

Kolo kot orodje ekološke emancipacije

Abstract

The Bicycle as a Tool of Ecological Emancipation

Sustainable development and ecological politics too often act as a mechanism for strengthening alienated state institutions or as a way for developing new market niches for the accumulation of capital. The article tries to offer a critique of technocratic visions of sustainable development by using the bike as a tool of emancipatory politics, and think about political ecology as means for building a community. The bicycle can be seen as an autonomous means of transportation stimulating the construction of ecological urban landscape, which is oriented towards users and community. It stimulates compressed and rationally used urban space, enforces heterogeneous urban plans, increases mixing of diverse practices and needs, liberates public space, which is now subordinated to parking spots and roads, and promotes rights and powers of the users, their autonomy and spontaneity, by enabling the development of open public streets, which are more than just a movement channel. The city, at present subordinated to ecological and social devastation of automobility, is—through extensive usage of bike—re-created as a space for the construction of social, autonomous and ecological community.

Keywords: bicycling, community, urbanism, political ecology, social ecology

Klemen Ploštajner is a postgraduate student of sociology at the Faculty of Social Sciences, University of Ljubljana. (ploštajner.klemen@gmail.com)

Rok Ramšak is a graduate student of sociology at the Faculty of Social Sciences, University of Ljubljana (ramsak88@gmail.com)

Nina Vombergar is a postgraduate student of sociology at the Faculty of Social Sciences, University of Ljubljana. (nina.vombergar@gmail.com)

Povzetek

Trajnostni razvoj in ekološka politika sta vse prevečkrat orodje krepitve odtujenih državnih mehanizmov ali pa poskus iskanja novih tržnih niš za akumulacijo kapitala. Prek kolesa kot orodja emancipatorne politike želimo ponuditi kritiko tehnokratskih vizij trajnostnega razvoja in poskušati misliti o politični ekologiji kot o načinih gradnje skupnosti. V maniri socialne ekologije se bomo posvetili predvsem kolesu kot avtonomnemu tipu mobilnosti, ki spodbuja gradnjo bolj ekološke, predvsem pa k skupnosti in uporabnikom usmerjene mestne krajine. Kolo spodbuja zgoščanje mestne ureditve in racionalno izrabo prostora, sili v heterogeno urbanistično zasnovo, kar povečuje mešanje raznolikih praks in potreb, osvobaja javne prostore, ki so trenutno podrejene parkiriščem in cestni infrastrukturi, krepi pravice in moč uporabnikov prostora, njihovo avtonomnost in spontanost, saj omogoča razvoj ulic kot odprtih javnih prostorov in ne kanalov za čim hitrejšo premikanje. Mesto, ki je trenutno podrejeno ekološki in socialni devastaciji zaradi poudarka na avtomobilčnosti, tako z rabo kolesa postane prostor gradnje bolj socialne, avtonomne in ekološke skupnosti.

Ključne besede: kolesarjenje, skupnost, urbanizem, politična ekologija, socialna ekologija

Klemen Ploštajner je podiplomski študent sociologije na Fakulteti za družbene vede, Univerza v Ljubljani. (ploštajner.klemen@gmail.com)

Rok Ramšak je dodiplomski študent sociologije na Fakulteti za družbene vede, Univerza v Ljubljani. (ramsak88@gmail.com)

Nina Vombergar je podiplomska študentka sociologije na Fakulteti za družbene vede, Univerza v Ljubljani. (nina.vombergar@gmail.com)

Za začetek

Prostorska politika mobilnosti se vsak dan odigrava v središčih mest, vizije drugačne družbe poganjajo pedala v gneči prometne konice na Dunajski cesti, utopistika drugačnega mesta se gradi med protestnimi vožnjami po prometnih vpadnicah. Vrsta mobilnosti tako ni zgolj vprašanje osebnih preferenc, ampak je radikalno politično vprašanje, kakšno mesto želimo proizvajati in kakšno mesto naj proizvaja nas. Vizije ekološke urbane pokrajine se vsak dan srečujejo na ulicah in cestah mest, na ravni ulične politike, ko si kolesarka izbori prostor na zasedenem cestišču, ko avtomobil povozi pešca na nepreglednem križišču, ko se podre soseka za gradnjo nove avtoceste. Kolo je več kot tehnološka inovacija, več kot mobilnostno sredstvo, je tudi orodje politične ekologije, kritik odtujenih okoljskih politik in orožje participacije v ustvarjanju prostorskih ureditev.

Trajnostni razvoj kot vladavina tehnokratov

Ponavadi se kritika trajnostnega razvoja osredinja na njegovo neizvedljivost v okvirih obstoječe družbene ureditve. Tako koncept trajnostnega razvoja ni kritiziran sam po sebi, ampak je kritika uperjena na politično strategijo, ki je prekratka. Trajnostni razvoj naj bi bil dobra ideja, ki pa je sistemska logika kapitalizma ne omogoča, saj je ideja trajnosti nezdružljiva s fetišem rasti in notranjo logiko akumulacije kapitala (glej Hamilton, 2007). V kontekstu te problematizacije se strategija trajnostnega razvoja razume kot naivna in prekratka. Kot da zahteva premalo in prepozno. Nadgradnje kritike se lotijo ravno te politične dimenzije ekologije in jo uporabijo kot orodje za kritiko kapitalizma. Tako Bellawy Foster (2009) razume trajnostni razvoj kot strategijo ohranjanja kapitalizma in odpiranje novih področij akumulacije kapitala (npr. Zeleno podjetništvo, okoljske subvencije, organsko kmetovanje ...). Ekologija se tako kaže kot tržna niša za inovativne podjetniške storitve, ki jim uspe tržiti okoljsko zavest. »Ozka in tehnokratska narava teh odgovorov ima manj opraviti z njihovo učinkovitostjo pri reševanju problemov kot pa z vzpostavljanjem legitimnosti za sistem produkcije prek zagotavljanja, da so vse širše in netehnokratske rešitve nedostopne.« (ibid.: 16)¹

