

## НА КОЛЕЛО В ГРАДА

## Автуетнография на велокарането като преживяване

РАДОСЛАВА КЪНЕВА

On a Bike in the City

Autoethnography of Experiences of Urban Cycling.

Radoslava Kuneva

**Резюме:** Статията разглежда градското колоездене не само като средство за придвижване, но и като въплътено преживяване, което се разгръща в комуникацията между велосипедиста като тяло, велосипеда като устройство и градската инфраструктура като място и пейзаж. Чрез автуетнографски подход статията анализира три групови велосипедни събития в София, Каляри и Виена, за да разкрие разнообразните социални, културни и естетически измерения на велокарането. Изследването започва с преглед на академичната литература за колоезденето и неговото значение в контекста на устойчивото градско развитие. След това се представя методологията и обхватът на теренното проучване. Основният анализ включва три случая: „Sofia green tour“, туристическа велообиколка в София, разгледана от перспективата на екскурзовода; протестно шествие „Критична маса“ в Каляри като форма на граждански активизъм; и велоконцерт „Spiral bike“ с електронна музика във Виена като пример за творческо използване на градското пространство. В заключение статията синтезира основните изводи и предлага насоки за подобряване на градската велосипедна инфраструктура, като се обръща както към местните власти, така и към активните велосипедисти.

**Ключови думи:** градско колоездене, автуетнография, преживяване на града

**Abstract:** The article examines urban cycling not only as a means of transportation, but also as an embodied experience that unfolds in the communication between the cyclist as a body, the bicycle as a device, and the urban infrastructure as a place and landscape. Using an autoethnographic approach, the article analyzes three group cycling events in Sofia, Cagliari, and Vienna to reveal the diverse social, cultural, and aesthetic dimensions of cycling. The study begins with a review of the academic literature on cycling and its significance in the context of sustainable urban development. The methodology and scope of the field study are then presented. The main analysis includes three cases: the “Sofia green tour,” a tourist cycling tour in Sofia viewed from the perspective of a tour guide; the “Critical Mass” protest march in Cagliari as a form of civic activism; and the “Spiral bike” bicycle concert with electronic music in Vienna as an example of creative use of urban space. In conclusion, the article synthesizes the main conclusions and offers guidelines for improving urban cycling infrastructure, addressing both local authorities and active cyclists.

**Keywords:** urban cycling, autoethnography, experiencing the city

## На колело в града. Автоетнография на велокарането като преживяване.

РАДОСЛАВА КЪНЕВА

### Увод

За колелото в града често се говори като най-екологичния начин за придвижване, алтернатива на автомобила и граждански отговорния избор за лична мобилност. Нуждата от намаляване на автомобилния трафик, поради замърсяването на въздуха и увеличаването на допълнителния парников ефект, поставят велосипеда в рамките на дебата за климатичната криза и устойчивото градско развитие. Колелото е решение за част от проблемите на мобилността в града – едновременно здравословно и екологично отговорно. Настоящият текст използва метода на автоетнографията, за да „разкаже“ за карането на колело в града не като метод на придвижване от една до друга точка на интерес, не като механично движение, а като въплътено преживяване, комуникация между велосипедиста като тяло, велосипеда като устройство и градската инфраструктура като място и пейзаж. Велокарането<sup>1</sup>, като всяко пътуване, е повече от физическо придвижване – то е усещане, осъзнаване, търсене и намиране, същевременно може да бъде протест, работа или естетическо изразяване. Текстът разглежда три примера на различни групови велосипедни събития в три европейски града – София, Каляри и Виена. Целта е да се разкрие широкият спектър от възможности, които стоят зад привидно обикновеното и рутинно „каране на колело“. Статията започва с кратък преглед на академичната литература, свързана с колоезденето и неговата роля в градската среда. След това въвежда концепцията за автоетнография и очертава параметрите на проведеното теренно проучване. В основната част на текста се анализират трите изследователски случая: туристическа велообиколка в София, разгледана от гледната точка на екскурзовода; участие в протестно шествие „Критична маса“ в Каляри; и движещ се концерт с електронна музика на велосипеди във Виена. В заключението се синтезират основните заключения и

---

<sup>1</sup> Макар да не намирам думата в официален речник на български език, тя е широко разпространена във велосипедните среди, дори е навлязла в медийния речник на българското национално радио. Същевременно в статията използвам като синоним думата „колоездене“, макар тя да обозначава спортна дисциплина, която рядко има общо с карането на колело в града.

възможни препоръки към местна власт и активни велосипедисти за подобряване качеството на велосипедното преживяване в града.

