

Utjecaj civilnog društva na stvaranje grada

Janžić, Magdalena

Master's thesis / Diplomski rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, University of Zagreb, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:131:568705>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-04-01**



Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
University of Zagreb
Faculty of Humanities
and Social Sciences

Repository / Repozitorij:

[ODRAZ - open repository of the University of Zagreb
Faculty of Humanities and Social Sciences](#)



Sveučilište u Zagrebu

Filozofski fakultet

Odsjek za etnologiju i kulturnu antropologiju

Utjecaj civilnog društva na stvaranje grada: etnografija biciklizma u gradu Zagrebu

Diplomski rad

Magdalena Janžić

mentorica: dr.sc. Tihana Rubić

Rujan 2019., Zagreb

Izjavljujem pod punom moralnom odgovornošću da sam diplomski rad „Utjecaj civilnog društva na stvaranje grada: etnografija biciklizma u gradu Zagrebu“ izradila potpuno samostalno uz stručno vodstvo mentorice dr. sc. Tihane Rubić. Svi podaci navedeni u radu su istiniti i prikupljeni u skladu s etičkim standardom struke. Rad je pisan u duhu dobre akademske prakse koja izričito podržava nepovredivost autorskog prava te ispravno citiranje i referenciranje radova drugih autora.

SADRŽAJ

1. Uvod.....	4
2. Teorijska polazišta	8
2.1. Razvoj diskursa održive mobilnosti i zelenog aktivizma.....	8
2.2. Grad Zagreb i organizacije civilnog društva.....	14
2.3. Etnografije biciklizma	21
3. Pravo na prostor. Analiza prostornog aspekta prakse urbanog biciklizma.....	24
3.1. Biciklističke prakse i interakcije u odnosu na biciklističku infrastrukturu.....	24
3.2. Vrste građanskih akcija i zahtjeva za uvjete kretanja biciklom u gradu.....	32
4. Uloga diskursa na razvoj biciklizma u Zagrebu.....	42
4.1. Promjena percepcije o korištenju bicikla	42
4.2. Razvoj „biciklističke priče“.....	44
5. „Ja kao bicikl“. Sloboda kretanja biciklom.....	54
6. Zaključak.....	60
Popis priloga.....	64
Sažetak.....	70

1. UVOD

Prateći trendove ekološke osviještenosti i održivog razvoja zajednice (Oldenziel i Trischrel 2016), biciklizam u Europi u posljednja dva desetljeća postaje sve popularniji (Herlihy 2015). Imajući u vidu dugu povijest i društvene implikacije posjedovanja i korištenja bicikla, postavljam pitanje – što je biciklizam danas, mijenjaju li biciklizam i biciklisti urbani prostor grada Zagreba? Ako da, na koji način? S otvaranjem mogućnosti civilnog djelovanja krajem prošlog stoljeća broj zagrebačkih udruga civilnog društva raste i njihova angažiranost u politici javnog prostora sve je veća¹. Od zagrebačke „biciklističke priče“ krajem 1990-ih godina, civilno društvo profiliralo se kao važan akter u sustavnom zagovaranju biciklizma i pružanju podrške zagrebačkim biciklistima u javnom prostoru i sferi gradskih politika.

S fokusom na aktualno stanje, istraživanje će se koncentrirati na promjene u javnom diskursu o biciklizmu i na konkretne prakse bicikliranja u posljednjih desetak godina. Broj građana koji se odlučuje na bicikl kao (svakodnevno) sredstvo prijevoza raste te mijenja sliku i dinamiku grada i javnog prostora. Automobilski prijevoz, sukladno staroj prometnoj paradigmi, još uvijek ima prednost pred drugim oblicima prometa u gradu, pa su tako i zagrebačke ulice prvenstveno prilagođene kretanju automobilom, no Zagreb pokazuje nedostatne i spore, ali vidljive, promjene i na tom planu. Fenomen „masovnog“ urbanog biciklizma relativno je nova pojava u Zagrebu koja dovodi do novih interakcija među građanima i razvoja novih sociopolitičkih koncepcija bicikla, javnog prostora i kretanja gradom. Grad Zagreb, uzevši u obzir te i slične sociopolitičke promjene s kojima se susreće u posljednjih dvadeset godina (usp. Čaldarović 2012, Seferagić 2007), pruža

¹ Za vrijeme Domovinskog rata 1990-ih godina koji je obilježio prelazak iz socijalizma u kapitalizam, objašnjava Dušica Seferagić, u Hrvatskoj se otvorio prostor za djelovanje nevladinim udrugama. U tom je razdoblju njihovo djelovanje bilo usmjereno uglavnom na pružanje pomoći ljudima u ratnim situacijama (Seferagić 2007: 371). Kasnije, broj udruga je porastao, a njihov se djelokrug značajno proširio. S promjenom organizacije tijela lokalne samouprave, o kojoj ću govoriti kasnije, građanski se utjecaj u procesu donošenja odluka vezanih za pitanja javnog prostora smanjio. No, ta se je građanska volja kanalizirala kroz nastajanje i aktivnosti udruga civilnog društva. Tokom izgradnje trgovačkog centra „Cvjetni“ i pripadajuće podzemne garaže, koji su značajno izmijenili izgled i funkcioniranje jednu od centralnih zagrebačkih zona, udruge Zelena akcija i Pravo na grad provele su snažnu kampanju „Ne damo Varšavsku!“ tokom koje je prikupljeno 55000 potpisa građana i organiziran niz masovnih prosvjeda. „Iako građani okupljeni oko ove inicijative nisu uspjeli u svom naumu, borba za Varšavsku je na velika vrata uspjela uvesti nenasilni, dugotrajni i kreativni bunt te vratiti nadu u solidarnost i aktivnost građana u borbi za javno dobro“, pišu za portal H-Alter Tamara Opačić, Jelena Svirčić, Marina Kelava i Mašenka Bašić (<https://www.h-alter.org/vijesti/5-5-anketa-civilno-drustvo-2010>, 17/09/2019).

zanimljivu studiju slučaja radi brojnih i raznolikih mogućnosti pristupa izazovima razvoja biciklističkog prometa kao europskoj i globalnoj temi (Oldenziel and Trischel 2016; Hernández i Huerta 2016; Tan i Martínez López 2019; Herlihy 2004; Prelogović i Lukić 2012).

Iako se na razini grada Zagreba, dakle, događaju određeni infrastrukturni pomaci, primjerice uvođenje biciklističkih staza i sustava prometnih znakova koje uključuju i bicikliste kao dionike prometa, te mogućnost prijevoza bicikla javnim autobusima Zagrebačkog električnog tramvaja (ZET), biciklizam u gradu je uvelike pitanje prava na javni prostor te vidljivosti i nevidljivosti pojedinih društvenih skupina u gradu. Sami biciklisti sve većom prisutnošću na ulicama utječu na promjenu infrastrukture, no čini se da razvoj biciklističkih staza i prihvaćanje biciklista kao dionika gradske svakodnevice, još uvijek „treba izboriti“, nego da je samorazumljivo. Ovaj rad istražuje prakse i značenja urbanog biciklizma u suvremenom Zagrebu i način na koji biciklizam zadobiva mjesto u fizičkom i društvenom životu grada, te nastoji prikazati na koji se način ostvaruje potencijal civilnog društva u formiranju javnog prostora.

Istraživanje se provodilo od studenog 2018. do kolovoza 2019. godine metodama promatranja sa sudjelovanjem, strukturiranim i polustrukturiranim intervjuima, autoetnografskim pristupom te mapiranjem neformalnih biciklističkih ruta. Tijekom razdoblja od gotovo devet mjeseci, provedeno je dvanaest intervju s petnaest kazivača različitih dobnih skupina, profesija, razina uključenosti u civilni aktivizam i stavova prema biciklizmu. Kazivači su: studenti, prometni stručnjaci i prostorni planeri, umirovljenik, učenica osnovne škole i njezina majka, te članovi istaknute zagrebačke udruge za razvoj biciklizma u gradu. Pri odabiru kazivača glavni kriterij bio je uključiti različite perspektive na bicikle i biciklizam u gradu, one koji se smatraju primarno biciklistima, kao i one koji sebe vide primarno pješacima ili vozačima automobila ili pak uopće nemaju iskustvo bicikliranja. Tim pristupom nastojim prikazati kompleksnost i dinamiku zagrebačkog javnog prostora i razumjeti na koji se način konstruiraju interakcije njegovih različitih aktera. Osim intervju, u istraživanje je uključeno i vlastito sudjelovanje s promatranjem u različitim aktivnostima i događajima u organizaciji udruge civilno društva, poput tematskih šetnji gradom i sudjelovanja na projekcijama filmova, te kroz redovitu vožnju biciklom različitim dijelovima Zagreba. S obzirom da se u određenim dijelovima rada radi o prikazu vlastitog

biciklističkog iskustva, valja napomenuti da sama nisam aktivna članica neke udruge civilnog društva koja se bavi promicanjem biciklizma, ali da svakodnevno bicikliram po Zagrebu od 2012. godine. Također, kako je praksa vožnje biciklom jednim dijelom prostorno uvjetovana, dijelovima teksta biti će pridružene i fotografije, mape ili drugi vizualni materijali koji doprinose razumijevanju iskustva bicikliranja Zagrebom. Kako je urbani biciklizam kulturno uvjetovan i bitno određen diskursom koji se o biciklu, biciklistima i bicikliranju pojavljuje u različitim medijima, tako će i naracije o zagrebačkoj „biciklističkoj sceni“ biti potpomognute sadržajima preuzetima primarno s javnih društvenih mreža raznih civilnih aktera.

Rad je organiziran u tematske cjeline koje su se u toku istraživanja, a posebice u intervjuima, pokazale kao istaknute. Prvo poglavlje daje povijesni pregled i teorijsku podlogu za analizu i interpretaciju dobivenih podataka, a središnji dio rada dijeli se u tri veća poglavlja koja pokrivaju: 1) fizičke promjene u prostoru grada vezane za porast biciklističkog prometa u prostoru i njihov utjecaj na gradsku mobilnost, 2) diskurzivne promjene koje utječu na koncept i praksu urbanog bicikliranja, te 3) postupno pridavanje značenja određenim lokacijama i kreiranje mreže alternativnih biciklističkih puteva na individualnoj razini. Sve teme obrađuju se kroz prizmu *civilnog aktivizma* (Mitchell 2003, Martínez Lopez 2019) i koncepta *prava na grad* Henri Lefebvrea (Lefebvre 1974, Rodrigues 2015).

Pojmovi kojima se u radu koristim temelje se na korištenoj literaturi društveno-humanističkoga područja, te na dokumentima Europske komisije. Pojmove „održivog razvoja“ i „ekologije“ koristim na način kako ih upotrebljavaju Ruth Oldenziel i Helmuth Trischler, kao „ispunjavanje potreba sadašnjeg vremena bez kompromitiranja mogućnosti budućih generacija da ispune vlastite“ (Oldenziel i Trischel 2016: 4, vlastiti prijevod). „Održivost“, objašnjava nadalje američki povjesničar Robert Friedel, „tako može predstavljati odnose i djelatnosti koje se mogu nesmetano održavati kroz dulje vrijeme, uz neznatno ili malo iscrpljivanje ograničenih resursa, te bez ometanja sposobnosti okoliša da odgovori na te potrebe u budućnosti“ (Friedel 2016: 220, s engleskog prevela KR). Jedna od glavnih sastavnica „održivog razvoja“ jest i „održiva mobilnost“ kojoj se u dokumentu Europske komisije, pod naslovom *Smjernice – Razvijanje i implementacija plana održive urbane mobilnosti* postavlja kao glavni cilj, s ključnim parametrima: „pristupačnost

i kvaliteta života, kao i ekološka i ekonomska održivost, socijalna jednakost, zdravlje i kvalitetan okoliš“ (7, vlastiti prijevod). Pojam ekologije, smatram, danas se koristi u znatno širem smislu od izvorne definicije pojma koji uspostavlja poveznicu između kućanstva i okoliša: kao za kućanstvo, i za okoliš treba brinuti (Oldenziel and Trischler 2016: 5). Biti „ekološki osviješten“ u svakodnevnoj komunikaciji označava odabirati one opcije za koje vjerujemo da ne štete kako okolišu, tako ni društvu. Ta se sintagma nerijetko koristi i u referiranju na motivaciju za odabir bicikla kao primarnog sredstva prijevoza u gradovima.

U radu ću se na praksu bicikliranja referirati s nekoliko istaknutih pojmova: „urbani biciklizam“, pojam kojega koristi Ruth Oldenziel (de la Bruhèze i Oldenziel 2016: 91) te koji se koristi u dokumentu *National Policies to Promote Cycling* (ECMT 2004: 50). Iako se ovdje ne radi o rječničkom pojmu, „urbani biciklizam“ često je korišten i u diskursu udruga civilnog društva² i europskih projekata poput Urbact-a³. Kao sinonim za „vožnju bicikla“, često koristim riječ „bicikliranje“. Za tu se varijaciju odlučujem, iako također nije rječnički pojam, radi njezinog čestog korištenja u svakodnevnom govoru i medijima⁴. U intervjuima, riječ „bicikliranje“ pojavljuje se jednako često kao i „biciklizam“, a službeno se koristi i u nazivu „Međunarodnog dana zimskog bicikliranja na posao“ koji se obilježava 8. veljače⁵.

Tema urbane mobilnosti je aktualna, nerijetko prijeporna i nesumnjivo bitna za budući razvoj grada. S razvojem tehnologije, pojavljuju se nove forme mobilnosti u gradovima, poput električnih bicikala i (električnih) romobila, a u novije vrijeme bicikliranje poprima i tržišnu dimenziju – primjerice, odnedavno su čak dvije tvrtke uvele organizirane dostave na biciklima. Dinamika zagrebačkih ulica time je u stalnoj promjeni, no grupa koja je prva postavila zahtjev za prepoznavanje biciklista kao dionika javnoga prostora, bili su upravo biciklisti, bilo pojedinci, bilo organizacije civilnoga društva. Građani koji bicikliraju tako svakodnevno (potencijalno)

² <https://www.mioc.hr/wp/?p=2016> (10/09/2019)

³ <https://urbact.eu/od-besplatnih-bicikala-do-volana-sa-%C5%A1iljcima-kako-potaknuti-urbani-biciklizam> (10/09/2019)

⁴ <https://zadovoljna.dnevnik.hr/clanak/bicikliranje-10-prednosti-aktivnosti-zbog-koje-ce-vam-biti-zahvalan-i-vas-novcanik---548591.html> (10/09/2019)

⁵ <https://www.tportal.hr/vijesti/clanak/evo-koliko-ce-zagrepcana-i-varazdinaca-u-petak-biciklom-na-posao-20190205> (10/09/2019)

transformiraju načine korištenja gradskog prostora, vidljivo sa sve većim legitimitetom. Motivacija i cilj ovoga rada je razumjeti potencijal koji građani (u ovom slučaju biciklisti) imaju za oblikovanje prostora grada, te razumijevanje tih složenih procesa usmjeriti na konkretne prijedloge i strategije razvoja grada.

2. TEORIJSKA POLAZIŠTA

2.1. Razvoj diskursa održive mobilnosti i zelenog aktivizma

Povijest bicikla seže do devetnaestog stoljeća, kada je bicikl izumljen, populariziran i standardiziran. Radi svog praktičnog dizajna i novih mogućnosti kretanja koje je pružao, potražnja za njim je rasla. Do kraja devetnaestog stoljeća biciklisti u Velikoj Britaniji, Njemačkoj i Francuskoj brojali su se u stotinama tisuća, a njegova popularnost rasla je i u Italiji, Belgiji, Danskoj i Nizozemskoj (Herlihy 2015: 247). Početak 20. stoljeća obilježen je kao početak „Zlatnog doba bicikla“, u kojemu se bicikl etablirao kao jedno od glavnih cestovnih prijevoznih sredstava u SAD-u i Europi i tu je etiketu zadržao do Drugog svjetskog rata. Poboľšanje dizajna i novi materijali smanjili su trošak proizvodnje i učinili ga dostupnim načinom prijevoza široj masi. Bicikl je, piše povjesničar David Herlihy u svojoj knjizi *Bicycle: The history*, od svojih početaka bio društveno obilježen (2015: 3). U povijesti feminizma, bicikl je zauzeo značajnu ulogu kao sredstvo emancipacije. Nudio je mogućnost rekreacije i znatno olakšavao obavljanje svakodnevnih obaveza radnicima. Mladima je pružao osjećaj samostalnosti, a rekreativcima avanturu. Sve veći broj biciklista u gradovima SAD-a potaknuo je ideju izgradnje cesta namijenjenih isključivo biciklističkom prometu. Jedan od prvih primjera postavio je Brooklyn (New York) 1895. otvorenjem staze koja je povezivala Prospect Park i Coney Island (Herlihy 2015: 266).

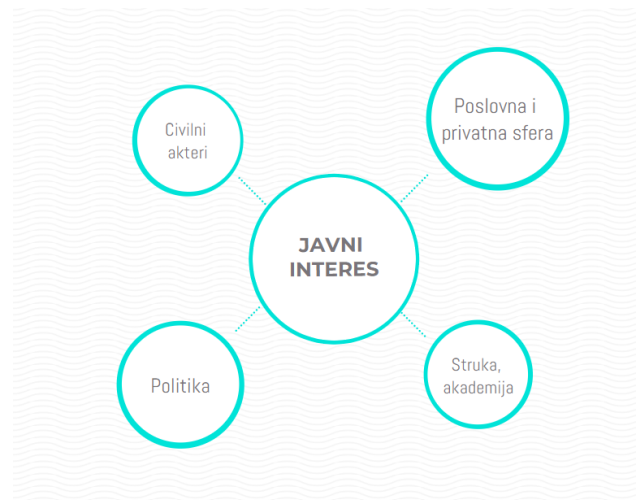
U drugoj polovici dvadesetog stoljeća, velike društvene, političke i ekonomske promjene preoblikovale su cijelo zapadno društvo i njegov način života, pa tako i sliku bicikla (Lavenir 2016: 59; Oldenziel and Trischler 2016: 7). Industrijalizacija i nagli ekonomski rast u Europi omogućili su razvoj automobilske industrije. Za razliku od prve polovice dvadesetog stoljeća, kada pripadnici

radničke klase najčešće nisu imali drugo prijevozno sredstvo osim bicikla, sada radnici postupno počinju kupovati motorna vozila. Bicikl je time postao socijalno obilježen kao ekonomski neuspjeh i pripadnost „marginaliziranoj društvenoj skupini, otuđenoj od generalnog napretka i mehanizacije“ (Lavenir 2016: 66, vlastiti prijevod s engleskog). Bicikl je zadobio negativne društvene konotacije, postao je nepoželjan i nepotreban. Kako je posjedovanje bicikla obilježavalo njegova vlasnika, tako je i njegova prisutnost u gradskom prostoru bila manje prihvaćena. Drugim riječima, pri raspodjeli gradskog prostora općeprihvaćen je desetljećima automobilski promet.

Nakon Drugog svjetskog rata neoliberalizam i nagla urbanizacija industrijskih centara promijenili su broj i sastav stanovništva europskih gradova, te, posljedično, kako objašnjava arhitekt i urbani planer Ali Madanipour, i koncept javnog prostora (Madanipour 2010: 21). Koherentni i homogeni prostori s početka stoljeća mijenjaju se u skladu s novim političko-ekonomskim okolnostima; postaju prostorno, etnički i klasno raznoliki. Veća kupovna moć građanskih masa uvjetovala je i razvoj novih sadržaja u gradu, i povrh svega, nove načine korištenja gradskog prostora. U zadnjim desetljećima svjedočimo kako javne površine postaju primarno prostori konzumacije, prostori koje se može privatizirati i komodificirati (usp. Madanipour 2010: 22; Maskovsky i Brash 22). „Pravo na grad“, važan koncept Henrija Lefebvrea, kojim se implicira pravo pojedinca i zajednica na bivanje i korištenje gradskog, javnog prostora (usp. Mitchell 2003: 19), postaje pitanje mogućnosti profita kojega prostorna namjena može generirati (Rodrigues 2015: 224). Javni prostor tako postaje ograničeni resurs, što dovodi do borbe za njegovo korištenje i tenzija između različitih grupa korisnika (Madanipour 2010: 117-119; Rodrigues 2015: 219).

Usljed preokreta centra dominantne moći iz političke u ekonomsku sferu, pitanje javnog interesa, glavne okosnice u kreiranju javnog prostora, u gradovima postaje prijeporno i kompleksno pitanje (van der Dool et al. 2015: 14). Javlja se i nove mogućnosti sudjelovanja u javnim pitanjima, a time i novi akteri. Prema tipologiji urbanih aktera istaknutog švicarskog sociologa Michela Bassanda, četiri glavne sfere nositelja društvenih promjena su: struka (akademija), civilno društvo (građani), politika te biznis (privatna sfera) (Svirčić Gotovac 2012: 15). Idejno, te se četiri sfere višestruko isprepliću. Pri EUR-Lex portalu, platformi koja omogućava besplatan pristup službenim dokumentima Europske Unije, civilno se društvo definira na ovaj način:

„Civilno društvo odnosi se na sve oblike društvenog djelovanja pojedinaca ili grupa koji su neovisni o državi. Organizacija civilnog društva organizacijska je struktura čiji članovi doprinose javnom interesu kroz procese demokracije i ima funkciju medijatora između vlasti i građana“ (s engleskog prevela KR) ⁶.



Slika 1. Vizual sfera djelovanja na javni interes. Izvor: Vlastita ilustracija

Urbana civilna udruženja, ali i pojedinačne akcije društvene prirode, funkcioniraju po principu građanskog pritiska, a orijentirana su prema zastupanju interesa određenih skupina korisnika prostora u razvoju grada (Martínez Lopez 2019: 26-27; Aix i Sguiglia 2016: 73; Kojo Van Dyck 2017: 1). Za razliku od ostalih sfera javnog djelovanja, valja istaknuti i društvenu dimenziju građanskog udruživanja oko određene teme. Naime, Macarena Hernández i Elena Huerta smatraju udruge „prostorima društvenosti“ (*ámbitos de sociabilidad*) koji se djelomično formiraju kao odgovor na anonimnost i individualizam života u napuštenim gradovima, i u kojima su članovi povezani primarno privatnim sponama (Hernandez i Huerta 2016: 117). Takva udruženja ili pojedinačne akcije s ciljem javnog djelovanja i interesa, formiraju vlastiti identitet te identitet

⁶ https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/civil_society_organisation.html (14/08/2019)

grada, kanaliziraju glas građana u raspravi o javnom prostoru i odražavaju vjerovanja svojih članova koja oni pristaju javno isticati, primjerice to da privatni interes treba usmjeriti prema javnom boljitku.

