobjih družbenega upora, feminizma in socializama so bile kritike usmerjene proti pretirani družbeni, ekonomski in geografski »nemobilnosti«, proti togim pravilom patriarhata in urbani industrializaciji. Po letu 1960 se kritike preusmerijo na pretirano mobilnost. Ljudje se prevažajo prehitro in predaleč. Kolesarjenje je alternativna oblika mobilnosti, ki ljudi ponovno zbližuje. Kolo je zopet objektiviziralo politični upor, vendar tokrat iz povsem diametralno nasprotnih razlogov. Tokrat kolo predstavlja kritiko hitrosti, premagovanja velikih razdalj in prehitrega tempa povojnega življenja. Kolesarjenje ni več v vlogi iskanja sodobnih svoboščin, temveč postane kritika negativnih vplivov pretirane mobilnosti na družbo in okolje.

Na področju transportnih politik sta sodobni anarhizem in okoljevarstvo močno prepletena in povezana. Sodobni anarhizem temelji na družbenih kritikah situacionistov, moderno okoljevarstvo pa na Schumacherjevih ekoloških kritikah. Oboji, anarhisti in okoljevarstveniki, so nasprotovali avtomobilu in si hkrati prizadevali za popularizacijo kolesa. Oboji so avtomobil prepoznavali kot problem, kot alternativno rešitev pa kolo.

Bistvena razlika za raziskavo med njimi je v njihovem dojetanju in uporabi kolesa. Anarhistom kolo kot objekt omogoča simbolno in praktično zasedbo javnega prostora, ki bi ga drugače zasedel avtomobil. S tem praktično predstavljajo nove možnosti rabe javnega prostora in posledično vplivajo na oblikovanje politik, ki urejajo rabo javnega prostora (Bey v Horton 2009, 11). Najočitnejša uporaba kolesa kot objekta za zasedbo javnega prostora je skupinsko kolesarjenje Critical Mass, ki se je prvič zgodilo leta 1992 v San Franciscu. Od takrat dalje pa se dogaja v večjih mestih povsod po svetu.

Čeprav je kolo sodobnim anarhistom pomembno sredstvo za proteste, jim je manj pomembno kot vsakdanje prevozno sredstvo. Mnogi udeleženci, ki imajo anarhistične težnje, si za dogodke, kot je Critical Mass, kolesa izposodijo izključno zaradi udeležbe na protestu, saj v vsakodnevnem življenju kolesa ne uporabljajo, zato ga mnogi niti ne posedujejo.

Okoljevarstveniki, za razliko od anarhistov, kolo uporabljajo v vsakodnevnem življenju. Kolo jim pomeni sredstvo za doseganje ekološko vzdržne družbe. Z uporabo kolesa v vsakdanjem življenju okoljevarstveniki kolesarijo v njihovo različico vzdržne družbe (Horton 2009, 12).

Z vidika kolesarjenja so predstavljene le osnovne razlike med anarhisti in okoljevarstveniki. Na ostale vidike se v diplomski nalogi ne bomo osredotočali.

4 ŠTIRI ETAPE DRUŽBENOPOLITIČNEGA KOLESARJENJA

V diplomski nalogi smo se oprli na teorijo Davea Hortona, profesorja na Univerzi v Lancestru, doktorja sociologije, raziskovalca, ki se ukvarja s sociologijo kulturnih praks, pomembnih v odnosu do trajnostnih rešitev. Raziskuje nova družbena gibanja s poudarkom na okoljevarstvu. Raziskuje tudi mobilnosti s poudarkom na kolesarjenju.

V svojem delu *Social Movements and the Bicycle* Horton razvoj kolesarjenja kot družbenopolitično aktivnega delovanja strne v štiri značilne razvojne stopnje: (glej tabelo 3.1)

1. Feminizem: od 1880 do 1910
2. Socializem: od 1895 do 1914
3. Anarhizem: od 1960 do danes
4. Okoljevarstvo: od 1960 do danes

Za opredelitev osnovnih značilnosti posameznih razvojnih stopenj uporablja tabelo:

Tabela 3.1: Značilnosti družbenih gibanj in kolesarjenje

Družbeno gibanje	Vzroki za uporabo kolesa	Primarni pomen kolesa	Odnos kolesa in mobilnosti	Vloga kolesa pri identiteti	Kolo kot nasprotovaje	Kolo večinoma uporabljeno v družbenem razredu
feminizem (1880–1910)	izum sodobnega kolesa, porast prostega časa, naraščajoča nestrpnost	zabava, ki omogoča osvobajanje izpod patriarhalne kontrole	iskanje samostojne mobilnosti	promoviranje svobode gibanja in oblačenja	patriarhatu	višji srednji razred

	do patriarhata					
socializem (1895–1914)	padec cen koles, višanje plač in prostega časa, povečanje urbanega načina življenja	sredstvo za beg iz mesta za zabavo, sredstvo za politično udejstvovanje	iskanje poceni, samostojne mobilnosti	promovira zavedanje razredne delitve, solidarnost in zdravo življenje	industrialnemu kapitalizmu	srednji razred
anarhizem (1960–danes)	prevladujoča uporaba avtomobila, marginalizacija kolesa, kritika potrošniškega kapitalizma	simbol alternativne vizije, orodje za politični aktivizem	nasprotovanje avtomobilnosti, iskanje avtentične človeške mobilnosti	uteleša kritiko avtomobila, promovira anticentrične politike mest	potrošniškemu kapitalizmu	nov srednji razred
okoljevarstvo (1960–danes)	razmah gorskih koles, naftna kriza, okoljevarstveno zavedanje	simbol alternativne vizije, prevozno sredstvo za mobilnost v mestu	nasprotovanje avtomobilnosti, iskanje zelene, trajnostne mobilnosti	uteleša kritiko avtomobila, predstavlja »zelen« način življenja in trajnostno prihodnost	ekološkim krizam	nov srednji razred

Vir: Horton (2009b, 1)

4.1 Prva etapa: Feminizem

Kot sem navedel že v poglavju Kolesarjenje skozi zgodovino, je bilo kolo v svojih prvih letih in prvih oblikah do 70. let 19. stoletja rezervirano predvsem za bogate moške iz industrijsko razvitih držav, kot so Velika Britanija, Francija in Združenie države Amerike, ki so živeli v izobilju, bogastvu in imeli veliko prostega časa. Kolo so uporabljali kot športni rekvizit za dokazovanje svoje drznosti in možatosti.

Po letu 1880 s pojavom »safety bike« kolesa – kolesa, kot ga poznamo danes - se je začel konec dominacije moških kolesarjev. V tem obdobju so kolesa uporabljale predvsem izobražene ženske višjih slojev, ki so si lahko privoščile nakup in uporabo kolesa. Ženskam takratnih nižjih slojev je bilo kolo cenovno nedosegljivo, prav tako pa niso imele dovolj prostega časa, da bi lahko s kolesom za zabavo uživale svobodo gibanja. Kolesarjenje takratnim ženskam ni pripomoglo zgolj k izboljšani mobilnosti. Zaradi težav, ki so jih povzročala dolga krila pri uporabi kolesa, so ženske opuščale za njih splošno družbeno sprejemljive načine oblačenja. Postopoma so takratne kolesarke prevzemale vedno več do taktokrat izključno »moških« navad. Pričenjale so nositi hlače, odpravljale so se na kolesarske izlete, se udeleževale na kolesarskih dirkah, mnoge izmed njih so pričele kaditi. S svojim vedenjem so poudarjale enakost moškemu vedenju, torej moškim.

Kolo so uporabljale kot sredstvo za nasprotovanje takratnim splošno sprejetim družbenim normam. V takratnem obdobju je Susan B. Anthony, znana aktivistka za pravice žensk, sufražetka... leta 1896 izjavila, da je po njenem mnenju kolo za emancipacijo žensk naredilo več kot karkoli drugega. To je ena izmed najznačilnejših izjav feminisk takratnega obdobja, ki je povezana s kolesarjenjem.

4.2 Druga etapa: Socializem

Ženske pionirke kolesarjenja so bile bogate. Vendar se je v poznem viktorijanskem obdobju začel postopen prehod. Zaradi takrat novega načina masovne proizvodnje je

kolo postalo dostopno širšim množicam in je zato začelo izgubljati status prevoznega sredstva bogatih in brezdelnih slojev. Postopoma je postajalo prevozno sredstvo vse bolj množičnega srednjega sloja. V Veliki Britaniji je kolesarjenje nudilo pomembno kulturno podporo socialističnemu gibanju (McGurn v Dave Horton 2009a, 5). Kljub temu kolo ni postalo prevozno sredstvo delavskega razreda pred prvo svetovno vojno.

Ob začetku 20. stol. je kolesarjenje v Veliki Britaniji oblikovalo pomemben del clarionskega gibanja, ki je zagotavljalo kulturno podporo socialistom in je predstavljalo pomemben del socialistične ofenzive v obdobju kralja Edwarda VII. (McGurn v Dave Horton 2009a, 5) . Socialistični časopis *The Clarion* je začel izhajati leta 1891. Clarionsko gibanje je izvajalo različne aktivnosti, med drugim je organizilo »clarionske« kočije, s katerimi so socialisti in feministke potovali po Britaniji in promovirali socialistično družbeno ureditev. Nepogrešljivi spremljevalci in podporniki clarionskih kočij so bili tudi kolesarji.

Člani clarionskih mestnih kolesarskih klubov so mnogokrat zapuščali svoja mesta in spremljali clarionske kočije na njihovi poti po deželi in jim pomagali promovirati socialistične ideje in mobilizirati nove člane. Clarionski kolesarski klubi so bili tudi politično aktivni. Prvi clarionski kolesarski klub je bil ustanovljen v Birminghamu leta 1894. Nacionalni clarionski kolesarski klub pa je bil ustanovljen že leta 1895. Že v letu ustanovitve je združeval 80 podružničnih klubov iz vse Britanije. Vsi klubi, združeni pod okriljem nacionalne organizacije, so bili zavezani skupnim ciljem: organiziranju kolesarjev za vzajemno pomoč, tovarištvu in propagandi načel socializma, skupaj z družbenim zadovoljstvom pri kolesarjenju (Holt, Jones v Dave Horton, 2009a, 5). Kolo je bilo prevozno sredstvo, ki je omogočalo udeležanje socialističnih politik srednjega razreda, saj je bilo idealno sredstvo za prenašanje socialističnih sporočil prebivalstvu odročnih krajev, ker je omogočalo bistveno večjo prilagodljivost potovanj in neodvisnost od drugih vrst transporta. Kolesarjenje kot beg iz takratnih umazanih mest je za socialiste dejavnik dviganja morale, primerno tudi za delavski razred (Macnaghten v Horton 2009a, 5). Socialisti, ki so bili goreči zagovorniki kolesarjenja, so zagovarjali tudi idejo, da kolesarjenje delavcem omogoča aktivnost, ki jih popelje stran od

zastupljajočega delovnega okolja, kar je posledično pomenilo tudi boj za krajši delovni dan in teden (Jones 1992, 29).