### За градския велосипед в литературата

Бърз поглед на академичната литература за карането на колело показва съществуването на няколко основни направления. Първото е историческото, което показва фазите на навлизане на велосипеда в обществото като белег на процесите на модернизация и урбанизация. Историците на колоезденето се интересуват както от технологичните подобрения на устройството велосипед, така и от социалната практика на карането му. Могат да се намерят изследвания за ролята на жената велосипедист, промените в облеклото и пазара на труда и др., свързани с навлизането на колелото като основен метод на придвижване (Horton, Rosen and Cox, 2007). Към същия академичен обем следва да се спомене и богата литература, проследяваща и анализираща историята на спорта колоездене (Simpson, 2007). На второ място можем да споменем изследователските разработки идващи от сферата на дизайна и инженерството, които предоставят техническия език за велосипеда и инфраструктурата, подходяща за разнообразните му употреби – спорт, рекреация, ежедневно превозно средство и други (Horton, Rosen and Cox, 2007). През 90-те години на миналия век се утвърждават *mobility studies* със собствено рецензирано списание *Mobilities*. Интересът към велосипедното движение в разработки, разглеждащи градската мобилност, изтъкват неговия екологичен, устойчив и здравословен характер и се занимават с въпроси за потенциала към увеличаване на процента пътувания извършени на колело за сметка на автомобилните такива.

За целите на настоящата статия ще се концентрирам върху работата на социални изследователи и географи, които разглеждат велосипеда и придвижването с него като културна практика. Подобни са проучванията на социалния статут, който велосипедът в града „носи“ със себе си, както и изследванията на трудещите се на колело – пощальони, доставчици на храна, вело-рикши и др. (Fincham, 2007). От началото на века се увеличават изследванията, които използват методи за събиране и анализ на качествени данни за карането на колело като преживяване, като перформанс и връзката му с „измислянето“ на града.

Осмислянето на велосипедното движение в тази статия, черпи вдъхновение от работата на градския изследовател Праная Рана върху ходенето пеша в града. В

своята магистърска теза Рана (2018) прави сравнение на ходенето пеша в два различни града – Копенхаген, Дания и Катманду, Непал. Рана пише че:

ходенето може да се разбира като перформативна дейност, която се обуславя от материалната специфика на пространството. Градската инфраструктура, културата на ходене, социално-пространственият ландшафт, топографията и т.н. – всички те оформят културната среда, в която ходенето се превръща в специфична въплътена дейност” ([Rana, 2018: 12](#)).

В неговото сравнение между Копенхаген и Катманду ясно проличава как различният социо-културен контекст, инфраструктура и ландшафт, влизат в диалог с пешеходеца и създават различна субективност. Докато пешеходецът в Копенхаген достига почти медитативно състояние, позволяващо вглъбяване навътре в себе си, Катманду изисква, даже настоява пешеходецът да е винаги нащрек, тук и сега, постоянно присъстващ в момента и вземащ решения. Ходенето пеша има своите различни герои – фланьорът, пешеходецът, перимпатетикът, пилигримът и тн. Лоример (2011) въвежда типология във видовете пешеходство. От една страна то е продукт на пространството, в което се случва – определя се от спецификите на терена, инфраструктурата и социалните и културни специфики на мястото, където се извършва. На второ място пешеходната разходка се определя от всекидневния ѝ характер – така Лоример разграничава обикновената разходка от религиозната или празничната такава. Още два типа разходка се обособяват като самостоятелен вид – разходката за размисъл и свързване със себе си и артистичната разходка. Артистичното ходене е по-перформативно от ежедневно и артистите „често се опират на потенциала му за преживяване, изследване, емфаза, омагьосване или преобръщане на пространствата“ (Pinder 2011: 674-675), цитирано в Rana, 2018: 12). В настоящата статия търся велосипедните герои в града, като се концентрирам върху три вида велокаране – като работа, като протест и като естетическо преживяване.

Велокарането прилича на вървенето пеша, с разликата, че изисква познание и умение за боравене с устройство. Социологът и географ Спини го дефинира по следния начин – „колхозенето е въплътено, сензорно отворено към околната среда, технологично ориентирано и в голяма степен избягва дисциплинирането, на което са подложени другите форми на мобилност“ (Spinney, 2007: 29). Спини (2007) показва точно как велокарането „пише“ града. Използвайки идеята на Оже<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> За Оже не-местата са „where people do not meet, where they communicate only through signs and images, and where interactions are structured by rules not defined by the people in them (1995, 42-78)“ цитирано в Spinney, 2007: 25). Подобни са транспортната инфраструктура като натоварените автомагистрали и шосета.