Že te kritike nakazujejo na temeljne zablode trajnostnega razvoja, ki pa jih avtorji, kot so Gorz, Illich, Bookchin in Latouche, še poglobijo. Vsi ti avtorji znani marksistični krilatici »socializem ali barbarstvo« vdihnejo nov pomen in izpeljave. Trdijo, da se bo moralo človeštvo nujno soočiti z okoljsko krizo in naravnimi mejami, vprašanje je le, kako. Tako na eno stran postavljajo ohranjanje obstoječega sis-

¹ Na podoben način trajnostni razvoj zapopadejo tudi kritične razvojne študije, ki ga razumejo kot orodje ohranjanja, ponovnega legitimiranja in reprodukcije ideje razvoja. Ta temelji na nasilni industrializaciji, kolonializmu, poblagovljenju, uničenju avtonomije in podreditvi sveta kapitalističnim normam vrednotenja sveta. »Klici po zagotavljanja preživetja planeta so po natančnem pregledu pogosto nič drugega kot klici po preživetju industrijskega sistema.« (Sachs, 2010: 35)

tema, ki bo postopoma vodilo v avtoritarno ureditev vladavine tehokratov in kapitalističnih monopolov, na drugo pa raznolike ureditve, ki se osredinjajo na koncepte »vsakdanje kulture« (Gorz, 1993), »*degrowth*« (Latouche, 2009; 2013), lokalnega in decentraliziranega (Bookchin, 1989) ter »družabnega« (Illich, 1973). Današnja soočanja z okoljsko krizo kažejo, da se brez močnih političnih gibanj rešitve in odzivi močno nagibajo k tržnim (trgovanje z emisijami) in avtoritarnim izpeljavam (nacionalna garda v New Orleansu po orkanu Katrina) (za popise izrabe okoljskih katastrof kot šokov za rekonstrukcijo družbe glej Klein, 2010; 2014).

Zgoraj omenjeni avtorji razumejo trajnostni razvoj kot še eno od orodij centralizacije, birokratizacije in vznika mogočne tehokratske oblasti, ki izrablja znanstvene analize ekologije za dodatno odtujevanje moči iz skupnosti. Prek soočanja z okoljskimi mejami vznika nov sloj »razreda koordinatorjev« (Albert, 2004), ki z uvajanjem od zunaj usmerjene regulacije, normalizacije in sankcioniranja prisilno uravnavajo družbene procese. Na mestu demokracije vznika tehokratska vladavina strokovnjakov, ki merijo, presojujejo in kaznujejo, medtem ko se populacija prilagaja kaznim, davkom in sankcijam. Vizija trajnostnega razvoja je tako ujeta v idejo politike kot tehnike upravljanja družbe po racionalnih, znanstveno določenih merilih. Še huje pa je, da je ta tehnokracija ujeta v stroškovno analizo kapitalizma, kjer je temeljni pogoj prepoznavanja vrednosti dodajanje monetarnih oznak vsem sferam življenja, kar pa jih podredi logiki blagovne menjave. Trenutno izračun kaže, da so stroški preprečevanja globalnega segrevanja nižji od stroškov posledic segrevanja (Monbiot, 2010). V okviru tehokratske logike trajnostnega razvoja se postavlja vprašanje: Kaj pa, če ne bi bili?

Gorz in Illich nadaljujeta analizo ekološke prenovе družbe s kritiko orodij, ki se uporabljajo. Tako Gorz trdi, da za vznik ekološke in demokratične družbe ni dovolj kolektivno lastništvo produkcijskih sredstev, temveč je treba spremeniti tudi produkcijski proces in blago, ki se producira. »Boj za drugačne tehnologije je nujno tudi boj za drugačno družbo. Narava in vpliv tehnologij v veliki meri določata institucije in strukture države. Tako na primer nuklearna energija – 'kapitalistična' ali 'socialistična' – predvideva in vsiljuje centralizirano, hierarhizirano in s strani policije dominirano družbo.« (Gorz, 1980: 19)² Trajnostni razvoj (podobno kritiko pa avtorji namenjajo tudi socializmu), ki želi z istimi orodji preoblikovati družbo, je tako še ena od strategij centralizacije, krepitve državnih mehanizmov, birokratskega in tehokratskega upravljanja, ki uničuje avtonomijo posameznika in skupnosti, ki je temeljni pogoj za demokratično ureditev družbe. Ohranjajo in krepijo se orodja in institucije, ki odtujujejo, trgajo moč iz skupnosti, vodijo v odvisnost od zunanjih centrov regulacije in upravljanja (npr. okoljski strokovnjaki, preskrba