Zalaganje građana za biciklizam kao sredstvo prijevoza u gradovima započinje krajem 1960-ih i početkom 1970-ih godina kao otpor politici ekonomskog rasta, konzumerizma i nerazmjernog trošenja prirodnih resursa, s ciljem zaštite okoliša (*environmental activism*). Sve veća gustoća stanovništva u gradovima i preopterećenost prometnih infrastruktura automobilima dovode u prvi plan pitanje zagađenja i zdravlja u urbanim sredinama (Aix i Sguiglia 2016: 75). U tom razdoblju, koje danas smatramo prekretnicom u povijesti odnosa prema okolišu, aktivisti se okreću starijim tehnologijama koristeći ih kao političko sredstvo: „Nekada predmet ismijavanja kao beznadno zastarjele, stare su tehnologije svjesno prihvaćene: one su revitalizirane kroz nove načine uporabe i nova značenja koja su im pripisana.“ (Oldenziel and Trischler 2016: 1- 2, vlastiti prijevod s engleskog). Ekologija 1970-ih postaje globalna tema, a bicikl postupno do danas dobiva sve snažniju ulogu promotora „zelenog građanstva“ (*green citizenship*) (Oldenziel and Trischler 2016: 5). Sociolog Francisco Aix i politolog Nicolás Sguiglia objašnjavaju kako su upravo civilni pokreti i građanski pritisak zaslužni za stvaranje politike održive mobilnosti u Njemačkoj i Nizozemskoj, koja se formalizira i kroz stvaranje prvih „zelenih“ političkih opcija, a kasnije se širi na razinu cijele Europe (Aix i Sguiglia 2016: 75). Jedna od glavnih točaka tadašnjeg programa bila je ograničiti korištenje automobila u gradovima, te poticati biciklizam kao održivu opciju razvoja urbane mobilnosti. U Nizozemskoj već 1970-ih gradovi poznaju inicijative za izgradnju biciklističkih ruta, dok u Njemačkoj međusobno povezivanje različitih ekoloških inicijativa rezultira stvaranjem prve zelene stranke Die Grünen 1980. koja je potaknula niz promjena na nacionalnoj razini, te dovela temu biciklizma i održive mobilnosti u gradovima do razine Europske unije (Aix i Sguiglia 2016: 75; Tan i Martínez Lopez 2019: 127; Oldenziel i Trischel 2016: 2). Veliku ulogu u promociji biciklizma imale su i aktivnosti Europske biciklističke federacije (*European Cycling Federation*), udruge osnovane 1983. godine, koja kao cilj svog rada navodi: „Promicati biciklizam kao održiv i zdrav način prijevoza i rekreacije. Naši su korijeni u Europi, no izazovi s kojima se suočavamo su globalni. Vjerujemo da je bicikl rješenje za mnoge

svjetske probleme. Naša je ambicija stoga proširiti naše znanje, i znanje naših članova, po cijelom svijetu“ (vlastiti prijevod s engleskog)⁷.

Sva su ta događanja utjecala na formiranje ideje o *održivom razvoju* koja je postala jedna od glavnih tema i koncepata zapadnog svijeta u 21. stoljeću u stvaranju nove paradigme odnosa čovjeka prema okolišu (Šimleša 2007: 92- 96). Rječju, u posljednjih dvadesetak godina bicikl kao predmet (*low technology*) i njegova svakodnevna i praktična uporaba, zadobivaju nova značenja (*ecology, sustainability*) (Oldenziel and Trischler 2016: 5) koja formiraju diskurs o urbanom biciklizmu kao optimalnoj formi održive mobilnosti u automobilima zagušenim gradovima. Antropologinje Rivke Jaffe i Anouk de Koning taj nagli preokret smještaju u sredinu 2000-ih i daju mu naziv „zaokret u paradigmi mobilnosti“ (*mobilities turn*) (Jaffe i de Koning 2016: 41). U europskim politikama mobilnosti pojam održivi razvoj prvi se put pojavljuje 2001. u dokumentu *A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development* (Aix i Sguiglia 2016: 76) u kojemu se poziva na sljedeću definiciju:

„Održivi razvoj je razvoj koji odgovara na potrebe sadašnjosti bez kompromitiranja mogućnosti budućih generacija da zadovolji vlastite.“- World Commission on Environment and Development (the “Brundtland Commission”, vlastiti prijevod s engleskog), 1987⁸

Posljedično, nekadašnja slika bicikla kao znaka nižeg ekonomskog statusa i tehnološke zaostalosti ustupa mjesto biciklizmu kao modernom, praktičnom i održivom načinu prijevoza (Jaffe i de Koning 2016: 7; Kwiatowski 2018: 24). Gradovi SAD-a u procesu reurbanizacije (Lutz 2014: 150) pokazuju sve veći interes za biciklističku kulturu (Ibid.).

Već 2004. u dokumentu Europske konferencije ministarstava prometa (*European conference of ministries of transport*) pod nazivom *Implementing sustainable urban travel policies: Moving ahead. National policies to promote cycling*⁹ preporučuju se konkretne strategije za razvoj urbanog biciklizma u zemljama članicama, te se navodi i značajna uloga nevladinih organizacija poput

⁷ <https://ecf.com/who-we-are/our-mission> (19/08/2019)

⁸ https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/innovation/pdf/library/strategy_sustdev_en.pdf (19/08/2019)

⁹ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/04cycling.pdf> (20/8/2019)

ECF-a i Velo Mondiala u zagovaranju biciklizma i vokalizaciji potreba građana (ECMT report 2004: 42).

U 2019. mnogi su europski gradovi poput Kopenhagena i Amsterdama u Europi (Pelzer 2010) ili Portlanda u SAD-u (ibid.), poznati po razvijenoj biciklističkoj infrastrukturi. Ipak, proces koji najviše preoblikuje i hrvatske gradove, neovisno o dostupnim prometnicama, upravo je sve veći broj biciklista na ulicama. Drugim riječima, već postojeći prostor zadobio je novu dinamiku masovnom prisutnošću bicikala na ulicama. U tomu svoju ulogu imaju i *pro-cycling* udruge civilnog društva i građanske akcije čiji broj i utjecaj na prostorne politike također rastu (Tan i Martinez Lopez 2019: 125). Svojim aktivnostima udruge promoviraju i prenose pozitivan diskurs, zagovaraju poboljšanje uvjeta za bicikliranje kod gradskih vlasti i potiču osjećaj solidarnosti i društvene odgovornosti (Tan i Martinez Lopez 2018: 128; ECMT report 2004: 42). Geograf Don Mitchell naglašava da društvene akcije istovremeno koriste i kreiraju diskurs koji određenoj praksi daje značenje (Mitchell 2003: 26), u našem slučaju diskurs o biciklizmu kao formi održive mobilnosti. Ruth Oldenziel i Helmuth Trischel prepoznaju stav politologa „da je sam čin utvrđivanja problema aktivistima važan za mobiliziranje potencijalnih članova i zainteresiranih stranki poput medija, elita i simpatizera“ (Oldenziel and Trischler 2016: 7, vlastiti prijevod s engleskog).

Grad se, dakle, (potencijalno) mijenja praksama građana u javnom prostoru, a faktori promjene ponašanja i percepcije su brojni. Među njima, *pro-cycling* civilne inicijative imaju svoj udio, a da bih razumjela na koji način se promjena odvija u svojoj kompleksnosti, mehanizme kojima inicijative djeluju na građane i kreiraju određeni diskurs, ću promotriti u ovom radu.

2.2. Grad Zagreb i organizacije civilnog društva

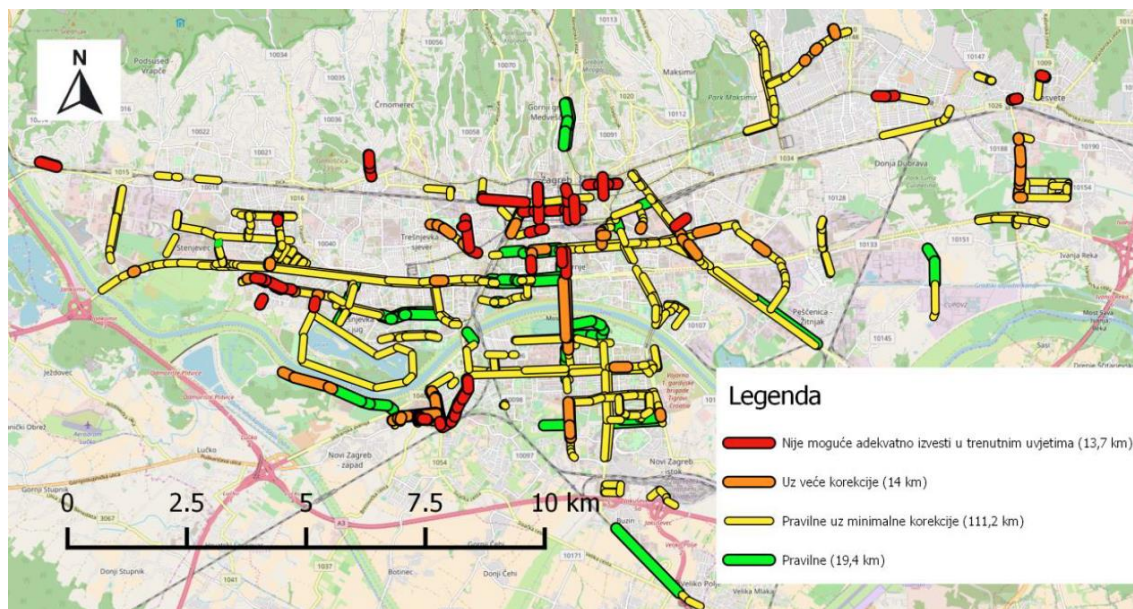
Ideja održivosti i zelene mobilnosti, kao i uloga civilnog društva, u zemljama centralne i istočne Europe razvijala se na specifičan način. U zemljama tranzicije iz socijalizma u kapitalizam, među kojima je i Hrvatska, najveće promjene odvijale su se u „ekonomskoj sferi i radnom procesu“ (Svirčić Gotovac 2012: 14) te u „odvajanju države i društva“ (Seferagić 2007: 371).

U sferi urbanog razvoja, piše Ognjen Čaldarović, profesor urbane sociologije, nekadašnji zaposlenik Zavoda za prostorno uređenje, „gotovo je u potpunosti prestao postojati cjeloviti aspekt planiranja gradova i njihove realizacije, dakle (bivši) generalni urbanistički plan“, a čiji je glavni organizator i investitor država (Čaldarović 2012: 30; usp. Svirčić Gotovac 2012: 19). Taj plan se danas svodi na planiranje i izgradnju „mikroambijenata“, najčešće podliježući interesima privatnih investitora (Ibid.). Na taj način, „tranzicijski grad (je) sve više zbroj pojedinačnih objekata i ambijenata, situacija ili lokacija“ (Čaldarović 2012: 30). Takva koncepcija grada odražava se i na biciklističku infrastrukturu u Zagrebu. Kao što geografi Vedran Prelogović i Aleksandar Lukić potvrđuju 2011. godine, od kraja 1990-ih u Zagrebu je napravljen značajan pomak u označavanju biciklističkih traka i izgradnji staza kojih je u tom trenutku u Zagrebu bilo oko 200 km¹⁰, no one nisu međusobno povezane u mrežu (Prelogović i Lukić 2012: 259) i upravo je taj nedostatak najčešće istaknut kada se govori o temi zagrebačke biciklističke infrastrukture: vožnjom zagrebačkim biciklističkim prometnicama primjećujemo fragmentarnost, neujednačenost i manjak prometnih znakova, neujednačenost u izgledu, kvaliteti i povezanosti biciklističkih traka, staza i parkirališta, i sl.

Karta magistra prometa Daria Oršića, izrađena u sklopu njegovog diplomskog rada *Geoprostorna analiza biciklističkih prometnica u gradu Zagrebu u funkciji sigurnosti biciklističkog prometa*, prikazuje kategorizaciju biciklističkih prometnica prema nepravilnostima (odstupanja od *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi* iz 2016) (Oršić 2018: 67). Rad je javno predstavljen u prostoru Sindikata biciklista 24.10.2018., a naknadno i javno objavljen na stranicama udruge¹¹.

¹⁰ Pri iznošenju ove informacije, smatram potrebnim istaknuti i osvrt Sindikata biciklista na gradski izvještaj iz 2017., dakle 6 godina nakon spomenutog istraživanja: „Temeljita mjerenja koja je tijekom 2016. godine proveo Sindikat biciklista sa suradnicima iz akademske zajednice pokazala su da je ukupna dužina biciklističkih staza/traka jednaka 168 km. Uz naknadne zahvate provedene nakon mjerenja koji se spominju u tekstu teško dolazimo do ukupne dužine od 270 km. Vrlo je važno napomenuti kako Grad Zagreb veličinu mreže biciklističkih staza i traka računa na obmanjujući način, tj. tako da u ulicama u kojima postoje staze za oba smjera, svaki kilometar broji dvostruko“ <https://sindikاتبiciklista.hr/koliko-grad-zagreb-ulaze-u-biciklisticki-promet/> (22/08/2019)

¹¹ <https://sindikاتبiciklista.hr/prostorna-analiza-biciklistickih-prometnica-u-zagrebu/> (22/08/2019)



Slika 2. Prikaz biciklističkih prometnica prema stupnju nepravilnosti. Izvor: Dario Oršić: *Geoprostorna analiza biciklističkih prometnica u gradu Zagrebu u funkciji sigurnosti u prometu*, diplomski rad na Fakultetu prometnih znanosti, 2018.

Takvo stanje biciklističke infrastrukture znatno otežava, a ponegdje i potpuno onemogućava biciklistima kretanje u skladu s propisima. Također, nerazumijevanje i neuređenost prometnica dovode do zabuna i nerazumijevanja između biciklista, pješaka i vozača motornih vozila. Jedan istaknuti član aktivne zagrebačke udruge za zagovaranje urbanog biciklizma smatra kako „postoje dvije mogućnosti; ili se mora svako malo prestati kretati biciklom i kretati se kao pješak, ili se svako malo nalaziti u prekršaju. I ono što vidimo je da Zagreb od ljudi koji koriste bicikl radi kriminalce, što je izuzetno problematično na puno razina. Uvjeti za korištenje bicikla su nepotrebno neugodni i nepotrebno opasni“¹². Dakle, kod nekih vozača i sama infrastruktura negativno utječe na iskustvo vožnje stvarajući osjećaj nesigurnosti ili nelagode. Taj zaključak nameće temu osjećaja ugone i nelagode, straha i sigurnosti, dostupnosti i nedostupnosti, izloženosti i neizloženosti, pristupačnosti i nepristupačnosti, o čemu ću govoriti u nastavku rada.

U kontekstu socio-prostorne rekonstrukcije promjena urbanih aktera koji na nju utječu, postsocijalistički prostor također pokazuje neke svoje specifičnosti. Dok u europskom kontekstu razvoja biciklizma govorimo o civilnim akterima još od 1970-ih, u tadašnjim socijalističkim

¹² Iz intervjua provedenog 02.04.2019.

državama slika bicikla je bila znatno drugačija, kako doznajemo socioloških studija: „u razdoblju socijalizma u nas urbani socijalni pokreti praktički nisu postojali. S jedne strane, postojao je pritisak države na sve oblike socijalnih nemira, a s druge, stvarani su različiti oblici kvazisamoupravljanja – u prostoru to su bile mjesne zajednice“ piše Dušica Seferagić (2007: 373), koje su građanima omogućavale (slabo) pravo utjecaja na donošenje odluka. Prelaskom u novi politički sustav, mjesne su zajednice ukinute bez da se omogućila jednaka institucija građanske participacije u odlukama vezanim za prostor. Tek u tim okolnostima, razvijaju se urbani socijalni pokreti, prvo kao manje inicijative, a potom kao nevladine udruge (Ibid. 371-373). Udruge civilnog društva su se u Hrvatskoj počele razvijati 1990-ih godina te su bile uglavnom inozemne i humanitarnog karaktera (Seferagić 2007: 371), a po kazivanju jedne od mojih sugovornica, antropologinje i aktivistice, neki ih još uvijek povezuju s tim kontekstom: „znaju me ljudi pitat; ček, ti nisi volonter, stvarno baš si zaposlena tamo? Na sto posto radnog vremena? Pa da...jesam... (...) Ljudima je teško valjda skužit to da udruge nisu samo humanitarne, da se ljudi mogu zaposliti u njima, i da možeš primat plaću za to (smijeh)“¹³. Možemo zaključiti da je u Hrvatskoj civilno djelovanje u pitanjima urbanog razvoja relativno nov koncept. Čaldarović smatra da će njihov potencijal utjecaja s povećanjem broja zainteresiranih i aktivnih građana rasti (2012: 31).

U socijalizmu je ideja mobilnosti odgovarala socio-ekonomskim okolnostima. Inženjer prometa koji u Zagrebu živi od početka 1980-ih godina, objašnjava:

„U vrijeme kada sam ja išao u srednju školu ovdje gotovo nije bilo biciklista, nije se mogao vidjeti bicikl na ulicama, za razliku od danas. (...) drugačija je bila struktura dnevnih migracija i općenito koncentracija stanovništva u Zagrebu, odnosno u užem dijelu grada koji je nekako najopterećeniji. (...) Ljudi su putovali, uglavnom su putovali organizirano do radnog mjesta i organizirano s radnog mjesta. Općenito je drugačija bila struktura poslovanja, više je bilo industrijskih zona, i poslova u industrijskim poduzećima, a manje kao što je danas ovih consulting poslova i relativno više slobodnog vremena preko dana. (...) Rekreativaca je bilo uvijek. Onaj tko voli bicikl, oni su

¹³ Iz intervjuva provedenog 09.07.2019.

koristili bicikle, ali uglavnom izvan radnog vremena, i uglavnom na strogo određenim rutama u zonama tipa Jaruna, Bundeka... na područjima gdje nisu sudjelovali u gradskom prometu“¹⁴.

S razvojem autoindustrije, veći je udio stanovništva imao mogućnost posjedovati privatni automobil, pa je u tom kontekstu, kao i u ostatku Europe, bicikl postao obilježje ekonomskog statusa. S jedne strane, obilježavao je nemogućnost posjedovanja automobila i manjak izbora, kako opisuje isti sugovornik: „ (...) prije ljudi nisu imali novaca! Jednostavno je bilo pravilo, nije bilo ni auta, ni ničega, jednostavno si bio prinuđen da voziš ono što možeš voziti, a to je bicikl!“¹⁵. Bicikl je, iščitavamo iz ovog kazivanja, bio sredstvo na koje je pojedinac u očima društva bio prinuđen, ne sredstvo koje je odabrao. S druge strane, ističe biciklistički aktivist: „ (...) bicikl je doživio tu promjenu načina na koji ga se doživljava, doduše kod nas još nismo završili s tom promjenom. 80-ih, 90-ih, bicikl je u hrvatskom društvu bio sportski rekvizit. To je ono što bi većina ljudi rekla, i tako se on shvaća“¹⁶. Promjena u koncepciji bicikla kao sredstva prijevoza kroz diskurs biciklizma kao čina „zelenog građanstva“ koja ponegdje u Europi, usporedno s SAD-om, započinje početkom 1970-ih, u Hrvatskoj se počinje odvijati tek s prelaskom na kapitalistički sustav krajem 1990-ih godina.

Prva udruga u Hrvatskoj koja je dio svog djelovanja posvetila promicanju održive mobilnosti kroz zagovaranje i popularizaciju biciklističkog prometa, te unapređenje mreže javnog prijevoza, bila je Zelena akcija (ZA). Udruga je osnovana 1990. godine u Zagrebu kao članica najveće globalne mreže udruga za zaštitu okoliša *Friends of the Earth*. Kao svoje temeljne ciljeve udruga navodi zaštitu okoliša i prirode, i promociju održivog razvoja. Prva je osnovana Biciklistička sekcija ZA, na čijim je temeljima 2006. nastao Transportni program kao nastavak zagovaranja biciklističkog prometa u Zagrebu. Prema web-stranici udruge, program je trenutno u zatišju, a znatno je eksponiraniji projekt Biciklopopravljaone. Projekt ima za cilj pružiti mogućnost biciklistima da dođu u prostorije Zelene akcije i uz pomoć volontera besplatno poprave bilo kakav kvar na biciklu. Na taj način, korisnici projekta dolaze u direktan kontakt s članovima udruge, primaju konkretnu

¹⁴ Iz intervjua provedenog 25. svibnja 2019.

¹⁵ Iz intervjua provedenog 25. svibnja 2019.

¹⁶ Iz intervjua provedenog 02. travnja 2019.

pomoć u vidu savjeta, alata, dijelova za bicikl ili popravka te trenutno riješe kvar na biciklu koji bi ih u protivnom onemogućavao da bicikl koriste. Biciklopopravljajona je otvorena za sve zainteresirane jednom tjedno u trajanju po tri sata, a termin se održava neovisno o praznicima ili vremenskim uvjetima. Osim u vlastitim prostorima, Biciklopopravljajona bi „gostovala“ na javnim površinama, primjerice ispred Filozofskog fakulteta¹⁷ i tako bi eksponirala projekt i poticala na uključivanje. Zelena akcija je i dalje vodeća hrvatska udruga u pitanjima zaštite okoliša, no glavnu ulogu u promociji biciklističkog prometa preuzeo je Sindikat biciklista.¹⁸

Članovi Sindikata opisuju: „Sindikat biciklista je volonterska udruga koja se zalaže za poboljšanje uvjeta za korištenje bicikla kao efikasnog, održivog i zdravog prijevoznog sredstva. Zagovaramo i radimo na transformaciji gradova u čiste, sigurne, ugodne i zelene gradove, po mjeri čovjeka, promičući biciklizam kao poželjan oblik prijevoza.“¹⁹ Sindikat biciklista trenutno je najveća biciklistička udruga u Hrvatskoj, osnovana 2011. godine. Okuplja, među ostalima, i urbaniste, sociologe i prometne stručnjake. Od 2015. član je ECF (*European Cyclist Federation*) *Leadership programme*. Programi koje udruga provodi povezani su sa zagovaranjem biciklizma kod gradskih vlasti i u javnosti, edukacijom, revizijom i prijedlozima razvojnih strategija, pravnom i praktičnom podrškom biciklistima. Godine 2016. preuzeli su Biciklistički registar, civilnu platformu za registraciju bicikla koju je prihvatilo i Ministarstvo unutarnjih poslova (MUP). Sindikat je povezan s brojnim zagrebačkim građanskim inicijativama, te s privatnim firmama s kojima surađuje i organizaciji i provođenju aktivnosti²⁰. U javnosti su prisutni putem različitih aktivnosti koje organiziraju, ili u njima sudjeluju i promoviraju ih, posebice putem medija. Udruga je izrazito aktivna u podržavanju drugih građanskih inicijativa, ali i firmi koje promoviraju biciklizam kao svoju djelatnost ili kroz olakšavanje kretanja biciklom za svoje zaposlenike (Nextbike, certifikat „Priatelj bicikala“). Ono što se ističe na društvenim stranicama udruge, a i u aktivnostima kroz

¹⁷<https://www.facebook.com/KnjiznicaFFZG/photos/a.495909567244/10155450054152245/?type=3&theater> (22/08/2019)

¹⁸ Kratko vrijeme isticala se i udruga Moj bicikl pod vodstvom Darinke Jug, no danas se udruga ne ubraja među najaktivnije (Halgota 2008: 64).