за не-места, Спини изследва как велосипедистът създава от натоварена автомобилна транспортна инфраструктура място чрез движението си. Спини твърди, че това се случва тъй като велокарането е сензорно натоварено и въплътено преживяване. През етнографска фикция<sup>3</sup>, Спини показва няколко начина, по които преживяваме градското пространство като място карайки колело. В настоящия текст само ще очертая основните параметри на неговата работа, без да се спирам в детайл на всяко едно от тях. На първо място велосипедистът избира маршрута си залагайки на всичките си сетива, не само на зрението си. Отвъд сетивността, велосипедистът познава средата не само, защото я наблюдава, но и защото я „практикува“. Трето, мястото придобива различни значения спрямо възможностите на устройството – колелото, което се използва. Това допълнително означава, че някои пространства могат да бъдат манипулирани чрез кинестетичното възприятие на колоездача. Една и съща отсечка от пътя, премината на различна скорост и съответно с различно темпо и мускулно усилие, се променя. Съответно усещанията и възприятията на градското пространство за всеки велосипедист зависят от устройството, което кара и от личните му физически възможности и умения за управление на велосипеда, от ландшафта и инфраструктурата, от заобикалящия го трафик, но и от социо-културните разбирания за важността и значението на тези усещания. Така дефинирано карането на колело в града се превръща в заплетен взаимосвързан процес.

“Човекът живее като си прави места — завоюва ги, огражда ги, именува ги, присвоява ги“, пише Ивайло Дичев (2019). Велосипедистът създава места преминавайки през тях и обживявайки ги. Връщайки се обратно към сравнението с вървенето пеша, можем да обърнем внимание към Мишел дьо Серто, който пише относно телата на пешеходците, че „следват гънките и неравностите на градския „текст“, който пишат, без да могат да го прочетат“ (de Certeau 1984: 93). По подобен начин можем да говорим за велосипедистите, които „пишат“ града, докато се придвижват през него. Дисциплинирането, за което говори Спини, е форма на власт. Според Дичев „градското пространство е наситено с власт и тя ни заварва беззащитни, защото е невидима“ (2017). Пешеходците на дьо Серто остават в неведение за тази власт, без да разбират какъв град са „написали“ чрез действията си. Колоездачите на Спини съзнават поне част от властта на градското пространство и понякога съзнателно ѝ се опълчват, като

---

<sup>3</sup> В статията си Спини използва метод, който нарича етнографска фикция – обединява географски и времево различни данни, които е събрал от интервютата със своите респонденти, в един разказ, за да подчертае конкретни теми и заключения.

създават собствения си маршрут комбинирайки автомобилна, пешеходна и велосипедна инфраструктура.

Както Спини, така и повечето изследователи на градското каране на колело се концентрират върху велосипедните пътувания като основен начин за придвижване и описват всекидневните маршрути от и до работа, маршрутите, които се извършват многократно. В настоящата статия описвам три различни пътувания на колело в града, които нямат за цел придвижването, показвайки хоризонта от възможности, които стоят пред велосипедиста. Този текст не засяга ролята на велосипедите в устойчивото градско развитие, макар да не я оспорва. Текстът обръща внимание на различните преживявания в привидното сходното действие на колоездене в града и разгръща в три посоки значението му – като форма на прехрана, като протест и като творческо действие.

### **Терен на две гуми**

Проучването, което седи зад този текст не е проведено преднамерено. Идеята за сравнение между три отделни велосипедни събития в три различни града, се порою като резултат от самите събития. Въпреки това, различното усещане, което всяко от събитията порою в мен, бе навременно документирано чрез снимки и разказ. Автоетнографията като метод в социалните науки предоставя необходимите инструменти за анализ на съответните лични преживявания.

Автоетнография е „много демократичен жанр“, който може да вмести в себе си „невероятно широка гама от мотиви за разказване на истории“ (Behar 1999: 480) цитирана в Najimichael, 2016: 72). В случая следвам дефиницията на Чанг (2008) за автоетнографията като метод – „трябва да бъде етнографска по своята методологическа насоченост, културна по своята интерпретативна насоченост и автобиографична по своята съдържателна насоченост“ (Chang, 2008: 48). Разнообразието в полето на автоетнографията е резултат от различната степен на наблягане на една от трите ѝ съставни части: „auto- (аз), -ethno- (социокултурната връзка) и -graphy (прилагането на изследователския процес) (Reed-Danahay, 1997) цитиран в Wall, 2008: 39).