Tako je kolo prispevalo svoj delež pri širjenju socialističnih idej znotraj srednjega razreda, kot tudi v novem delavskem razredu. Novi delavski razred je kolesarjenje kot obliko rekreacije, mobilnosti in družbenopolitične aktivnosti sprejel šele v kasnejšem obdobju.

Za socialiste je bilo kolesarjenje sredstvo za udejanjanje zdravega tovarštva pri rekreaciji kot tudi pri političnem delovanju.

Clarionski kolesarji so širili socialistična sporočila do izbruha prve svetovne vojne. Leta 1913 je obstajalo 230 clarionskih kolesarskih klubov, ki so združevali 8000 članov. Clarionski kolesarski klubi, z njimi pa tudi clarionsko gibanje, so v povojnem obdobju izgubili zagon. Klub ni prenehal delovati, aktivno je sodeloval pri oblikovanju mednarodnega socialističnega gibanja Peace through Sport. To je postalo osnovni moto delovanja kluba, ki obstaja še danes (National Clarion Cycling Club.) V Britaniji se je po prvi svetovni vojni povezava med kolesom in socializmom izbrisala, česar pa ne moremo trditi tudi za preostali svet. Na primer: Ivan Illich v svoji knjigi *Energy and equity* na naslovni strani navede misel Joseja Antonia Viera-Galloja, ministra za pravosodje v vladi Salvadorja Allendeja (predsednika Čila 1970–73): »El socialismo puede llegar solo en bicicleta (v prevodu: Socializem lahko pride le na kolesu.).«

4.3 Tretja etapa: Anarhizem

V poznih 80. letih 20. stoletja se je po vsej Evropi dvignila okoljevarstvena zavest. Zelene stranke so dosegale vidne rezultate v zahodnoevropskih državah, množično so se pojavljale organizacije, kot so Green Peace in Friends of the Earth. Posledična institucionalizacija in deradikalizacija okoljevarstvenih gibanj je do vrha Rio Earth Summita leta 1992 privedla do novega vala neposrednih protestov. Skupine, kot sta bili Earth First! in Reclaim the Streets, so organizirale proteste proti še vedno naraščajoči avtomobilnosti in proti transportnim planom vlade Velike Britanije. Zagovorniki

vladnih načrtov so jih proglasili za največji program gradnje cest po Rimljanih (Tranmer 2011, 4–5).

Obe skupini, Earth First! in Reclaim the Streets, izhajata iz anarhistične politike neposredne akcije in aktivisti obeh so bili ključni protagonisti protestov proti gradnji cest (McKay v Horton 2009a, 12). Reclaim the Streets je nastal iz prve kampanje Earth First!, ki se je zavzemala za izljudčevanje avtomobila iz prometa. Obe skupini sta usmerjali svoje proteste proti avtomobilu skozi 90. leta 20. stoletja. Simbolična uničevanja avtomobilov, protesti na avtomobilskih razstavah in risanje oznak za kolesarske steze na ceste so bile glavne dejavnosti obeh skupin (Wall v Horton 2009a, 12).

Skupini sta se združili tudi v kampanji proti izgradnji vzhodne londonske vpadnice M11. Protestniki so zasedli predvideno traso gradnje in na njej protestirali proti gradnji omenjene vpadnice. V proteste so vključevali umetnost v povezavi s kolesom in množično kolesarjenje po Claremont Road.

V sredini 90. let, po protestih proti gradnji M11, je skupina Reclaim the Streets spremenila taktiko. Njihove ulične zabave so nastale z zagonom iz preteklih protestov proti gradnji cest in nadaljevale z nasprotovanjem proti avtomobilnosti. Ulične zabave naj bi javne površine osvobodile motoriziranega prometa in jih začasno spremenile v prostor za zabavo in užitek. Na ceste so prinašali ozvočenje, kavče, razdeljevali so brezplačno hrano, prirejali so ulične gledališke predstave, nastopali so žonglerji, požiralci ognja in podobni ulični umetniki, na teh uličnih zabavah so bile prisotne tudi prepovedane droge in alkohol (Wall v Horton 2009a, 13).

Še bolj pro-kolesarsko usmerjen protestni dogodek je Critical Mass. Ime je dobil po taktiki kitajskih kolesarjev, opisani v dokumentarnem »bikeumentay« filmu z naslovom *Return of the Schorcher*, katerega avtor je Ted White, in se je prvič zgodil v San Franciscu 1992. Kasneje se v podobni obliki pojavlja v mestih po vsem svetu. Namen dogodka je praktičen, začasen prikaz, kako bi lahko drugače uporabili javni prostor.

Critical mass je delno protest proti kultu avtomobila in proti kapitalizmu, delno je upor proti vsakodnevemu zastraševanju kolesarjev in sistematični diskriminaciji kolesarjenja in kot pri clarionskih socialistih pred dobrim stoletjem, delno ustvarjanje, delovanje in potrditev običajno spregledanih političnih skupnosti in identitet. Iz San Francisca so se mesečni Critical Mass dogodki različnih velikosti razširili in postali stalnica radikalnega političnega dogajanja v Severni Ameriki, Evropi in Avstraliji in v manjši meri tudi drugod po svetu. V gibanju Critical Mass se zberejo kolesarji in kolesarijo skozi mestne centre, da bi osvojili prostor in povečali varnost za kolesarje (Carlsson v Horton 2009a, 13).

Težko si predstavljamo lastnosti sodobne družbe, ki hkrati utelešajo in proizvajajo atomizacijo družbe bolj učinkovito kot osebni avtomobil. Vzporedno, pod cestami in onstran avtomobila, obstajajo skupnosti, ki so pripravljene na vstajenje, alternativni načini življenja, pripravljene na izumitev. Gibanje Chritical Mass poganja strast po izumljanju mirnejšega in bolj humanega sveta, kot je sedanji avtomobilistični pekel (Ferrell v Horton 2009a, 14).

Mnogi udeleženci gibanja Critical Mass opisujejo svoje početje z anarhističnimi termini. Značilno za gibanje Critical Mass je, da nima vodstva, vsak posameznik je enakovredno odgovoren za gibanje in kolesarji se sproti odločajo o poteku poti. Kljub temu da ni organiziran ali voden, se ponavlja z mesečno periodiko, zato ga lahko razumemo kot anarhistični experiment samoorganizacije.

Splet okoliščin, kot so naraščanje okoljevarstvenih in družbenih problemov ter lažji dostop do informacij zaradi razvijajočega se medmrežja, je omogočil razvoj dogodka Chritical Mass. Dogodek s svojo javno podobo, svojo politično strpnostjo in ponovno uvedbo politične debate o kolesarjenju kolesu znova vrne vlogo političnega sredstva, tokrat v uporabo sodobnemu anarhizmu.

4.4 Četrta etapa: Okoljevarstvo

Okoljevarstvene politike se ukvarjajo s povsem realnimi, vsakodnevnimi materialnimi stvarmi. Primeri materialnih snovi, s katerimi se okoljevarstvene politike ukvarjajo, so: solarne in vetrne elektrarne nasproti jedrskim in termoelektrarnam, pridelava organske hrane – hortikultura proti genetsko spremenjeni in s pomočjo kemijskih preparatov gojeni hrani, agrikulturi. Materialne snovi, ki so po mnenju okoljevarstvenikov sprejemljive za vzdržno družbo prihodnosti, so v okoljevarstvenem diskurzu postavljene kot nasprotne alternative obstoječemu neprimernemu stanju in so izpostavljene vsakič, kadar pride do politične debate o rešitvah okoljevarstvenih in družbenih problemov. V kontekstu pričujoče diplomske naloge lahko izpostavimo nasprotje dveh pomembnih materialnosti, s katerima se ukvarjajo okoljevarstvene politike, kolo proti avtomobilu. Kolo predstavlja »zeleno« alternativo avtomobilu, ne le na področju onesnaževanja okolja, temveč tudi pri posameznikovem zdravju in družbenem življenju, pa tudi širše z vidika družbe, pri ponovnem vzpostavljanju lokalne skupnosti.

Ernst Friedrich "Fritz" Schumacher, nemški statistik in ekonomist, ki je od začetka druge svetovne vojne živel v Britaniji, je v svoji knjigi *Small is Beautiful: a study of economics as if people mattered*, prvič izdani leta 1963, ki jo je American Academy of Arts and Sciences v svojem biltenu uvrstila med 100 najvplivnejših knjig, izdanih po drugi svetovni vojni, opozarja na pretirano izkoriščanje neobnovljivih virov, predvsem fosilnih goriv. Okoljevarstveniki so se v obdobju 70. let 20. stoletja ukvarjali predvsem z energetske problemi, v prvi vrsti z naftno krizo. V naslednjem desetletju je v svojih delih več vplivnih akademikov nadaljevalo z raziskovanjem na to temo. Eden najbolj prepoznavnih in vplivnih je bil Ivan Illich s svojim delom *Energy and Equity*. Najpomembnejši korak naprej za razvoj okoljevarstva je storil prav Ivan Illich, ki je v svojem delu prestopil okvire pritoževanja nad naftno krizo. Izpostavil je družbene probleme, ki nastajajo zaradi vse hitrejšega tempa življenja, ki ga vsiljuje motorni promet. Konec 70. let 20. stoletja se je začel tudi preobrat v aktivnostih okoljevarstvenikov. Pričeli so se osredotočati na širše probleme, ki jih v družbi ustvarjajo posamezni deležniki, kot je na primer avtomobil. Opozarjati začnejo na posamezne, okolju in družbi škodljive prakse, kot je uporaba avtomobila. Z avtomobili

se sodobna družba izobilja pelje v okoljsko apokalipso, kot alternativo zopet prepoznajo kolo, ki pelje v vzdržno družbo. Avtomobil postane problem, katerega rešitev je kolo.

Illich nam predstavi tudi izrčun, po katerem povprečen Američan za 7500 milj vožnje z avtom porabi 1600 ur svojega časa, kar pomeni, da povprečen Američan porabi eno uro, da z avtomobilom prevozi 4,7 milj (Illich 1974, 19). Za primerjavo naj navedemo, da v Kopenhagnu povprečen kolesar v eni uri prevozi 9,6 milj (copenhagize).

Okoljevarstveniki v javnosti stalno kritizirajo prevlado avtomobila nad kolesom, to je do 90. let postalo že vsesplošno znano, kot tudi njihov slogan »Two wheels good, four wheels bad«, kar v prevodu pomeni »Dve kolesi dobro, štiri kolesa slabo«. Ključen korak za doseganje trajnosti je družbeni odmik od uporabe avtomobila k drugim vrstam mobilnosti, kot so kolesarjenje, pešačenje in uporaba javnega prevoza (McLaren in drugi v Horton 2006, 3). Kolo je za okoljevarstvenike privlačno iz več razlogov. Ne proizvaja okolju škodljivega ogljikovega dioksida, zmanjšuje onesnaženost, povečuje fizično kondicijo, odpravlja prekomerno telesno težo in je dostopno množici ljudi, ki si ne morejo privoščiti nakupa avtomobila.