¹⁹ <https://sindikاتبiciklista.hr/o-nama/> (22/08/2019)

²⁰ Sindikat je povezan sa Zelenom akcijom, sustavom dijeljenih bicikala Nextbike, GIS-cloudom, proizvođačima bicikala, i drugima.

koje su prisutni u javnosti jest njihova uključenost u širi, europski kontekst diskursa održive mobilnosti. Primjerice, u sklopu *Vikenda ekološke održivosti* 20. travnja 2019. održala se projekcija filma „Why we cycle?“ s temom kulture biciklizma u Nizozemskoj, a nakon koje su u panel diskusiji sudjelovali Vladimir Halgota iz udruge Sindikat biciklista, Eugen Vuković iz Zelene akcije i Mirela Ježina iz građanske inicijative Spasimo potok Črnomerec.²¹ Aktivistički element vidljiv je u stalnoj mobilizaciji građana, interakciji s njima i poticanju na samostalno djelovanje (Škola građanskog sudjelovanja, platforma Grad bez prepreka). Tomislav Nakić-Alfirević predsjednik je udruge, član i volonter. On opisuje:

„Mi od građana dobivamo ideje, prijedloge, fotografije s terena, dojave, pritužbe, informacije o nekim pravnim situacijama itd. možda i više nego što neke institucije to dobivaju, i to je važno da bismo mi imali dobru sliku u tome kakva je stvarno situacija u biciklističkom prometu u gradu. drugi oblik doprinosa je što imamo zajedničke aktivnosti s građanima, s ljudima koji nas podržavaju, sa širim krugom oko njih, i kroz naše aktivnosti na terenu, i festivale, i biciklističke doručke itd., itd., a osobito kroz Kritične mase, znači masovne organizirane vožnje bicikla, mi smo ih organizirali već prilično velik broj na različite teme koje nemaju smisla ako nema ljudi, i tu je nama izrazito važno i jako cijenimo što nas građani čuju i što se odazivaju, nekad više nekad manje“²².

Sindikat biciklista do velikog dijela građana dolazi i preko društvenih mreža, prema kazivanjima, to se odvija poglavito putem Facebooka koji služi kao platforma za komunikaciju biciklistima i biciklistima-aktivistima. Tamo primjerice postoje različite objave poput dobrih primjera drugih gradova, savjeta za sigurnu vožnju te upozorenja o radovima na cestama ili lokacijama policijskih akcija usmjerenih na kažnjavanje biciklista.

²¹<https://www.facebook.com/events/dokukino-kic/vikend-ekolo%C5%A1ke-odr%C5%BEivosti-za%C5%A1to-bicikliramo/2077363409038837/> (22/08/2019)

²² Iz intervjua provedenog 02.travnja 2019.

Dvije navedene udruge odabrane za moje istraživanje radi njihove eksponiranosti u javnosti, velikog broja aktivnosti i prisutnosti u medijima i u javnom prostoru. Aktivnosti civilnog društva kroz koje se promiče biciklizam u Zagrebu znatno su brojnije od ovih dviju udruga. Primjerice, volonter Biciklopopravljaone, Stipe Kalajdžić, crta stripove koji na duhovit način tematiziraju probleme biciklista.²³ Dražen Lučanin, stanovnik Kustošije, samostalno je inicirao prikupljanje potpisa za izgradnju nove pješačko-biciklističke staze koja bi se protezala od Kustošije do Črnomerca na građanskoj platformi Zelene Kustošija²⁴ Jedini trenutno djelatna u Zagrebu sustav dijeljenih bicikala Nexbike organizira niz neprofitnih aktivnosti s ciljem edukacije i poticaja građana na odabir bicikla. Sve češće inicijative preuzimaju i studenti, pa se primjerice u svibnju održao projekt studenata Medicinskog fakulteta „Bicikliranjem do zdravlja“²⁵, Biciklistička



Slika 3. Plakat "Bicikliranjem do zdravlja" na oglasnoj ploči Kluba studenata elektrotehnike. Izvor: Vlastita fotografija (27/04/2019)



Slika 4. Pano u hodniku ispred ulaza u gradsku knjižnicu Božidara Adžije. Izvor: Vlastita fotografija (14/08/2019)

²³ <http://www.h-alter.org/vijesti/stripocrtac-i-bicikl> (24/08/2019)

²⁴ <https://www.facebook.com/pg/ZelenaKustosija/posts/> (24/08/2019)

²⁵ <http://hr.n1info.com/Lifestyle/a400809/Studenti-Medicine-provode-projekt-Bicikliranjem-do-zdravlja.html> (24/08/2019)

sekcija Kluba studenata elektrotehnike u prostorima kluba povremeno organizira vlastite „biciklopopravljaone“²⁶. Kroz sve ove aktivnosti ponavljaju se ključne riječi; zdravlje, praktičnost, ekologija, održivost, zeleno, biciklizam,...

Kontekst tranzicije u gradu Zagrebu bitan je kako bismo bolje razumjeli okolnosti u kojima spomenute udruge i inicijative djeluju i s kakvim se percepcijama i stavovima susreću. Navela sam neujednačen razvoj i kvalitetu biciklističke infrastrukture, kasniji razvoj diskursa održive mobilnosti nego u ostatku Europe te novitet kojega u Hrvatskoj i u Zagrebu predstavlja rad udruga civilnog društva. S druge strane, od 1990-ih, a posebice nakon ulaska Hrvatske u Europsku uniju 2013. godine, udruge su redovito dio veće europske mreže organizacija, a građani su putem medija i kraćih ili dužih vlastitih boravaka u inozemstvu svjesni praksi u drugim europskim gradovima. Spajajući ta dva konteksta, Zagreb karakterizira specifičan način razvoja urbanog biciklizma i širenja diskursa o bicikliranju.

2.3. Etnografije biciklizma

Urbani biciklizam, kako sam dijelom ranije predstavila, u ovom ću radu promatrati u njegovom širem kontekstu – kao kulturnu praksu, tjelesno iskustvo i način individualne identifikacije. Kada razmatramo međuljudske i političke odnose koji se odvijaju u javnom prostoru, treba u obzir uzeti i fizičke i kulturne faktore koji utječu na obrasce ponašanja. Ovdje ću ukratko izložiti neke od zaključaka prijašnjih istraživanja urbanog biciklizma, prvenstveno iz antropološke i kulturološke perspektive, a na koje ću se pozivati u analizi.

Praksa vožnje biciklom prvenstveno je tjelesno iskustvo biciklista, te drugih dionika prostora u kojemu se biciklist kreće. Razlikovat ću ono što nazivam „tjelesno“, od „senzornog“ iskustva tako da ću u prvu grupu uključiti iskustva, percepcije i značenja izvan samog biciklista. Dakle, tjelesno iskustvo u značenju „fizičkog bivanja u prostoru“. Bicikl je materijalni predmet koji se svojom prisutnošću u javnom prostoru u njega upisuje i generira određena značenja. Prema Henri

²⁶ <https://www.facebook.com/events/440205256383634/> (24/08/2019)

Lefebvre-u, tijelo zauzima, i stoga, ostvaruje samo sebe u prostoru i stvara prostor (Lefebvre 1974: 170, vlastiti prijevod s engleskog). Da bi ostvario mogućnost stvaranja prostora, tijelo (bicikl i biciklist) moraju imati mogućnost bivanja u njemu – moraju ostvariti svoje „pravo na grad“ koje implicira pravo na korištenje gradskog prostora (Mitchell 2003: 19). Don Mitchell tu misao proširuje definiranjem „predstavljenog prostora“ (*representations of space*), prostora kakav je zamišljen pri projektiranju grada, naspram „prostora predstavljanja“ (*representational space*), prostor nastao konkretnim praksama korištenja (Mitchell 2003: 129), koja na tragu poznate dihotomije između „projektiranog“ (*la ciudad planificada*) i proživljenog (*la ciudad experimentada*) grada (usp. Hernández i Huerta 2016: 12) uvodi i koncept *borbe za prostor*. Vidljivost određene grupe u javnom prostoru, odnosno pravo na „prostor predstavljanja“ omogućuje grupi da bude prihvaćena ili odbijena od strane javnosti i na taj se način etablira kao jedna od komponenti gradskog prostora. Ipak, to pravo nije nužno zajamčeno svima (Mitchell 2003: 33-36). Kao što smo već spomenuli, urbani javni prostori postali su ograničeni, a raspodjela prostora diskutabilna (Madanipour 2016: 117). Prostor kojega zauzima jedna grupa, ističe stručnjakinja za urbane politike Camila Rodrigues, uskraćen je drugoj grupi korisnika (Rodrigues 2015: 219). Biciklistička infrastruktura, tamo gdje ona postoji, omogućava biciklistu da se njome kreće relativno slobodno i neometano. Tenzije radi raspodjele prostora češće su kada ne postoji jasno naznačena biciklistička infrastruktura ili kada ona nije dostatna da zadovolji potrebe biciklista. Oni se tada kreću nekim drugim površinama, uglavnom pješačkim zonama ili kolnicima, koji su namijenjeni drugim načinima kretanja (Hernandez i Huerta 2016: 17). Prostorna namjena, „predstavljeni prostor“, označava prostor kakav je zamišljen, i daje zakonsku prednost onima za koje je projektiran. Pri analizi interakcija koje biciklisti ostvaruju međusobno i sa svojom okolinom, ili ponašanja koja odabiru, treba također, dakle, sagledati u okvirima *prava* koje na taj prostor zakonski imaju, mogućnosti kretanja koje prostor nudi i koliko su oni u prostoru poželjni. Tema mojeg istraživanja nisu Kopenhagen ili Amsterdam, koji su zamišljeni kao biciklistički gradovi, već upravo Zagreb u kojemu se biciklisti još uvijek smatraju „smetnjom“, prostorno „marginaliziranima“ i koji sami kreiraju svoje prostore predstavljanja, stoga je koncept prava i borbe za prostor važan alat u razumijevanje dinamike i razvoja *pro-cycling* inicijativa u Zagrebu.

Za samog biciklista, vožnja je intenzivno senzorno iskustvo. Ono je individualno, specifično i uvjetovano raznim okolnostima. Hernandez i Huerta osim praktične, biciklu pripisuju i sentimentalne konotacije (Hernandez i Huerta 2016: 12), a Justin Spinney smatra multisenzorno iskustvo vožnje elementom cjelokupnog značenja prakse bicikliranja (Spinney 2007: 41). Bicikl je upravo po svom senzornom iskustvu specifičan u odnosu na automobile ili pješake. Kao praksa, primjećuje Spinney, bicikl je slobodniji u kretanju, ili „less disciplined“ (Spinney 2007: 29). Za razliku od automobila, koji djeluje kao fizička barijera između vozača i njegove okoline (Lutz 2014: 147), bicikl se često doživljava kao tjelesna ekstenzija (Podjed i Babič 2015: 25) i u potpunosti je izložen svojoj okolini. Štoviše, činjenica da se biciklist susreće s pješacima i drugim biciklistima „licem u lice“ potiče i mijenja način interakcije među njima. U studiji slučaja Seville, Hernández i Huerta utvrđuju da u situacijama potencijalnih tenzija između pješaka i biciklista na pješačkim površinama, primjerice u razdobljima gustog prometa, biciklisti često mijenjaju svoju uobičajenu rutu i odabiru „praznije ulice“ kako bi smanjili razine stresa i imali ugodnije iskustvo vožnje (Hernández i Huerta 2016: 17). Justin Spinney kroz studiju Londona potvrđuje da senzorno iskustvo uvjetuje i individualni odabir „optimalne“ rute kroz grad, koja često nije najbrža (Spinney 2007). Na taj način, kroz stalnu uporabu određenih pravaca koji nisu nužno ucrtani na kartu biciklističke infrastrukture, procesom „alternativne urbanizacije“ (Rihtman Augustin 1988: 97) neke se rute transformiraju i koriste kao neformalni dio biciklističke mape Zagreba. Upravo je individualni odabir „najugodnije“ rute presudan u prostorima bez striktno određenih biciklističkih prometnica, a taj odabir utječe i na druge sudionike prometa i interakcije s biciklistom.

Konačno, mobilnost predstavlja i socioekonomsku kategoriju koja oblikuje identitet (Jeffe i de Koning 2016: 43-46). U slučaju automobila, vrsta i kvaliteta vozila daju vozaču novu fizičku prisutnost u prostoru, novi društveni entitet (*new social entity*) (Podjed i Babič 2015: 25). Bicikl, do određene granice, također reflektira odabir životnog stila pojedinca i predstavlja pojedinca u javnom prostoru. Ako pretpostavimo da većina europskih građana, za razliku od okolnosti dvadesetog stoljeća, ima mogućnost odabrati vrstu dnevne mobilnosti, te da ima nekoliko prihvatljivih opcija (privatni automobil, javni prijevoz, pješačenje, bicikl i drugi oblici motoriziranih i nemotoriziranih vozila), bicikl postaje stvar svjesnog i promišljenog izbora. Na taj

način, bicikl, poput drugih oblika prijevoza, odražava preferencije vozača i pridaje mu konotacije koje sa sobom nosi.

3. Pravo na prostor. Analiza prostornog aspekta prakse urbanog biciklizma

3.1. Biciklističke prakse i interakcije u odnosu na biciklističku infrastrukturu

Pojava bicikala na ulicama Zagreba početkom 21. stoljeća označila je prekretnicu u doživljaju i raspodjeli javnih površina i prometnica. S novom namjenom bicikla kao svakodnevnog prijevoznog sredstva nekadašnje striktno određene rekreativne rute postale su samo mali djelić biciklističke mape grada. Novo prometalo na ulicama u dva je desetljeća postalo popularno, tako da se broj aktivnih biciklista 2017. procjenjivao na oko 200 000, a Zagreb se smjestio na šesto mjesto ljestvice europskih glavnih gradova po postotku biciklističkog prometa²⁷. Nagli porast novog aktera gradskog prometa značajno je izmijenio izgled i dinamiku javnog prostora. Na ulicama se postepeno pojavljivala nova biciklistička infrastruktura, a među građanima koji sudjeluju u prometu stvorile su se nove vrste interakcija. Kulturni antropolozi Dan Podjed i Saša Babič ističu važnost fizičkih mogućnosti infrastrukture u formiranju interakcija. Naime, ako je sve dobro uređeno i propisano, sama infrastruktura određuje dobro ponašanje u prometu (2015: 25).

Kada govorimo o prostoru, prvo treba istaknuti veliki biciklistički potencijal grada Zagreba zahvaljujući njegovom povoljnom geografskom položaju i klimi. Zagreb je većinom ravan grad, s prosječnom nadmorskom visinom od 112m²⁸. Jedna biciklistica nakon razgovora o različitim aspektima biciklizma u Zagrebu, razgovor zaključuje primjedbom:

„Htjela bih dodati da je Zagreb zapravo dosta ugodan za bicikliranje. Čisto zbog položaja grada, jer je ravan i nije zbijen. Ima puno prostora za bicikliranje, ali da se ljudi malo osvijeste i da postoji

²⁷ <https://www.zagreb.hr/zagreb-sesti-na-listi-glavnih-gradova-eu-za-voznju/111946> (24/08/2019)

²⁸ <https://sites.google.com/site/zagreb257/home/povijest-zagreba> (24/98/2019)

neka vrsta kulture koje bi se trebali držati. I, naravno, što se tiče infrastrukture neću ništa reći, tu treba puno toga još napraviti (smijeh)²⁹.

Činjenica da Zagreb ima prostorne predispozicije za vožnju bicikla zasigurno je jedan od faktora porasta broja biciklista. Ipak, i u skladu s tvrdnjom Dana Podjeda i Saše Babič o automobilskom prometu (2016: 23), prakse kretanja pokazuju da na određenim područjima u gradu nedostatak ili neadekvatnost prometne infrastrukture negativno utječu na iskustvo vožnje bicikla, sigurnost u prometu, percepciju biciklista od strane drugih građana, a u nekim slučajevima i na odluku o odabiru bicikla za prijevoz. Problemi s kojima se građani susreću prilikom vožnje bicikla su brojni i raznoliki, i oni uvelike ovise o statusu i mogućnostima sudionika prometa.

Neujednačenost, nepovezanost i slaba prisutnost biciklističke infrastrukture, poput horizontalne i vertikalne signalizacije ili parkirališta za bicikle, predstavljaju velik problem pri kretanju. Umirovljeni doktor geografije kao razlog svoje nemogućnosti nabavke bicikla navodi probleme s ravnotežom koji bi ga, u postojećim uvjetima, stavili u opasnost. Student medicine i pješak kao kritičan problem infrastrukture navodi neadekvatna parkirališta za bicikle koja za korisnika predstavljaju nepotreban rizik i izvor stresa koji u konačnici dovode do odustajanja usprkos drugim benefitima bicikliranja. Kod svakodnevnih korisnika, s druge strane, nemogućnost kontinuiranog kretanja zapravo dovodi do (ne)svjesnog zanemarivanja signalizacije i prelaska na neoznačene površine. Prema riječima jedne biciklistice:

„Sad sam se ja krenula ljutiti... Ne možeš ti meni u jednom kvartu u jednoj određenoj ulici popraviti regulaciju, pa se ta regulacija ne spaja ni sa čim, pa ja to ne mogu pratiti jer nemam neki kontinuitet. A ako nemam kontinuitet, ne mogu to ni poštovati, jer nemam osjećaj pravila. Ne mogu fizički. Ali znaš, ako vidim regulaciju na jednoj cesti, neću ja to prebaciti i na drugu jer na drugoj nema. I ako ima kontinuiteta u tipa, mjestima za vezanje bajkova, tipa da su sva generična ili da su ista ili da su po istoj logici, bilo bi mi razumljivije“³⁰.

²⁹ Iz intervjua provedenog 07. lipnja 2019.

³⁰ Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

Drugi biciklist komentira pravilo o silasku s bicikla na mjestu prekida biciklističke staze: „Vidiš, na to nikada nisam obraćao pažnju. To bih tolerirao, to je stvar praktičnosti“³¹. U nedostatku kontinuiteta biciklističkih staza i traka, biciklisti odabiru nastaviti svoje kretanje pješačkim zonama ili cestama, ako je moguće. Dok kretanje označenim površinama ne predstavlja problem niti biciklistima, niti pješacima, kretanje dijeljenim površinama potencijalan je izvor konflikta. Pješačke površine na kojima se kreću biciklisti posebno su „kritične“ za ranjivije skupine, poput djece ili umirovljenika, kako potvrđuje i jedan umirovljenik.

„Veći dio zadovoljava one odnose koje mora imati svaki u prometu. Međutim, ponekad se desi, a to primijetim i osjetim, idu biciklisti, pogotovo mlađi, jure, idu pločnikom koji je za pješake, nije ni označeno za bicikliste, znači samo za pješake. Desilo mi se nekoliko puta da me okrznuo guvernalom, ili rukom, i dok sam se ja okrenuo, on je već otišao. Dakle ima nesavjesnih biciklista koji koriste pješačke zone koje nisu namijenjene biciklistima i očigledno problem je, ne toliko za njih, koliko za pješake“³².

Turistička vodičica i majka osnovnoškolke, koja se gradom najčešće kreće kao pješak, kao svoje glavno iskustvo s biciklistima navodi osjećaj netrpeljivosti. Posebno ističe problem pješačkoga kretanja s djetetom:

„Nekako nisu baš uvidavni (biciklisti) da je tu neko dijete, pa da nekako se trebaš prilagoditi ili usporiti. (...) Pogotovo to primijetim ako hodam pločnikom, ako nema biciklističke staze, znaju biti često iziritirani, ali to nije moj problem. Mislim, što da ja sad radim, ja šetam. (U šetnji s grupama turista) ne mogu se probit kroz nas, pa onda odu drugdje. Nekako je...tko jači taj i tlači. (smijeh)“³³

Isti problem navod i jedan student. Kada se nalazi u ulozi vozača automobila, tada mu prisutnost biciklista na cestama nije problematična. S druge strane, u ulozi pješaka percepcija biciklista se mijenja. Na pješačkim zonama, biciklist je fizički „jači“ faktor u odnosu na pojedinca, što znači

³¹ Iz intervjua provedenog 14. svibnja 2019.

³² Iz intervjua provedenog 02. srpnja 2019.

³³ Iz intervjua provedenog 10. srpnja 2019.

da pješak kao ranjiviji element mora obraćati pozornost na svoje kretanje. „Nije baš najugodnije, pogotovo ako žuriš negdje nešto moraš sad pazit, a ne voze baš ni po tim stazama. Ne voze baš prema nekim propisima koje ja vjerujem da imaju“³⁴. Na pješačkim površinama, koje su radi nepostojanja druge sigurne opcije često dijeljene, prisutnost biciklista oduzima pješacima osjećaj sigurnosti i prava na nesmetano bivanje koji bi im namjenom tog prostora trebao biti osiguran. Prisutnost dvije skupine različite prosječne brzine kretanja u slučajevima gužve ili manje površine prostora uvjetuje da se jedna skupina prilagodi. Kako možemo iščitati iz kazivanja pješaka, percepcija biciklista u ovom je kontekstu negativna. Na pitanje o interakcijama s biciklistima u javnom prostoru, svo troje kazivača kao prvu asocijaciju navodi osjećaje nelagode i nesigurnosti na pješačkim zonama.