Най-често подобен метод за събиране и анализ на качествени данни се среща под формата на лични биографии и истории, обхващащи няколко десетилетия. Обхватът на настоящето проучване не може да се сравнява с подобен тип автоетнографии. Начинът, по който използвам метода, се ограничава до записване на лични преживявания и чувства на терен и последвалото им интерпретиране в контекста на културните градски изследвания. Личният ми опит в трите града е отправна точка в проучването – и на трите места съм живяла (макар и само за няколко месеца в случая на Каляри и Виена) и съм се

придвижвала ежедневно с велосипед. Натрупването на този страничен за самите събития опит е ценен в поставянето им в по-общ контекст.

Разглеждам три изследователски случая на велосипедни градски преживявания:

- *Sofia Green tours*. Туристическа велообиколка на град София, в която играя ролята на екскурзовод. Организацията *Sofia green tours* има за цел да предостави екологична форма на туризъм, както и да покаже зелената част на града като една от основните ѝ характеристики.
- *Critical Mass Cagliari*. Каляри е столица на остров Сардиния, Италия. Критична маса е форма на протест на „самоходни“ граждани – велосипедисти, скейтъри, каращи ролкови кънки или друга форма на безмоторни превозни средства в града. Събирайки се заедно и излизайки на улицата, протестът блокира движението на автомобили и завзема улицата.
- *Spiral bike, Vienna*. Електронен концерт на колела, организиран от артистичната група *RAD Performance*. Събитието е синтез между „клубна, електронна и експериментална музика, изследвана през призмата на скоростта, темното и движението“ ([RAD Performance, 2025](#), 20.01.2025). Велосипедът в случая се превръща в художествено средство, а колективното велокаране – в концерт.

Следвайки разгледаната в академичната литература връзка между въплътеното преживяване на колело и връзката му с материалната среда, се налага да разгледаме по-подробно трите града – София, Каляри и Виена. Събитие като *Spiral bike* трудно може да се случи в София или Каляри. Туристическите обиколки и протестите в София и в Каляри приемат един нерезламентиран и неформален характер, който трудно би се наблюдавал във Виена. Трите града са в различна степен пригодени за ежедневна употреба на колело. От личния си опит смея да твърдя, че София, „където карането на колело е екстремн спорт“ ([Дичев, 2017](#)), е най-неприетливият от трите града за колоездачи. Високото ниво на моторизиран трафик, липсата на достатъчно разгърната и свързана безопасна инфраструктура за колела, както и общото ниво на лоша пътна инфраструктура в града (дупки и неравности по улиците, проблемно осветление и тн.) правят София труден терен за неопитен и несигурен велосипедист. Каляри е сравнително малък град (около 400 хиляди жители), със също толкова силно моторизиран трафик. Въпреки това в града има няколко удобни велоалеи покрай зелени и сини площи – покрай морския бряг, в регионалния парк на бивши солници, покрай водни канали, пристанище и др. Човек може да се придвижи бързо от един квартал до друг, дори по-бързо отколкото шофьорите, хванати в задръстване в час пик. Старият център на града остава по-недостъпен, освен ако велосипедистът не притежава колело с добри скорости, поради сериозната

денивелация на терена. И в двата града нощният транспорт е оскъден (в Каляри липсва), което прави колелото избор за много млади и нощно активни жители. Виена от своя страна е почти безупречен град за велосипеден трафик. Малкият брой автомобили, които се движат по повечето улици (особено в централните части на града), добре изградената и свързана инфраструктура, наличието на велопаркинг из целия град – всичко това създава предпоставки дори по-неопитни и несигурни велосипедисти да изберат колелото пред колата или градския транспорт. Както ще видим в случая на *Spiral bike*, градската инфраструктура е основен „актьор“ в преживяването на колело. И трите града задават възможния хоризонт пред велосипедиста за конкретни преживявания чрез изградената (или липсваща) инфраструктура. От друга страна, както ще покажа в следващата част на текста, и трите града се преживяват чрез сензорните усещания на велосипедиста.

Спини (2007) показва, че карането на колело зависи до голяма степен от техническия аспект на самото колело. Един и същ велосипедист, следвайки един и същ маршрут, но на различен велосипед, усеща мястото по различен начин. В София, като вело-екскурзовод, карам собствения си велосипед – нисък клас планинско колело, женски модел, с дебели гуми и амортизатори, подходящ за неравния терен в града. В Каляри временно притежавах колело втора употреба, отново тип планинско, но мъжки модел и с работещи две от три скорости. Във Виена се придвижвах с велосипед на приятелка, градски тип, твърде висок за моя ръст, без скорости и с изнесено кормило като на шосеен велосипед. Макар виенският велосипед да бе най-труден за управление поради размера си, подходящата велосипедна среда в града компенсира усилията, необходими да поддържам баланс и гарантира чувството ми на сигурност и контрол. С тези три „устройства“ съм изминала не малко километри в съответните градове. От обиколки за удоволствие, пътувания от и до работно място, нощно прибиране, пренасяне на по-големи товари и др. В случая не толкова функционалността на ежедневните пътувания е във фокуса на изследването, а по-специалните преживявания, които обвързват тялото, архитектурата и колелото в един вплътен перформанс.