² Za odlično analizo prepleta tehnologije, organizacije produkcijskega procesa in demokracije glej delo *Carbon Democracy* (Mitchell, 2011). Avtor pokaže, kako je organizacija premogovniške industrije omogočila vznik mogočnih sindikatov, ki so odpirali možnosti za demokratične reforme, in kako zdaj organizacije naftne industrije razbijajo delavsko solidarnost in avtonomijo.

s hrano, mobilnostjo, domovi, čisto vodo in zrakom ...). Takšna družbena ureditev vodi v centralizacijo, s tem pa v monopolizacijo moči, ki vodi v popolno podrejenost populacije pri zadovoljevanju lastnih potreb (Illich to imenuje radikalni monopol; glej Illich, 1974). Prek teh analiz se trajnosti razvoj tako kaže kot orodje vznikanja tehnokratsko-avtoritarne ureditve.

Vendar vsi avtorji tej potencialni prihodnosti zoperstavljajo svoj politični projekt, ki je ujet v drugačno politično ekologijo. Medtem ko se po Gorzu (1993) znanstvena ekologija ukvarja z analizami okolja, prepoznavanjem meja vzdržnosti in s tem odpira poti iskanju ohranjanja hierarhij ter kapitalizma znotraj vzdržnih ekoloških meja, pa se politična ekologija ukvarja s ponovno vzpostavitvijo občutka pripadnosti lastnemu okolju. Vsi razumejo prisilo ekoloških meja kot vzvod za predružačenje družbenih odnosov, ki bodo temeljili na avtonomiji, relativni samozadostnosti in samoregulaciji skupnosti, osvoboditvi prostega časa in okrepljeni participaciji. »Obramba 'živiljenjskega-sveta' pred vladavino tehnokratov, kvantifikacijo in monetarnim ocenjevanjem, pred zamenjavo posameznikove avtonomije in sposobnosti samoodločanja za merkantilne, odvisne in klientske odnose je vedno temeljna motivacija [ekološkega gibanja].« (ibid.: 59) Za vznik takšne družbe pa ni dovolj zgolj spremeniti lastništva in upravljalne moči nad obstoječim stanjem, temveč je treba prek rabe drugačnih orodij ter drugačne organizacije produkcije in vsakdana odpirati prostore za produkcijo drugačne prihodnosti. Takšna orodja Ivan Illich imenuje »orodja družabnosti« (1974), saj v nasprotju s številnimi tehnologijami družbene odnose krepijo in ne trgajo. Kot temeljno orodje družbene prenovе pa navaja kolo.

Kolo in ekološka emancipacija

Treba je poudariti, da prepoznavanje okoljskih meja in prilagajanje ekološkim imperativom nikakor ne pomeni odprave kapitalizma, še manj pa konec hierarhij in neenakosti. Trajnostno naravnana družba ne bo po nujnosti bolj solidarnostna, pravičnejša ali boljša. Nič v samem konceptu trajnostnega razvoja ne nakazuje odprave zatiranja, ne krepitve participacije ali kakovosti življenja. Ravno nasprotno: prilagajanje okolju se kaže kot mehanizem krepitve monopolov, ker je to edini način ohranjanja dobičkonosnosti v okviru omejene rasti, krepitve centralizacije in vladavine strokovnjakov, vznikanja novih neenakosti in razmerij moči (dostop do čiste vode, zraka, hrane) ... Zato je politično ekologijo nujno razumeti kot boj za demokratično rekonstrukcijo družbe, kar pa pomeni, da je treba razmisliti o orodjih ekoloških politik.

Ivan Illich opredeli orodja družabnosti kot materialne artefakte ali institucionalne ureditve, ki gojijo človekovo avtonomijo, sposobnost delovanja in samozadostnost. »Družabnost razumem kot individualno svobodo, ki se udejanja v osebni soodvisnosti in je kot takšna sama po sebi etična vrednota.« (Illich, 1973:

24) Orodja družabnosti zoperstavi industrijskim orodjem, ki spreminjajo človeka v potrošnika ali upravljavca in z rabo katerih se potrebe podredijo zahtevam orodij samih. Kot ključno industrijsko orodje navaja avtomobil, ki zaradi kompleksnosti stroja preprečuje avtonomna popravila, zahteva velikansko centralizirano infrastrukturo cest in preskrbe goriva, prilagaja urbano pokrajino lastnim potrebam (daljše razdalje, širše ceste, parkirišča). Avtomobil je tako v očeh Illicha orodje, ki povzroča družbene probleme, na katere lahko odgovori le avtomobil sam (npr. suburbanizacija in neskončno širjenje razdalj). Temu se zoperstavlja družabna družba: »Družabna družba bi bila rezultat družbenih dogovorov, ki vsakemu članu zagotavljajo zadosten in svoboden dostop do orodij družbe ter to svobodo omejuje zgolj v prid enake svobode drugih članov.« (ibid.: 25)