Okoljevarstveniki med svojimi drugimi aktivnostmi tudi kolesarijo, to pa z namenom udejanjanja »zelenega« načina življenja na osebni ravni in tudi na širši kulturno-družbeni ravni, kjer prav z raznimi dogodki in aktivnostmi, kot so kulturni dogodki, kolesarjenje, razne delavnice, promovirajo »zelen« način življenja, ki je hkrati njihova vizija življenja, kot ga želijo v moderni družbi ustvariti. Poudariti moramo še to, da okoljevarstveniki niso »kolesarski navdušenci«. Okoljevarstvenim aktivistom kolesarjenje pomeni le eno izmed vsakodnevnih alternativnih praks, zato so okoljevarstveni aktivisti zgolj okoljevarstveniki, ki kolesarijo. »Od kolesarskih navdušencev, ki se ponavadi oblačijo v športno kolesarsko garderobo, se ločijo predvsem po tem, da pri kolesarjenju uporabljajo svojo običajno »zeleno« garderobo in v osnovi ostajajo okoljevarstveniki in ne kolesarji« (Horton 2006, 6).

Okoljevarstveni aktivisti se z uporabo kolesa javno izpostavijo, ker so prisotni v vsakodnevnem prometu. S svojo prisotnostjo ostalim sporočajo, da je kolo družbeno

sprejemljivo prevozno sredstvo. V nasprotju z avtomobilom, ki voznika izolira od okolja, v katerem se giblje, kolo kolesarju omogoča socialne interakcije z okoljem. Zato je kolo pomembno sredstvo pri izgradnji skupnosti. S kolesarjenjem se hkrati krajšajo razdalje dnevnega prevažanja na delo, po opravkih ipd. in se zaradi socialnih interakcij prometnih udeležancev krepi lokalna skupnost. Ob začetku je kolesarjenje širilo geografska obzorja kolesarjev, danes pa jih ,prav nasprotno, zožuje. Iz te ugotovitve lahko kolo razumemo kot korektiv v izgradnji družbenih odnosov, izgradnji lokalne skupnosti in sproščanju javnega prostora, ki ga zasedajo avtomobili.

Kolo torej predstavlja eno izmed pomembnih sredstev v vsakdanjem življenju okoljevarstvenih aktivistov in hkrati pomembno sredstvo njihovega političnega izražanja.

5 KULTURA DIY (NAREDI SAM) IN LOKALNA SKUPNOST

Kolesarjenje so kot sredstvo za doseganje svojih ciljev uporabljala vsa štiri družbena gibanja. Dve, še aktuelni, gibanji ga s pridom uporabljata še danes. Feminizem je s kolesarjenjem nasprotoval patriarhatu, socialisti so se s kolesarjenjem uprli izkoriščevalskemu kapitalizmu, anarhisti in okoljevarstveniki se še danes upirajo obstoječemu potrošniškemu kapitalizmu. V teh štirih družbenih gibanjih je kolesarjenje del širše oblikovanih projektov. Kolo in z njim kolesarjenje samo po sebi ni zadostovalo za doseganje družbenih sprememb niti v preteklosti niti ne zadostuje danes. Zato moramo kolesarjenje kot družbenopolitično aktivnost spoznati v kontekstu ostalih dejavnosti, ki so poleg kolesarjenja uporabljene kot sredstvo za doseganje družbenopolitičnih ciljev. Glavne dejavnosti anarhistov in okoljevarstvenih aktivistov, ki so uporabljene kot sredstvo za doseganje družbenopolitičnih ciljev, avtor Chris Carlsson opiše v svojem delu *Nowtopia*. Vse dejavnosti so prepletene. Povezuje jih kultura DIY (naredi sam), katere glavna značilnost je borba za neodvisnost, samooskrbo, samozadostnost posameznikov.

V širšem kontekstu pomeni povezanost posameznikov v skupnosti, ki si z delitvijo znanja in storitev na prostovoljni bazi zagotavljajo večjo neodvisnost od prostega trga potrošniško kapitalistične družbe.

Za posameznika to pomeni pridobivanje novih znanj in praks, kako povečati samooskrbo in neodvisnost od preostale potrošniške družbe.

Zato Carlsson izpostavi dejavnosti direktne akcije. Vrtnarjenje na zapuščenih zemljiščih v urbanem okolju, kolesarjenje »izobčencev«, lastna proizvodnja biogoriv in »open source« odprtokodno programiranje. Vsaka od teh dejavnosti svojim akterjem prinaša določeno stopnjo samooskrbe in neodvisnosti od potrošniške družbe, vendar Carlsson opozarja, da povezane dejavnosti kulture DIY zagotavljajo mnogo višjo stopnjo samooskrbe in neodvisnosti kot le seštevek učinkov posameznih dejavnosti.

Povezovanje vseh teh prostovoljnih dejavnosti je pomembno zaradi konstituiranja koherentne lokalne skupnosti, ki je predpogoj za dolgoročno delovanje kulture DIY in s tem spreminjanja družbe. Vrtnarjenje na zapuščenih površinah, kolesarjenje »izobčencev«, proizvodnja biogoriv in odprtokodno programiranje so dejavnosti, ki v kontekstu kulture DIY pomenijo več, kot nam pove zgolj njihovo imenovanje.

Aktivisti znotraj lokalnih skupnosti z organizacijo brezplačnih kulturnih dogodkov, izobraževanj in delavnic izdajajo glasila, ustvarjajo programe, ki dajejo vsebino prej zapuščenim prostorom. Člani lokalnih skupnosti, ki se udeležujejo teh programov, pridobivajo nova znanja in višajo družbeno zavest.

Na vrtovih, ki so del urbanega okolja lokalne skupnosti, se poleg vrtnarjenja odvijajo kulturne prireditve, okrogle mize, zabave in delavnice na temo vrtnarjenja. Aktivisti kolesarji v zapuščenih industrijskih objektih organizirajo brezplačne delavnice na temo kolesarjenja, vzdrževanja in popravil koles ter organizirajo skupinsko kolesarjenje in kolesarske izlete. Aktivni proizvajalci biogoriv brezplačno delijo znanje o pridelavi goriva in predelavi avtomobilov na biogorivo, odprtokodni programerji nudijo brezplačno računalniško opismenjevanje na domu ali s pomočjo interneta, ki je razumljen kot prostor, kjer se srečujejo podobno misleči posamezniki, ki želijo prosto deliti svoje znanje, ideje in izdelke.

Vsi aktivisti, vsak na svoj način, tvorijo skupnost, v kateri je najvišja vrednota skupni družbeni napredek. S tem vsakemu zainteresiranemu posamezniku v lokalni skupnosti omogočajo doseganje višje stopnje samooskrbe in mu hkrati nudijo prostor z vsebino, kjer lahko kvalitetno preživlja svoj prosti čas. Vse te aktivnosti temeljijo na prostovoljstvu in uporabi zapuščenih prostorov.

Na tej točki Carlsson prepoznava kolizijo interesov, tako pri posamezniku kot v prostovoljskih organizacijah kulture DIY . Posameznik je razpet med pridobivanjem sredstev za preživljanje in prostovoljnim delom. Čeprav ga prostovoljno delo osrečuje in mu zagotavlja delno neodvisnost od potrošniške družbe, mu ne zadošča za preživetje.

Zato je posameznik prisiljen sprejeti plačano delo, ki ga ne osrečuje, in svoj prosti čas namenjati prostovoljnemu delu.

Prostovoljske organizacije kulture DIY so vezane na rabo zapuščenih površin, vendar nimajo možnosti odločanja o njihovi rabi. Pogosto se dogaja, da finančno močne organizacije prepoznajo možnost lastne finančne koristi v prostorih, kjer delujejo prostovoljske organizacije, ali celo prepoznajo možne finančno pozitivne učinke komercializacije prostovoljskih organizacij. Zato se, trdi Carlsson, odvija boj »Davida« proti »Goljatu«. »David«, v našem primeru prostovoljske organizacije, je v tem boju finančno in strokovno mnogo šibkejši od »Goljata«, ki v našem primeru lahko predstavlja širok spekter podjetij, od lokalnih gradbenih podjetij pa vse do multinacionalnih korporacij, ki imajo za doseg svojih ciljev neomejena sredstva. Zaradi podrejenega položaja je »David« v bitki proti »Goljatu« pogosto prisiljen uporabiti skrajne ukrepe v obliki množičnih protestov. Na tej točki Carlsson posebej poudarja, da je koherentna lokalna skupnost predpogoj za uspeh »Davida« v bitki proti »Goljatu«, saj ohranitev dejavnosti na zapuščenih površinah lahko zagotovi le usklajena aktivnost vseh dejavnosti kulture DIY hkrati, kajti finančno in profesionalno dobro opremljena podjetja v iskanju čim večjega dobička pogosto preplavijo lokalni trg z velikimi količinami izdelkov in storitev po dampinških cenah. S tem dosežejo, da produkti prostovoljskih organizacij postanejo nezanimivi, saj jih je možno kupiti za sorazmerno malo denarja v primerjavi z velikim vložkom časa in lastnega truda, ki je potreben, da si jih ustvarijo sami. Lokalna skupnost zato postaja vse bolj fragmentirana, posamezni člani odtujeni in začasno se ustavi družbeni napredek lokalne skupnosti (Carlsson 2008, 81–210).

5.1 Kolesarjenje skozi subkulturo DIY

Kolesarjenje kot del subkulture DIY je veliko več kot le prevažanje s kolesom. Pomeni visoko stopnjo ozaveščenosti posameznika o okoljskih in družbenih problemih. Pomeni upor proti prehitremu tempu življenja, kulturi avtomobila, vplivu naftnih lobijev, prekomernemu onesnaževanju in proti neenakosti v družbi. V želji aktivistov kolesarske subkulture DIY, uporabiti kolo kot sredstvo upora, se v lokalnih skupnostih v okviru

alternativnih kulturnih dogodkov in delavnic udeleženci seznanjajo z možnostmi alternativnih praks, med drugim tudi o smislu politično angažiranega kolesarjenja, ki v ožjem smislu pomeni osebno odločitev za prispevek k čistejšemu okolju, zdravemu načinu življenja, zavračanju kulture avtomobila in potrošniške družbe, katere najmočnejši simbol je prav avtomobil. V širšem smislu pa pomeni odločitev za politično angažirano kolesarjenje, aktivno delovanje z namenom prispevati k spremembam v družbi skladno z osebnimi vrednotami politično angažiranega kolesarja posameznika.

Znotraj osnovne celice družbe, družine, se prične proces socializacije in izobraževanja. V družini si otroci ustvarijo prve predstave o svetu okoli sebe, zato sta pomembna vzgled in vzgoja, ki ju otroci sprejmejo od staršev (Radić 2008, 17–18). V današnji družbi že od rane mladosti otrokom predstavljamo kulturo avtomobila kot nekaj normalnega, naravnega, vsekakor sprejemljivega. Starši so večinoma zelo zaposleni, življenjski tempo družine je razpet med službo staršev ter obveznostmi staršev in otrok. Tempo vsakdanjega življenja je izjemno hiter, staršem se vedno mudi in s tem sporočajo otrokom, da je to normalen, sprejemljiv tempo življenja.