Още няколко последни характеристики на трите преживявания следва да се споменат преди да се разгърнат подробно. И трите събития са социални, групови преживявания. Велообиколката е споделена между туристите и екскурзовода (общо от 3 до 13 души); критичната маса има за цел да събере възможно най-много велосипедисти, които да блокират пътищата, но в онази обиколка в Каляри общо бяхме около 30-тина души; концертът на коела във Виена събра най-многобройна аудитория – над 100 души. Това не са индивидуални, ежедневни пътувания, а целенасочено търсено колективно преживяване на



колело. И трите имат силна връзка с града, в който се случват – разказват го, конфронтират го, естетизират го. И не на последно място трите събития застават зад идеята за отговорен гражданин, настоявайки или промотирайки по-устойчив начин на придвижване в града.

Важно е да се надскочи обичайното представяне на велокарането като алтернатива на автомобила и по-устойчивия начин на придвижване в града. То може да бъде много повече – едновременно да участва в икономиката на града, да бъде политическо действие, което предефинира отношението ни към средата, в която живеем, както и да „израе“ с тази среда в един естетически диалог между тяло, музика и архитектура.

### **Велокарането като работа**

Първият изследван случай е автоетнография на преживяването на туристическа велообиколка от гледна точка на екскурзовода. През пролетта и лятото на 2024 г. редовно водех туристически велообиколки в София към организацията *Sofia Green tour*. Приключвайки третата година на докторантурата си и без сигурен доход, започнах да водя обиколка почти всяка седмица (вж. ил. 1 и ил. 2). Велотуровите са безплатни – нямат обявена цена за екскурзоводската услуга. В края на обиколката, на принципа на шапка, всеки остава дарение за гида спрямо своите собствени възможности и желание. Целта на организацията е да показва зеленото лице на столицата и същевременно да „предлага забавни, достъпни и устойчиви приключения по време на пътуване“ ([Sofia Green tour](#), 2025, 20.01.2025).

През годините обиколката претърпява промени на маршрута продукувани от туристическия интерес и от промените в градската среда в столичния център. Целият маршрут е с дължина от 15-16 км. кръгова обиколка, която преминава през три парка – Борисова градина, Ловен парк и Южен парк и отнема средно три часа. Някои от посещаваните туристическите обекти в центъра са: Народен театър, Княжеския дворец, базилика „Св. София“, катедралата „Св. Александър Невски“, Софийски университет, паметника на Съветска армия, НДК и др. Спрямо интересите на туристите и познанията им за града обиколката може да включва повече или по-малко исторически сгради и обекти. Във всеки парк групата спира и гидът представя кратка информация за него или друга информация, свързана със „зеленото“ лице на града. Така например при влизане в Южен парк се открива гледка към Витоша планина и гидът може да разкаже на туристите повече за планината и природния парк. Велообиколките се посещават от малки групи, често семейства или приятели, средно около 4-5 човека.



Ил. 1. (ляво) Начало на велообиколката пред Народен театър преди туристите да наемат своите колела. Източник <https://www.facebook.com/sofiagreentour>

Ил. 2 (дясно) Велообиколката преминава през Борисова градина, водена от мен като гид. Източник: личен архив.

Като участник в тези велообиколки аз бях водачът – отговорният гид, който има за задача да покаже града на туристите, да го разкаже, както и да забавлява и анимира „публиката“. Не на последно място да спазва правилата за движение и да съдейства на туристите да преминат безаварийно целия маршрут. В случая за мен велосипедът е устройство, чрез което „докарвах“ част от прехраната си. Самата обиколка е напрегната, изисква постоянна концентрация и фокус – да следя трафика, да държа под око самите туристи, да намирам най-добрата локация за да ги спра на сянка или на завет (спрямо метеорологичните условия), за да им разкажа следващото парче от историята на града. Самите места по маршрута в личното ми усещане са трудно податливи за туристически цели – или твърде тесни, или твърде шумни, или твърде слънчеви, или твърде сенчести и тн. Негативните емоции се засилват от притеснението и страха, които изпитвам за здравето на туристите при всяко пресичане на улица и всяко по-натоварено кръстовище (като това при търговски център „Парадайс Център“). В случая негативните емоции са тези, които създават от натоварената пътна артерия място. То е централно място, което очаквам всеки път, преценявам рисковете спрямо нивото на натовареност на трафика и физическите умения на туристите. То е място, което обявявам предварително, изговарям конкретните напътствия и изисквания. Преговарянето на пространството

става и чрез активно избягване на дисциплинирането, което градската среда налага. Така например маршрута на велообиколката често преминава през широки тротоари вместо тесни велоалеи на пътя.