Tako se kolo kaže kot orodje, ki omogoča avtonomno gibanje, a ne na račun drugih. Medtem ko avtomobil po lastni logiki producira velikanske ekološke ekstermalije (hrup, onesnaženje zraka, izpusti toplogrednih plinov) in družbeno škodo (nesreče, nerazumna gradnja cest) (glej Becker in dr., 2012), pa kolo nima negativnih učinkov na družbo. Avtomobil je po svoji lastni naravi elitno blago, antisocialen luksuz, saj posplošitev rabe izniči njegove prednosti in povzroča katastrofalne družbene stroške (prometni zamaški, gneča, manko prostora, ekološka devastacija, posplošena tekmovalnost) (glej Gorz, 1980). V avtomobilu se tako vedno vozimo na račun drugih, vsaka individualna prednost pa je v škodo sočloveka in družbe. Kolo pa ravno nasprotno ne trga družbenih odnosov, temveč jih krepi. Vožnja s kolesom ne izrinja drugih, ampak odpira prostor za druge uporabnike prostora. Takšen pogled hitro pokaže, da emancipacija ne izhaja iz kolektivnega lastništva produkcije avtomobilov in univerzalizacije njihove rabe. Niti iz splošne rabe biogoriv, ki naj bi odpravila ekološko nevdržnost množičnega posedovanja avtomobila (za razumevanje katastrofalnih družbenih posledic okrepljene rabe biogoriv, ki vodi v neokolonialni odnos med svetovnim severom in jugom glej Monbiot, 2010; Sassen, 2014).³ Pot do ekološko vzdržne družbe, ki bo temeljila na emancipaciji in avtonomiji skupnosti, se odpira s kolesom.

Kolo omogoča relativno hitro premikanje po prostoru, pri tem pa ne ogroža drugih uporabnikov prostora. Preprosta in poceni konstrukcija kolesa (izdelava pa ima zelo majhne okoljske učinke) omogoča avtonomijo popravila, samozadostnost rabe, ki je neodvisna od centralno upravljane infrastrukture. Energija, ki ga poganja, je človeško delo, s čimer mobilnost iztrga iz krogotoka fosilnih goriv, ki temelji na ekološki devastaciji, avtoritarnih režimih in bogatenju največjih svetovnih korporacij. Tako poleg ekoloških prednosti (raba je brez ogljičnega odtisa) kolo spodbuja in krepi avtonomijo posameznika. Ni naključje, da je že od njegovega

³ Podobno kritiko Ivan Illich (1974) naslovi tudi na javni transport, ki je sicer ekološko učinkovit, prostorsko racionalen in socialno pravičen, a vseeno ohranja vpetost posameznice v centralizirane infrastrukturne režime. Vlaku se lahko vozi zgolj po vnaprej določenih tirnicah, avtobus potrebuje urejene urnike vožnje ...

izuma konec 19. stoletja kolo del feminističnih politik, saj je ženskam ponujalo svobodno, avtonomno in od moških neodvisno gibanje po prostoru (Horton, 2009). Kolesarjenje je tako vpeto v politično ekologijo, ki jo Gorz imenuje ekologija svobode.

A vsaka ekološka politika mora biti vpeta v politiko skupnosti, kar pomeni, da mora gojiti orodja, ki množijo odnose, krepijo stike in omogočajo izvajanje svobode skupaj z drugimi. Množična raba kolesa spodbuja konstrukcijo urbane krajine, ki omogoča tako ekološko učinkovitost kot skupnostne prakse. Zaradi človeške hitrosti spodbuja konstrukcijo heterogenega prostora z mešano rabo površin, s čimer gosti raznolikost stikov, krči razdalje, kar omogoča premikanje brez izpustov CO₂, z zgoščanjem gradnje osvobaja prostor za ponovno »podivjanje narave« (Monbiot, 2014), ki jih trenutno zaseda ekološko nevzdržna in družbeno uničujoča suburbanizacija in razpršena gradnja. Ko kolo osvobaja prostore avtomobilčnosti, odpira javni prostor za raznolike oblike rabe (druženje, pešačenje, igra ...), ki jih avtomobilu podrejena urbana pokrajina omejuje. Zaradi prostorske učinkovitosti (v nasprotju z avtomobilom in javnim prevozom infrastruktura zavzema malo prostora), osvobaja trge, izganja parkirišča in odpira prostore za parke, krči ceste in krepí ozelenitev.

Guy Debord v svojih *Situationalist Thesis on Traffic* (1959) piše: »Revolucionarni urbanisti ne bodo omejili svojega zanimanja na kroženje stvari ali na kroženje človeških bitij, ujetih v svet stvari. Poskušali bodo zlomiti te topološke verige in z njihovimi eksperimenti tlakovati pot za človeško potovanje skozi avtentično življenje.« Kolo, ki je eksperiment urbane avtentičnosti, sledi politiki zgoščanja stikov, odpiranja prostora za kreacijo najrazličnejših situacij, ki jih omogoča avtonomno, spontano gibanje po prostoru (glej Furness, 2010). Obuja duha vsakdana, saj je kolesarka v stiku z zrakom mesta, sliši zvoke z ulice, čuti okolje (v nasprotju z avtomobilom in javnim prevozom se posameznik ne zapira v izoliran prostor privatizirane mobilnosti), kar v avtomobilnem mestu pomeni vdihavanje smoga, občutenje kislega dežja in poslušanje hrupa kovinskih zveri. Ravno ta stik z okoljem krepí vez med posameznikom in njegovim habitatom, ga spodbuja ter sili, da poseže v prostor, po katerem se premika. Politična ekologija na kolesu postane več kot abstraktna politična izbira, a vsakdanja fenomenološka izkušnja, kajti kolesar se ne premika zgolj od točke A do točke B, temveč na poti stopa v stik z okoljem, ki ga soustvarja. Ne divja po raztegnjeni, avtomobilu prilagojeni in od človeka odtujeni pokrajini, ampak spodbuja človeško hitrost in velikost. »Le tam, kjer je omejena hitrost, je mogoča resnična izbira med praktičnimi politikami in zaželenimi družbenimi odnosi. Participatorna demokracija zahteva nizkoenergijske tehnologije in svobodni ljudje morajo po poti do produktivnih družbenih odnosov potovati s hitrostjo kolesa.« (Illich, 1974: 12)