Skozi šolanje otrok zaradi obilice šolskih in izvenšolskih obveznosti sprejme takšen življenjski tempo in postane idealen kandidat za tipičnega predstavnika kulture avtomobila in potrošniške družbe. V izogib temu se aktivisti subkulture DIY trudijo ustvariti okolje, ki posamezniku omogoči stik z ostalimi prebivalci lokalne skupnosti in jih povezuje z družbeno koristnim delovanjem.

Izmed vseh naštetih subkulturnih DIY praks je po mojem mnenju najpomembnejša prav kolesarska subkultura DIY¹. Razlog je preprost: kolo je otrokom blizu, jim krajša razdalje, omogoča druženje z vrstniki iz bolj ali manj bližnjih sosesk, dojemajo ga kot igro in jim ne povečuje hitrosti življenja. Praktično vsi otroci vozijo kolo in v tem uživajo. S pomočjo delavnic, organiziranih s strani aktivistov kolesarske subkulture DIY, lahko otroci spoznavajo kolesarjenje ne le kot igro, ampak kot način življenja. Z

¹¹ Mapes (2009, 8) »Hitro rastoča in razvijajoča se kolesarska kultura je podoba bogate tapiserije. Obsega vse oblike, od anarhističnih skupinskih voženj do najbolj opremljenih mladih, ki spominjajo na Lancea Armstronga, na kolesih, ki stanejo toliko kot avto«.

udeležbo na kulturnih dogodkih in izobraževalnih delavnicah otroke učijo veščin, povezanih s kolesarjenjem in kolesom, in hkrati jim nudijo prostor, kjer so varni pred vplivi uličnega življenja. V revnih soseskah so kolesarski aktivisti DIY omogočili več generacijam otrok, da so si sami sestavili oz. popravili zavržena in donirana kolesa, jih naučili osnovnih popravil in pravil obnašanja v prometu. Otroci iz revnega okolja so na ta način postali samostojni, mobilni in spoznali so tudi okolja izven svojih revnih sosesk. Carlsson trdi, da je večja samostojnost in mobilnost otrok pripomogla k večji razgledanosti in odprtosti za spremembe in s tem k napredku v družbi. Po približno petintridesetih letih od pojava prvih delavnic aktivistov kolesarske subkulture DIY nekatere izmed njih še vedno delujejo, nekatere se ukinjajo, pojavljajo se tudi nove. Carlsson navaja, da je bivša aktivistka uvedla osnove popravila kolesa v učni načrt na osnovni šoli, kjer poučuje. Kolesarska subkultura DIY je tako dobila prostor celo v šolskem načrtu (Carlsson 2008, 115–155).

Med dejavnosti kolesarskih delavnic DIY spadajo tudi skupinsko kolesarjenje in izleti s kolesi, ki so namenjeni druženju in krepitevi odnosov v lokalni skupnosti, hkrati pa posameznikom predstavljajo rekreacijo in spoznavanje okolja s perspektive kolesarja. Carlsson trdi, da se mnogi posamezniki bojijo nevarnosti kolesarjenja v prometu. Skupinsko kolesarjenje je nastalo prav zaradi njih. Večja skupina kolesarjev je v prometu bolj vidna in avtomobilisti jo bolj upoštevajo kot bi enega samega kolesarja. V skupini se kolesarji počutijo varneje in tako lahko nabirajo potrebne izkušnje kolesarjenja v prometu. Skupinsko kolesarjenje politično angažiranih posameznikov je preraslo v skupinsko kolesarjenje z jasno izraženimi političnimi cilji (Carlsson 2008, 139–148).

Kolesarska subkultura je akcijska subkultura. Po svetu obstajajo številni športni in rekreativni kolesarski klubi, ki se trudijo biti popolnoma apolitični. Člane teh klubov družijo zgolj kolesarjenje, izven klubskih kolesarskih aktivnosti se načeloma ne družijo in ne sodelujejo. Od šporekrekreacijskih klubov se aktivisti kolesarske subkulture bistveno razlikujejo prav v tem, da jih družijo ne le kolesarjenje, temveč se družijo, izmenjujejo ideje in so politično aktivni. Skupinsko kolesarjenje jim predstavlja sredstvo za ustvarjanje političnega pritiska (Carlsson 2008, 139–140).

6 KAKO SMO PRIKOLESARILI DO KRITIČNE MASE

V diplomski nalogi preučujemo kolesarjenje, razumljeno kot sredstvo upora, in na vsakem koraku znova ugotavljamo, da je kolesarjenje kot politična aktivnost povezano z družbenimi gibanji. Zato bomo v nadaljevanju raziskali nastanek in delovanje družbenega gibanja, imenovanega »Critical Mass«.

6.1 Kontekst nastanka in delovanja družbenih gibanj

Da bi razumeli trenutno hegemonijo neoliberalizma in predstavniške demokracije ter posledično nastanek družbenih gibanj, bomo raziskali ključne zgodovinske dogodke, zaradi katerih je do takšne družbene ureditve, kot je današnja, sploh prišlo.

S sprejetjem nove zvezne ustave v ZDA l. 1787 in Listino svoboščin l. 1789 je bil storjen prvi korak k uveljavljanju predstavniške demokracije, kot jo poznamo danes, ko vlada postaja instrument ohranjanja in reprodukcije družbenih razlik. Ne preseneča nas niti poizkus nevtralizacije demokracije, ki se je zgodil v 70. letih 20. stoletja, ko so se družbene skupine, ki so bile do takrat pasivne, začele mobilizirati in organizirati na nove načine. Zahtevale so, kar naj bi jim po njihovem mnenju v obliki nagrad in priložnosti pripadalo. Komisija, ki jo je ustanovil David Rockefeller, je izdala poročilo s smernicami ravnanja za umiritev nepredvidljivega stanja. V poročilu je bila navedena tudi ugotovitev, da bi bilo za boljše delovanje demokracije potrebno dosežati višjo stopnjo ne vključevanja in pasivnosti trenutno aktivnih družbenih skupin. Na ta način vlada ponovno varuje premožno manjšino pred veliko večino, ki si želi drugačne distribucije dobrin (Vodovnik 2015, 45–47).

Na podlagi takšnih aktov in dejanj se je razvila predstavniška demokracija, kot jo poznamo danes. Niti približno ni podobna demokraciji, ki je v stari Grčiji, v svojem prvotnem smislu, pomenila vladavino ljudstva.

V takšni družbi, kjer je država oslABLJENA in dovzetna za manipulacije multinacionalnih podjetij, prihaja do velikih neenakosti med privilegiranimi in deprivilegiranimi posamezniki. To pa je vzrok za kritična premišljanja tistih posameznikov, ki še niso popolnoma odtujeni od realnosti, o smiselnosti takšne ureditve. Za razumevanje konteksta, v katerem nastajajo nova družbena gibanja, moramo na tej točki izpostaviti protislovja v dojemanju demokracije in politike v današnji dobi globalizacije. Demokracija je relativno sodobno odkritje antičnih Grkov. Največkrat pojasnjvana kot skovanka iz grških besed »demos«, kar v prevodu pomeni ljudstvo, in »kratos«, kar v prevodu pomeni vladati. Vendar se moramo za razumevanje odnosa družbenih gibanj do demokracije poglobiti v njeno protislovje, ki je nastalo šele v 18. stoletju, ko je demokracija postala substitut za republikanizem (Vodovnik 2015, 52). Kar nam dokazuje Bakunin z mislijo, da tam, kjer obstaja država, mora obstajati nadvlada enega razreda nad drugim in rezultat tega je suženjstvo (Bakunin 1873, 5).

Zaradi odmikanja od keynesianske ekonomske politike sprejemanja načel ekonomske politike vitke države in ekonomske globalizacije je odnos med državo in družbo danes šibkejši, kot je bil kadarkoli v preteklosti. Moč nacionalne države upada tako pri upravljanju kot tudi pri zmožnostih intervencije v lastno ekonomijo. »Globalni kapitalizem je prekinil dolgotrajno zavezništvo med kapitalizmom, državo blaginje in demokracijo« (Crouch v della Porta in Diani 2009, 43). Politika kot organizator nacionalne države ne obstaja več. V ekonomsko globalnem svetu je politika ekonomski organizator, politiki delujejo zgolj kot administratorji, nacionalne države postanejo varnostni aparat multinacionalnih imperijev (Vodovnik 2015, 99). Delovanje držav na takšen način in interesi globalnih multinacionalnih podjetij povzročajo fragmentacijo družbe in atomizacijo posameznika. Ob neprestanih naporih vladajočih elit za ohranjanje in reproduciranje takšnega stanja posameznik postaja otopel za družbene probleme in ni več sposoben kritičnega mišljenja.

Družbena gibanja nastajajo zaradi konsolidacije atomiziranih posameznikov, fragmentiranih in marginaliziranih družbenih skupin. Prav zaradi te pluralnosti posameznikov in družbenih skupin družbena gibanja zastopajo zelo širok spekter različnih partikularnih interesov. Nova družbena gibanja, ki so prerasla lokalne okvirje,

kljub temu zastopajo partikularne interese na lokalni ravni, na globalni ravni pa imajo nova družbena gibanja skupne interese nasprotovati hegemoniji predstaviške demokracije in konceptu potrošniške družbe, kot proizvoda neoliberalizma. Družbena gibanja ustvarjajo realne alternative obstoječim, institucionaliziranim interesom elit. To najlepše povzame Gustavo Esteva, mehiški pisatelj in aktivist, ki ugotovi, da gre za »en NE in mnoge DA« (Kingsroth v Vodovnik 2015, 69). Ne gre več zgolj za boj proti, vendar čedalje bolj za boj za (Vodovnik 2015, 13).

6.2 Nastanek družbenega gibanja Critical Mass

Za mobilizacijo posameznikov, aktivistov, ki tvorijo družbeno gibanje, mora obstajati določen družbeni problem.

Eno aktualnejših skupnih kolesarjenj se je zgodilo 24. 06. 2016, po razglasitvi rezultatov britanskega referendum za izstop iz Evropske unije, ko se je večje število kolesarjev zbralo na ulici, v kateri živi Boris Johnson, bivši župan Londona in zagovornik izstopa Velike britanije iz Evropske unije. Ko se je Johnson poizkušal odpeljati od doma, se je pred njegovim dovozom zbralo približno 40 kolesarjev in mu namero preprečilo. Skupina kolesarjev je jasno izrazila nestrinjanje z brexitom (Windsor 2016).

Primer dobro organiziranega skupinskega kolesarjenja je G8 Bike Ride 2005. Skupina 40-ih kolesarjev je 19. 06. 2005 krenila iz Londona na skupinsko kolesarsko potovanje v Edinburg. Končni cilj je bil protest proti politiki držav skupine G8, ki se je odvijal v Edinburgu 06. 07. 2005 (g8bikeride).

World naked bike ride WNBR se dogaja vsako leto v več mestih po svetu, ljudje kolesarijo goli. Slavijo kolesarjenje in človeško telo. Golota kolesarjev predstavlja ranljivost kolesarjev na cesti in je hkrati protest proti kulturi avtomobila. Jasno izražajo zahteve po večji varnosti kolesarjev v prometu (World naked bike ride).

