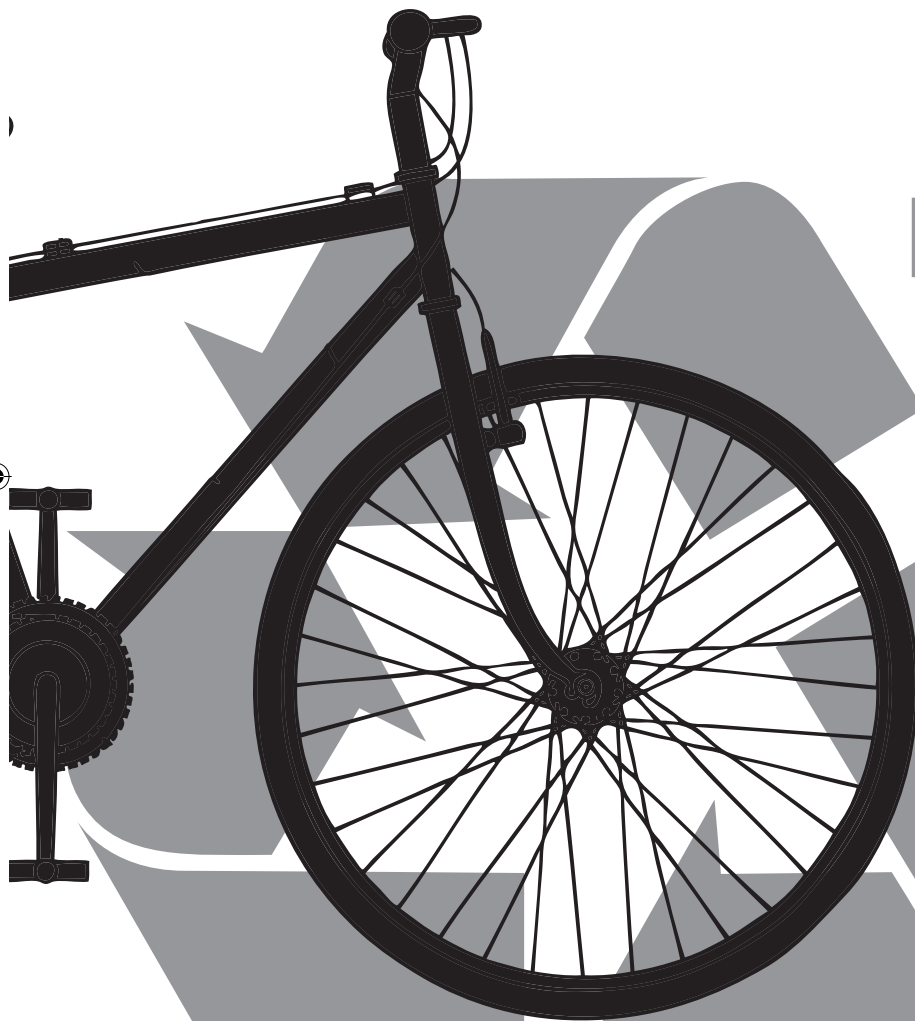


KOLO

BITI



Zbirka knjižic BITI nastaja v okviru istoimenskega projekta. Loteva se vprašanj trajnostnega razvoja in bivanja v najširšem pomenu besede. Tematska področja raziskovanja so hrana, naravni viri, energija, reciklaža, zdravje, različne oblike onesnaževanja ipd.

Namen projekta in knjižic BITI je ozaveščati mlade o resnosti izpostavljene problematike na globalni ravni ter jih animirati za trajnostni način življenja in odgovorno potrošnjo v vsakdanjem življenju in lastnem okolju.



KOLOFON

Teksti: Youthxchange in Drago Pintarič

Urejanje: Vera Kraševcevec

Oblikovanje: Atej Tutta

Produkcija: BITI

Sofinancer projekta: Mestna občina Ljubljana

Izdajatelj: KUD Pozitiv in Dijaški dom Ivana Cankarja, 2011



KOLO

Napredek, ki ga je človeštvo doseglo z razvojem znanosti in tehnologije, je najbolj opazen na področju mobilnosti.

V zadnjih stoletjih smo bili priče razvoju prevoznih sredstev (ki se premikajo po vodah, zraku ali kopnem) in njihovim nenehnim izboljšavam: povečevanju njihove velikosti, krepitvi njihovih motorjev, njihovim vedno višjim hitrostim, fascinantnemu oblikovanju in še marsičemu.