Negativne emocije i/ili reakcije pješaka ili vozača automobila utječu recipročno utječu i na iskustvo vožnje bicikla. Vožnja biciklom je, prisjetit ćemo se prethodnog poglavlja, specifična u odnosu na motorizirana prometala radi svoje izloženosti okolini. Dobra komunikacija s prolaznicima i osjećaj pripadnosti okolini neizostavan su dio kvalitetnog doživljaja vožnje. Moja sugovornica, biciklistica, kao jedno od prvih doživljaja vožnje biciklom u Zagrebu kao dijete navodi strah od bicikla i bicikliranja kojeg joj je prouzrokovalo jedno negativno iskustvo:

„Moje prvo neugodno iskustvo, jer sam ja užasno sporo vozila bicikl je bilo na trgu gdje je bilo jako puno prostora, ja sam prolazila, i taman je žena, starijih godina, se stala ispred mene. kao, ona je rekla da sam ja nju pogazila a ja sam doslovno stajala na biciklu i čekala da tata podigne pare na zabi pored. i to mi je bilo užasno neugodno iskustvo jer se žena izderala na mene, da kako se ja tu usuđujem voziti, da ja tu ne smijem voziti, da sam neodgovorna, da su svi biciklisti isti... to ti je bio tipa 6 osnovne. Negdje 2007 . I puno iskustava sam imala baš gdje su ljudi pizdili na mene koji su bili kao pješaci, a ja sam bila užasno mala klinka koja je kao prvo jako sporo vozila, na koju su se znali ljutiti kada je gurala bicikl. Znači, ja kad bih gurala bicikl ja bih kao zauzimala previše prostora. I onda sam postala sve nesigurnija i nesigurnija. (...) Ja sam užasno osjetljiva, ne želim se dovesti u neugodnu situaciju, ne želim nekoga povrijediti, ne želim izazvat strah u drugim

³⁴ Iz intervjua provedenog 26. lipnja 2019.

ljudima i jako mi je bilo teško preć preko toga da počnem vozit kao... da budem bahatija dok vozim, ajmo tako reć, , jer jednostavno moraš biti bahatiji jer nisu oni stalno u pravu, makar ti kao biciklist se ne bi ni trebao voziti po pločniku ako nema označena biciklistička staza“³⁵.

Iako veću pozornost u kazivanju biciklistica posvećuje interakcijama s pješacima i drugim biciklistima radi neposrednosti takvog kontakta, problem straha od neprihvaćenosti navodi na cestama; ne osjeća strah od vožnje se istom trakom kao i automobili, od toga zazire radi potencijalnih negativnih reakcija (vozača). Osjećaj da biciklist mora biti „bahatiji“ kako bi se izborio za pravo na prostor odražava njegov položaj margine. Istovremeno, iz ovog kazivanja iščitavamo da biciklistica smatra kako unatoč svijesti o pravilu koje nalaže da se u izostanku biciklističke prometnice vozi uz desni rub kolnika, biciklist ima pravo biti na pločniku, na kojemu se osjeća sigurno.

Na mjestima gdje (više ili manje) pravilna infrastruktura postoji, ostaje upitna pravilnost njezina korištenja. 2016. godina Grad Zagreb je donio *Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi* na kojega je putem javne rasprave značajno utjecala udruga Sindikat biciklista³⁶. Unatoč pravilniku, kao i *Zakonu o sigurnosti u prometu*, pješaci i biciklisti kao problem ističu nedostatak „prometne kulture“ u značenju neupoznatosti javnosti s pravilnikom, koji se onda u praksi niti ne provodi. Jedna moja sugovornica, turistička vodičica, primjećuje da mnogi pješaci ne poštuju biciklističke oznake, pa se po njima slobodno kreću, a sporo reagiraju i na zahtjev biciklista da se s nje maknu (zvonjavom). Simboličan je komentar studentice: „ja više znam o tome kako biti auto u prometu, nego kako biti bicikl u prometu“.³⁷ Ta se izjava odnosi na izostanak sustavne edukacije o biciklističkom prometu koja se u osnovnim školama u suradnji s HAK-om održavala do 2004. godine.³⁸ Danas se program provodi opcionalno, a broj učenika čiji se roditelji na njega odlučuju

³⁵ Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

³⁶ <https://sindikاتبiciklista.hr/nacionalni-pravilnik-o-biciklistickoj-infrastrukturi-napokon-stupio-na-snagu/> (28/08/2019)

³⁷ Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

³⁸ <https://www.rog-joma.hr/hr/blog/dozvola-voznja-bicikla-djeca/> (10/09/2019)

je zanemariv. Tako se mnogi mladi biciklisti voze bez edukacije, oslanjajući se na vlastitu intuiciju, trenutnu procjenu i poznavanje prostora:

„Znam za ono pravilo da se na semaforima mora silaziti i onda ga gurat (bicikl) ali, tomu nisam baš pridavao neku važnost iskreno. Mislim, znam da ne postoji za to opravdanje, ali evo, ne znam“³⁹.

“Evo recimo, ono što poštujem je, ako je neki veći prijelaz preko prometnice onda siđem s bicikla zato što kad je gužva se neću provlačit. Ali, da, ne mogu reći da se držim baš svih pravila, ovisi u kakvoj sam žurbi (smijeh)”⁴⁰.

„Ja uvijek imam osjećaj kada vozim da će me netko zaustaviti, uvijek razmišljam gdje je policija, jer uvijek imam osjećaj da nešto krivo radim. (...) to ovisi koliko sam ja sigurna u tom određenom prostoru. Znači, nešto što je meni poznato, tipa ovaj kvart, ću se ja sigurnije vozit i možda ću u njemu manje poštivat pravila jer se jednostavno osjećam...više znam taj prostor, češće sam u njemu, boravim, i onda samim time si dopuštam kao, da više utječem na svoje vlastito kretanje i više si dopuštam unutar kretanja u prostoru. Dok, što je straniji prostor, to više pratim pravila, jer ne znam ta logička pravila koja ima svaki kvart po sebi jer ljudi nekako drugačije dišu“⁴¹.

Vidimo da su neki biciklisti opterećeni činjenicom da ne barataju pravilima i to im je dodatni faktor stresa u vožnji, dok drugi ne smatraju to poteškoćom. Ono što im je zajedničko jest da pokazuju više povjerenja u intuiciju, nego u izvana određena prometna pravila, na način na koji se kreću i pješaci. U takvim situacijama, oni nisu svjesni svojih prava i obaveza, što u prometu rezultira kaotičnim ponašanjem i stvara potencijal konflikta s pješacima ili s drugim biciklistima.

Udruge civilnog društva prepoznale su potrebu za “kulturom vožnje” i poznavanjem pravila, kao i sustav dijeljenih bicikala Nextbike, pa u svjetlu toga samoinicijativno organiziraju škole vožnje za odrasle ili za djecu. Primjerice, jedna se takva školica u organizaciji Sindikata održala 09.06.2019. na zagrebačkoj Ilici u sklopu događaja “Projekt Ilica: Q’Art 2019”. Postavljen je mali

³⁹ Iz intervjua provedenog 14. svibnja 2019.

⁴⁰ Iz intervjua provedenog 07. lipnja 2019.

⁴¹ Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

poligon na kojemu su djeca mogla odmah primijeniti pravila koja su naučili. Tim pristupom ostvaruje se veća vidljivost udruge i direktna komunikacija s djecom i/ili njihovim roditeljima, koja će moguće potaknuti i kasnije promjene u načinu ponašanja u prometu. Iz Sindikata objašnjavaju kako njihovi kapaciteti jednostavno nisu dovoljni da bi se dosegao broj djece koji bi bio relevantan, te da se takva promjena mora provesti institucionalno i sustavno, pri čemu ističe da Sindikat kao udruga nudi pomoć.

Brojne su međutim akcije građana na mikro-razini koje odgovaraju na gore spomenute prostorne probleme javnog prostora, a koje doprinose prihvaćanju prisustvo biciklista na ulicama, i etabliranje biciklizma kao punopravnog dijela prometa. Takve akcije nisu klasificirane među urbanim pokretima prema podjelama Miguel Angel Lopez Martineza ili Dušice Seferagić, no njihova (neformalna) uloga u stvaranju biciklističkog grada svakako treba biti priznata:

“Ja sam vjerojatno jedna od rijetkih budala koja svojoj sedmogodišnjoj kćerki govori da ne hoda po toj stazi čak i ako je potpuno prazna i nema nigdje nikoga, svi su otišli iz Zagreba, ali i dalje ne hodamo po toj stazi (smijeh)”⁴², govori kazivačica.

Iako je svjesna kako pravilo koje poštuje u njezinoj okolini najčešće nije prihvaćeno, odluka da poduči kćerku poštivanju biciklističkog prostora jedan je od koraka prema cilju potpune integracije biciklističkog prometa u budućnosti.

Na sličan način djeluju i neki biciklisti u trenucima neposrednih susreta s pješacima:

„Ja inače se jako ispričavam dok vozim to je nešto što baš uvijek izrazim... Uvijek kada me osoba pusti ja kažem hvala. Baš se zahvalim, jer možda ako se zahvalim će možda idući put... možda neće imati neku negativnu konotaciju da se sad mora maknuti desno i da sam ja poremetila njegov smjer kretanja nego će biti onako... Ljudi vole čuti lijepu riječ. I ja želim da je čuju jer ja imam osjećaj kao da sam smetalo na cesti, i da zapravo ne bi se pješaci trebali regulirati sa mnom, nego da bi trebala postojati infrastruktura koja bi regulirala mene“⁴³.

⁴² Iz intervjua provedenog 10. srpnja 2019.

⁴³ Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

„Ako vozim negdje u dijelu grada gdje je gužva, onda pozvonim, zahvalim im (pješacima) ili malo nešto. U smislu, nije da ću samo prošišat pored njih. (...) Nije da se događa u svakoj vožnji i stalno, ali mi je bitno, zapravo mi je kao biciklistu ipak bitno ne biti samo netko tko se provlači kroz grad i preživljava, nego da se osjećam ugodno na biciklu i da imam neki odnos sa svojom okolinom“⁴⁴.

U oba kazivanja iščitavamo volju da se položaj „smetala“ u prostoru drugima nadoknadi ljubaznošću i dobrim dojmom. Također, u opisanim situacijama obje su biciklistice su svjesne da svojim ponašanjem utječu na percepciju biciklista kao skupine. U tom trenutku, one preuzimaju odgovornost za tu percepciju i nastoje ljubaznim ponašanjem „osvjetlati obraz“ svim biciklistima u očima pješaka. To možemo zaključiti iz činjenice da moja kazivačica biciklistica vjerojatno neće ponovno susresti pješaka s kojim se susrela, no ona izražava želju da se ispriča kako bi on „idući put“ kada susretne nekog drugog biciklista njemu bio blagonaklon. Druga kazivačica, također, u iskazanoj situaciji sebe vidi u ulozi biciklista, i poistovjećuje svoje iskustvo s drugim korisnicima bicikla.

Njihove odluke o vožnji i interakcijama s okolinom tokom vožnje, u kontekstu uloge civilnog društva u promoviranju biciklizma, moguće je staviti na skalu građanskih borbi za pravo na slobodno korištenje bicikla. Te su akcije sitne i nespektakularne, no potencijalno utječu na prihvaćenost biciklista u prostoru. Ako institucionalno pravo ne postoji, jer ne postoji prostor koji bi biciklistima pružao neosporno pravo na njegovo korištenje (a to je infrastruktura), postoji snažna građanska volja da se za pravo na bivanje izbori na druge načine – u svakodnevnim praksama, to može biti „bahatost“ u obrani svog prava na vožnju, ili iskazivanje miroljubivosti i suradništva koje će biciklistu dati legitimitet da zauzme prostor.

⁴⁴ Iz intervjua provedenog 07. lipnja 2019.

3.2. Vrste građanskih akcija i zahtjeva za uvjete kretanja biciklom

Borbu za biciklistički prostor u Zagrebu prema podacima dobivenim u ovom istraživanju možemo podijeliti na akcije na razini pojedinca (*urban claim* ili “urbani zahtjevi”) i organizirane inicijative (*urban movement* ili “urbani pokreti”) (Martinez Lopez 2019: 26-27).⁴⁵ Te se pak akcije mogu dalje podijeliti na one koje imaju direktan efekt na prostor i iskustvo bicikliranja, te na one čiji rezultati zahtijevaju vrijeme i plan. U Zagrebu su primjeri civilnog djelovanja u sferi razvoja biciklizma brojni i raznoliki, i podjeli ne odgovaraju striktno. U nastavku, inicijative ću podijeliti po načinu organizacije.

U prvu grupu smjestit ću samostalne i direktne intervencije građana u fizički prostor grada. To se odnosi na sitne promjene koje biciklistima značajno olakšavaju kretanje, a koje grad nije prethodno osigurao. S obzirom da je intervencija sitna i u javnom prostoru, na pravcima svakodnevnih kretanja pojedinaca, možemo pretpostaviti da se nije upućivala nikakva formalna zamolba. Takve inicijative smatram neovisnima od bilo kakvih organizacija, no moguće je da postoji utjecaj koji motivira pojedinca na akciju. Takav tip djelovanja primjer je „alternativne urbanizacije“, pojam koji je uvela etnologinja Dunja Rihtman Auguštin opisujući rute koje građani (pješaci) utiskuju na travnate površine ne bi li sami išli onim dnevnim rutama koje su kraće, praktičnije, ugodnije ili sigurnije, a koje planeri nisu prvotno tako zamislili (1988: 98). Riječ je o ne-institucionalnom oblikovanju prostora (grada) koji odgovara potrebama njegovih stanovnika.



Slika 5. Nasuti beton na visokom rinzolu u zagrebačkom naselju Zapruđe. Izvor: Fotografija RD (08/09/2019)

⁴⁵ Upravo na primjeru biciklističke infrastrukture, objašnjava da se urbani zahtjevi razlikuju od urbanih pokreta po vremenskom trajanju, provoditelju akcije i opsegu zahtjeva. Akcija na razini pojedinca usmjerena je rješavanju konkretnog problema građanina i on se obraća direktno osobi nadležnoj za taj prostor. Ta je akcija kratkog trajanja i ne uključuje druge članove. Kada se oko inicijative okupi više članova, zahtjev se postavlja na razini gradske infrastrukture i uključuje se u procese odlučivanja gradske uprave, ona postaje urbani pokret.

Na pitanje što misli o takvim akcijama, konkretno o nasutom betonu koji olakšava biciklistima prelazak preko visokog rinzola u Jarunskoj ulici, jedna aktivistica komentira:

“Super. Sjajno. Odlično. To smo i mi tu radili gerilski da bi nama bilo lakše. Dapače, neka ljudi to rade. (...) Nije to legalno, ali je to toliko mala intervencija u prostoru koja ti olakšava...nije legalno dok se ne ozakoni. Tak da, mislim, znaš, možda će doć onda Grad, gle, tu su ljudi stavili rampice jer im treba, ajmo mi tu sad stavit rampe kako spada i onda to odjednom je Grad napravio”⁴⁶.

Gerilske akcije mogu (potencijalno) potaknuti institucionalnu promjenu ukazivanjem na određeni problem. No, ono što možemo zaključiti jest da se građani osjećaju samima u svom problemu, te da prema nadležnima osjećaju nepovjerenje. Drugo, građani na taj način iskazuju svoje pravo, legitimitet, na prostor kojeg svakodnevno koriste. Na individualnoj razini, one rješavaju privatni problem, no postavlja se pitanje drugih korisnika. Na vrlo sličnu situaciju, nasipanje betona na visok prilaz zgradi, dvije vrste korisnika reagiraju vrlo različito:

“Mislim da je prestra...odnosno, ne znam što bih rekla. valjda ljudi.... ja ne znam što reći na to. To se dogodilo i u mojoj zgradi u kaštelima gdje je zgrada stara 200 god i onda je neki lik koji tamo živi...a zgrada je od kamena, sve je mramorno i još je taj ulaz u portun, tj haustor, zaobljeni neki kamen i lijepo izgleda ta prva skala i onda je on izbetonirao mali jedan prag da bi on svoj motor lakše mogao popet i spremit u taj...Mislim izgleda odvratno i to je naprosto pre ludo. A s druge strane možda ljudi...mislim, kod nas se baš i ne vidi da bi država ili grad onda nešto učili u vezi toga, ili možda ljudi naprosto to ni ne pokušavaju, možda bi oni i napravili kad bi ih se prisililo ali imam osjećaj da onda samo kao svatko sam svoje kroji i pravila i zauzima taj neki prostor...Opet tko jači taj i tlači. I ovaj je sad to napravio, šta da ja sad dođem i da mu to razbijem...ne znam gdje onda to ide. Al tako mi se čini da nekako se ne osjeća baš prisutnost grada ili države pa onda kroji svatko svoju pravdu, kako mu padne napamet, a meni je to grozno”⁴⁷.

“Moram sad istaknut ovo malo izvan priče, meni je najsimpatičnije kad ekipa unutar svog prostora, ne znam, mi sad imamo zgradu, i nemamo konkretno prilaz za bicikle ako si skužila, ima ti samo

⁴⁶ Iz intervjuja provedenog 09. srpnja 2019.

⁴⁷ Iz intervjuja provedenog 10. srpnja 2019.

jedan tamo na početku zgrade. zato što ti je lik bio tamo dok se sipao cement i pitao jel možeš nam tamo stavit malo da imamo da možemo biciklom doć gore, što na kraju pomaže svima nama jer onda se mi popnemo na njihovom ulazu i samo produžimo do svog ulaza. zanimljive su mi te individualne promjene i tipa, imaš jako veliki rizol na jednom mjestu ti je ovoliki rizol (pokazuje), i onda ti ekipa odjednom stavi kamen kako bi se moglo bolje proći, ili tipa sam skužila na mostu mladosti ono spuštanje, koje je uvijek bilo kaotično spuštanje, mislim onaj jedan dio je rinzol baš bio, kad ideš s mosta na dio koji nije most, i onda isto su ti sad nedavno nasuli cement i ful mi je zanimljivo... Ljudi primijete i onda utječu jer im je to isto neka vrsta svakodnevice valjda tim putem idu svaki dan na posao⁴⁸.

Prva kazivačica se u svom kazivanju referira na zgradu koja joj je bliska, ali koju ne koristi redovito, dok se druga referira na zgradu u kojoj stanuje i gdje nasuti prilaz i sama koristi. Biciklistica, dakle, kao i aktivistkinja iz Sindikata biciklista, također biciklistica, prema takvim intervencijama ima vrlo pozitivan stav. Dok u jednom kazivanju primjećujemo da se promišlja i o poziciji korisnika, pa prema tome se pokazuje i razumijevanje unatoč konačno negativnog stava, u druga dva navedena kazivanja, gdje je kazivačicama osobno riješen problem funkcionalnosti, ne propitkuje se pravo na prostor. Takve su intervencije, gledano iz perspektive svih korisnika prostora, moguće prijeporne. Ovaj se problem ne može usporediti s prethodno opisanim problemom okupiranja prostora, s obzirom da te intervencije ne onemogućavaju drugim korisnicima pristup. Dok s jedne strane ovakva akcija pomaže ciljanim korisnicima, te je u interesu biciklistima, s druge strane se nekontrolirane intervencije mogu percipirati kao ugrožavanje javnog prostora. Ako pak zamislimo poziciju građanina koji je za cilj imao riješiti problem, ova vrsta akcije je najuspješnija; jedina efikasno i brzo rješava problem. Dok je pitanje intervencije u javni prostor nesumnjivo sporno, Dunja Rihtman Auguštin razjašnjava paradoksalno stanje tih intervencija i priznaje ih kao iskaz „određenog ljudskog reda“ i kulture (Rihtman Auguštin 100), citirajući njemačku etnologinju Ina-Mariju Greverus: „Prisvajanje i oblikovanje okoline kao

⁴⁸ Iz intervjuja provedenog 23. svibnja 2019.

stvaralački proces istinska je ljudska kulturna tvorevina. Ona odlikuje i karakterizira čovjeka“ (Rihtman Augustin 1988: 101).

Što se tiče individualnih akcija čiji rezultati nisu neposredni, ilustrirat ćemo ih primjerom inicijative “Zelena Kustošija”. Krajem 2018. godine u Zagrebu se pojavila inicijativa za izgradnju pješачko-biciklističke staze koja bi povezivala Kustošiju s okretištem Črnomerec. Inicijativa se širila primarno preko Facebooka, a pokrenuta je i online peticija na stranici www.change.org koja je sakupila oko 720 potpisa⁴⁹. Inicijativu je pokrenuo stanovnik Kustošije motiviran vlastitim poteškoćama kao biciklist:

“Ideja je doslovce krenula od mene kada sam šetao po naselju i vidio da bi tu bilo logično spojiti tu jednu stazu nego kako sada voze biciklisti, a to je uz prometnu ivicu gdje nema baš mjesta za aute, a onda malo pomalo sam uključivao ljude, poznanike i svi su bili jako od pomoći i izlazili mi u susret. Jedan mi je pomogao sa snimanjem, nekako cijela ekipa iz stranke su mi pomogli u promociji, šeranju dalje s prijateljima. Taj mrežni efekt je bio jako bitan, jer ako mene možda netko ne poznaje neće tako lako prihvatiti neku ideju”⁵⁰.

Inicijativa je zahvaljujući poznanstvima s članovima lokalnih političkih stranaka koji su ga i uputili u proceduru, došla do lokalnog vijeća gdje je, nakon nekoliko poteškoća i prihvaćena gdje je onda i stala. Zanimljivost ovakve inicijative je način na koji je individualna motivacija prerasla u mobiliziranje sugrađana za rješavanje zajedničkog problema. Na početku inicijative, pokretač je potpise skupljao osobno, i tako ih je skupio tridesetak. Kao razlog tome navodi ne manjak interesa kod građana, nego određen stupanj nepovjerenja koje je bilo nešto manje u slučaju internetske peticije. U provođenju inicijative, kao što vidimo na ovom primjeru, osobna poznanstva služila su kao kredibilitet akcije iza koje ne stoji nikakva službena organizacija. Iako je tema od interesa većem broju stanovnika Kustošije, na zamahu je zadobila kada se počela širiti osobnim kontaktima, to jest, na individualnoj razini. Kao pojedinac, pokretač inicijative je svjestan da ona neće doprinijeti cijeloj mreži biciklističkih staza u Zagrebu i riješiti ukupan problem grada. Za ovu

⁴⁹<https://www.change.org/p/biciklisti%C4%8Dko-pje%C5%A1a%C4%8Dka-staza-kusto%C5%A1ija-%C4%8Drnomerec> (28/8/2019)

⁵⁰ Iz intervjua provedenog 30. ožujka 2019.

akciju, prema kazivanju, ključan je bio trenutak spoznaje vlastite građanske moći u poticanju institucionalne promjene na mikrolokaciji, u vlastitoj lokalnoj zajednici (kvartu).