Na svetovni ravni najodmevnejše in najbolj razširjeno skupinsko kolesarjenje je Critical Mass.

»Kaj je Critical Mass?

Critical Mass je skupinska kolesarska vožnja, ki se dogaja povsod po svetu, vsak mesec na zadnji petek. Vabljeni vsi! Odgovornih ni! Pridite s kolesom!» (Critical Mass).

Družbeno gibanje Critical Mass je nastalo leta 1992 v San Franciscu. Osnova za njegov razvoj so bile akcije kolesarskih aktivistov, ki so se dogajale od zgodnjih 70. let preteklega stoletja v New Yorku in Kaliforniji. Ena prvih skupinskih voženj v drugi polovici 20. stoletja se je zgodila leta 1971 v Berkleyu kot del zgodnjega ekoaktivizma iz 60. let. Podobno skupinsko kolesarjenje se je odvijalo tudi v New Yorku leta 1972, ko so zahtevali prepoved vožnje avtomobilov na Manhattanu. V poznih 80. letih so se skupine 30–400 kolesarjev dostavljalcev hitre pošte oblikovale kot oblika spontanega upora proti mestnim oblastem, ki so jim s sprejemanjem novih prometnih ureditev onemogočali opravljanje njihovega dela. V San Franciscu so s skupinskim kolesarjenjem skozi center mesta s sloganom »Bicycles Aren't In the Way, Bicycles Are the Way« leta 1990 proslavili dan zemlje. Nekaj mesecev kasneje, leta 1991, so se kolesarji pridružili protestnemu pohodu proti zalivski vojni. Po petnajstih letih protestiranja kolesarjev proti avtomobilskemu prometu v parkih San Francisca so se z množičnim skupinskim kolesarjenjem skozi Golden Gate Park 21. 12. 1991 zavzemali za parke brez avtomobilov s sloganom »For Park against Parking Lot«. Skupinsko kolesarjenje, iz katerega se je razvilo gibanje Critical Mass, se je začelo 25. 09. 1992 na Market Street v San Franciscu in se je imenovalo »Commute Clott«. Udeležilo se ga je približno 50 kolesarjev. Po nekaj mesečnih ponovitvah in stalnem naraščanju števila udeležencev so ga udeleženci sami preimenovali v »Critical Mass«. Ime samo izvira iz dokumentarnega, natančneje »bikeumentary«, filma *Return of the Scorcher*. V enem od prispevkov, ki jih avtor filma Ted White predstavi, je opisana taktika kitajskih kolesarjev, po kateri gibanje dobi ime Critical Mass. Od svojega

začetka pa do danes se je Critical Mass pojavil v več kot 400 mestih na petih celinah (Carlsson 2008, 139–140).

Čeprav delo avtorja Jamesa C. Scotta, *Two cheers for anarchism*² ni referenčno za teoretsko analizo družbenih gibanj, smo ob prebiranju knjige v njegovi izkušnji prehoda čez cesto prepoznali odličen primer za raziskovanje nastanka družbenega gibanja, v našem primeru gibanja Critical Mass.

² Scott (2012, 3–5) opiše izkušnjo prečkanja ceste v Vzhodni Nemčiji pri prižgani rdeči luči. Čeprav je bila vidljivost odlična v vseh smereh in na vidiku ni bilo niti enega avtomobila, so pešci potrpežljivo čakali na zeleno luč, ki jim dovoljuje prehod preko ceste. Glede na to, da ni bilo niti najmanjše nevarnosti za nesrečo, se sam odloči prečkati cesto pri rdeči luči in s tem sproži odzive neodobravanja ostalih čakajočih pešcev. S to, na prvi pogled vsakodnevno, trivialno, situacijo, se sprašuje o sposobnosti kritičnega mišljenja in odnosa posameznika v odnosu do institucionalizirane družbene ureditve, kar nam pojasni šele z razlago svojega dejanja, ki je oblikovana kot možen odgovor ostalim čakajočim, ki so izrazili neodobranje nad njegovim početjem.

"Veste, vi, in še posebej vaši predniki, bi morali z dobrimi nameni večkrat kršiti nesmiselne zakone. Nekega dne boste v imenu pravice in razuma poklicani, da prekršite pomemben zakon. Vse bo odvisno od vas, morate biti pripravljeni. Kako pa se boste pripravili na dan, ko bo šlo zares? Morate biti v formi, da boste zmogli, ko pride pomemben trenutek. Potrjubete »anarhistični kondicijski trening«. Dnevno prekršite kakšen trivialen zakon, ki nima smisla, čeprav je to samo prečkanje križišča pri rdeči luči. Uporabite svojo glavo, pri presoji smiselnosti in pravičnosti zakona. Tako boste v formi in ko pride tisti trenutek, boste pripravljeni."

Glede na vse te značilnosti družbenega gibanja Critical Mass in družbenih gibanj sploh, lahko ugotovimo, da je njihov ustroj in način delovanja prežet z anarhističnimi značilnostmi. Zaradi horizontalne strukture družbeno gibanje nima formalnega vodstva, ki pa je lastno institucijam, proti katerim se družbeno gibanje bori za uveljavljanje svojih interesov. Zato so pogajanja institucij z neinstitucionaliziranimi družbenimi gibanji nemogoča. Delovanja družbenih gibanj pa pogosto ne »doseže radar« institucij, proti katerim uveljavljajo svoje interese. Ob upoštevanju »Kropotkinovega trikotnika«³ prepoznamo možno delno ali popolno institucionalizacijo družbenega gibanja, ki tako preide v institucionalizirano interesno skupino ali politično stranko. Na tej točki seveda ne moremo več govoriti o družbenem gibanju (v Avstraliji poznamo izvenparlamentarno Kolesarsko politično strank (Australian Cyclists Party).

6.3 Delovanje družbenega gibanja Critical Mass

V raziskavi konteksta nastanka in delovanja družbenega gibanja Critical Mass smo prišli do ugotovitve, da smo v današnjem času globalizacije priča protislovju v dožemanju demokracije. Družbeno gibanje Critical Mass, anarhistično organizirana organizacija, s svojo horizontalno, nehierarhično, organizacijsko strukturo predstavlja model participativne inkluzivne organizacije, ki že zgolj s svojim obstojem nasprotuje

³ Kropotkin (1902, 17–219) ugotavlja, da individualizem ni naravna lastnost, ki bi omogočala preživetje vrste. Opreka Darwinovi teoriji boja za preživetje. Opiše celo vrsto primerov vzajemne pomoči v živalskem svetu in sklene, da je vzajemna pomoč pomembna za preživetje vrste in ne individualna superiornost posameznega osebk populacije, ki zagotavlja preživetje le njemu. Do iste ugotovitve pride tudi pri analizi vedenja »homo sapiensa« skozi zgodovino. Vendar v zgodovini razvoja skupnosti zaznava pomembno razliko med vedenjem živali in človeka. Ko so institucije vzajemne pomoči pleme, vaška skupnost in srednjeveško mesto izgubile osnovne lastnosti, so jih prevzeli individualisti s svojimi interesi po zajedalski rasti, rasti na račun ostalih v skupnosti. To je vselej pripeljalo do upora, ki se je udejanjal na dva načina. Del upornikov si je prizadeval za »očiščenje« obstoječih institucij, ki bi omogočile višjo stopnjo blagostanja za vse člane skupnosti in bi bile osnovane na istih načelih. Preostali del upornikov si je prizadeval za uničenje institucij vzajemne pomoči, da bi povečal lasten vpliv in bogastvo. Kropotkin ugotovi, da se pojavi trikotnik merjenja moči med dvema strujama upornikov in zagovorniki obstoječega stanja, v katerem leži vsa žalost zgodovine.

organizacijam, ki temeljijo na principu vertikalnih organizacij predstavniške demokracije. Delovanje družbenega gibanja Critical Mass bomo zato primerjali z jazzovsko seanso, ki je odličen primer horizontalne in inkluzivne oblike načina sodelovanja za doseganje skupnih ciljev.

Družbeno gibanje Critical Mass »organizira« spontan istoimenski dogodek skupinskega kolesarjenja, na katerega so vabljeni vsi. Ob tem moramo dodati, da je družbeno gibanje Critical Mass, ki formira istoimenski dogodek skupinskega kolesarjenja, v svojem bistvu eno. Skupinska kolesarjenja niso vnaprej načrtovana, znano je le, kdaj in kje se skupinsko kolesarjenje začne. Kolesarjenje poteka spontano in nima vnaprej začrtane poti in dodatnih aktivnosti. Dogodek udeleženci sproti ustvarjajo ali, bolje rečeno, izumljajo, zato lahko trdimo, da je dogodek Critical Mass eksperiment participativne demokracije v delovanju.

V delu Žige Vodovnika *Demokracija kot glagol* smo se seznanili s primerjavo participativne demokracije in džezovske seanse. Ker v diplomski nalogi raziskujemo delovanje družbenega gibanja Critical Mass, smo se zaradi enake zasnove džezovske seanse in participativne demokracije odločili za primerjavo z dogodkom Critical Mass, s čimer bomo dokazovali, da je dogodek Critical Mass primer participativne demokracije v delovanju.

Primerjava med džezovsko seanso in družbenim gibanjem Critical Mass je za našo raziskavo s formalnega vidika nesmiselna in nepotrebna. Naša primerjava bo temeljila na odnosih med posamezniki znotraj obeh skupin, ki so bistveni za naše razumevanje delovanja družbenega gibanja Critical Mass.

Nobena od primerjanih skupin posameznikov ne pozna formalnega, hierarhičnega, načina odločanja, zato je prav tako kot pri skupini glasbenih ustvarjalcev džezovske seanse kot tudi pri ustvarjalcih gibanja Critical Mass potrebno popolno medsebojno sodelovanje in razumevanje. Posameznik in njegova lastna interpretacija glasbe v primeru džezovske seanse in interpretacija Critical Mass dogodka so ključni za njuno uspešno izvedbo. Zaradi horizontalne organiziranosti posamezniki obeh skupin delujejo

na principu sprotnega prilagajanja, ustvarjanja in s tem doseganju konsenza. Nobena izmed primerjanih skupin nima vnaprej začrtanega programa delovanja, celoten potek delovanja je odvisen od udejstvovanja posameznikov v kolektivni akciji. V procesu ustvarjanja brez vnaprej določenih pravil in ciljev ustvarjalci ne poznajo »nepravilnih« interpretacij, možnosti udejanjanja posameznika so neomejene. Pri tako visoki stopnji svobode, kjer niso omejeni s formalnimi pravili, z avtoriteto znotraj skupine, niti drug z drugim, se ob njihovem sodelovanju posameznikova svoboda povečuje toliko, kolikor se povečuje svoboda ostalih udeležancev. V tako organiziranem okolju delovanja pri džezovskih seansah posamezniki zaradi kolektivnega delovanja ob visoki stopnji svobode posameznikovega ustvarjanja prihajajo do izjemnih rezultatov, ki se kažejo v izjemnih glasbenih interpretacijah. Pri delovanju družbenega gibanja Critical Mass na podlagi visoke stopnje svobode posameznika prihaja do izumljanja novih načinov manifestacije upora proti splošno sprejeti kapitalistični družbeni ureditvi in sprotneemu izumljanju njene alternative, ki temelji na participativni demokraciji.