Vendar takšna situacijska fenomenologija kolesarjenja, ki odpira prostore emancipacije in prenove družbe, ni niti samoumevna niti nujna. Kot je bilo nakazano, kolo v nasprotju z drugimi oblikami mobilnosti kot orodje ponuja možnosti

politik skupnosti in avtonomije, vendar nas realnost opozarja, da je njegova sedanja raba vpeta v ideološko in sistemsko reprodukcijo obstoječih razmerij. Kolo se danes uporablja in kaže kot orodje reprodukcije potrošnih identitet, ki lastno bit kupujejo na trgu (od sloga »bike messenger« do rabe hip holanderja), kot način minimalnega ekološkega prilagajanja, zaradi katerega laže ponoči zatisnemo oči, ali pa kot tržna niša in statusni simbol za nov urbani srednji razred gentrifikacije. Ta protislovnost kolesa, ki je razpeto med svojim politično-ekološkim potencialom in realno rabo reprodukcije obstoječih razmerij moči, je vidna že od njegove začetne rabe, ko je bilo statusni simbol individualizacije in napredka buržoazije (glej Furness, 2010). Kolesar nikakor ni po nujnosti radikalna subjektivnost, katere identiteta bi sledila emancipatornemu potencialu kolesa kot orodja, ampak je vpet v širše sisteme kapitalističnih identitetnih politik, ki svojo upornost kupujejo na trgu. Tako je raba kolesa, ki ni vpeta v širše politične projekte, zgolj eden od načinov reprodukcije, legitimacije in pacifikacije obstoječega reda.

Tudi mesta, ki promovirajo kolo kot orodje trajnostne mobilnosti, ga razumejo kot tržno nišo za privabljanje potrošnikov ali turistov. Gre za politike, ki realno gledano izboljšujejo kakovost življenja v mestu, a je njihov osnovni namen privabljanje bogatejših delov populacije. Promocija kolesa se tako kaže kot ena od strategij podjetniškega mesta, ki v zaostrenih razmerah svetovne konkurence tekmuje za finančne tokove (Harvey, 1989). Takšno upravljanje urbanega prostora nujno vodi v neenak razvoj med mesti in tudi v njih samih, saj so čedalje bolj razcepljena na bogate, urejene in kolesarjem prijazne enklave potrošnje in predele razpada, dezinvesticije in odlagališča revščine. Kolo, ki osvobaja prostore pred avtomobilom, jih v obstoječi neoliberalni urbanizaciji odpira za prakse potrošnje ali zabave. Peš cone in kolesarske poti niso namenjene druženju ali političnemu udejstvovanju prebivalcev, ampak trgovinam, lokalom, umetniškimi galerijam in koncertom. Takšno stanje sveta nas znova opozarja, da promocija kolesa in njegova raba nista po nujnosti emancipatorna, ampak se pogosto vpenjata v obstoječi red. Ravno takšno rabo kolesa pa je mogoče opazovati v Ljubljani.

Kolo, Slovenija in Ljubljana

Medtem ko so v Københavnu, ki velja za meko kolesarjenja, razdalje in čas, ki se porabi za njihovo premagovanje (tudi ob cestah), pogosto ali celo dosledno zapišani za kolesa, pa so slovenske razmere še daleč od tega. Avtomobilčno miselnost naših krajev lepo ponazarja sporočilo oglasnega letaka, ki je nekega nedavnega dne prispel v mariborske nabiralnike: *Hiše v Šentilju / Na top lokaciji / 10 minut do Maribora. Mar to drži? Ne. Od hiš z letaka do Maribora ni 10 minut. Od hiš z letaka do Maribora je 10 minut z avtomobilom* (v idealnih razmerah, brez gneče, s cenim gorivom in urejeno prometno infrastrukturo). A preračunavanje razdalj v času, ki se prevozi z avtom, je postalo tako samoumevno, da je vsakomur, ki prebere

letak, jasno, da so minute preračunane v avtomobilski vožnji. Tovrstno oglaševanje odlično ponazarja trende, ki so se v razvitih državah vzpostavili pred nekaj desetletji, od takrat pa ohranjali in se utrjevali. Gre za trende suburbanizacije (glej Uršič in Hočevar, 2007), torej življenja v hiši v predmestju, kar posledično vodi v posedovanje vsaj enega ali dveh avtomobilov na družino in krepi kulturo avtomobilitnosti.