V času razmaha potrošniške družbe se je najbolj povečalo število osebnih avtomobilov, ki so postali tudi statusni simbol. Na povečevanju njihove prodaje in trženju v veliki meri temeljita tudi gospodarski razvoj in gospodarska rast, eden pomembnejših členov današnje globalne ekonomije.

Da pa ima ta napredek, predvsem zaradi negativnih ekoloških učinkov, tudi svojo temno plat in ceno, je danes jasno vsem.

Po napovedih Svetovne banke se bo število motornih vozil (zasebnih in komercialnih) do leta 2030 z današnjih 800 milijonov povečalo na 1,6 milijarde. Povezava tega podatka s projekcijami o številu prebivalstva pokaže, da naj bi takrat svoje motorno vozilo imel že vsak peti prebivalec planeta.

Večina povečanega povpraševanja po avtomobilih bo v državah, kot so Brazilija, Kitajska, Indija, Južna Koreja, Mehika, Poljska, Rusija in Tajska, v katerih bo izboljšanje življenjskega standarda povzročilo povečanje mobilnosti posameznikov. Število osebnih avtomobilov pa se ob tem še vedno povečuje tudi v industrijsko razvitih državah, vsej skrbi za okolje in občutljivosti za socialna vprašanja navkljub.

Zaradi odvisnosti od avtomobilov smo postali leni. Skoraj vsako tretjo pot, krajšo od 8 km, v velikih mestih opravimo z avtomobilom. Kratka potovanja prispevajo k večji onesnaženosti, saj potovanje z avtomobilom na razdalji 5 km ustvari 10-krat več ogljikovega dioksida na potnika kakor avtobus in 25-krat več kakor vlak. Seveda so motorna vozila v modernem življenju bistvenega pomena, zato pa bo odgovornejša raba prinesla številna izboljšanja in mesta naredila čistejša, bolj zdrava in varnejša za življenje.

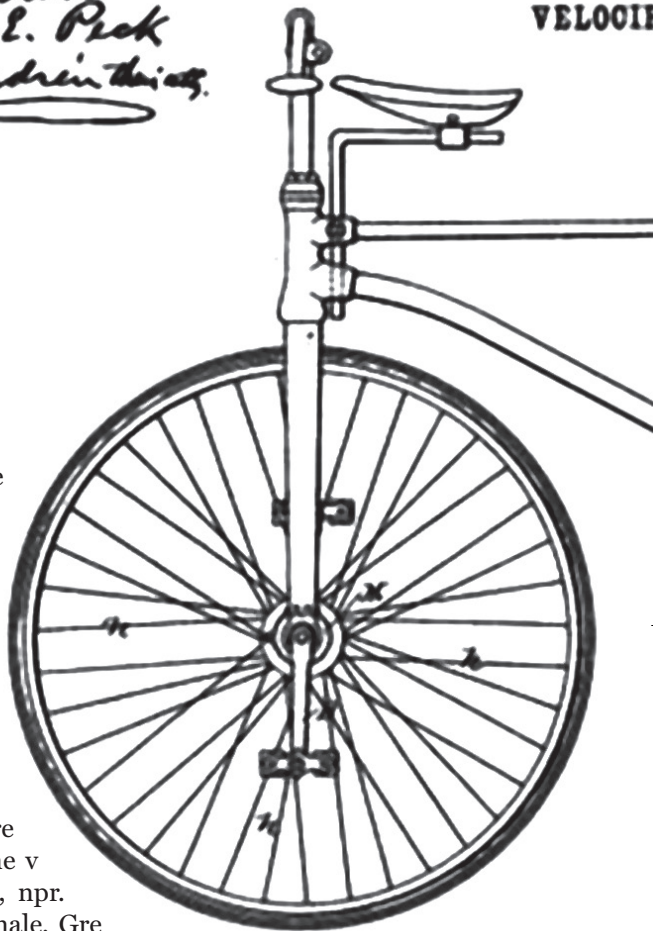
V Sloveniji kar 45 odstotkov ljudi živi na območjih s prašnimi delci prekomerno onesnaženega zraka. Povprečje v Evropski uniji je 28 odstotkov. Predvsem v urbanih središčih velik del prašnih delcev prispeva promet. Slovenija je zato prejela že več opozoril Evropske unije. V urbanih središčih se soočamo s slabo urejenim prometom in dnevno gnečo. Še vedno se v večini avtomobilov vozi samo voznik.