6.4 Kolesarjenje v kritični masi

Critical Mass je torej gibanje, poimenovano po taktiki kitajskih kolesarjev, ki jim omogoča, da v mestih z gostim prometom na nesemaforiziranih križiščih prečkajo ali se vključijo na prednostno cesto. V praksi to pomeni, da v trenutku, ko se nabere zadostna oz. »kritična« masa kolesarjev, ti zaradi svoje številčne prevlade ustavijo motorni promet na prednostni cesti in odkolesarijo svojo pot. Ko se nabere kritična masa avtomobilov, se proces ponovi v obratni smeri.

Iz taktike kitajskih kolesarjev je razvidno, da zadostno število oz. kritična masa kolesarjev omogoča uveljavljanje prednosti v prometu. Temeljni princip te taktike omogoča udeležencem gibanja Critical Mass, da številčno prevladajo nad motornim prometom in zavzamejo svoj prostor na cestah. V dokumentarnem filmu *Still We Ride* Bill Dipaola, aktivni član okoljevarstvenega »grassroots« gibanja Time's Up!, pojasni osnovno načelo gibanja Critical Mass: »Tukaj je najpomembnejše kolesarjenje v skupini. Prvi pomislek kolesarjev v New Yorku je ta, da se ne počutijo varno. Kolesarjenje v skupini je način, da se. Če bomo nadaljevali skupinsko kolesarjenje,

bomo ustvarili večji pritisk za več kolesarske infrastrukture« (Still We Ride). Z boljšo kolesarsko infrastrukturo pa bi zagotovili tudi večjo varnost kolesarjev. Bistvo gibanja Critical Mass najbolje opiše Chris Carlsson v intervjuju, posnetem 22. 06. 2008 na radijski postaji KEXP 90.3 FM Seattle, v oddaji Mind over Matters (KEXP). »Udeleženci gibanja Critical Mass spoznavajo, začutijo urbano okolje na njim nov način, še pomembneje, komunicirajo med seboj, se pogovarjajo, kar je danes v razvitih državah redkost, da bi se ljudje pogovarjali zaradi užitka, ker so spoznali nekoga. Pogovori med ljudmi se odvijajo v barih, kavarnah in na prostorih, kjer moraš nekaj kupiti, da si lahko tam, če ne kupiš ničesar, tvoja prisotnost nima smisla. Naša življenja so zreducirana na neskončnost finančnih transakcij.« Do zaključka, da kapitalizem vse družbene odnose spremeni v transakcijske odnose in celotno življenje zreducira na »spektakel«, je prišel že Tristan Tzara (Vodovnik 2010, 63).

Critical Mass je torej dogodek, kjer se ljudje srečujejo na kolesih, s seboj prinašajo različne ideje o soobstoju v danem okolju in nove ideje o premikanju skozi urbano pokrajino. Zato je gibanje Critical Mass zanimivo predvsem kot odskočna deska, možnost mreženja in srečevanja ljudi z drugačnim mišljenjem o tem, kakšna bi mesta lahko bila v prihodnosti. Critical Mass ni le skupinsko kolesarjenje, je stičišče mnogoterih idej, ki jih posamezniki aktivno izražajo z udeležbo na dogodku, ki že sama po sebi pomeni aktivno soustvarjanje dogodka. V okviru dogodka Critical Mass je omogočena javna predstavitev mnenj udeležencev, ki izražajo svoje ideje na podlagi pravice do svobode govora, dogajajo se zabave, ki pripomorejo k večji sproščenosti in s tem k lažjemu pretoku in razvoju različnih idej.

7 CRITICAL MASS KOT NOVO DRUŽBENO GIBANJE

V procesu raziskovanja družbenega gibanja Critical Mass smo ugotovili, da je za naše razumevanje nastanka in delovanja družbenega gibanja Critical Mass pomembno dejstvo, da ga uvrščamo med nova družbena gibanja. Zato bomo v pričujočem poglavju diplomskega dela preučevano gibanje raziskali skozi teorije novih družbenih gibanj. Raziskali bomo pomen emocij za mobilizacijo posameznikov, pomen vzpostavljanja skupne identitete pripadnikov gibanja, pomen in vpliv kulture na družbeno gibanje Critical Mass.

Osnovni značilnosti družbenega gibanja Critical Mass sta nedefiniranost organizacije in odsotnost oziroma neobstoje vodstva, zato ga vodijo vsi in hkrati nihče. Zaradi odsotnosti vodstva pogosto prihaja do poizkusov prevzemanja kontrole nad družbenim gibanjem Critical Mass, vendar so bili do sedaj vsi ti poizkusi neuspešni (Carlsson 2002, 73). Kljub odsotnosti vodstva in s tem hierarhične strukture odločanja je gibanje Critical Mass globalno gibanje, ki deluje lokalno v posameznih mestih in zastopa partikularne interese udeležencev, hkrati pa si na globalni ravni prizadeva za družbene spremembe. Kljub temu da je družbeno gibanje Critical Mass na prvi pogled zgolj gibanje, ki se zavzema za izboljšanje položaja kolesarjev v urbanih okoljih, je v svojem bistvu mnogo več, je novo globalno družbeno gibanje, ki se bori proti globalni hegemoniji neoliberalnega kapitalizma in predstavnške demokracije.

Družbeno gibanje Critical Mass deluje kot skupek avtonomnih, vendar močno prepletenih, skupin in dogodkov. Nima centralne organizacije z vodstvom z vrha, po potrebi se ustvarijo »ad hoc« organizacijski odbori na podlagi spontanih neposrednih akcij ob izumljanju »organiziranih naključij« (Ferrell 2001, 96). Zato moramo družbeno gibanje Critical Mass razumeti kot unikatno družbeno gibanje, ki ga kljub njegovi unikatnosti lahko opredelimo v teoriji o družbenih gibanjih.

7.1 Pomen emocij pri mobilizaciji novega družbenega gibanja Critical Mass.

Z nasprotovanjem splošno sprejetim družbenim normam in pravilom Critical Mass opozarja na obstoječe družbene probleme in z uporabo svojih taktik legitimira svoje zahteve in svoj obstoj v odnosu do aktrjev v svoji okolici. Na lokalni ravni legitimira zahteve po izboljšanju položaja kolesarjev v urbanih okoljih, na globalni ravni v ožjem smislu prav tako legitimira zahteve po izboljšanju položaja kolesarjev, v širšem smislu pa legitimira zahteve po spremembah splošno sprejetih družbenih pravil in norm.

Udeleženci protesta Critical Mass pri svojem aktivnem delovanju vstopajo v medsebojne odnose z ostalimi aktivnimi udeleženci protesta kot tudi z akterji iz okolice. Kot akterje iz okolice prepoznamo predvsem voznike avtomobilov, naključne mimoidoče, politične odločevalce in policiste. Odnosi, v katerih se posamezni deležniki znajdejo, pomembno vplivajo na nastanek emocij pri vsakem posamezniku posebej.

»Kolektivne emocije, še prav posebno vzajemne, so povezane z zadovoljstvom ob protestiranju. Najočitnejše zadovoljstvo je to, da smo z ljudmi, ki so nam na kakršen koli način podobni. Ostala zadovoljstva nastajajo iz veselja do kolektivnega gibanja, petja ipd., pri katerem se posameznik poistoveti z množico. Takšno zadovoljstvo je izpolnjujoče tudi ob dejstvu, da ga delimo s tujci, za katere se seveda zdi, da to niso. Artikuliranje moralnih načel je vedno vir veselja, ponosa in izpolnitve posameznika, čeprav je lahko tudi boleče« (Jasper 1998, 418).

Jasper poudarja, da ljudje v družbenih gibanjih doživljajo emocije, ki jih spodbujajo tako pri udejstvovanju v gibanju kot tudi pri opustitvi udeležbe v gibanju ali celo pri pridružitvi ali ustanovitvi nasprotnih gibanj. Ker so emocije naravna izkušnja znotraj gibanja in v njegovi okolici po Jasperjevem mnenju prisotnost čustev pri aktivistu, ali gibanju, ne povzroči neracionalnosti. Dejstvo pa je, da aktivisti pogosto sodelujejo v gibanju prav zaradi njihove emocionalne povezanosti z gibanjem in ostalimi udeleženci (Jasper 1998, 421). Emocije omogočijo, da ideje motivirajo in opogumijo posameznika, da se zoperstavi dominantnim družbenim skupinam in jih zato razumemo kot osnovo

solidarnosti, ki povezuje posameznike v aktivnostih pri zastopanju skupnih interesov in doseganju skupnih ciljev. (Taylor v Dahl 2009, 28).

Pri sodelovanju v protestih družbenega gibanja Critical Mass udeleženci delujejo v medsebojni harmoniji, slavijo skupne kolesarske izkušnje in z njimi predstavljajo alternativo splošno sprejetim družbenim pravilom. Kolesarji, kot aktivni udeleženci protesta Critical Mass, torej občutijo pozitivne emocije, s pomočjo katerih krepijo svoje biketivistično prepričanje in upravičujejo svoj biketivistični način življenja, hkrati pa vstopajo v odnose z akterji iz okolice. Zato moramo na tem mestu izpostaviti tudi pomen emocij, ki jih doživljajo vozniki avtomobilov, naključni mimoidoči, politični odločevalci in policisti kot akterji iz okolice.

Emocije, ki jih doživljajo posamezni akterji iz okolice, so zelo različne, saj na njih vplivajo tako posameznikove vrednote kot tudi splet okoliščin, v katerih so priča protestom gibanja Critical Mass. Doživete emocije ob »srečanju« z družbenim gibanjem, po trditvi Jasperja, spodbudijo odločitev posameznika, da družbenemu gibanju nasprotuje ali pa se z idejami, ki jih gibanje predstavlja, poistoveti. Zato je tudi v primeru protestov družbenega gibanja Critical Mass pomembno, da vzbuja čim več pozitivnih emocij pri akterjih iz svoje okolice, saj sta uspešna izvedba protestov in rekrutacija novih članov, aktivistov in udeležencev odvisna ne le od uspešnosti organizacije protestov, temveč tudi od odnosa akterjev iz okolice do protestov in do družbenega gibanja.

7.2 Participacija v novem družbenem gibanju

Na protestnih dogodkih udeleženci gibanja Critical Mass vstopajo tudi v odnose z akterji iz okolice, pri katerih protesti vzbuja različne emocije. V primerih, ko se akterjem iz okolice vzbudijo negativne emocije, kot so odpor, strah, nasprotovanje ali celo sovražnost, lahko delovanje posameznih akterjev iz okolice posamezniku predstavlja prepreke pri participaciji tako na protestih kot v družbenem gibanju samem. (Klandermans in Oeoema 1987, 519).