“Mislim da bi bilo dobro da netko odozgora na dolje pogleda cijelu mapu i urbanistički podvuče sve te staze, ali činjenica da nitko to nije napravio u ne znam koliko desetljeća se ta biciklistička infrastruktura ne dira puno mene je potaknula da svejedno pokušavam tu neku malu krpicu spojiti, da barem mic po mic dođemo do toga da se bolje povežu stvari”⁵¹.

Ova dva primjera individualnih akcija pokazuju nekoliko zajedničkih značajki. Prvo, privatni problem kojeg pojedinac mora riješiti predstavlja njegovu praktičnu poteškoću u sigurnosti ili kretanju. Uz uočen sveprisutan izostanak stručnih institucija koje bi taj problem prepoznale i riješile, istaknut ćemo potencijal i sposobnost građana da problem prepoznaju, i sredstvima koja su im dostupna, riješe. Unatoč tome što se problem odnosi na prostor kojim se inicijator i sam kreće svakodnevno, barem u drugom slučaju pojedinac je svjestan koristi za druge bicikliste i na nju se oslanja pri davanju legitimiteta svom zahtjevu. Direktne intervencije u fizičkom prostoru daju i neposredne mikro rezultate i rješenja, no u postavljanju građanskog zahtjeva dolazi do umrežavanja koje ima potencijal daljnje suradnje i šireg, zajedničkog djelovanja. Također, važan aspekt individualnih inicijativa je motiviranje i osnaživanje drugih biciklista u formiranju vlastitih zahtjeva. Za razliku od udruga, pristup ovakvih inicijativa bazira se na privatnim vezama, stoga snažnije (potencijalno) uključiva i druge građane, ne nužno bicikliste, u inicijativu.

Između navedene dvije kategorije nalazi se Biciklopopravljajona. Ova inicijativa nije striktno vezana za poboljšavanje gradske infrastrukture, no povezana je s poboljšanjem uvjeta vožnje besplatnim savjetima i popravljajanjem bicikla. Prostor Zelene akcije, u kojima se BicPop održavaju otvorene su svima jednom tjedno u isto vrijeme, od 2009. godine. Tijekom mojeg istraživanja, Biciklopopravljajona pokazala se kao nepopularnija inicijativa među kazivačima. BicPop okuplja tim volontera koji pomažu građanima da poprave vlastite bicikle po “DIY” principu, pri čemu s njima rade u bliskom kontaktu. Osim što je inicijativa aktivna već godinama, njihovu popularnost možemo objasniti i prenošenjem informacija među poznanicima. Naime, građani u

⁵¹ Iz intervjua provedenog 30. ožujka 2019.

Bicikloporavljaoni svoj problem riješe efikasno i odmah, a svoje zadovoljstvo prenose prijateljima i poznanicima usmeno ili putem medija. Tako se u razgovorima o biciklizmu često “čuje” za neko mjesto gdje se popravljaju bicikli, a s obzirom da je osoba koja o tome informira sugovorniku poznata, tu postoji povjerenje. Prema kazivanju jednog sugovornika, biciklista, važnost Biciklopopravljaoone puno je veća od tehničke podrške, ona je i simbolička, a i omogućuje pojedincu da se priključi toj i sličnoj inicijativi te prijeđe u aktivnog i angažiranog biciklista:

“Moguće da ti pomažu zato što ti omogućava da na neki način bolje upoznaš bicikl i da se osamostališ kao biciklist, da više nisi samo čovjek koji sjedne na bicikl i vozi se, ako se pokvari ideš mehaničaru ili nekome da ti popravi, nego je to tvoj bicikl, znaš kako funkcionira i možeš ga bolje upoznat. Jer ja mislim da većina ljudi koja vozi bicikl zna eventualno lanac popraviti i to dalje ne znam na što nalikuje. Ako si biciklist, vjerojatno ćeš biti i bolji vozač i povući ćeš i druge ljude sa sobom, to mi ima smisla”⁵².

Udruge civilnog društva, za razliku od prethodno opisanih inicijativa, formiraju zahtjeve na razini grada upućene gradskim institucijama. Sindikat biciklista okuplja urbaniste i prometne stručnjake koji formuliraju građanske zahtjeve vezane za izgradnju i korištenje biciklističke infrastrukture. Ti se zahtjevi realiziraju putem javnih rasprava. Primjerice, Sindikat je značajno utjecao na oblikovanje *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi* koji je na snazi od 2016. godine. Što se tiče vidljivijih promjena, član Sindikata biciklista navodi promjenu u obliku parkirališta za bicikle iz spiralnih u takozvane “klamerice”. Potonji oblik parkirališta za bicikle dozvoljava da se za njega priveže rama bicikla, a ne samo kotač, čime je bicikl sigurniji i manje se oštećuje prilikom parkiranja. Na lokacijama na kojima su “klamerice” bile potrebne, primjerice na Glavnom kolodvoru ili na Zrinjevcu, primjetna je njihova potražnja. Mnogo brojnije i ranije postavljene „spirale“, koje se nalaze na raznim mjestima u gradu, često su prazne. Primjeri djelovanja udruge su brojni, a uspješnost i pogodnost njihovih ideja (iz perspektive korisnika bicikla) u odnosu na gradske prijedloge, možemo pripisati činjenici da ona okuplja upravo bicikliste, praktične korisnike bicikala, te tako posjeduje empirijsku perspektivu na postojeću infrastrukturu. Rečenica

⁵² Iz intervjuja provedenog 26. lipnja 2019.

aktivistice iz Sindikata biciklista: “(...) mi kao biciklisti, ne kao Sindikat biciklista, nego mi koji koristimo bicikl kao prijevozno sredstvo”⁵³, sumira način na koji je udruga osmišljena. Dok iz vlastite perspektive korisnice bicikla ideje Sindikata smatram uspješnima i pogodnim, upravo iz razloga što članovi udruge imaju prednost i stručnosti u polju i praktičnog iskustva korištenja infrastrukture, konzultantica za pitanja prostornog planiranja smatra suprotno:

“Oni će biti pre emotivni, oni će reagirati na temelju vlastitih iskustava, ne iz objektivne realnosti, već iz svojih realnosti. I to je problem. Ja znam recimo, da ja sad radim nešto u svom dijelu grada, da bih ja bila jako emocionalno vezana uz svaki kamen koji bi se pomaknuo tamo tako da, ja ne bih bila sto posto stručna, ne bih znala voditi taj razgovor koji bi trebala voditi kao medijator (...). Iskreno, mislim da je sve što trenutno postoji u Zagrebu vezano za biciklističke staze rezultat građanskog pritiska. Jer, da je struka tu sudjelovala, da je vodila taj razgovor i iskomunicirala koji su to procesi i sve, da ne bi to tako izgledalo. Mislim, ne kažem da bi bilo savršeno ili idealno, ali ne bi bilo tako problematično, gdje si malo na nogostupu, malo na cesti, malo ti pukne guma i tako (smijeh). (...) A ovo što je grad napravio, oni su išli samo smiriti strasti tako da naljepe staze gdje možda ne bi trebalo uopće ni biti staza. I to je rezultat građanskog pritiska”⁵⁴.

Sociolog Ognjen Čaldarović istaknuo je činjenicu da je većina stanovnika grada u pitanjima urbanog razvoja pasivna i nezainteresirana za profiliranje urbanih politika (Čaldarović 2012: 31). Zanimljivo je istaknuti kako sugovornica nije znala da je Sindikat biciklista dao prijedlog cjelokupne biciklističke mreže. Sindikat putem svojih aktivnosti zagovara prava svih korisnika bicikala, neovisno o fizičkim i drugim ograničenjima ili svrsi vožnje, a pravilna infrastruktura i poznavanje “kulture vožnje” ključni su koraci u tome:

“Puno ljudi želi te promjene, od tih puno ljudi jedan dio razmatra da nešto po tom pitanju i napravi, jedan dio od tog dijela ljudi se zapravo toga i primi, i to je u osnovi Sindikat biciklista. (...) Biciklistička tematika nije po tome (odazivu građana) različita od ostalih je li, za bilo kakvo društveno važno pitanje ako se organizira nešto na ulici, ili neka akcija, ili nešto takvo, dobit ćete

⁵³ Iz intervjuja provedenog 09. srpnja 2019.

⁵⁴ Iz intervjuja provedenog 23. svibnja 2019.

zapravo jako mali udio ljudi i to ako inicijativa ima smisla, ako nema nećete ni to. U pravilu, jedan jako mali dio ljudi zastupa interese puno većeg”, objašnjava Tomislav Nakić-Alfirević. Udruga tako broji petnaestak stalnih volontera, te preko 33 000 pratitelja na Facebooku.

Zagovaranje poboljšavanja uvjeta vožnje ipak je problematično. Biciklistica, jedna od mojih sugovornica, koja sama nije članica udruga vezanih za biciklizam, iskazuje prema radu udruga dvojak stav:

“Na kraju to treba krenuti odozgora, treba se krenuti od...ali utjecaj. Mislim, ja ne znam koliko oni na kraju utječu na to odozgora, ja imam osjećaj da oni samo stvaraju zajednicu biciklista koji onda...ja ne osjećam tu vrstu aktivizma u promjeni fizičkog prostora, nego više kao aktivizam - ajmo svi biciklirati. Što ono, ne možeš svima govorit da bicikliraju, a onda im ne dat infrastrukturu, mislim nisu oni krivi, ali...infrastrukturu koja ne postoji”⁵⁵.

Kao krajnja korisnica, ona kroz svoje svakodnevne prakse primjećuje rezultate vidljive u prostoru. Iako je svjesna rada udruge, i procesa kojima se odluke o prostoru donose, njezin stav generalno nije pozitivan. Mogući razlog tome nalazim u kontradikciji između njezinog doživljaja aktivnosti udruge koja se zalaže za poboljšanje uvjeta bicikliranja, te nezadovoljavajućih konačnih prostornih rješenja. S druge strane, sugovornica biciklistica je prema individualnim (i nezakonitim) intervencijama u prostor koje direktno olakšavaju kretanje biciklom iskazala izrazito pozitivan stav. Frustracija radi loših uvjeta vožnje prenosi se stoga na zagovaratelje od kojih se očekuje konkretna pomoć, no oni ipak nisu zakonom ovlašteni modificirati biciklističku infrastrukturu. Možemo iz toga zaključiti da građani koji nisu direktno uključeni u inicijative, ili se nisu samostalno educirali o gradskim institucijama, pri razmatranju konačnog stanja u prostoru ne razgraničuju jasno uloge, aktere i zadaće u njegovom stvaranju.

Jedna od aktivistica iz Sindikata biciklista pojašnjava: “Da, potrebna nam je edukacija, potrebna nam je kultura, potreban nam je bonton, ali često govorimo i da je potrebna infrastruktura da bi ta kultura došla. Jer ti ako imaš dvosmislenu signalizaciju i ako miješaš pješački promet s

⁵⁵ Iz intervjuja provedenog 23. svibnja 2019.

biciklističkim, naravno da će doći do sukoba, to je vrlo neprirodno. I onda se pješaci ljute na bicikliste, a ne na Grad Zagreb koji ih je stavio skupa na ionako uski pločnik, a auti imaju svu širinu ovog svijeta. Tako da treba zapravo i taj diskurs nekako promijenit, na tom isto radimo”⁵⁶.

U nedostatku suradnje s gradom, objašnjava se iz Sindikata, nastoji se pronaći rješenja na alternativne načine, pa se Sindikat često okreće suradnji s privatnim firmama u sklopu međunarodnog projekta certificiranja poslodavaca prijatelja bicikala “Biciklom na posao”. S istim problemom suočava se i prvi sustav dijeljenih bicikala u Hrvatskoj, kojeg bismo radi niza dodatnih aktivnosti usmjerenih edukaciji i popularizaciji biciklizma mogli smjestiti u kategoriju socijalnog poduzetništva. Od Grada je bilo nemoguće ishoditi površine za postavljanje stanica za najam i vraćanje bicikala, pa se potražuju privatne površine. Iako se u prvom slučaju radi o neprofitnoj udruzi, a u drugom o privatnoj firmi, u oba slučaja, uočavam, postoji volja privatnih poslodavaca da sudjeluju u promoviranju bicikala na način da osobno osiguraju prostorne uvjete za njihovo korištenje.

Kada govore o drugim korisnicima bicikla, voditelji i pokretači inicijativa kao primarnu motivaciju ističu praktičnost i uštedu vremena i novaca. Međutim, kada govore u prvom licu o svom doživljaju biciklizma, te o svojoj motivaciji i ciljevima rada, tema je nešto drugačija:

“Ja mislim da je vožnja biciklom dio rješenja većih problema, od klimatskih promjena, zdravlja, nadalje...Mislim, ta ovisnost ljudska o nafti dovodi i do ratova i do velikih migracija i ilegalnih imigranata, kako ih zovu. A nekako, kad bi se riješili te ovisnosti o nafti ti problemi bi se smanjivali. A jedan od načina smanjenja ovisnosti o nafti je korištenje bicikla, sigurno”⁵⁷.

Krešimir Dvorski koji vodi Nextbike, ističe:

“Nama je zapravo strategija upravo taj integrirani javni prijevoz i dugoročna održivost i ekonomska i ekološka, tako da mislim da radimo jako dobar posao i kvalitetan, da imamo i neki

⁵⁶ Iz intervjua provedenog 09. srpnja 2019.

⁵⁷ Iz intervjua provedenog 09. srpnja 2019.

viši cilj, i da se ne povodimo samo mišlju kako što prije zgrnut pare, nego da pokušavamo na nekakav uravnotežen način napraviti projekt od interesa i za širu lokalnu zajednicu”⁵⁸.

Poteškoće u radu i u suradnji s vlastima su, prema kazivanjima, mnoge. Cilj održive mobilnosti i javni interes tako predstavljaju vrijednu motivaciju u borbi za dostupnost, inkluzivnost i sigurnost biciklizma u Zagrebu.

Sve ove akcije, čini mi se, treba ponovno sagledati u prethodno objašnjenom sociopolitičkom kontekstu postsocijalizma i tranzicije. Tokom socijalizma, nije razvijana kultura civilnog djelovanja (Čaldarović 2012). Nakon socijalizma se otvorila ta mogućnost, no nije postojala sustavna edukacija o civilnom društvu. Velik broj građana nije upoznat s procesima donošenja odluka vezanih za razvoj gradskog prostora i ulozi udruga civilnog društva, niti mogućnostima participacije. Nakon ukidanja sustavne edukacije o vožnji bicikla 2004. godine, nije uveden zamjenski institucionalni oblik edukacije o biciklističkom prometu. Dakle, dio građana, ukoliko se sami o tome ne educiraju, nije upoznat s time kakva bi biciklistička infrastruktura trebala biti, tko na nju utječe i kako se uključiti u procese zagovaranja. U tim okvirima, sve su navedene akcije koje građani poduzimaju važne i znakovite. One, kao što vidimo, odražavaju građansku volju da na javni prostor utječu i da etabliraju biciklizam kao punopravan način (održivog) prijevoza u gradu i „bivanja građaninom“.

Koliko god je infrastruktura problematična, voditelj sustava dijeljenih bicikala ističe da se projekti poboljšanja uvjeta za biciklizam ne mogu ostvariti dok se ne promijeni javna “svijest” o benefitima vožnje biciklom u gradu. Često spominjana “biciklistička kultura” ili “svijest” su ono što može potaknuti mnoge da se odluče na svakodnevno korištenje bicikla, i stoga se to poima kao preduvjet za bilo kakve infrastrukturne projekte. Legitimitet biciklizma, smatraju Tan i Martínez López, ostvaruje se “bivanjem” u prostoru, a ne pregovorima s vladom (Tan i Martínez Lopez 2019: 28). Drugim riječima, masovnost potiče fizičku promjenu, a ona se gradi kroz bivanje u prostoru i kroz diskurs.

⁵⁸ Iz intervjua provedenog 11. travnja 2019.

4. Uloga diskursa na razvoj biciklizma u Zagrebu

4.1. Promjena percepcije o korištenju bicikla

Dok u odrasloj dobi rasprava o korištenju bicikla kao prijevoznog sredstva donosi mnoge pozitivne, ali i mnoge negativne zaključke, mnogi se prisjećaju vožnje bicikla u djetinjstvu s pozitivnom emocijom. Jedna od nekadašnjih glavnih uloga bicikla bila je rekreacija za djecu i mlade. Naučiti voziti bicikl, događaj je inicijacijskog značaja te događaj iz djetinjstva koji se pamti. Kako jedna aktivistica pojašnjava:

“Ne možeš vozit auto kad si klinac, možeš vozit jedino bicikl kad si klinac i romobil i ne znam šta god. Super je bicikl kad si klinac jer ti nekako da slobodu, nekak’ te... Postaneš neovisan od roditelja da dođeš brže negdje. (...) Ali mislim da je to taj uvriježeni, koji sam i ja imala, stav da ono, kad se odraste onda sjediš u autu. (...) Tako da, to je dosta iz starih sustava još ostalo ali to se isto u principu dosta mijenja”⁵⁹.

Na početku svog bavljenja biciklizmom i angažiranja u Sindikatu biciklista 2011. godine, nadalje opisuje aktivistica iz Sindikata biciklista, infrastruktura nije bila jedino pitanje razvoja biciklizma. Na pitanje kako je njezina okolina reagirala na njezino zagovaranje biciklizma, ona odgovara:

“Pa...prvo je bilo da se, ne znam... Kolege s posla, evo šef mi je rekao da kaj ja brijem da bicikle voziš samo kad si klinac, onda mi je druga kolegica koja vrlo slično razmišlja kao ja i sada svaki dan biciklira da postoje puno važniji problemi u ovom svijetu nego bicikliranje, nego borba za to da se možemo vozit po gradu”⁶⁰.

Kao što smo opisali u drugom poglavlju, “ekološka priča” čiji je integralni dio biciklizam u Zagrebu je afirmirana tek u posljednjih petnaestak godina. Taj datum odgovara i porastu broja i aktivnosti udruga civilnog društva u Zagrebu, te njihovoj vidljivosti u javnosti. Prije osnutka Sindikata biciklista, prisjetimo se, najaktivnija zagrebačka udruga u sferi biciklizma bila je Zelena akcija. Kao jedna od prvih udruga uopće u Zagrebu, Zelena akcija prva je počela zagovarati

⁵⁹ Iz intervjua provedenog 09. srpnja 2019.

⁶⁰ z intervjua provedenog 09. srpnja 2019.

biciklizam i postavila ga je u kontekst zaštite okoliša i ekološki odgovornog ponašanja. Jedna od prvih akcija u vidu poboljšanja uvjeta za biciklizam bilo je gerilska nadogradnja rampi za lakši prolaz bicikala na Vukovarskoj aveniji 2001., kao odgovor na neostvarene planove za izgradnju biciklističke infrastrukture iz Generalnog prometnog plana 1999.⁶¹:

“Ovom akcijom želimo spriječiti da primjer Avenije grada Vukovara postane model vaših aktivnosti u regulaciji biciklističkog prometa u Zagrebu - poručili su iz Zelene akcije gradskim čelnicima” (D.Ć. za *Večernji list* 10/11/2001). Tako je razvoj biciklističke infrastrukture u Zagrebu od svojih samih početaka zadobio konotaciju ekologije i konotaciju *borbe*. Civilno društvo profiliralo se kao zagovaratelj razvoja biciklističkog prometa koji je u Hrvatskoj otvorio put globalnom diskursu o ekologiji te postupno oblikovao ideju urbanog biciklizma i u Zagrebu.

Ta se priča čak i kronološki podudara s mojim osobnim iskustvom odrastanja i bicikliranja u Zagrebu. Bicikl sam, uz tatinu pomoć, naučila voziti u vrtićkoj dobi u mirnom kvartu u Velikoj Gorici. Bio je to mali dječji crveni bicikl. Kada smo 2001. doselili u Novi Zagreb, već sam na raspolaganju imala bicikl kojim sam se mogla samostalno kretati po tada potpuno nepoznatom prostoru. Kada sam taj bicikl prerasla, nisam imala drugi, ili ga se ne sjećam. Pred kraj osnovne škole, ne sjećam se da sam imala ikakav interes za bicikl, niti sam primjećivala bicikliste u svom prostoru kretanja. Bicikl nije bio tema razgovora, niti u školi, niti nakon škole. Tek kada sam počela pohađati gimnaziju u samom centru grada, počela sam viđati ponekog biciklista na ulicama. U tom je razdoblju mama kupila rozi gradski bicikl City Lady. Ako se ne varam, u trećem sam ga razredu gimnazije počela koristiti ja, za putovanja “u grad” (centar grada). Glavni faktor moje tadašnje odluke bio je činjenica da sam biciklom bila brža, te da nisam ovisila o javnom prijevozu. Ne mogu se sjetiti da sam imala bilo kakav problem s biciklističkom infrastrukturom. Štoviše, nisam primjećivala njezino nepostojanje. Bicikl sam vozila na isti način kao i po kvartu – po volji. Kada sam 2013. upisala Filozofski fakultet, moje se biciklističke prakse nisu promijenile, ali stav jest. Bicikl sam tada počela koristiti redovito, i to prekrasan Nakamura MTB kojega je moja mlađa sestra osvojila kao nagradu. Putem novih poznanstava sa drugim studentima, „ušla“ sam u priču o

⁶¹<https://www.vecernji.hr/zagreb/zelena-akcija-peglala-rubnjake-703267> (30/08/2019)

ekologiji i počela se za nju intenzivnije zanimati. Do tada mi je “održivost” bila prilično apstraktna riječ koju bih povremeno pročitala na internetskim portalima. Kao članica jedne studentske udruge počela sam sudjelovati na sastancima, ali i u EU projektima razmjene mladih koji su tada postali dostupni. Pogotovo u kontaktu sa strancima, pa onda i sa inozemnim portalima, “ekologija” i “biciklizam”, dva srodna pojma, postajali su i meni sve bliskiji i samorazumljivi. Ne sjećam se u kojem trenutku sam počela zagovarati biciklizam kod prijatelja i kolega, no on je odjednom postao relativno česta tema razgovora. Bicikala je pred fakultetom bilo sve više, kao i u gradu, a vezali smo ih ponekad jednog za drugi u nedostatku prostora. U posljednjih nekoliko godina, tema biciklizma postala je jedna od baznih tema mojih društvenih mreža, poznanstava i vannastavnih aktivnosti. Prije nekoliko godina, saznala sam i za Sindikat biciklista, no sve do početka ovog istraživanja nisam bila svjesna opsega i intenziteta njihovih aktivnosti. Sjećam se da sam u više navrata razmatrala da se volonterski priključim, no osjećaj “nekompetentnosti” bi me svaki put odvratilo. Ipak, čini se kako mi se tema urbanog biciklizma i bicikliranja već tada bila dovoljno nametnula kao moj neupitan interes, pa i vrijednosni sustav, te sam se o tome odlučila pisati i istraživati u okviru diplomskog rada.