Отвъд негативните емоции, връзката между велосипедиста-гид и града е на постоянно откриване и разказване. Потвърждавайки идеите на Спини, градът се научава най-добре като се практикува, в случая като се преминава през него на колело и се усеща чрез всички сетива – неравностите и високите прагове на тротоарите, аромата на почва в Ловен парк, топлината от нагретия площад пред НДК. Тези пространства стават също толкова значими места по обиколката, колкото и туристическите забележителности с многовековна история. Като екскурзовод разказвам и представям града чрез информация – събития и личности от миналото, цели исторически периоди и тяхната архитектура. Но истинското познание за града, което усещам с физическото усилие на мускулите си в кратката отсечка в Борисова градина между „Маймунарника“ и Обсерваторията на СУ, е по-плътна и по-наситена отколкото историята за създаването на същия парк. В този смисъл връзката между тялото на велосипедиста и градската среда създават образа на София като приключенски и „зелен“. Значимите места в града и запомнящите се участъци са резултат от преживяването на града върху колелото.

### **Велокарането като протест**

Вторият изследователски случай е участието ми в критична маса в град Каляри, Сардиния. През октомври, 2023 г., пристигнах в Каляри, Сардиния за тримесечен академичен обмен. Една от първите задачи бе да се сдобия с карта за градския транспорт и колело – второто щеше да ми помогне да се движа независимо от автобусните линии до по-далечни места или във време, в което те не работят. В малко помещение в центъра на града се помещава *Ciclofficina Sella del Diavolo* – работилница за велосипеди, сборен пункт на неправителствена организация, която промотира велосипедното придвижване в града. Работилницата предлага безплатна помощ за ремонт на велосипеди – достъп до резервни части, инструменти и познания. Всеки месец те са организатори на критичната маса в Каляри. Критичната маса е идеална възможност за един новопристигнал градски антрополог да се запознае с общността, да направи своите първи наблюдения и контакти. Макар да не проведох по-задълбочен терен с представителите на велосипедисткото движение в града, преживяването по време на критичната маса е второто събитие, което ще разгледам в този текст.

Сборен пункт на протеста е централен площад – *Piazza della Repubblica* в 19 ч. откъдето велосипедното шествие навлиза в трафика, блокира го, заема улиците и продължава към стария център на града (вж. ил. 3 и ил. 4). Маршрутът е винаги различен, решава се на момента от редуващи се водачи на шествието, никога не е предварително обявен и съответно шофьорите, чиито път е блокиран, са винаги неприятно изненадани. Групата протестиращи в онзи ноември 2023 г. бяха 30-тина души, няколко от тях оборудвани с блутут



Ил. 3 (ляво) Критична маса в Каляри, октомври 2023. Източник: личен архив.

Ил. 4 (дясно) Критична маса в Каляри, октомври 2023. Източник: личен архив.

тонколони и съответно натоварени със задачата да озвучат протеста – всеки пуска любимата си музика и се старае да се движи на разстояние от другите озвучители, за да не смесват звука. Групата преминава през централни булеварди, блокирайки движението в една от посоките. При навлизане в кръгово кръстовище, по един участник блокира всеки вход, докато вело-групата направи няколко последователни кръга, обикновено докато чакащите шофьори покачат напрежението с клаксоните си. Финалът на шествието е в работилницата *Ciclofficina Sella del Diavolo*, където се отпразнува с музика и питеие.

Като участник в критичната маса аз съм външен човек – българка сред местни, софиянка, която участва в протест за по-добри условия за велосипедисти в Каляри. Обиколката се случва по тъмно, малко мога да вида от града, но усещам натоварения трафик. Това не е първата критична маса, в която съм участник, но е най-малобройната. Изненадваща е бързината, с която се изчерпва търпението на шофьорите, някои от които даже си позволяват да се движат между нас, проправяйки си път в пространствата останали между



велосипедистите. Приповдигнатото настроение на другите и веселата музика контрастират силно с клаксоните на шофьорите и с чувството ми на несигурност всеки път, когато някоя кола се оказва твърде близо до мен без ясна посока, в която може да продължи. Централната градска част е хълмиста, наклонът е труден за колело без добри скорости, съответно групата от протестиращи се разкъсва, отслабва и позволява на автомобилите да продължат движение през шествието. На други места се усеща аромат на море – минавайки близо до главното пристанище, вятърът е попълнен на движението, групата се движи компактно и успешно блокира движението по булеварда в едната посока. Критичната маса цели конфликт с обичайното протичане на вечерния трафик, независимо от острата реакция, която това провокира.