Alternative obstajajo in ena je zagotovo uporaba kolesa.



Inventors.
Henry G. Barr
and Frank E. Peck
by Albert Hendrichs

**H. G. BARR &
VELOCIPED**



KOLO ZGODOVINE

Starejše civilizacije so bile prepričane, da se zgodovina odvija v krogih oziroma, kot to danes pogosto slišimo, »se ponavlja kot farsa«. Ko govorimo o kolesu, bi to znalo biti celo res.

Iznajdba kolesa predstavlja enega od ključnih momentov v nastanku civilizacij, ki so pozneje krenile v tehnološki razvoj, zavojevale svet, posegle v naravno okolje ter celo v vesolje. Nekatere stare civilizacije, ki so bile obrnjene v duhovnost in sobivanje z okoljem, npr. Inki, Azteki, Maji, kolesa niso poznale. Gre za dejstvo, ki govori zase in obenem kaže tesno, neločljivo povezanost in soodvisnost človeka in njegovega okolja.

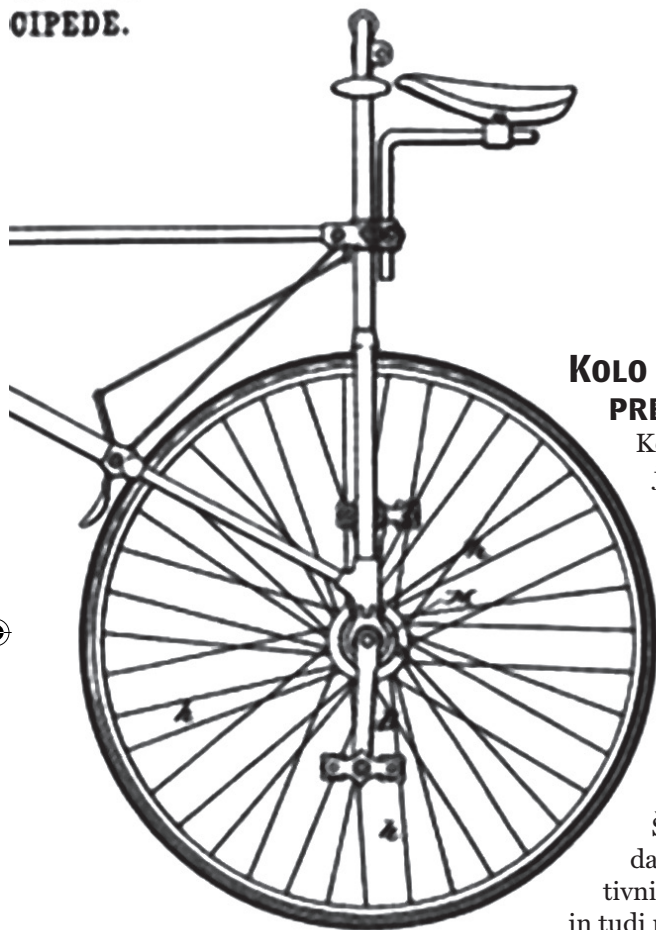
Kolo je bila pridobitev, ki je omogočila izdelavo prvih prevoznih delovnih sredstev, poznejših strojev, na čemer je zrasla sodobna civilizacija.

Posledice tega razvoja (ki ga – ne samo zaradi veličastnih dosežkov človeškega uma – ne velja obsojati, prej sprejeti, spoznati in ozavestiti njegove stranske učinke ter iskati in najti celovite rešitve) so prenaseljenost planeta, nevzdržnen, koristoljubnen odnos do narave in vsesplošno onesnaževanje.



Patented Aug. 4, 1891.

& F. E. PECK.
CYPEDE.



KOLO KOT SAMOSTOJNO PREVOZNO SREDSTVO

Kot samostojno prevozno sredstvo se je kolo pojavilo okrog leta 1885. Od takrat, če izvezamemo izboljšave, ki so jih omogočili novi materiali in sodobno oblikovanje, se ni bistveno spremenilo.