4.2. Razvoj „biciklističke priče“

Fenomen koji se počeo primjećivati u medijima, a i kroz različite biciklističke događaje, jest stvaranje zajednice civilnih aktivista. “Biciklistička scena”, uvjetno rečeno, okuplja članove različitih udruga i inicijativa koji su javno aktivni u promicanju i zagovaranju urbanog biciklizma u Zagrebu, kao dio svoje agende. Različita udruženja građana koja dijele iste ili slične ciljeve često se umrežavaju, surađuju u organiziranju javnih događanja, ili javno podržavaju jedni druge. Neke od udruga i projekata koje se tokom istraživanja istaknuli u temi razvoja biciklizma su već spomenuti Sindikat biciklista i Zelena akcija, zatim platforma građana Ipostozagrad, udruga Odraz, projekt Mapiranje Trešnjevke, lokalna politička stranka ZaGrad i sustav dijeljenih bicikala Nextbike. U ovom istraživanju, fokus je bio na nekoliko trenutno najaktivnijih udruga u inicijativa.

Na društvenim mrežama i kroz događanja koja sam u posljednjih devet mjeseci popratila primijetila sam nekoliko konstantnih diskurzivnih elemenata. Kao prvi primjer uzet ću Šetnju

trasom vlaka Samoborčeka koja se održala 24.11.2018. Šetnja je bila najavljena putem većeg broja medija, a 19.11.2019. portal H-Alter je vijest, u kategoriji “Pritisak odozdo”, objavio ovako:

“Mediji su nedavno donijeli oglas kojim Zagrebački holding poziva na iskazivanje interesa za kupnju gradskih parcela koje uključuju i trasu Samoborčeka, javnu površinu koja bi uz prikladno uređenje bila savršen prostor za javnu šetnicu s biciklističkom stazom i drugim sadržajima. Tim povodom nekoliko građanskih inicijativa, a zajedno sa njima i projekt *Mapiranje Trešnjevke*, organiziraju šetnju uz stručno vodstvo trasom koju bi, umjesto prodaje, trebalo urediti kao već spomenutu javnu šetnicu s biciklističkom stazom. Šetnja je organizirana u suradnji s platformom 1postozagrad, inicijativom Samoborček, inicijativom Spasimo potok Čnomerec, i udrugom Sindikat biciklista, foto-grupom Krenimo te nekoliko zastupnika zagrebačke Gradske skupštine. Primjereno uređenje pješačko-biciklističkog koridora na nekadašnjoj trasi Samoborčeka je u javnom interesu, a prodaja trase - nije.”⁶²

Šetnja je okupila 50-ak građana, a bila je i medijski popraćena.⁶³ Voditelji šetnje, Saša Šimpraga (1postozagrad) i Vanja Radovanović (Mapiranje Trešnjevke) građane su informirali o detaljima moguće prodaje zemljišta. Šetnja je bila protestnog karaktera, a takva je bila i retorika. Kao glavne argumente protiv prodaje parcela, a za izgradnju staze, voditelji šetnje isticali su: važnost zemljišta kao rekreativne zone u urbanističkom planu Zagreba, biciklističko povezivanje zapadnog dijela s centrom, memorijalnu i turističku vrijednost nekadašnje trase vlaka, a Mirela Ježina iz inicijative Spasimo potok Čnomerec istaknula je i ekološku vrijednost zone koja obuhvaća potok. Radi neminovnog gubitka ovih vrijednosti prodajom zemljišta, građani su u međusobnom razgovoru i komentarima jasno izražavali čuđenje i izrazito negativan stav prema politikama Grada. Tokom šetnje, napravljena je pauza na zelenoj površini sjeverno od trase kako bi se ukazalo na inicijativu stanovnika Trešnjevke za uređenje te površine kao parka i da se spriječi planirana izgradnja ceste.

Drugi primjer je projekcija filma “Why we cycle?” (Zašto bicikliramo?) koja se održala 20.4.2019. u Dokukinu KIC u sklopu Vikenda ekološke održivosti uoči Dana planeta zemlje (22.04.2014.).

⁶² <http://h-alter.org/vijesti/setnja-trasom-samoborceka> (30/08/2019)

⁶³ <https://radio.hrt.hr/clanak/graani-prosetali-zbog-moguće-komercijalizacije-parcela-na-trasi-samoborcek/184337/> (30/08/2019)

Organizatori događaja su Sindikat biciklista i Dokukino KIC. U najavi programa na Facebook-u stoji:

“U sklopu programa Vikend ekološke održivosti prikazat ćemo četiri dokumentarca koji svaki na svoj način podižu svijest o potrebi radikalnog zaokreta u načinima na koje neodrživo trošimo prirodne resurse te bespovratno štetimo okolišu. Ulaz na sve projekcije je besplatan!”⁶⁴

Druga tri filma koja su se prikazivala tematizirala su problem zagađenja oceana, gospodarenja otpadom. Već samom kombinacijom imena filma i imena programa sugerira se odgovor na pitanje koje postavlja filma, a što biciklizam stavlja u kontekst ekološkog aktivizma. Tema filma je široka, no glavni fokus stavljen je na društvene odnose i interakcije koje se postižu kroz prakse bicikliranja, generalno otuđenje u nizozemskom društvu, te način na koji bicikliranje utječe na kvalitetu društvenog života. Projekciji je nazočilo 30-ak osoba, a nakon filma održala se diskusija u kojoj su sudjelovali Vladimir Halgota iz Sindikata biciklista, Mirela Ježina iz inicijative Spasimo potok Črnomerec i Eugen Vuković iz Zelene akcije. Razgovor se dijelom referirao na stanje u Nizozemskoj, a Vladimir Halgota uz pohvalu nizozemskom primjeru je dodao kako te stvari “ne može zamisliti u Zagrebu”. Iako je kritika gradskih politika i loših rezultata u gospodarenju javnim prostorom jasno izrečena, Eugen Vuković istaknuo je kako smatra da situacija posljednjih godina ipak ide na bolje, te da iako situacija sada “nije takva (kao u Nizozemskoj)”, vjeruje da i u Zagrebu jednog dana može tako biti.

Ovdje su ilustrirana dva događaja kojima je prisustvovalo oko 80 građana. Na društvenim mrežama, međutim, doseg je mnogo veći. Tokom provedbe istraživanja, nisam planirala uključivati i pomniju analizu pisanog, elektroničkog diskursa. Međutim, moji sugovornici naglasili su kako najveći dio informacija o biciklizmu u Zagrebu dobivaju upravo preko Facebook stranica različitih organizacija. Kako te stranice i sama pratim, u nastavku prilažem nekoliko snimki zaslona objava s popularnih Facebook i Instagram stranica kao primjera načina oglašavanja događaja i prenošenja poruka članovima društvenih mreža.

⁶⁴ <https://www.facebook.com/events/2077363409038837/> (30/08/2019)



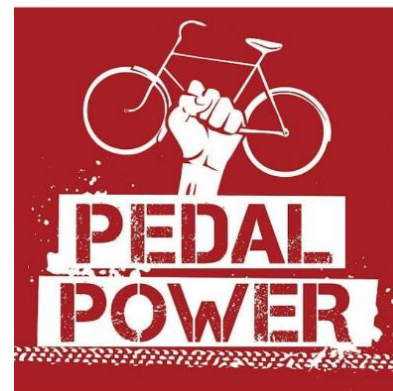
Slika 6. Snimka zaslona Facebook objave inicijative Zelena Kustošija. Izvor:

https://www.facebook.com/pg/ZelenaKustosija/posts/?ref=page_internal (04/09/2019)



Slika 7. Snimka zaslona Facebook najave predstavljanja javno dostupnih teretnih bicikala u Sindikatu biciklista. Izvor:

https://www.facebook.com/pg/Biciklopopravljaoa/posts/?ref=page_internal (04/09/2019)



Svidi mi se: 62
sindikaticiklista Čestitamo 1. maj!

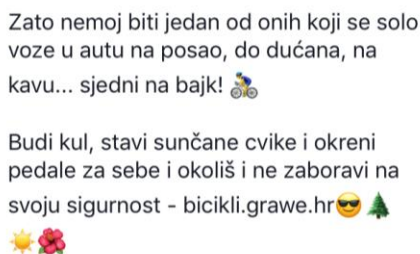
Slika 8. Snimka zaslona Instagram objave Sindikata biciklista povodom Dana rada. Izvor:

<https://www.instagram.com/p/Bw6H4oMnHpM/> (05/09/2019)



Slika 9. Snimka zaslona Facebook najave Tjedna IZBJEGLICAMA. Izvor:

https://www.facebook.com/pg/Biciklopopravljaoa/posts/?ref=page_internal (04/09/2019)



Slika 10. Snimka zaslona Facebook objave Nextbike-a povodom Svjetskog dana okoliša. Izvor:

https://www.facebook.com/pg/nextbike.hr/posts/?ref=page_internal (04/09/2019)



Slika 11. Promotivni letak Sindikata biciklista za projekt "Biciklom na posao". Izvor: <http://sindikaticiklista.hr/storadimo/biciklom-na-posao/> (04/09/2018)

Ovdje prikazane objave i događanja samo su djelić biciklističkog diskursa koji je vrlo živ u gradu Zagrebu posljednjih mjeseci. S obzirom na blisku povezanost i potporu između različitih organizacija (udruga, firmi i inicijativa), smatram kako nije pretjerano reći da se zaista radi o “biciklističkoj sceni”. Kroz različita događanja, a posebice kroz društvene medije, inicijative postavljaju jasan zahtjev za priznavanjem biciklizma kao efikasnog, ekološki i ekonomski održivog načina prijavoza i življenja u gradu.

Ako promatramo opisane događaje i objave kao diskurzivnu cjelinu – diskurs civilnog društva i urbanog biciklizma – primjećujemo vrlo istaknut aktivistički element. U spomenutoj stručnoj šetnji i diskusiji nakon filma, željelo se direktno ukazati na aktualne probleme s kojima se Zagreb suočava, dati informirano i/ili stručno mišljenje njima, te pozvati građane da podrže inicijative koje se često nalaze u nesuglasju s odlukama gradskih vlasti. Na taj način stvara se prosvjedna atmosfera, dobro ilustrirana slikom 8, a inicijative se obraćaju direktno građanima koje nastoje mobilizirati. Među snimkama zaslona nalazi se i objava Biciklopopravljaoe u kojoj pozivaju građane na druženje uz „dobre ljude“ povodom Tjedna izbjeglica(ma). Takvo definiranje stava prema kontroverznom društvenom problemu u kontekstu biciklizma (objava se obraća korisnicima i simpatizerima Biciklopopravljaoe – aktivnim i potencijalnim korisnicima bicikla) navodi na zaključak da sama inicijativa bicikliste smatra grupom otvorenom prema događanju koje je istovremeno i način protesta. Na taj način, urbanom biciklizmu pridodaju se društvene i političke konotacije koje krajnji primatelji informacija mogu percipirati na različite načine.

„Ljudi koji bi mi pričali o udrugama, o nekoj vrsti sudjelovanja, su uvijek bili ljudi koji su jako aktivni u oblikovanju, ne, u utjecaju na oblikovanje gradske infrastrukture, oblikovanju nekog stava prema LGBTQ zajednici, nekako kao da je sve to povezano i kao da se međusobno prožimaju u tim udrugama, i ja osobe koje sam vidjela, ne znam, u Antifa, oni se druže s ekipom iz Zelene udruge (*lapsus: Akcije), stalno ih viđam zajedno, i onda su mi nekako užasno zatvoreni sami po sebi....ne znam. Jako su...nisu kao bicikli...teško mi je to oblikovat, nisu samo biciklisti nego imaju te političke konotacije koje mene blago odbijaju. (...) Političnost je nešto što je iskonsko u bilo kojoj akciji, zbog toga što ti želiš nešto pokrenut, ti si taj koji imaš probleme, ti imaš stavove,

i ti moraš zauzet neki stav da bi mogao nešto napraviti. Tako da, od političnosti se ne može pobjeći, ali da ju se neutralizira i da ju se proširi bi trebalo“⁶⁵, objašnjava mi jedna biciklistica.

Političnost o kojoj govori sugovornica, u kontekstu biciklizma kao sredstva prijevoza je neizbježna, ali problematična ukoliko se nastoji pokrenuti širu masu na korištenje biciklizma. Taj problem potvrđuje i slovenska etnologinja i kulturna antropologinja Saša Poljak Istenič u svojoj studiji urbanog biciklizma u Ljubljani. Nazivati se „biciklistom“ iskazuje određen stav, te su neki od sugovornika tokom istraživanja izričito isticali, ili pak odbijali, tu kategorizaciju (Poljak Istenič 2016: 167). Nadalje, „biciklističku scenu“, grupu ljudi koja se ističe u zagovaranju biciklizma, sugovornica osjeća kao homogenu, na temelju svojih iskustava. Iako je svjesna, što i naglašava, da tomu nije tako, ona taj doživljaj povezuje sa percepcijom zatvorenosti grupe prema potencijalnim članovima koji ne dijele na jednak način ili s jednakim intenzitetom percipirane stavove tih grupa.

Vožnja biciklom povezuje se sa „zabrinutošću za klimu“ (slika 7) i društvenom odgovornošću prema svojim sugrađanima i svom gradu (stručna šetnja, projekcija filma). Objava Nextbike-a poziva građane da „ne budu jedni od onih“ koji voze posvuda automobile, da „budu kul“ i da „okrenu pedale za sebe i za okoliš“ (slika 10). Praksa bicikliranja tako postaje poznata kao „zeleni način kretanja“⁶⁶ koja nekim biciklistima može poslužiti kao dodatna motivacija, dok drugima predstavlja pritisak:

„Ako me pritom možda pitaš da li bi to napravila (odlučila se na bicikl) da spasim planetu ili tako nešto (...) ja ne razmišljam toliko baš možda duboko ili daleko o biciklu, ne želim to samo napraviti da bi ja sad...kako bih rekla, umara me kada je sve borba. Zašto bi moja vožnja biciklom bila sad borba protiv sustava, protiv auta...ima i auto svoje prednosti. Ne mogu to tako gledati“⁶⁷

Ipak, neovisno o osobnom stavu prema predstavljanju biciklizma kao dijelom pokreta ekološke održivosti, svi kazivači, biciklisti i ne-biciklisti, su ga svjesni i kao takvog ga prihvaćaju.

⁶⁵ Iz intervjua provedenog 24. svibnja 2019.

⁶⁶ Iz intervjua provedenog 14. svibnja 2019.

⁶⁷ Iz intervjua provedenog 10. srpnja 2019.

Civilni aktivizam i ekologija dio su cjelokupnog diskursa održive mobilnosti, što se u slučaju zagrebačkih inicijativa potvrđuje i konstantnim ukazivanjem na dobre primjere iz inozemstva. Tako inicijativa „Zelena Kustošija“ ističe dobru praksu iz Nizozemske, a upravo je ta država i tema filma „Why we cycle?“. Pozivanjem na pozitivne promjene u drugim zemljama, mahom drugih europskih zemalja (primjerice Slovenija, Belgija, Njemačka, Danska, Francuska) Zagreb se jasno postavlja u kontekst Europe, a lokalna „borba za pravo bicikliranja“ djelomično se legitimira činjenicom da se to čini u ekonomski naprednijim zemljama.

Predsjednik Sindikata biciklista svjestan je, međutim, da diskurs održive mobilnosti nije primarni razlog odluke o bicikliranju:

„Da, ja sam siguran da se dosta ljudi koji koriste bicikl osjećaju dobro zbog toga to je to i ekološki i zdravo i tako dalje. Ali zapravo, to nije glavni razlog. Kako ljudi kažu, kada ih se pita na anketama, nije bilo takvih anketa kod nas koliko znam, ali kad ih se pita uglavnom je to zato što im je praktično. A onda zato što je i zdravo i zato što je ekološki i sto drugih stvari“⁶⁸

Iz tog razloga, mnoge su objave usmjerene isticanju praktičnih benefita vožnje biciklom, i to na neobavezujući i duhovit način. Za međunarodni projekt „Biciklom na posao“⁶⁹ (slika 11) osmišljena je krilatica „Život je prekratak za gužve“, a ispod ilustracije, u kratkim opisnim crticama o projektu, naglašava se „zabava s kolegama“ i „nagrade“. Na trećem mjestu, ipak, navodi se i ideja šireg pozitivnog društvenog utjecaja koji se ostvaruje vlastitom odlukom vožnje bicikla kroz mogućnost „mijenjanja svog grada i radnog mjesta na bolje“. Tu se dakle naglašavaju prvo osobni benefiti, ali i ideja vlastitog utjecaja na boljitak društvo samim odabirom bicikla kao prijevoznog sredstva.

Također, na nekoliko je različitih događaja (Predstavljanje teretnih bicikala u Sindikatu biciklista i nakon diskusije na Vikendu ekološke održivosti) jedna od aktivistica Sindikata pozvala sve zainteresirane da se volonterski pridruže Sindikatu biciklista, a otvorenost prema novim članovima istaknula je i kada smo provodile intervju. Dok sam u Biciklopopravljaoni s drugim volonterima

⁶⁸ Iz intervjua provedenog 02. travnja 2019.

⁶⁹ <http://sindikاتبiciklista.hr/sto-radimo/biciklom-na-posao/> (03/09/2019)

popravljala svoj bicikl, jasno mi je istaknuto kako se Biciklopopravljaoni uvijek može pridružiti. Međutim, organizatori događanja međusobno se poznaju i često su već formirali neke privatne i prijateljske veze, te su kroz svoje djelovanje stekli znanja i “legitimitet” aktivista. To kod novopridošlih sudionika, koji s organizatorima dijele samo interes za problematiku, stvara osjećaj inicijalne nelagode i nepripadanja, a kako to opisuju i jedna studentica, biciklistica:

“Tu je problem da ti dođeš i opet se ne osjećaš kao da pripadaš tamo, jer dođe njih šestoro. Kad ti imaš veliku količinu ljudi, mislim znaš i sama, kad ideš intervjuirat nećeš intervjuirat sad 6 ljudi. Vi ćete više razgovarati međusobno, imat ćete neku vrstu vašeg, kako bih rekla, flowa unutar razgovora, imat ćete neke vlastite interne u kojima ja ne mogu sudjelovati i ja ću se automatski osjećati izdvojeno. Ja sam došla i nešto sam pričala s njima i oni su se jednostavno međusobno ubacivali jedan drugom i više su pričali sami sa sobom nego sa mnom i više su to gledali kao nekakvo njihovo druženje nego da konkretno žele potaknuti tebe da dođeš. i onda nakon toga što ne pričaju s tobom, pomognu ti popraviti bicikl, kažu na kraju, dođi, mogli bi pogledati tvoje ručke. Mislim, dođi kao, uključi se, ali znaš, to je početni kontakt, došla sam tamo, dala bicikl, završni kontakt - dođi, a između ne postoji. I to je meni zatvorenost”⁷⁰.

Ista biciklistica ističe:

“Ja općenito imam problema s udrugama jer se ne osjećam prihvaćeno ni u jednoj. Jer mislim da koliko god da su otvoreni i imaju tih kratkih malih akcija tipa bicikljanje ja imam osjećaj, znam da nije, ali ja imam osjećaj homogene mase u koju se ja ne mogu uključiti. (...) ta ekipa je počela pričati o nekim biciklima o nekim stvarima koje ja uopće ne razumijem i ja nisam spadala sama sebi u tu kategoriju i ono...osjećam se kao balavica koja vozi bicikl, a koristim ga svaki dan, ali se osjećam kao balavica jer ne posjedujem ta znanja, ne razumijem se u tu problematiku i jednostavno ne mogu se povezati s tim”⁷¹.

Pozicija “outsidera” u odnosu na grupu koja dijeli prijateljske spone, osjećaj izoliranosti na bazi “kompetencije”, ukazuje da su udruge kompleksni i izazovni prostori „prostori društvenosti“

⁷⁰ Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

⁷¹ Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

(*ámbitos de la sociabilidad*) (Hernandez i Huerta 2016: 117). Onima koji nisu dio te grupe mogu djelovati nepristupačno, dok članovima mogu biti, i često jesu, „drugi dom“. Hernández i Huerta ističu kako veze u grupi koja dijeli interese postaju privatne (Ibid.). Iz tog razloga, „prostor društvenosti“ u trenutku provođenja neke javne inicijative može imati suprotan efekt od željenog: potencijalni članovi („outsideri“) mogu se osjetiti suvišnima. Ista studentica ističe kako i sama vozi bicikl svakodnevno i o njemu posjeduje praktična znanja, ali se ipak u razgovoru s drugim, „aktivnim“ biciklistima ne osjeća nedovoljno kompetentno da bi se pridružila raspravi. Iz osobnog iskustva biciklistice, potvrđujem da je u pristupu aktivističkim grupama vezanim za biciklizam i kod mene čest osjećaj „nedovoljnog znanja“ i „nedovoljnog legitimiteta“. Redovito koristim bicikl kao sredstvo kretanja već više godina, stoga osjećaj „nekompetencije“ u tim situacijama na neki način „umanjuje“ ili „poništava“ vlastito znanje stečeno iskustvom. Vlastita uloga biciklista u dodiru s drugim biciklistima se (re)definira, i u tom odnosu jedan (aktivni) član udruge je za uvijek jednu razinu, čini se, „više biciklist“ ili „praviji biciklist“.