Велокарането като протест ме поставя в опозиция на част от града, но ме приобщава към друга. Пътната инфраструктура се превръща в мястото на което общността на велосипедистите се заявява и отправя исканията си към останалите членове на обществото. Реакцията на другите спрямо трансгресията на правилата за движение, особено когато събитието се случва несъгласувано, е остра. Статутът на шофьорите е нарушен, те не могат да се възползват от обичайните си възможности и на свой ред използват своите устройства – значително по-мощни, в опит да отвоюват обратно пътищата. Политическият дебат, който се води между градски колоездачи и шофьори е шумен, макар да не използва думи, дебат между клаксони и музика. Отново, както и в случая с туристическата обиколка в София основните емоции придвижвайки се през широките булеварди са по-скоро негативни – напрежение и несигурност. Големите пътни артерии на града са в центъра на тази „битка“ и от не-места се превръщат в места.

### **Велокаране като концерт**

Последното от трите събития се случи юни месец 2024 г. във Виена. Артистичната група *RAD Performance* организира няколко вело-концерти на година. *Spiral bike* е такъв тип събитие, което експериментира с физическото и емоционално преживяване от карането на колело в градска среда и слушането на електронна музика. Обединявайки двете, публиката преживява синтез между тяло, архитектура и звук. Както артистичните разходки се осланят на перформативната сила на разходката, по подобен начин артистичното велокаране се възползва от скоростта и ритъма на движението и различното физическо натоварване спрямо терена. Велосипедистът чертае траекторията си и усеща с всичките си сетива градската инфраструктура. Едно специфично съоръжение във Виена са спиралите, които свързват велоалеите с мостовете над Дунав. Спиралите са и основен герой във връзката между публиката и

музиката и дават името на събитието (вж. ил. 5 и ил. 6). Концертът започва от локация в парка Прагер, откъдето следва няколко километра обиколка, използваща само велосипедни ленти и алеи – към Донауинзел, прекосявайки част от острова и връщайки се обратно към центъра на града. Обиколката приключва



Ил. 5. *Spiral bike* – концерт на колело във Виена, юни 2024. Източник <https://www.facebook.com/radperformance>

в подножието на една от тези вело-спирали, публиката слиза от велосипедите и втората част от концерта е на място. Единственото движение, което продължава по спиралата през цялото време, е на специално създадените за събитието велосипеди. Те са и в основата на техническата възможност за този концерт. Шест велосипеда, всеки оборудван с безжични тонколони на батерии и приемник, чрез който всяка тонколони е свързана с един и същ източник и през нея се чува идентична мелодия. Така публиката се групира около всяко едно от шестте колела и музикалното преживяване е идентично за всеки. Във втората фаза на концерта, когато публиката е статична, шестте колела продължават движение нагоре-надолу по спиралата над аудиторията, като по този начин приближават и отдалечават звука и превръщат архитектурната структура в част от музикалното изпълнение (вж. ил. 7). Събитието не е чуждо на социалното движение за по-добри условия за велосипед в града – раздават се флаери и се продават тениски с надписи „car is over” (колата е свършена).



Ил. 6. *Spiral bike* – концерт на колело във Виена, юни 2024. Източник <https://www.facebook.com/radperformance>

Личното ми преживяване по време на концерта на колела гравитира между почуда и забавление. Движението на колелото се случва ритмично и бавно, в голяма група и позволява танцуване – колоездене прав, извършване на зигзагообразни движения и др. Широтата на алеите по Донауинзел са изпълнени с танцуваща велосипедна публика. Съвместното забавление носи със себе си споделено усещане за празничност. В движението и чрез музиката велосипедистът може да „загуби“ себе си в потока от други танцуващи, типично за повечето музикални събития. Същевременно самите велосипедисти са спектакъл за останалите граждани, които се спират и наблюдават, поздравяват и снимат преминаването на концерта.