Če pobliže pogledamo prometno ureditev, odnos do mobilnosti in potenciale naše prestolnice, lahko ocenimo, da je Ljubljana geografsko zelo primerna za kolesarjenje in, kar je pokazal projekt CIVITAS-ELAN (glej Hočevar in Zorman v Trček in Kos, 2012: 51), kolesarjenje kot obliko mobilnosti zelo odobravajo tudi njeni prebivalci.⁴ Medtem ko smo v zadnjih letih opazili določen napredek pri vzpostavljanju kolesarske infrastrukture v Ljubljani, pa lahko opazimo morda še celo več posegov, ki spodjedajo kolesarsko kulturo mesta in se pozitivno odzivajo na njegovo avtomobilitnost. Kljub dejstvu, da bo Ljubljana vsak čas Zelena prestolnica Evrope, se vanjo na dnevni ravni zgrinja okoli 130.000 avtomobilov, v mestu pa je registriranih okoli 170.000 vozil, medtem ko je mogoče na najbolj pomembnih prometnih žilah ob sončnih dnevih naštetih okoli 4000 kolesarjev v eno smer. Jasno je, da je avtomobil tisto prevozno sredstvo, kateremu se namenja največ pozornosti, financ, prostora in politične moči. Kljub nekaterim pohvalnim posegom MOL v kolesarsko infrastrukturo (npr. izris nekaj kolesarskih poti in večanje števila stojal za kolesa), pa so tovrstni ukrepi nezadostni za celostno rešitev mobilnostne slike Ljubljane. MOL ima sicer na svoji spletni strani v okviru Zelene prestolnice zapisane jasne (celo odstotkovno določene) cilje v zvezi s povečanjem števila oblik mobilnosti, ki ne vključujejo avtomobila, a glede na te besede je presenetljivo, da nimajo (javno dostopnih) podatkov o številu koles oziroma številu kolesarjev oziroma sploh ocene tega števila. Edina podatka v tem dokumentu, ki sta vezani na kolesarstvo na splošno (in ne na sistem Bikelj), sta dolžina kolesarskih stez v kilometrih in ocena števila javnih stojal za kolesa na javnih površinah, pri čemer pa se pokaže, da se je število kolesarskih stez v zadnjih letih celo zmanjšalo (glej Mestna občina Ljubljana, 2014).

Ključno ugotovitev v zvezi z avtomobilskim in kolesarskim prometom v Ljubljani pa lahko podamo ob opazovanju zdajšnjega urejanja tovrstnih poti v mestu. Pri tem lahko opazimo, da so se v zadnjem času uredile nekatere kolesarske poti oziroma so se le-te izrisale na obstoječih asfaltnih površinah, vendar te nikoli niso nastale tako, da bi zmanjšale ali zožile prometne poti avtomobilom (primer tega je kolesarska steza, ki so jo uredili v Tivoliju, kjer pa pogosto naletimo na precej tragikomičen prizor, ko si kolesarji prisvojijo stezo za pešce, na kolesarski stezi pa se

⁴ Na tem mestu je smotno opozoriti tudi, da je ista raziskava pri vprašanju o (ne)strinjanju z različnimi konkretnimi ukrepi pokazala, da prebivalci niso naklonjeni ukrepom, ki bi otežili ali finančno obremenili vožnjo z avtomobilom (glej Uršič v Trček in Kos, 2012). Tako lahko torej opazimo in opozorimo na pomenljivo razliko med deklarativnim prepričanjem in dejansko pripravljenostjo prebivalcev na spremembe v prid trajnostnim oblikam mobilnosti – le-te so pripravljeni podpreti le, če ne posegajo v njihove rutine in udobje pri uporabi lastnega avtomobila.

sprehajajo pešci, saj je kolesarska steza speljana v hrib, steza za pešce pa se nahaja na ravnem terenu). Številni predeli občine so tako še vedno neurejeni, kar je eden od razlogov, da avtomobili vsako leto poškodujejo vsaj 300 kolesarjev. Programi, ki jih Ljubljana izvaja za promocijo kolesarjenja, so idejno dobri, a v izvedbi šepajo, so podfinancirani, namenjeni medijski pozornosti in ne spremembi mestne prostorske ureditve.⁵ Veliko prometnih cest nima urejenih kolesarskih poti, prav tako pa je veliko kolesarskih poti fragmentiranih tako, da nekaj sto metrov kolesarske poti obstaja, nato je na isti cesti za nekaj deset metrov poti ni (obstaja samo pot za avtomobile in pločnik za pešce), nato pa se kolesarska pot spet pojavi (Andrej Klemenc iz Ljubljanske kolesarske mreže pravilno ugotavlja, da je infrastruktura kraška, saj pogosto ponikne).

Če se obrnemo k enemu večjih vidnih posegov v prid kolesarjenju v prestolnici – sistem izposoje koles BicikeLJ –, pa ob analizi tega sistema hitro naletimo na težave. Osnovna težava s sistemom BicikeLJ je, da so postajališča koles skoncentrirana predvsem v središču mesta, nekaj jih je na glavnih vpadnicah v središče (npr. Dunajska in Celovška cesta), medtem ko postajališč v naseljih, nekoliko oddaljenih od središča, ni ali pa so postavljena zelo na redko. Za obvoznico je v Ljubljani tako eno samo postajališče BicikeLJ. Tako slika postajališč BicikeLJ v Ljubljani zbuja občutek, da je ta sistem namenjen prevozu s kolesi zgolj za kratke premike po središču mesta, ki je sicer delno tudi zaprto za preostali promet. Smiselna bi se zdela postavitev točk tudi na drugih območjih mesta, predvsem tam, kjer je velika gostota prebivalstva, saj to nakazuje na visoko stopnjo dnevne mobilnosti s teh območij bodisi v središče mesta bodisi na drug konec mesta. Tako bi npr. lahko uredili postajo za izposajo koles tudi na Viču, v Štepanjskem naselju, Črnučah, Mostah in na podobnih krajih, kjer so zgoščena blokovska in druga bivalna naselja, s tem pa bi tudi razbremenili nekatere vpadnice v mesto, kot so Tržaška, Zaloška in Litijska cesta. Problematično je tudi število izposojevalnic, teh je premalo, in njihova umešitev, saj se pogosteje postavljajo za potrebe potrošnikov in turistov (povezava z BTC), ne pa za prebivalce (npr. pred šole, delovna okolja, centre bivanja ...).⁶