Pri protestih gibanja Critical Mass prepoznamo prepreke v obliki sovražnih voznikov avtomobilov in potencialni možnosti policije, da uporabi sredstva prisile, da bi e proteste prekinila. Klandermans in Oeoema trdita, da odstranitev teh preprek povečuje verjetnost participacije v družbenih gibanjih in protestih (Klandermans in Oeoema 1987, 519).

Polletta trdi, da prepreke lahko premostimo z vzpostavitvijo in uporabo varnih prostorov, v katerih se udeleženci protestov lahko svobodno izražajo, komunicirajo, družijo in utrjujejo svoje kolektivne identitete. Varni prostori so lahko ustvarjeni v skupnosti ali gibanju in so izven neposrednega nadzora dominantnih družbenih skupin (Polletta 1999, 1).

Protesti gibanja Critical Mass ustvarjajo začasna sorazmerno varna območja, ki kolesarjem, udeležencem protestov, omogočajo udejanjanje svobode in enakopravnosti v odnosu do voznikov avtomobilov. Začasna mobilna zasedba javnih prostorov s strani udeležencev teh protestov ima poleg demonstracije novega načina rabe javnega prostora tudi funkcijo varnega prostora za udeležence protesta. S povečevanjem števila udeležencev protesta se povečujejo velikost varnega prostora, trajanje varnosti na tem prostoru in tudi stopnja varnosti pred sovražnimi vozniki avtomobilov in posredovanjem policije, to pa udeležencem protesta omogoča varno demonstracijo novih možnosti rabe javnih prostorov.

7.3 Pomen kulture pri oblikovanju kolektivne identitete v novem družbenem gibanju Critical Mass

Stryker trdi, da je iskanje skupne identitete, s katero se lahko pripadniki gibanja poistovetijo, ena od osnovnih aktivnosti novih družbenih gibanj, to pa je razlog, da je v novih družbenih gibanjih ločnica med individualnimi in kolektivnimi identitetami njihovih članov zabrisana. Delovanje gibanja nastaja na podlagi aktivnosti različnih individualnih in kolektivnih identitet, ki so v novih družbenih gibanjih medsebojno prepletene. Življenjski slog aktivistov je skozi zasledovanje ciljev gibanja prežet s kolektivno identiteto gibanja, ki jo aktivist prepozna kot njemu lastno individualno identiteto. Tudi v družbenem gibanju Critical Mass se udeleženci Critical Mass

protestov poistovetijo s kolektivnimi identitetami, ki nastajajo ob delovanju aktivistov po vsem svetu v različnih kulturnih okoljih, in so pomembni dejavniki pri oblikovanju različnih kolektivnih identitet (Stryker in drugi 2000, 23–24). Ker nastaja kolektivna identiteta tudi skozi posameznikovo delovanje v gibanju, ga posameznik aktivist prevzame tudi v vsakodnevnem življenju. Nastajajoče kolektivne identitete so na podlagi nasprotovanja splošno sprejetim družbenim pravilom pogosto napadane s strani preostale družbe, zato je pripadnik gibanja, aktivist, primoran braniti svojo identiteto ne le v okvirih gibanja, temveč tudi izven okvirov delovanja družbenega gibanja (Dahl 2009, 29).

Pri oblikovanju kolektivnih identitet ima močan vpliv kultura, na podlagi katere identitete nastajajo. Polletta trdi, da kultura deluje kot orodje, s pomočjo katerega posamezniki, povezani v gibanje, oblikujejo nove strategije delovanja (Polletta 1997, 433). Gibanja, kot je Critical Mass, ki nimajo institucionalizirane hierarhične strukture, s pomočjo kulturnega okolja načrtujejo taktike in cilje gibanja. Kulturne in kolektivne identitete skupnosti družbenih gibanj v novih družbenih gibanjih pogosto sočasno predstavljajo tako taktiko kot tudi cilj družbenega gibanja. Ko pripadniki in aktivisti prevzemajo aktivnosti gibanja v vsakdanje življenje, se potreba po kompleksni birokratski organizaciji gibanja zmanjšuje. Pomen kulture in kolektivne identitete je v načinu, na katerega gibanja transformirajo kulturne vzorce in družbene norme, skozi katere se gibanja vidijo sama in jih hkrati vidi tudi preostala družba (Polletta in Jasper 2001, 284).

Pojav kolektivne identitete je utemeljen na podlagi širše kulturne ideologije, zato je za razumevanje novih družbenih gibanj, kot je Critical Mass, potrebno razumeti širše kulturne okvire, v katerih se oblikuje kolektivna identiteta gibanja. Nova družbena gibanja producirajo kolektivno identiteto in povečujejo njeno legitimnost v odnosu do kulturnega in družbenega okolja. Strateško delovanje akterjev gibanja in mobilizacija resursov za doseganje ciljev sta vedno in neizbežno umeščena v širši kulturni okvir (Buechler v Dahl 2009, 30).

Kolesarska kolektivna identiteta nastaja v odnosih znotraj širokih kulturnih ideologij avtocentričnosti, kulture DIY, kulture uporabe prisile. Kolesarjenje je samo po sebi privlačna dejavnost, ki ob upoštevanju »biketivistične« kolektivne identitete za družbeno gibanje Critical Mass istočasno predstavlja strategijo in cilj. Polletta in Jasper ugotavljata, da posamezniki participirajo pri delovanju družbenega gibanja zaradi načina in taktik protestiranja, ki se ujemajo z njihovo lastno predstavo o sebi. Načini in taktike delovanja družbenega gibanja so močno povezane z identiteto posameznika. Njegovi interesi in njegov osebni stil igrajo odločilno vlogo tako v njegovem odnosu do kolektivne identitete in družbenega gibanja kot celote kot tudi pri odločanju o participaciji na protestih in želji po vključitvi oziroma izstopu iz gibanja.

SKLEP

Kolesarjenje kot politično delovanje je v vseh obdobjih, od iznajdbe kolesa in vse do danes, predstavljalo sredstvo upora pri nasprotovanju prevladujoči družbeni mentaliteti. Sprva proti patriarhatu, kasneje proti izkoriščevalskim odnosom kapitalistov do delavskega razreda, danes pa uteleša odpor proti prehitremu tempu vsakdanjega življenja in spornim praksam potrošniškega kapitalizma kot produkta predstavniške demokracije. Kolesarjenje torej reflektira družbeno kritiko anarhističnih in okoljevarstvenih družbenih gibanj še danes.

Kolo in z njim kolesarjenje so prvič kot sredstvo upora objektivizirala feministična gibanja. Zaradi oblike kolesa in v takratni družbi splošno sprejetega načina oblačenja žensk so ženske težko kolesarile in bile hkrati oblečene po splošno sprejemljivih družbenih pravilih. Kolo jih je že zgolj zaradi svoje oblike »prisililo« v spremembo načina oblačenja, s čimer so spreminjale splošno sprejeta družbena pravila. Najpomembnejši dejavnik kolesarjenja kot sredstva upora, ki ga je kolo omogočalo feministkam, pa je bilo doseganje večjih razdalj, doseganje višje stopnje samostojnosti in svobode. Prav tako kot pred njimi feministična družbena gibanja so tudi socialistična družbena gibanja uporabljala kolesarjenje kot sredstvo upora. Socialistom je kolesarjenje, prav tako kot feministkam, predstavljalo sredstvo za lažje premagovanje razdalj, za lažje širjenje idej socialistične ideologije, poleg tega pa jim je omogočalo tudi konsolidacijo znotraj socialističnega gibanja, saj so kolesarjenje razumeli kot sredstvo za udejanjanje zdravega tovarištva, tako pri rekreaciji kot tudi pri političnem delovanju.

V obdobju povojnega izobilja je prišlo do zatona politično angažiranega kolesarjenja, ki je trajalo do 60. let 20. stoletja. Zaradi povečevanja nezadovoljstva nad povojno potrošniško usmerjeno družbo se je kolesarjenje kot sredstvo upora pričelo zopet uveljavljati. Kot sredstvo upora so ga pričela uporabljati anarhistična in okoljevarstvena družbena gibanja. Vendar kolesarjenje ob svoji ponovni uveljavitvi družbena gibanja uporabljajo zaradi povsem nasprotne funkcije, kot so ga pred začetkom povojnega udobja. Feminističnim in socialističnim družbenim gibanjem je kolesarjenje krajšalo

razdalje in povečevalo doseg, anarhistična in okoljevarstvena družbena gibanja pa s pomočjo kolesarjenja promovirajo upočasnjevanje prehitrega življenjskega tempa in zmanjševanje razdalj potovanja, s čimer poudarjajo pomen lokalne skupnosti. Anarhistična in okoljevarstvena družbena gibanja organizirajo množične kolesarske dogodke, na katerih s kolesarjenjem kot sredstvom upora anarhistična družbena gibanja manifestirajo alternativno rabo javnih površin, okoljevarstvena družbenih gibanja pa protestirajo proti posameznim okoljsko spornim projektom.

V skladu z ugotovitvami tretjega poglavja naše raziskave moramo pritrditi prvopostavljeni tezi, da kolo in z njim kolesarjenje družbena gibanja v različnih časovnih obdobjih uporabljajo kot sredstvo upora proti splošno sprejetim družbenim pravilom.

V obdobju povojnega izobilja je uporaba kolesarjenja kot politične aktivnosti zamrla. V 60. letih 20. stoletja, ko so se začele pojavljati kritike povojne potrošniške družbe, se je kolesarjenje kot sredstvo upora pričelo ponovno uveljavljati. V tem obdobju kolesarjenje predstavlja alternativo hegemonski splošno sprejeti kulturi avtomobila, posledično pa celotnemu konceptu potrošniške družbe, ki jo simbolizira avtomobil. Anarhistična in okoljevarstvena gibanja, ki so sprejela kolesarjenje kot obliko upora proti kulturi avtomobila, so z uporabo kolesa zasledovala cilje zmanjšanega obsega dnevnih potovanj in s tem posledično konsolidacijo fragmentirane družbe.

Na tej točki moramo izpostaviti, da smo v raziskavi nenačrtovano prišli do ugotovitve, da je kolesarjenje za anarhistična in okoljevarstvena gibanja pomembno, ker zmanjšuje potovalni doseg posameznika, kar je popolnoma nasprotno od tega, zaradi česar je bilo kolo pomembno za feministična in socialistična družbena gibanja. Ob tej ugotovitvi in ob upoštevanju Illicheve teorije moramo kolesarjenje prepoznati kot pomemben korektiv pri zmanjševanju neenakosti v družbi.