Osim putem popularnih društvenih mreža i javnih događaja, važan faktor u širenju diskursa o biciklizmu upravo su privatni kontakti, što ističe jedna sugovornica biciklistica:

„Mislim da dosta ljudi tu pozitivno utječe, znam i neke svoje prijatelje koji onda...a ono, jako su nabrijani na bicikliranje po gradu i, ne znam jel ovo možeš reć tu (smijeh), ali jako su entuzijastični oko bicikliranja i to dijele s drugima“⁷².

Ili kako pojašnjava student, ne-biciklist:

„Socijalne mreže i ove interakcije ljudske obične. Nisam baš kroz medije došao do toga, ali imam prijatelje koji voze, imam prijatelje koji pričaju na Facebooku da voze, sheraju te neke članke, ovo ono, tako da u biti, dosta se možeš informirat. Ti biciklisti su dosta otvorena grupacija, i uglavnom vole pričat o tome i promicat taj...ne bih rekao životni stil baš ali uglavnom tko voli bicikle, rado će te informirat o benefitima“⁷³.

⁷² Iz intervjuja provedenog 07. lipnja 2019.

⁷³ Iz intervjuja provedenog 26. lipnja 2019.

Svakodnevnim osobnim i online interakcijama s obitelji, prijateljima i poznanicima koji dijele i opisuju iskustvo bicikliranja, stječu se informacije koje dolaze iz pouzdanog i bliskog izvora. Kao što je potvrđeno kroz inicijativu „Zelena Kustošija“ putem direktnog zagovaranja u krugu poznanika, pozitivan biciklistički diskurs se širi efikasno i ima veću mogućnost potaknuti interes i blagonaklonost kod građana koji ne voze bicikl i nemaju iskustvo vožnje.

Diskurs o biciklizmu u Zagrebu kod samih biciklista izaziva različite reakcije. Biciklisti o pitanjima biciklizma kao održivog razvoja razmišljaju iz vlastite pozicije, u kojoj barataju znanjem stečenim kroz praksu vožnje bicikla, ali i javni aktivistički diskurs. Utjecaj tog diskursa jasno je vidljiv kroz kazivanja ne-biciklista. Dakle, građana koji se s biciklizmom ne susreću kroz vlastitu praksu vožnje biciklom po gradu to opisuju ovako, kako je to opisao jedan od sugovornika:

„Definitivno mi je okej što ima biciklizma jer smatram da je manja gužva na cestama, cestovni promet u smislu auta, motocikala i to. Manja je gužva, manje se zagađuje, manje se troši na gorivo, narod je zdraviji. (...) Iz te neke svoje perspektive to mi prvo pada na pamet, definitivno je dobro, i ta ekološka priča sa zagađenjem, ali i ekonomska jer se manje novca troši na gorivo, mislim da je narodu isplativije. I čak mi se čini da kad bi imala neka bolja infrastruktura“⁷⁴.

Jedna sugovornica ističe: „*Mi* (uključuje i supruga) podržavamo biciklizam kao pokret i kao način života, jer je zdrav, ali je problem evo, svega gore navedenog“⁷⁵.

Ovi sugovornici ne bicikliraju na dnevnoj bazi, stoga promicanje bicikla za njih nema izravne benefite u vidu zdravlja, ili uštede novca i vremena, stoga njihov pozitivan stav možemo pripisati upravo širenju diskursa o biciklizmu. Iz kazivanja vidimo da je kazivač svjestan biciklizma u široj društvenoj slici te da ga priznaje kao pitanje javnog interesa. Prepoznaje također i ekološku dobrobit biciklizma koja je od izravne koristi svim građanima. Dakle, oba kazivanja izražavaju pozitivan stav prema biciklizmu jer ga prihvaćaju kao društveno i ekološki korisnog u kontekstu

⁷⁴ Iz intervjua provedenog 26. lipnja 2019.

⁷⁵ Iz intervjua provedenog 25. svibnja 2019.

cijelog grada, i u ovim se stavovima najbolje vidi pozitivan utjecaj individualnih i grupnih civilnih napora u zagovaranju biciklizma.

Na temelju priloženog, zaključujem kako je diskurs održivog razvoja, aktivizma i ekologije na kojemu svoj rad baziraju organizacije civilnog društva, kao i trud koji pojedini biciklisti ulažu u zagovaranje biciklizma u svojoj okolini, od iznimne važnosti u legitimiranju i pozicioniranju urbanog biciklizma u gradu Zagrebu. Iako je broj građana koji svakodnevno biciklira u gradu vrlo velik, biciklisti su u javnom prostoru i dalje manjina. Od cca 800 000 stanovnika Zagreba⁷⁶ oko 200 000 građana su biciklisti. Stoga, velik korak u prihvaćanju i legitimiranju prisutnosti bicikala na ulicama jest odobravanje i poštivanje drugih građana te osnaživanje infrastrukture, a kroz to i „kulture bicikliranja“ u Zagrebu. Iz priloženih isječaka intervjua, jasan je napredak svijesti o važnosti biciklističkog prometa i pozitivan stav prema daljnjem razvoju kulture biciklizma u Zagrebu.

5. „Ja kao bicikl“. Sloboda kretanja biciklom

Specifičnost vožnje bicikla, o odnosu na odabir drugih prometalata, dijelom je i doživljaj bicikla koji se gradi od djetinjstva. Kao što smo već spomenuli u prethodnom poglavlju, posjedovanje i korištenje bicikla u mlađoj dobi predstavlja korak prema samostalnosti i „slobodi“ u kretanju. Dok se prva iskustva vožnje automobila često odvijaju u formalnim kontekstima gdje je samo iskustvo blisko povezano s učenjem prometnih pravila, prve vožnje bicikla to nisu. U vlastitom iskustvu povratka biciklu kao mlada osoba bez formalnog znanja o sigurnosti i pravilima biciklističkog prometa doživjela sam da mi se unaprijed stečeni osjećaj „slobode“ kretanja vratio s prvom vožnjom. Percepciju bicikla kao „tjelesnog produžetka“ (Podjed i Babič 2015: 29), kao pomagala koje tijelu osigurava više mogućnosti kretanja, i osjećaj nesputanosti, teško je ukalupiti u koncept strogih prometnih pravila. Kazivačica studentica, govoreći o sebi u ulozi biciklistice, koncept Dana Podjeda i Saše Babič sumira izrazom „ja kao bicikl.“⁷⁷ Poistovjećivanje svog tijela i „samoga sebe“

⁷⁶ <https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/gu%20za%20strategijsko%20planiranje/ZGubrojkama.pdf> (09/09/2019)

⁷⁷ Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

s biciklom znakovit je trag kojeg valja slijediti u razmatranjima biciklističkih kretanja gradom. Bicikl je kao prijevozno sredstvo praktičan, što često predstavlja prvi odgovor na pitanje o poticaju za bicikliranje. Ipak, bicikl nije „samo“ praktičan. „Meni je, ono, zašto ja bicikliram? Kao prvo, zato što mi je zabavno“, objašnjava jedna biciklistica svoju motivaciju da sjedne na bicikl, ili kako još jedna sugovornica, biciklistica, to opisuje:

„Stvarno je lijep način da obiđeš svoj grad makar to bilo na svakodnevnoj bazi, puno je drukčije kad ideš javnim prijevozom, ili biciklom. (...) u smislu, jednostavno drugačije doživiš grad. Imaš neku slobodu, ti si zapravo...Ti si onaj tko upravlja to vozilo“⁷⁸.

Mogućnost „upravljanja tim vozilom“, za razliku od automobila, za bicikliste implicira mogućnost kretanja „po vlastitoj volji“. Zagrebačka biciklistička infrastruktura svojim se najvećim dijelom odnosi na biciklističke staze, to jest, žute linije na pločnicima koje virtualno odvajaju biciklistički i pješački prostor, no ne predstavljaju fizičku barijeru niti jednoj skupini. Kako biciklistička infrastruktura, ukoliko postoji, fizički ne ograničava, a mnogi građani nisu formalno upoznati s biciklističkim prometnim znakovima, kretanje se bazira na drugim parametrima. Članica udruge Sindikat biciklista potencijalne i aktivne bicikliste koji bi mogli imati problem radi stanja zagrebačke infrastrukture potiče da nađu „neku svoju optimalnu rutu gdje se osjećaš i sigurno i gdje nema puno rinzola, ili nema recimo tračnica i slično“⁷⁹. Ta optimalna ruta, dakle, može i ne mora biti u skladu s postojećim biciklističkim stazama i trakama.

Neformalno oblikovanje gradskog prostora praksama građana etnologinja Dunja Rihtman Auguštin naziva „alternativnom urbanizacijom“ (Rihtman Auguštin 1998:97). Rihtman Auguštin pojam je skovala istražujući tada novo novozagrebačko naselje Travno, gdje je uočila odudaranja od planirane namjene javnog prostora u načinu na koji ga građani zaista koriste. U slučaju urbanog biciklizma u Zagrebu situacija je vrlo slična. Biciklistička infrastruktura još je u razvoju, no građani svojim odabirom „optimalne rute“, koju onda često i koriste, stvaraju alternativne biciklističke putove.

⁷⁸ Iz intervjua provedenog 07. lipnja 2019.

⁷⁹ Iz intervjua provedenog 09. srpnja 2019.

U svojim kazivanjima o motivaciji za vožnju biciklom, jedna biciklistica ističe osobno zadovoljstvo vožnjom:

„mislim da su svi sretniji kada voze bicikl, nekako budeš sam sa svojim mislima, drugačije promatraš svijet⁸⁰, voziš se, krećeš se što je sigurno super, ali... ja se krećem ionako, ja ionako idem vježbat negdje pa nije to meni sad neki cilj, idem se ja vozit jer bi vježbala, nego idem se vozit jer bi voljela doć' od točke a do točke b sa što manje stresa. Jer je to tako lijepo i ugodno vrijeme provedeno sa sobom, šta ja znam, lijepo je. Meditativno je“⁸¹.

Ili kako to opisuje druga sugovornica:

„Zato što volim biciklirat. Kao prijevozno sredstvo mi je duplo lakše jer ne ovisim o nikakvom javnom prijevozu nego o sebi, a opušta me. Imam neku vrstu repetitivne rekreacije, unutar koje se mogu dovoljno isključiti, a isto tako biti dovoljno uključena prema okolini oko sebe, što mi paše kad trebam negdje ići, kad trebam nešto raditi, kada trebam odmor između dvije lokacije... (...) I moj put bajkom meni da neku vrstu relaksacije, neku vrstu odmora od ljudi. (...) S bajkom ja ne ovisim o ničemu, osjećam se samostalnije, znam koliko ranije trebam krenuti da dođem na određište...“⁸².

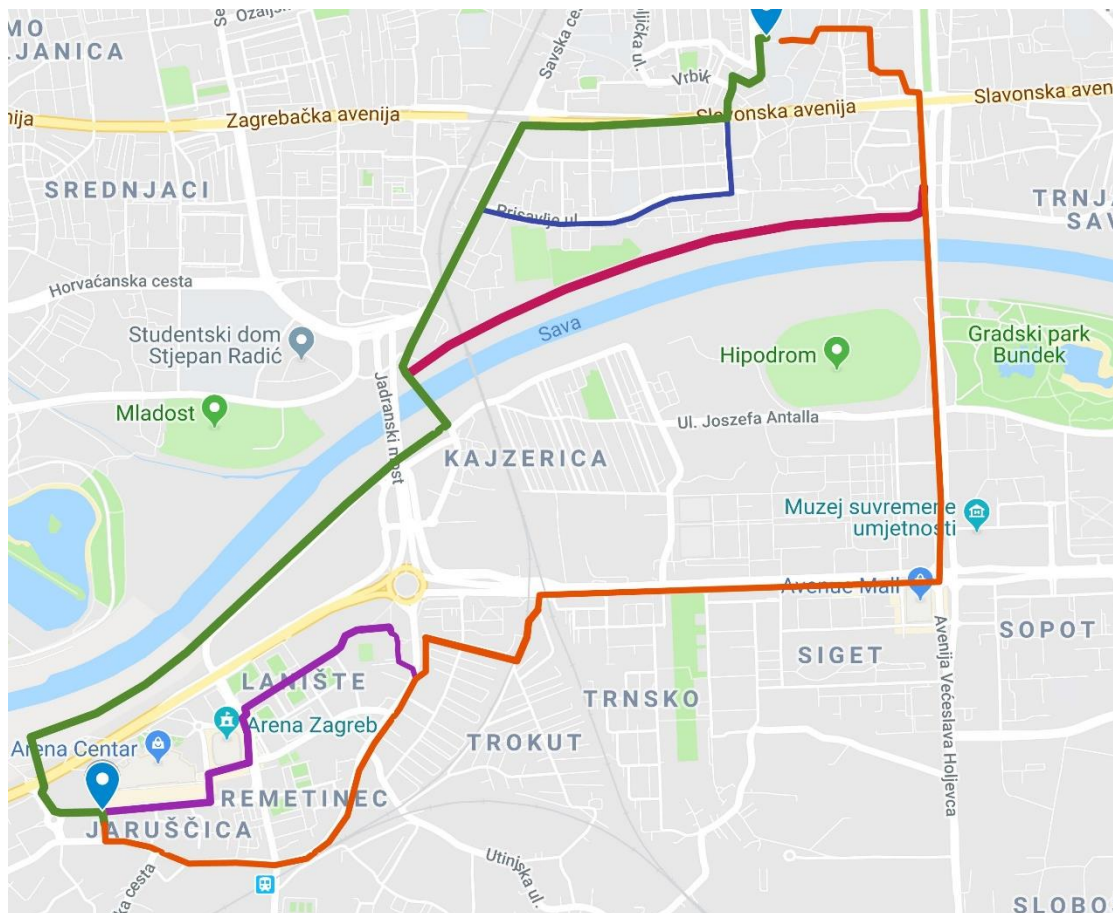
Vrijeme provedeno u vožnji biciklom, dakle, unatoč potencijalnim problemima za ove dvije sugovornice u suštini predstavlja kvalitetno provedeno vrijeme, vrijeme provedeno u samoći, a čije je glavno obilježje pozitivan učinak na raspoloženje. Biti na biciklu je, prema kazivanjima, iskustvo bivanja u prostoru, istraživanja prostora i doživljaja prostora. Doživljajni elementi koji definiraju praksu vožnje biciklom, dokazuje na primjeru londonskih biciklista Justin Spinney, utječu i na izbor ruta kretanja (Spinney 2007: 25).

⁸⁰ „Drugačije promatranje grada“, kod jedne kazivačice, ili „svijeta“ kod druge, navodi na pitanje „Kakvo je to promatranje grada?“. To pitanje sam si i sama postavila, no konačno sam odlučila ne uklopiti ga u rad, jer smatram da ono zahtjeva puno veću pozornost od one koju bih mogla imati u sklopu ovog rada.

⁸¹ Iz intervjua provedenog 10. srpnja 2019.

⁸² Iz intervjua provedenog 23. svibnja 2019.

Pri vlastitom kretanju biciklom, „optimalne rute“ odabirem na temelju ugone, zanimljivosti, sigurnosti ili praktičnosti. Ti se parametri mijenjaju svakodnevno, ovisno o dobu dana i gužvi u prometu, hitnosti stizanja na odredište, vremenskim uvjetima ili vlastitom raspoloženju.



Slika 12. Najčešće rute kretanja biciklom između mjesta stanovanja (Jaruščica) i mjesta studiranja (FFZG). Izvor: Vlastita karta izrađena u aplikaciji GoogleMaps (03/09/2019)

Unatoč poznavanju biciklističke infrastrukture i njezinih pravila, ono nije značajno utjecalo na moje prakse kretanja i odabira ruta. U slučajevima kada one postoje, primjerice na Aveniji Dubrovnik, Aveniji Većeslava Holjevca, Mostu mladosti ili u ulici Prisavlje, odabirem koristiti ih, ukoliko je to moguće. Savska ulica, jedna od mojih češćih odabira za vožnju, pruža dobar primjer alternativne urbanizacije (Rihtman Auguštín 1988:97). Savska ulica spaja Savski most, koji je bitna tranzitna točka, „studentsku zonu“ u kojoj se nalaze dva studentska doma i nekoliko popularnih mjesta za izlaske, i rekreativnu Jarunsku zonu, s centrom grada. Na Savskoj ulici nema označenih biciklističkih traka, no radi konstantnog i upečatljivog prisustva biciklista na nogostupima pješaci su na njih navikli i prihvatili ih u toj mjeri da su tenzije ondje vrlo niske. Naime, radi gustog prometa u Savskoj ulici vrlo je neobično, i iznimno rijetko, vidjeti biciklista na cesti. Vožnja na toj cesti predstavljala bi opasnost za bicikliste i vozače automobila, a i smetnju za javni promet, a po stavu pješaka da se zaključiti da su im nepogodne okolnosti jasne. Stoga, unatoč nepostojanju biciklističke infrastrukture, Savska ulica vrlo je funkcionalna po pitanju kretanja biciklom na razini „preušetnog dogovora“ i međusobnog uvažavanja pješaka i biciklista na marginama javnoga prostora ulice.

Ipak, daleko najbrža i najugodnija ruta kretanja, kojom se najčešće krećem, jest Savski nasip, od neuređenog prilaza pored Arene Centra do Mosta mladosti (dio zelenog pravca i ružičasti pravac). Južna strana Savskog nasipa sve do Jadranskog mosta nije uređena niti za pješake, niti za bicikliste. Kako u naselju Jaruščica nema uređenih parkova, kako je upozorila sociologinja Anđelina Svirčić Gotovac (2012: 22), mnogi stanari koriste nasip kao rekreativnu zonu. Redovitim korištenjem na nasipu se formirala staza koju je onda moguće, po suhom vremenu i ako kvaliteta bicikla to dozvoljava, koristiti za vožnju bicikla. Ograničenja u vožnji koja nameće teren nisu mi presudan faktor u odabiru. Naprotiv, mnogo važniji faktori su zelenilo, miris rijeke, malo ljudi i relaksacija. Kretanje nasipom predstavlja mi svakodnevnu mogućnost „odmaka od grada“. Od Jadranskog mosta do Filozofskog fakulteta više je obilježenih staza kojima se može stići. Ipak, najčešće ponovno odabirem nastaviti sjevernom stranom nasipa do Mosta mladosti. U tom slučaju, faktori odluke su udaljenost od automobilskeg prometa i buke, te gužve na nogostupima u biciklistički neoznačenoj Savskoj ulici.

Za razliku od vožnje u drugim zemljama, primjerice Danskoj, gdje s najvećom pažnjom pratim znakove i kretanja drugih biciklista, Zagreb doživljam kao poznat i slobodan prostor, u kojemu je i moje kretanje slobodno. Ako se prisjetimo kazivanja jedne od mojih sugovornica, biciklistice, o korelaciji između poštivanja pravila i poznavanja prostora kojim se kreće, možemo zaključiti da su bliskost s prostorom, sa zelenim prostorom, ali i doživljaj bicikla kao prometala, faktori koji definiraju odabir ruta kretanja. U Zagrebu prvi kontakti s biciklom najčešće nisu ograničeni prometnim pravilima, a biciklisti svoj prostor kretanja otkrivaju i upoznaju samostalno, ne vodeći se postojećom infrastrukturom.

U razgovoru o hipotetskoj funkcionalnoj infrastrukturi u gradu Zagrebu, jedan biciklist komentira: „To mi već predstavlja dilemu neku. Ima kod nas...Ja bih se vjerojatno više držao te staze, ali ako bi mi iz praktičnih razloga bilo lakše negdje drugdje, onda bih pribjegao tome pretpostavljam“⁸³. Biciklistička infrastruktura je od velike važnosti za sigurnost i bolju komunikaciju s okolinom tokom vožnje biciklom. Ipak, kretanje biciklom je po agilnosti i tjelesnom iskustvu slično pješačkom iskustvu. Pitanje koje u ovom istraživanju nisam postavila, a koje smatram bitnim za buduća razmatranja zagrebačke biciklističke infrastrukture, jest u kolikoj mjeri biciklisti sami sebe smatraju uopće dijelom prometa, ili se identificiraju sa nekim drugim dijelovima grada koji nisu promet, već su „nešto drugo“? U samom nazivu „biciklistički promet“, jasna je njegova definicija i uloga u funkcioniranju gradova, no prakse pokazuju da se biciklizam i iskustvo bicikliranja ne mogu ograničiti samo na promet. Osjećaj slobode kretanja stečen u ranijoj dobi povezan je s tjelesnom bliskošću s biciklom, gdje se „ja“ krećem „kao bicikl“. Funkcionalne rute ili „optimalne rute“ zbroj su svih faktora koji su pojedincu važni u vožnji, a to su praktičnost, sigurnost, zanimljivost, uгода, opuštanje, samoća,... Ovdje opisane prakse, stoga, postavljaju pitanje o kompleksnosti bicikliranja u gradu koje se nipošto ne može isključivo svesti pod kategoriju „prometnog sredstva“ u gradu, već je puno više od toga.

⁸³ Iz intervjua provedenog 14. svibnja 2019.

6. ZAKLJUČAK

Od kada je izumljen, bicikl je ljudima omogućavao brže i dalje kretanje. Kod prvih korisnika, postao je sinonim za ekstravagantno, za avanturu. Krajem 19. stoljeća, mnogi su europski i američki gradovi imali rekreativne biciklističke klubove. Kada je proizvodnja postala jeftinija, a bicikl tako dostupan masama, njegova se uporaba diversificirala. Tokom dvadesetog stoljeća, bio je dijelom nekih od velikih društvenih promjena koje su oblikovale današnjicu. Bicikl je bio dijelom radničke kulture, borbe za ženska prava, osamostaljivanja djece od roditelja. Dostupnost automobila sredinom stoljeća promijenila je izgled gradova, koji su ideju prometa podredili kretanju automobilom. U diskursu tehnološkog i ekonomskog napretka, biciklu u gradovima nije bilo mjesta. S pokretima zaštite okoliša koji su se pojavili 70-ih godina prošlog stoljeća kao pokret otpora prema industrijalizaciji, urbanizaciji i zagađenju, urbani biciklizam je revitaliziran kao ekološki prihvatljivo, praktično i zdravo prijevozno sredstvo. On je u tom procesu zadobio konotacije otpora, progresivnosti i „zelenog građanstva“. S formiranjem europskih „zelenih“ političkih opcija, biciklizam je postao ključnim dijelom politika održivog razvoja i bitnim faktorom u razvoju gradova.