Torej je promocija kolesarjenja v Ljubljani očitno namenjena dajanju videza zelene, lepe, bele prestolnice, ki skrbi za kakovost življenja in zdravo bivanje. Takšna politika urejanja urbanega prostora, ki je pogosteje deklarativna kot

⁵ Primer takšne medijske kampanje brez resnih posegov je Obvodna kolesarska pot, ki ob Ljubljani in Gruberjevem prekopu povezuje Center, Moste in Fužine. Namen poti je promocija kolesarjenja in aktivnega preživljanja prostega časa. Težava je v tem, da je občina zgolj zrisala zemljevid krožne poti, ne da bi uredila kolesarsko infrastrukturo. Tako se na precejšnjem delu poti kolesarka vozi po cesti skupaj z avtomobili, del poti je peščen, pogosto jo prekinjajo robniki ...

⁶ Dodatna težava sistema je, da je del javno-zasebnega partnerstva med občino in podjetjem Europlakat, ki je v lastni francoske multinacionalke JCDecaux. V zameno za vzpostavitev sistema si je oglaševalsko podjetje pridobilo monopolni položaj na trgu, saj ima dostop do postavitve oglasnih mest na prostorih, ki so drugim ponudnikom po prostorskih načrtih nedostopni. Takšna politika nakazuje podjetniško logiko upravljanja prostora v Ljubljani, ki je podrejeno proizvodnji tržnih niš in monopolnih pozicij za zasebna podjetja.

praktična (projekti ostanejo na papirju, v medijih ali v razpisni dokumentaciji), je namenjena proizvodnji Ljubljane kot destinacije, ki privablja turiste in bogatejše potrošnike (Zukin, 2008). V podobni maniri lahko razumemo tudi zapiranje središča za avtomobilski promet, ki v osnovi ni namenjeno odpiranju prostora za kakovostno bivanje, ampak za potrošnjo (eksplozija lokalov) in zabavo (javni prostor bolj spominja na koncertna prizorišča kot pa na agoro). Kolesarjenje se tako vpenja v taktike podjetniške urbanizacije, ki hkrati proizvaja svetleče prostore trošenja in dobičkonosnosti na eni strani in predele dezinvesticije, revščine in propada na drugi. Takšno razklano urbanost lahko opazujemo tudi v Ljubljani, kjer svetleče se kolesarske steze in izganjanje avtomobila v turistificiranem središču obstaja poleg prepolnih parkirišč in razpadle ali neobstoječe kolesarske infrastrukture na obrobju. Kolo tako ne pripomore k drugačni produkciji mesta, temveč h krepitvi prostorske neenakosti. Ne izganja avtomobilov, ampak jih seli na obrobje, medtem ko je orodje proizvodnje turističnega središča v očiščenem in discipliniranem centru. Emancipatorični potencial kolesa je zaradi manka gibanj, ki bi ga uporabljale kot orodje produkcije družabnosti, izostal, kolesarjenje pa je postalo še ena praksa krepitve obstoječe podjetniške urbanizacije.

Za konec

Promocija kolesarjenja in politike mobilnosti so v Sloveniji vpete v manko strateškega razmisleka o prihodnosti družbe. Kolo je dojeto kot dopolnilo obstoječemu sistemu gibanja in urejanja prostora, nikakor pa ne kot orodje za rekonstrukcijo po načelih politične ekologije. Tako se uporaba kolesa razvija ob hkratni povečani uporabi avtomobila, kolesarske steze pa se rišejo hkrati z odpiranjem novih garažnih hiš in prometnih odsekov. Politike promocije kolesarstva ne posegajo v kulturo avtomobilčnosti, v način urejanja avtomobilu podrejenega prostora razpršene gradnje in večpasovnic, ekologija pa se tako kaže le kot floskula iz ust politik in mestnih uprav, ki pa ni podprta niti z resnimi strategijami, kaj šele s finančnimi vložki. Kolo ni del politike ekološke prenovе, rekonfiguracije mesta za potrebe prebivalcev, sprememb načina urejanja prostora po načelih decentralizacije, heterogenosti stikov in participacije, ampak se v Ljubljani spodbujanje kolesarjenja kaže kot mestna podjetniška strategija »brandinga« mesta kot zelenega, varnega ter uspešnega za privabljanje turistov in zmagovanja na razvojnih razpisnih natečajih. Kolesar pri takšni sistemski logiki težko postane kaj drugega kot kupec kolesarske identitete individualizacije in razkazovalne potrošnje, ki je zelo daleč od praks avtonomije, politične ekologije in orodij družabnosti.