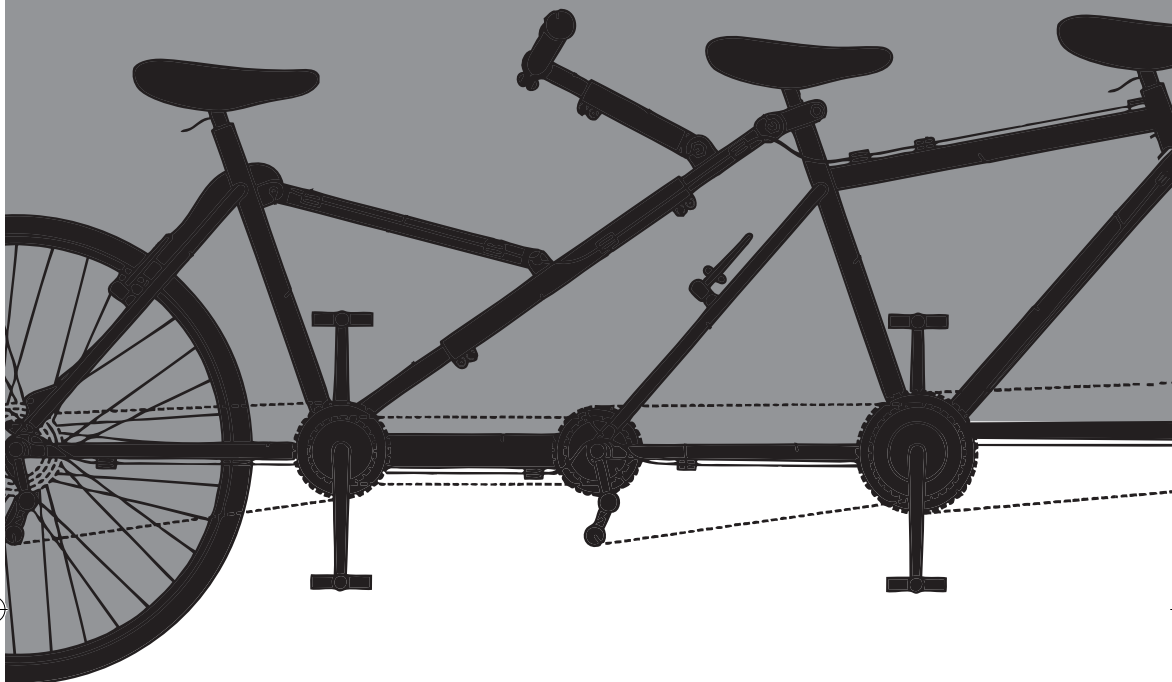
Po dosegljivih statistikah naj bi na planetu kolo uporabljala milijarda ljudi, dvakrat več kot je uporabnikov avtomobilov, njihovo število pa iz dneva v dan še narašča.

Še posebej razveseljivo pa je dejstvo, da je v porastu tudi zavedanje o pozitivnih posledicah uporabe koles na okolje in tudi na človekovo zdravje.

K promociji uporabe koles prispevajo različne kampanje, iniciative ter kreativne akcije.

Leto 2011 je Evropska skupnost razglasila za leto kolesa. Prizadevanjem za promocijo uporabe koles v vsakdanjem življenju se je pridružila tudi Mestna občina Ljubljana z vključitvijo v mrežo mest, ki si prizadevajo pridobiti status mesta kolesarjev. Zanimiv projekt (Recikel bicikel) je v letu 2010 zasnovala tudi skupina ljubljanskih študentov. Kot mladinsko pobudo ga je prijavila in izpeljala v okviru evropskega programa Mladi v akciji. Skupina je začela zbirati zavržena, obrabljena kolesa, jih obnovila ter stilsko uredila. Po Sloveniji so izvedli več delavnic na različnih javnih mladinskih dogodkih, kjer so mlade učili pozabljene veščine popravljanja in servisiranja koles.