U grad Zagreb „biciklistička priča“ počela se razvijati s prelaskom iz socijalizma u kapitalizam koji je otvorio prostor stranim utjecajima i idejama, te civilnom djelovanju. Jedna od prvih zagrebačkih udruga, Zelena Akcija, već nakon prve neostvarene strategije razvoja biciklističkog prometa odgovorila je direktnom građanskom akcijom snižavanja rubnika i tako profilirala zagrebački biciklizam kao borbu za priznanje i gradski prostor. Tokom godina, broj biciklista u Zagrebu vidno je rastao, dok nije postao uobičajena pojava, no biciklistička infrastruktura danas još uvijek ne odražava broj njezinih korisnika. Intervjui sa zagrebačkim biciklistima i pješacima istaknuli su brojne probleme s kojima se građani susreću, a koje pripisuju nedostatnoj biciklističkoj infrastrukturi. Velik broj biciklista izmijenio je dinamiku javnog prostora, i svi su se akteri gradskog prometa morali navići i prilagoditi prisustvu novog prometala koje se često nalazi na pješačkim površinama koje mu nisu namijenjene. Pitanja sigurnosti u prometu, prava na prostor i komunikacije s okolinom koja utječu na motivaciju i iskustvo bicikliranja izravno su povezana s gradskom biciklističkom infrastrukturom.

U gradu Zagrebu ne provodi se sustavna edukacija o biciklističkim prometnim pravilima, kao niti o mogućnostima civilnog djelovanja. Istraživanje pokazuje da građanska volja za stvaranjem „biciklističkog grada“ nadilazi kontekst u kojemu se nalazi, i manifestira se u različitim oblicima, bilo individualnim ili organiziranim djelovanjem. Na zagrebačkim ulicama nije rijetkost vidjeti rubnike snižene nasutim cementom koji olakšavaju biciklima kretanje, a koji su rezultat individualne intervencije u prostor. Također, primjetna su i poboljšanja, primjerice, u obliku biciklističkog parkirališta. Nakon višegodišnjeg upozoravanja Sindikata biciklista, oblik „spirale“ sve je rjeđi u korist popularnih „klamerica“. Od „malih“ akcija biciklista, poput osmjeha i isprike upućene pješacima s ciljem ostvarivanja pozitivnog dojma biciklizma, do sudjelovanja udruge Sindikata biciklista u javnim raspravama koje donose odluke na nacionalnoj razini, građani svojim zagovaranjem i praksama legitimiziraju biciklističku prisutnost i zauzimanje gradskog prostora. Pitanje prava na prostor u kontekstu biciklizma često je prijeporno, što možemo iščitati iz kazivanja građana koji se primarno kreću kao pješaci. Ipak, čak i u kazivanjima pješaka vidljivo je kolebanje u „osudi“ biciklista koji se voze pješačkim zonama, te razumijevanje, ili čak opravdanje biciklizma. Iz toga vidimo da građani generalno prihvaćaju bicikliste, razumiju poteškoće s kojima se biciklisti u svom kretanju susreću i podržavaju razvoj biciklističke infrastrukture.

Generalno pozitivan stav kod građana izgradio se tokom godina „suživota“ pješaka, biciklista i vozača automobila na ulicama, no taj stav valja pripisati i diskursu održivog razvoja koji do mnogih dolazi putem inozemnih i domaćih medija, ali i putem organizacija civilnog društva koje zagovaraju i promoviraju urbani biciklizam. Tokom posljednja dva desetljeća, može se pratiti stvaranje „biciklističke scene“ u Zagrebu. Kroz različite javne događaje u gradu, ali poglavito kroz objave na društvenim mrežama, te su organizacije kreirale i učvrstile status bicikla kao progresivnog, zdravog, ekološki i društveno odgovornog prijevoznog sredstva.

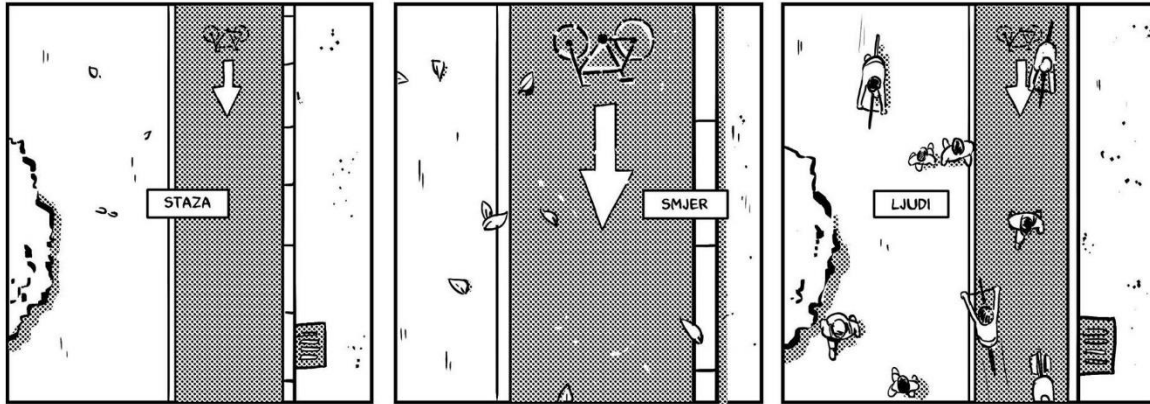
Sami biciklisti, kada govore o udrugama i diskursu kojega one promiču, svjesni su brojnih konotacija urbanog biciklizma, no o njemu imaju različite stavove – i pozitivne i negativne. Njihova glavna motivacija za bicikliranje najčešće je praktičnost, neovisnost o javnom prijevozu i izbjegavanje gužve, te osobno zadovoljstvo koje im bicikliranje donosi. Stoga, oni svoje stavove

o biciklizmu stvaraju na temelju vlastitih iskustava. Utjecaj diskursa održivog razvoja jasnije je vidljiv kod građana koji ne bicikliraju, te koji putem interakcija s biciklistima i diskursa kreiraju svoj stav o toj vrsti mobilnosti. Iz razgovora s pješacima različitih dobnih skupina i profesija, jasno je da su oni svjesni benefita koje biciklizam donosi svim građanima. Drugim riječima, biciklizam podržavaju jer ga smatraju javnim interesom, koji čini život u gradu kvalitetnijim za sve građane.

Konačno, praksa bicikliranja, kao što vidimo iz moje vlastite mape kretanja biciklom, u Zagrebu nije ograničena biciklističkom infrastrukturom. Mnogi su se danas aktivni biciklisti s biciklom prvi put susreli u obiteljskom ili prijateljskom okruženju (neformalnom, privatnom?), a učenje vožnje nije bilo povezano s infrastrukturom po kojoj se kreće, za razliku od vožnje automobila. Tako stečen osjećaj slobode kretanja, u nedostatku institucionalne edukacije o biciklističkim pravilima u prometu, teško je regulirati izgradnjom biciklističke infrastrukture, što se vidi u praksama zagrebačkih biciklista.

Urbani biciklizam je tema koja s klimatskim promjenama i otkrivanjem negativnih posljedica sedentarnog načina života ubrzano dobiva na važnosti. Mnogi europski gradovi, poput Beča, Ljubljane, Bruxellesa ili Seville prilagođavaju javne prostore kretanju pješaka i biciklista i javnom prometu. Kako bi pozitivna promjena u infrastrukturi i napredak biciklizma u Zagrebu bili mogući, važno je razumjeti procese kroz koje se biciklizam razvija. Za razliku od najzastupljenijeg prometala, automobila, bicikl kao sredstvo kretanja ne izolira vozača od njegove okoline, stoga je odnos s okolinom bitan dio iskustva vožnje. Građani Zagreba kroz svoje akcije pokazuju volju da unaprijede biciklističku infrastrukturu i odnos s drugim dionicima prometa i tako transformiraju svoje svakodnevno iskustvo kretanja kroz grad. Na taj način, transformiraju i sam prostor grada Zagreba. Institucionalne promjene su od velike važnosti za kvalitetu vožnje biciklom, no, kao što se iz istraživanja vidi, nisu ključne. U zagrebačkoj transformaciji, ključnu ulogu igraju upravo građani, koji su jasni u svom zahtjevu da biciklizam etabliraju kao važan i pozitivan faktor svakodnevnog iskustva grada.

SESTRE I BRAĆA NA DVA KOTAČA



Slika 13. Strip Stipe Kalajdžića. Duhovit prikaz razine poštivanja biciklističke infrastrukture u Zagrebu. Izvor: https://www.facebook.com/pg/StipeKalaj%C5%BEi%C4%87446480265551673/photos/?tab=album&album_id=446480945551605 (05/09/2019)

POPIS PRILOGA

Internetske stranice

1. <https://bicikli.hak.hr/osnovno> (10/09/2019)
2. <https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/gu%20za%20strategijsko%20planiranje/ZGubrojka.pdf> (09/09/2019)
3. <https://www.mioc.hr/wp/?p=2016> (10/09/2019)
4. <https://urbact.eu/od-besplatnih-bicikala-do-volana-sa-%C5%A1iljcima-kako-potaknuti-urbani-biciklizam> (10/09/2019)
5. <https://zadovoljna.dnevnik.hr/clanak/bicikliranje-10-prednosti-aktivnosti-zbog-koje-ce-vam-bitizahvalan-i-vas-novcanik---548591.html> (10/09/2019)
6. <https://www.tportal.hr/vijesti/clanak/evo-koliko-ce-zagrepcana-i-varazdinaca-u-petak-biciklom-na-posao-20190205> (10/09/2019)
7. https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/civil_society_organisation.html (14/08/2019)
8. <https://ecf.com/who-we-are/our-mission> (19/08/2019)
9. https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/innovation/pdf/library/strategy_sustdev_en.pdf (19/08/2019)
10. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/04cycling.pdf> (20/8/2019)
11. <https://sindikاتبiciklista.hr/koliko-grad-zagreb-ulaze-u-biciklisticki-promet/> (22/08/2019)
12. <https://sindikاتبiciklista.hr/prostorna-analiza-biciklistickih-prometnica-u-zagrebu/> (24/08/2019)
13. <https://www.facebook.com/KnjiznicaFFZG/photos/a.495909567244/10155450054152245/?type=3&theater> (22/08/2019)
14. <https://sindikاتبiciklista.hr/o-nama/> (24/08/2019)
15. <https://www.facebook.com/events/dokukino-kic/vikend-ekolo%C5%A1ke-odr%C5%BEivosti-za%C5%A1to-bicikliramo/2077363409038837/> (22/08/2019)
16. <http://www.h-alter.org/vijesti/stripocrtac-i-bicikl> (24/08/2019)

17. <https://www.facebook.com/pg/ZelenaKustosija/posts/> (24/08/2019)
18. <http://hr.n1info.com/Lifestyle/a400809/Studenti-Medicine-provode-projekt-Bicikliranjem-do-zdravlja.html> (24/08/2019)
19. <https://www.facebook.com/events/440205256383634/> (24/08/2019)
20. <https://www.zagreb.hr/zagreb-sesti-na-listi-glavnih-gradova-eu-za-voznju/111946> (24/08/2019)
21. <https://sites.google.com/site/zagreb257/home/povijest-zagreba> (24/98/2019)
22. <https://sindikاتبiciklista.hr/nacionalni-pravilnik-o-biciklistickoj-infrastrukturi-napokon-stupio-na-snagu/> (28/08/2019)
23. <https://www.rog-joma.hr/hr/blog/dozvola-voznja-bicikla-djeca/> (10/09/2019)
24. <https://www.change.org/p/biciklisti%C4%8Dko-pje%C5%A1a%C4%8Dka-staza-kusto%C5%A1ija-%C4%8Drnomerec/> (28/8/2019)
25. https://www.24sata.hr/trazi/?query=zelen+akcija&order=publish_from&page=8#top_pagination (30/08/2019)
26. <http://h-alter.org/vijesti/setnja-trasom-samoborceka> (30/08/2019)
27. <https://radio.hrt.hr/clanak/graani-prosetali-zbog-moguće-komercijalizacije-parcela-na-trasi-samoborcek/184337/> (30/08/2019)
28. <https://www.facebook.com/events/2077363409038837/> (30/08/2019)
29. <http://sindikاتبiciklista.hr/sto-radimo/biciklom-na-posao/> (03/09/2019)
30. <https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/gu%20za%20strategijsko%20planiranje/ZGubrojkama.pdf> (09/09/2019)
31. <https://www.h-alter.org/vijesti/5-5-anketa-civilno-drustvo-2010> (17/09/2019)

Dokumenti i izvješća

1. Izvješće o biciklističkom podsustavu unutar prometnog sustava Grada Zagreba 2017. ([http://web.zagreb.hr/sjednice/2017/sjednice_skupstine_2017.nsf/0/DB6B4E6C5200A4BFC125822E0040F9A2/\\$FILE/02%20Izvje%C5%A1%C4%87e.PDF](http://web.zagreb.hr/sjednice/2017/sjednice_skupstine_2017.nsf/0/DB6B4E6C5200A4BFC125822E0040F9A2/$FILE/02%20Izvje%C5%A1%C4%87e.PDF)) (10/09/2019)

2. Cycling: the way ahead for towns and cities. European Commission. Office for Official Publications of the European Communities, 1999.
3. ECF Annual report 2018.
4. EU cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective System in 2030. ECF, 2017.
5. Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Union, 2013.
6. National Policies to Promote Cycling. ECMT, 2004.
7. A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development. European Commission, 2001.
8. Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture. Narodne novine, 2016.
9. Zagreb u brojkama 2018. Grad Zagreb, 2018.

Popis literature

AIX, Francisco i SGUIGLIA, Nicolás, 2012. „Movimientos sociales, políticas públicas y gobernanza en torno a bicicleta en Andalucía“. U: *Bicitopías. Hacia una antropología de la movilidad urbana*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, 73-93.

BERTHO LAVENIR, Catherine. 2016. „Scarcity, Poverty, Exclusion: Negative Associations of the Bicycle's Uses and Cultural History in France“. U: *Cycling and Recycling: Histories of Sustainable Practices*, ur. Ruth Oldenziel i Helmuth Trischler. New York – Oxford: Berghahn, 58-73.

ČALDAROVIĆ, Ognjen. 2012. „Urbano planiranje nekad i sad- tranzicijsko društvo i njegov urbanizam“. U: *Akteri društvenih promjena u prostoru; transformacija prostora i kvalitete života u Hrvatskoj*, ur. Anđelina Svirčić Gotovac i Jelena Zlatar. Zagreb: Institut za društvena istraživanja u Zagrebu, 29-39.

- DE LA BRUHÈZE, Adri Albert i OLDENZIEL, Ruth. 2006. „Who Pays, Who Benefits? Bicycle Taxes as Policy Tool, 1890–2012“. U: *Cycling and Recycling: Histories of Sustainable Practices*, ur. Ruth Oldenziel i Helmuth Trischler. New York – Oxford: Berghahn, 73-101.
- FRIEDEL, Robert. 2006. „History, Sustainability and Choice“. U: *Cycling and Recycling: Histories of Sustainable Practices*, ur. Ruth Oldenziel i Helmuth Trischler. New York – Oxford: Berghahn, 219-226.
- HALGOTA, Vladimir. 2010. „Planiranje gradskog prometa: javni bicikli kao dio prometnog identiteta Zagreba“. Diskrepancija: studentski časopis za društveno-humanističke teme 10- 14/15, 61 – 71.
- HERLIHY, David. 2004. *Bicycle. The History*. United States: Yale University Press.
- HERNÁNDEZ, Macarena i HUERTA, Elena. 2012. „Lógicas ciclistas, formas de hacer y convivencias en torno al espacio público“. U: *Bicitopías. Hacia una antropología de la movilidad urbana*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide, 11-28.
- JAFFE, Rivke i DE KONING, Anouk. 2016. *Introduction to urban anthropology*. London – New York; Routledge.
- LEFEBVRE, Henri. 1974 (1991). „Spatial Architectonics“. U: *The Production of Space*. Oxford; Cambridge: Blackwell, 169-229.
- LUTZ, Catherine. 2014. „Cars and transport“. U: *A Companion to Urban Anthropology*, ur. Donald Nonini. Sussex: Wiley Blackwell, 142-155.
- MADANIPOUR, Ali. 2010. „Introduction“. U: *Whose Public Space? International case studies in urban design and development*, ur. Ali Madanipour. London- New York: Routledge, 1-17.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, Miguel Ángel. 2019. „Framing Urban Movements, Contesting Global Capitalism and Liberal Democracy“. U: *Contested Cities and Urban Activism*, ur. Ngai Ming Yip, Miguel Ángel López Martínez, Xiaoyi Sun. (Hong Kong, e-book): Palgrave, 25-49.

MASKOVSKY, Jeff i BRASH, Julian. 2014. U: *A Companion to Urban Anthropology*, ur. Donald Nonini. Sussex: Blackwell, 255-271.

MITCHELL, Don. 2003. *The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Space*. New York – London: The Guilford Press.

OLDENZIEL, Ruth i TRISCHLER, Helmuth. 2016. „How Old Technologies Became Sustainable: An Introduction“. U: *Cycling and Recycling: Histories of Sustainable Practices*, ur. Ruth Oldenziel i Helmuth Trischler. New York – Oxford: Berghahn, 1-15.

ORŠIĆ, Dario. 2018. *Geoprostorna analiza biciklističkih prometnica u gradu Zagrebu u funkciji sigurnosti biciklističkog prometa*, diplomski rad. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.

PELZER, Peter. 2010. „Bicycling as a Way of Life: A Comparative Case Study of Bicycle Culture in Portland, OR and Amsterdam“. Oxford: 7th Cycling and Society Symposium.

PIERRE, Jon. 2015. „Whose city is this anyways? Tensions in Urban Governance, Good and Otherwise“. U: *The Quest for Good Urban Governance. Theoretical Reflections and International Practices*, ur. Leon van der Dool, Frank Hendriks, Alberto Gianoli, Linze Schaap. Wiesbaden : Springer,, 29-45.

PODJED, Dan i BABIČ, Saša. 2015. „Crossroads of anger. Tensions and Conflicts in Traffic“. *Ethnologia Europea. Journal of European Ethnology* 45:2, 17-33.

POLJAK ISTENIČ, Saša. 2016. „Reviving public spaces through cycling and gardening“. *Etnološka tribina* 39/46, 157-175.

PRELOGOVIĆ, Vedran i LUKIĆ, Aleksandar. 2012. „Akteri i koncepti razvoja biciklističkog prometa u Zagrebu“. U: *Akteri društvenih promjena u prostoru; transformacija prostora i kvalitete života u Hrvatskoj*, ur. Anđelina Svirčić Gotovac i Jelena Zlatar. Zagreb: Institut za društvena istraživanja u Zagrebu, 255-265.

RIHTMAN AUGUŠTIN, Dunja. 1988. „Zapisi iz Travnja“. U: *Ulice moga grada*. Zagreb: Školska knjiga, 96-101.

RODRIGUES, Camila. 2015. „On the right to the city“. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território* 8 : 217-227.

SEFERAGIĆ, Dušica. 2007. „Akteri društvenih promjena u urbanom prostoru Hrvatske“. *Sociologija i prostor* 45: 361-376.

SPINNEY, Justin. 2007. „Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Place in a Mobile Practice“. U: *Cycling and Society*, ur. Dave Horton, Paul Rosen i Peter Cox. Burlington: Ashgate Publishing Company, 25-47.

SVIRČIĆ GOTOVAC, Anđelina. 2012. „Akteri društvenih promjena u prostoru (2007-2011)“. U: *Akteri društvenih promjena u prostoru; transformacija prostora i kvalitete života u Hrvatskoj*, ur. Anđelina Svirčić Gotovac i Jelena Zlatar. Zagreb: Institut za društvena istraživanja u Zagrebu, 11-29.

ŠIMLEŠA, Dražen. 2007. „Kako gazimo planet – svijet i Hrvatska“. U: *Razvoj sposoban za budućnost. Prinosi promišljanju održivog razvoja Hrvatske*, ur. Vladimir Lay. Zagreb: Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, 77-109.

TAN, Hongtze i MARTÍNEZ LÓPEZ, Miguel Ángel. 2019. „Has Urban Cycling Improved in Hong Kong? A Sociopolitical Analysis of Cycling Advocacy Activists' Contributions and Dilemmas“. U: *Contested Cities and Urban Activism*, ur. Ngai Ming Yip, Miguel Ángel López Martínez, Xiaoyi Sun. (Hong Kong, e-book): Palgrave, 123-147.

VAN DER DOOL, Leon et al. 2015. „Introduction: Good Urban Governance: Challenges and Values“. U: *The Quest for Good Urban Governance Theoretical Reflections and International Practices*, ur. Leon van der Dool, Frank Hendriks, Alberto Gianoli, Linze Schaap. Wiesbaden : Springer, 11-29.

SAŽETAK

Broj biciklista na zagrebačkim ulicama u posljednja je dva desetljeća u vidnom porastu. Masovna prisutnost bicikala mijenja svakodnevnu dinamiku i fizički izgled javnog prostora. S pojavom različitih mogućnosti civilnog djelovanja u gradu Zagrebu, mnogi građani odlučuju se na organizirano ili individualno zagovaranje urbanog biciklizma kao punopravnog aktera gradskog prometa koji zavrjeđuje prikladnu biciklističku infrastrukturu, te koji donosi društvene i ekološke benefite svim građanima. Dio tog procesa odgovara razvoju diskursa o održivom razvoju u Europi, koji biciklizam stavlja u kontekst društvene i ekološke odgovornosti. Kroz sudjelovanje s promatranjem, polustrukturirane intervjuje i autoetnografiju, ovaj rad istražuje na koje načine urbani biciklizam putem djelovanja civilnog društva zadobiva mjesto u fizičkom i društvenom prostoru grada Zagreba.

Ključne riječi: urbani biciklizam, civilno društvo, pravo na prostor, održivi razvoj

ABSTRACT

The number of cycling commuters on the streets of Zagreb is growing rapidly in the last two decades. Their growing presence is changing the everyday dynamics, as well as the physical features of city's public space. With new possibilities of civil activism in Zagreb, many citizens decide to take organized or individual action towards establishing urban cycling as an important part of city's traffic that requires functional cycling infrastructure, and that generates multiple environmental and social benefits for the society. Part of that process developed regarding the European sustainable development discourse, that considers cycling as a socially and environmentally responsible act. Through participant observation, semi-structured interviews and autoethnography, this paper investigates the process of legitimizing urban cycling in social and physical space of Zagreb by civil society activism.

Key words: urban cycling, civil society, spatial justice, sustainable development