Zaradi ugotovitev študije primera družbenega gibanja Critical Mass v diplomskem delu bomo drugo postavljeno tezo, da kolesarska subkultura pri svojem delovanju na določenem prostoru in v določenem obsegu uporablja model participativne demokracije

in s tem postavlja temelje možne bodoče družbene ureditve v že obstoječi družbeni ureditvi, potrjevali na študiji novega družbenega gibanja Critical Mass. Na podlagi raziskovanja delovanja in konteksta nastanka družbene skupine Critical Mass smo prišli do ugotovitve, da se zaradi družbenih problemov in kritičnega premišljanja posameznikov formirajo družbena gibanja kot subjekti kolektivne akcije. Družbena gibanja, med njimi tudi Critical Mass, zastopajo pluralne partikularne interese posameznikov in skupin ter skupni cilj, ustvariti pravičnejšo družbo. V procesu primerjave družbenega gibanja Critical Mass z džezovsko seanso smo prišli do ugotovitev, da je družbeno gibanje Critical Mass izrazito horizontalno organizirano in s tem sodelujočim posameznikom omogoča svobodo delovanja brez omejitev, avtoritete in formalne organizacije. Tako visoka mera svobode omogoča posameznikom, da dogodek udeleženci sproti ustvarjajo ali bolje rečeno izumljajo. Zato lahko trdimo, da družbeno gibanje Critical Mass tako z vidika svoje horizontalne organizacije, nehierarhične strukture kot s svojim inkluzivnim načinom delovanja predstavlja alternativo vertikalno, hierarhično, oblikovanim strukturam današnje družbene ureditve. Critical Mass je delujoč eksperiment participativne demokracije v sedanji družbeni ureditvi in nam tako ne predstavlja le možnih nastavkov boljše družbe prihodnosti, temveč je nastavek za pravičnejšo družbo prihodnosti, ki deluje tukaj in zdaj.

LITERATURA

1. 1996. The Hundred Most Influential Books Since the War: *Bulletin of the American Academy of Arts and Sciences*. 49. (12–18). Dostopno prek: <http://www.jstor.org/stable/3824697> (28. julij 2016).
2. Australian Cyclists Party. Dostopno prek: <https://australian-cyclists-party.org.au> (20. avgust 2016).
3. Bakunin, Michail. 1873. *Statism and Anarchy*. Dostopno prek: <https://www.marxists.org/reference/archive/bakunin/works/1873/statism-anarchy.htm> (10. avgust 2016).
4. Buechler, Stephen. 1993. Beyond Resource Mobilization? Emerging Trends in Social Movement Theory. *Sociological Quarterly*. 34. (217-235) Dostopno prek: <http://www.jstor.org.nukweb.nuk.uni-lj.si/stable/pdf/4120699.pdf> (25. avgust 2016).
5. copenhagenize. 2014. *The Green Waves of Copenhagen* Dostopno. prek: <http://www.copenhagenize.com/2014/08/the-green-waves-of-copenhagen.html> (29. avgust 2016).
6. Carlsson, Chris. 2002. *Critical Mass Bicycling Defiant Celebration*. Edinburgh: AK Press U.K..
7. – – – 2008. *Nowtopia: How Pirate Programmers, Outlaw Bicyclists, and Vacant-Lot Gardeners Are Inventing the Future Today!*. Edinburgh: AK Press U.K..
8. Dahl, Garrett T. 2009. *Empowerment of Cyclist Collective Identity in the Social, Safe, and Celebratory Spaces of Critical Mass*. Dostopno prek: https://etd.ohiolink.edu/rws_etd/document/get/ohiou1251231748/inline (23. julij 2016).
9. Critical Mass. Dostopno prek: <http://www.sfcriticalmass.org/> (22. julij 2016).
10. Dean, J. S. (1947). *Murder Most Foul: A Study of the Road Deaths Problem*. Dostopno prek: <http://www.oxpa.org.uk/docs/Murder%20most%20foul.pdf> (10. julij 2016).
11. Debord, Guy-Ernest. 1959. *Situationist Thesis on Trafic*. Dostopno prek: <http://library.nothingness.org/articles/SI/en/display/316> (2. avgust 2016).
12. Della Porta, Donnatela in Diani, Mario. 2006. *Social movements*. Oxford: Blackwell Publishing Ltd.

13. Ferrell, Jeff. 2001. *Tearing Down the Streets Adventures in Urban Anarchy*. New York: Palgrave.
14. g8bikeride 2005. Dostopno prek: <http://www.g8bikeride.org.uk/main.html> (22. julij 2016).
15. Horton, Dave. 2006. Environmentalism and the Bicycle, *Environmental Politics*, 15(1) Dostopno prek: <https://thinkingaboutcycling.com/article-environmentalism-and-the-bicycle/> (2. avgust 2016).
16. – – – 2009a. Social Movements and the bicycle. Dostopno prek: <https://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf> (25. julij 2016).
17. – – – 2009b. Social Movements and the bicycle. Dostopno prek:
18. <https://thinkingaboutcycling.com/social-movements-and-the-bicycle/> (25. julij 2016).
19. Illich, Ivan. 1973. *Tools for Conviviality*: London: Cader & Boyars. Dostopno prek: http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/3a_aula/illich_tools_forconviviality.pdf (31. julij 2016).
20. – – – 1974. *Energy and Equity*: London: Calder and Boyars. Dostopno prek: http://ournature.org/~novembre/illich/misc/latex/energy_and_equity.pdf (31. julij 2016).
21. – – – 1978. *Toward a History of Needs Pantheon*. Dostopno prek: https://www.uvm.edu/~asnider/Ivan_Illich/Ivan_Illich_Gender.pdf (30. julij 2016).
22. Jasper, James M. 1998. The Emotions of Protest: Affective and Reactive Emotions In and Around Social Movements. *Sociological Forum* 13. 397-424. Dostopno prek: <http://www.jstor.org.nukweb.nuk.uni-lj.si/stable/pdf/684696.pdf> (25. avgust 2016).
23. Jones G. Stephen. 1992. *Sport, politics and the working class:organised labour and sport in inter-war Britan*. Manchester in New York: Manchester University Press.
24. Klandermans, Bert and Dirk Oeoema. "Potentials, Networks, Motivations, and Barriers:Steps Towards Participation in Social Movements. *American Sociological Review*. 36. (184-201). Dostopno prek: <http://www.jstor.org.nukweb.nuk.uni-lj.si/stable/pdf/2095297.pdf> (22. avgust 2016).

25. Kropotkin, Peter. 1902. *Mutual Aid: A Factor of Evolution*. London: William Heineman. Dostopno prek: <https://libcom.org/files/Peter%20Kropotkin-%20Mutual%20Aid;...pdf> (26. julij 2016).
26. Lowe, Marcia D. 1989. *Vehicle for a small planet*. Washington: Worldwatch Paper. Dostopno prek: <https://www.worldwatch.org/files/pdf/WP90BICYCLE.pdf> (25. julij 2016).
27. Macnaghaten, Phil in John Urry. 2000. Bodies of Nature. *Body & Society*. 6 (1-11). Dostopno prek: <http://bod.sagepub.com/content/6/3-4/1.full.pdf+html> (3. avgust 2016).
28. Macy, Sue. 2011. *Wheels of Change: How Women Rode the Bicycle to Freedom With a Few Flat Tires Along the Way*. Washington D.C.:National Geographic Children's Books.
29. Mapes, Jeff. 2009. *Pedaling Revolution: How Cyclists are Changing American Cities*. Corvallis: Oregon State University Press.
30. Ministrstvo za infrastrukturo.2014. *Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji*. Dostopno prek: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DMZ/Strategija_objava_SLO_10122014.pdf (6. junij 2016).
31. National Clarion Cycling Club. Dostopno prek: <https://clarioncc.org> (1. avgust 2016).
32. Oldenziel, Ruth in de la Bruhèze, Adri Albert. 2011. Contested Spaces, Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900–1995. *Transfers* 1(2): 29–49 .
33. Peel, Howard. 2002. *The Thinking Cyclist: Notes from history and the Hull mass cyclist demonstration of 1935*. Dostopno prek: <http://kinthissa.taiji.org/wayback/bikezone.htm> (29. Julij 2016).
34. Poletta, Francesca. 1999. “Free Spaces” in Collective Action. *Theory and Society*. 28. (1-38). Dostopno prek: <http://www.jstor.org.nukweb.nuk.uni-lj.si/stable/pdf/3108504.pdf> (26. julij 2016).
35. Polletta, Francesca in Jasper, James M. 2001. Collective Identity and Social Movements. *Annual Review of Sociology*. 27. (283-305). Dostopno prek: <http://www.jstor.org.nukweb.nuk.uni-lj.si/stable/pdf/2678623.pdf> (26. avgust 2016)
36. Radio KEXP. 2008. *Mind over Matters*. Dostopno prek: https://www.youtube.com/watch?v=4_pfDjnbWuQ (27. julij 2016).

37. Radić, Darja. 2008. *Enostarševske družine v sloveniji*. Dostopno prek: <http://dk.fdv.uni-lj.si/diplomska/pdfs/radic-darja.pdf> (25. avgust 2016).
38. Schumacher, Ernst Friedrich. 1974. Small is beautiful: economics as people mathered. Dostopno prek: <https://www.ee.iitb.ac.in/student/~pdarshan/SmallIsBeautifulSchumacher.pdf> (27. julij 2016).
39. Scott, C., James. 2012. *Two Cheers for Anarchism*. New Jersey: Princeton University Press. Dostopno prek: https://www.axelarnbak.nl/wp-content/uploads/2014/02/James-C.-Scott-Two-Cheers-for-Anarchism_-Six-Easy-Pieces-on-Autonomy-Dignity-and-Meaningful-Work-and-Play-Princeton-University-Press-2012.pdf (29. julij 2016).
40. Slovar slovenskega knjižnega jezika. Dostopno prek: http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=%20ideja&hs=127 (15. avgust 2016).
41. Stryker, Sheldon, J. Timothy Owens, in Robert W. White. 2000. *Self, Identity, and Social Movements*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
42. Tranmer, Jeremy. 2011. SciencesPo. *London: a capital of protest politics*. Dostopno prek: <http://blogs.sciences-po.fr/recherche-villes/files/2013/10/osb-1272-11-london-a-capital-of-protest-politics.pdf> (5. avgust 2016).
43. Youtube. 2016. *Still We Ride*. Dostopno prek: <https://www.youtube.com/watch?v=hNEjGvh60EQ> (22. julij 2016).
44. Vaneigem, Raoul. 2000. Contributions to The Revolutionary Struggle, Intended To Be Discussed, Corrected, And Principally, Put Into Practice Without Delay. *Contributions to The Revolutionary Struggle*. Dostopno prek: <https://theanarchistlibrary.org/library/raoul-vaneigem-contributions-to-the-revolutionary-struggle-intended-to-be-discussed-corrected-a.pdf> (8. avgust 2016).
45. Vodovnik, Žiga. 2010. *Anarhija vsakdanjega življenja*. Ljubljana: Založba Sophia.
46. — — — 2015. *Demokracija kot glagol*. Ljubljana: Založba Krtina.
47. Windsor Richard. 2016. Cyclists block in Boris Johnson's car in Brexit protes *Cyclingweekly*. 24.junij.Dostopno prek: <http://www.cyclingweekly.co.uk/news/latest-news/cyclists-block-boris-johnsons-car-brexit-protest-234939#rYhJ8w6otkG42VwF.99> (26. julij 2016).
48. World naked bike ride. Dostopno prek: <http://www.worldnakedbikeride.org/> (22. julij 2016).