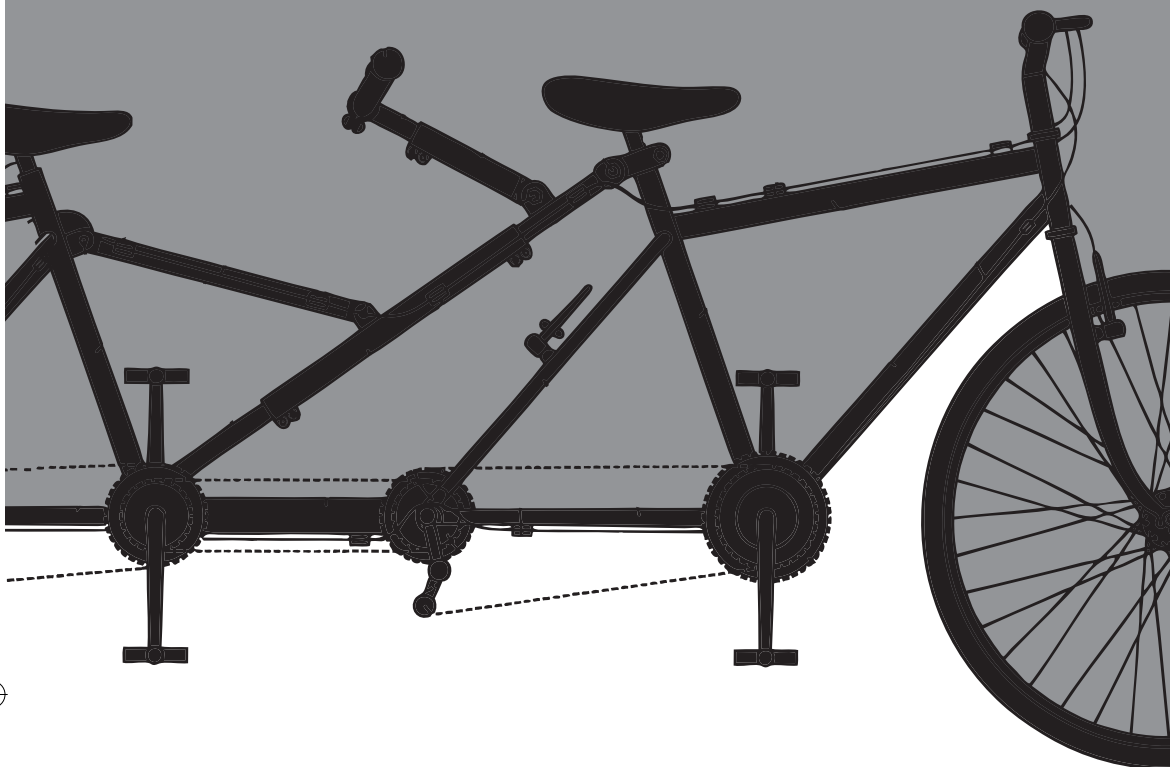


AKCIJA

1. DELAVNICA BITI KOLO

Ideja o delavnici izdelovanja in popravljanja koles v DIC-u sega v leto 2009, ko je stekel projekt BITI, v letu 2011 pa bo sledila realizacija. V sodelovanju s skupino Recikel bicikel smo izdelali vsebinski okvire, namenske in objektne cilje ter časovnico projekta. Med glavnimi namenskimi cilji je ozaveščanje mladih o pozitivnih posledicah rabe koles za zmanjšanje onesnaževanja okolja ter prispevek k zdravemu načinu življenja. Pri aktivni vključitvi v delavnico mladi pridobijo tudi veščine in spretnosti popravljanja koles. V delavnici tako lahko udeleženci sami poskrbijo za vzdrževanje svojega prevoznega sredstva, lahko pa sodelujejo tudi pri sestavljanju ter stilskem oblikovanju novih – recikliranih koles. Načrtujemo izdelavo večjega števila koles, ki bodo namenjena izposoji dicarjem.





2. TEKMOVANJE V SESTAVLJANJU KOLES

Ob Dnevu zemlje v aprilu načrtujemo (kot promocijo delavnice) tekmovanje v sestavljanju koles. Ekipa iz DIC-a se bo pomerila z ekipami partnerskih skupin, ki so vključene v dejavnosti skupine Recikel bicikel.

Mednarodna izmenjava projekta BITI, v kateri bodo sodelovali mladi iz drugih evropskih držav, bo (ob video in gledališko-plesni delavnici) izpeljala tudi delavnico popravljana in izdelovanja koles. Želimo, da bi mladi, sodelujoči v izmenjavi, za svoje potepe po mestu uporabljali tudi kolesa, ki jih bo delavnica usposobila do poletja.

3. KOLESARNICA

K promoviranju in vspodbujanju uporabe kolesa sodi tudi razvoj potrebne infrastrukture. Na nivoju mesta so to kolesarske steze, za DIC je to nedvomno kolesarnica. Številna kolesa, ki neorganizirano zasedajo naš prostor, kar kličejo po strehi nad glavo. Idejo, ki smo jo predstavili na vseh ravneh dicarske skupnosti in je doživela pozitiven sprejem in podporo, nameravamo uresničiti do poletja 2011.

Lani smo se na novo lotili urejanja funkcionalnega zemljišča DIC-a. Parkirišča tik ob osrednji stavbi doma smo preuredili v zelenico, letos bo sledila nova kolesarnica.