Takšen položaj kolesa v strategijah mestnih uprav nas opozarja, da potencialnost ekološke prenovе, ki jo ponuja kolesarjenje, nikakor ni nujnost. Če kolo omogoča ekologijo svobode, nikakor ni nujno, da jo bo tudi proizvodilo. Pogoj rabe kolesa kot orodja politične in ekološke emancipacije je njegova vpetost v

širša družbena gibanja družbene prenove. Je zgolj orodje, ki pa ga more poganjati politično ozaveščena skupnost. Promocija kolesarjenja mora tako nujno biti vpeta v širše ekološke boje prenove urbane pokrajine, razreševanja protislovij med mesotom in podeželjem, krepitve participacije in decentralizacije, krepitve konflikta z avtomobilom in razpršeno ter homogeno predmestno gradnjo ... Brez tega je kolo le blažilec slabe vesti družbe, ki s hitrostjo dirkalnika drvi proti ekološki katastrofi. Vemo pa, da je lahko veliko več!

Literatura

- ALBERT, MICHAEL (2004): *Parecon: life after capitalism*. London: Verso.
- BECKER, UDO J., THILIO BECKER IN JULIA GERLACH (2012): *The True Costs of Automobility: External Costs of Cars Overview on existing estimates in EU-27*. Dresden: Technische Universität Dresden.
- BELLAWY FOSTER, JOHN (2009): *The Ecological Revolution: Making Peace with the Planet*. New York: Monthly Review Press.
- BOOKCHIN, MURRY (1989): *Remaking Society*. Montreal: Black Rose Press.
- DEBORD, GUY (1959): *Situationist Theses on Traffic*. Dostopno na: <http://library.nothingness.org/articles/SI/en/display/316> (7. december 2014).
- FURNESS, ZACK (2010): *One Car Less: Bicycling and the Politics of Automobility*. Philadelphia: Temple University Press.
- GORZ, ANDRE (1980): *Ecology as Politics*. Boston: South End Press.
- GORZ, ANDRE (1993): Political Ecology: Expertocracy versus Self-Limitation. *New Left Review* 202: 55–67.
- HAMILTON, CLIVE (2007): *Fetiš rasti*. Ljubljana: Krtina.
- HARVEY, DAVID (1989): From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografski Annaler. Series B, Human Geography* 71(1): 3–17.
- HOČEVAR, MARJAN IN ANŽE ZORMAN (2012): Contextual Mobility and the New »Mobility Paradigm«: The Nature of Travel Mode Choices Reconsidered. V *Rethinking Everyday Mobility*, F. Trček in D. Kos (ur.), 33–61. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- HORTON, DAVE (2009): *Social Movements and the Bicycle*. Dostopno na: www.thinkingaboutcycling.com/social-movements-and-the-bicycle/ (26. december 2014).
- ILLICH, IVAN (1973): *Tools of Conviviality*. New York: Harper & Row.
- ILLICH, IVAN (1974): *Energy and Equity*. New York: Harper & Row.
- KLEIN, NAOMI (2010): *Doktrina šoka: razmah uničevalnega kapitalizma*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- KLEIN, NAOMI (2014): *This Changes Everything: Capitalism vs the Climate*. New York: Simon & Schuster.

- LATOUCHE, SERGE (2009): *Preživeti razvoj*. Ljubljana: I*cf.
- LATOUCHE, SERGE (2013): *Farewell to Growth*. Cambridge: Polity.
- MESTNA OBČINA LJUBLJANA. Dostopno na: www.ljubljana.si (25. avgust 2015).
- MESTNA OBČINA LJUBLJANA (2014): *Statistični letopis Ljubljana 2013*. Ljubljana: Mestna občina Ljubljana.
- MITCHELL, TIMOTHY (2011): *Carbon Democracy: Political Power in the Age of Oil*. London: Verso.
- MONBIOT, GEORGE (2010): *Vročje: kako ustaviti pregrevanje planeta*. Ljubljana: Krtina.
- MONBIOT, GEORGE (2014): *Naprej k naravi: V iskanju odčaranosti na mejah naturalizacije*. Ljubljana: Krtina.
- SASSEN, SASKIA (2014): *Expulsions: brutality and complexity in the global economy*. London: The Belknap Press of Harvard University Press.
- SACHS, WOLFGANG (2010): Environment. V *The Development Dictionary*, W. Sachs (ur.), 24–37. London: Zed Books.
- TRČEK, FRANC IN DRAGO KOS (UR.) (2012): *Rethinking Everyday Mobility: Results and lessons learned from the CIVITAS-ELAN project*. Ljubljana: Založba FDV.
- URŠIČ, MATJAŽ IN MARJAN HOČEVAR (2007): *Protiurbanost kot način življenja*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- URŠIČ, MATJAŽ (2012): Public Perception of Changes in Ljubljana's Transport and Mobility System - Identifying Key Themes, Barriers and Relevant Stakeholders. V *Rethinking Everyday Mobility*, F. Trček in D. Kos (ur.), 65–87. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
- ZUKIN, SHARON. (2008): Destination Culture: How Globalization Makes All Cities Look the Same. *Center for Urban and Global Studies Working Paper Series 1(1)*: 1–26.