В преживяването на *Spiral bike* идеята за града като сцена и на велокарането като перформанс се усещат най-ясно и пряко. Градската инфраструктура се превръща в приятелска и изгива, вместо отблъскваща и чудовищна. Не толкова гледките и града около теб, докато преминаваш през острова на Дунав, колкото самата велоалея са в центъра на преживяването. Спиралата се превръща в най-важното място чрез изгивия диалог с електронната музика. Тя е средство за естетическо удоволствие, един от музикантите в експерименталния концерт. Чрез обживяването на спиралите, *RAD performance* ги превръщат в място на споделено естетическо преживяване.



## Заклучение

Целта на статията е да представи карането на колело в градска среда като преживяване, което създава потенциал за широк хоризонт от усещания между тялото, колелото и града. Велосипедното придвижване в града не е само функционално пътуване, а практика, която изгражда специфично познание за града. То “насърчава силно въплътено разбиране на градската среда” (Jones, 2005: 813). Разгледани са три различни преживявания – карането на колело като работа, протест и изкуство. Всяко от тях е тясно свързано с града, като го интерпретира, предизвиква или представя чрез естетически подходи. Големите натоварени булеварди и широката градска пътна инфраструктура се превръщат в места чрез преминаването през тях на велосипед, но и чрез обживяването им с колективни събития. Разширявайки идеите на Спини за начините, по които велосипедистът създава място, можем да изтъкнем, че пространството се превръща в място и чрез негативните емоции на опасност, несигурност, напрежение. Трите примера показват как градското пространство се

„създава“ според сензорните преживявания на велосипедистите, превръщайки колоезденето в социално значима, творческа и понякога антагонистична практика. Не на последно място трите събитията подкрепят концепцията за отговорно гражданска позиция, като акцентират върху екологични и устойчиви начини за придвижване в урбанизираната среда. *Spiralbike* обявява края на автомобила, критичната маса в Каляри застава физически на пътя на колите, а *Sofia green tour* опитва да покаже устойчив начин за туристическо придвижване в града. Дори когато целта не е протестно действие, формите на велокаране използват възможността да отправят послание за намаляване на автомобилния трафик и нуждата от по-добри условия за велосипеди в града. Макар исторически



Ил. 7. *Spiral bike* – концерт на колело във Виена, юни 2024. Две от специалните колела – оборудвани с тонколони, батерии и приемници. По време на концерта се движат непрекъснато по спиралата, създавайки специфична звукова среда. Източник: личен архив



велосипедът да е свързан с модернизацията и урбанизацията, днес той може да бъде символ на протест и алтернатива на дисциплиниращата го урбанистика.

Настоящият текст си задава въпроса за приложимостта на подобно разбиране за велосипедното движение – как един град би могъл да се превърне в по-подходящ за кодела? От една страна изследването показва, че дори, когато не съществува велосипедна инфраструктура, велокарането превръща паркови алеи, булеварди и тротоари в място за въплътено преживяване на града. Въпреки това, изграждането на свързани велоалеи, отделени от моторното движение са необходима препоръка към местната власт. В случая на *Sofia green tour* велоалеите биха превърнали „зеления“ вид туризъм в по-безопасен и съответно по-разпространен. Велосипедната инфраструктура може да предостави дори пространство за нов тип събития, както показва работата на *RAD performance*. Отвъд инфраструктурата, условията за подобряване на велокарането са обвързани с развитието на умения и знания, необходими за управлението на велосипед. Трите случая показват значението на изградените общности и на колективните велосипедни преживявания, които заедно откриват и „пишат“ града. Една последна препоръка би могла да бъде създаването на общностна работилница (по примера на *Ciclofficina Sella del Diavolo*), която предоставя инструменти и съдействие за поправка на кодела и същевременно е пространство за общуване.

## Библиография

Дичев, Ивайло. 2019. *Културни сцени на политическото*. София: „Просвета-София“ АД.

Дичев, Ивайло. 2017. „Защо в София не е хубаво“, *DW Общество*, 11.10.2017, достъпна на: <https://www.dw.com/bg/%D0%B7%D0%B0%D1%89%D0%BE-%D0%B2-%D1%81%D0%BE%D1%84%D0%B8%D1%8F-%D0%BD%D0%B5-%D0%B5-%D1%85%D1%83%D0%B1%D0%B0%D0%B2%D0%BE/a-40902347> [последно посетен 20.01.2025]

Хаджимайкъл, Майк. 2016. "Полицейската акция срещу „Окупирай“ в Кипър: автуетнография върху „За 1 грам“". *Българска етнология*, 1: 71-83.

Chang, Heewon. 2008. "Chapter 3: Autoethography". In: *Autoethography as method*. Walnut Creek: CA: Left coast press, 43-57.

De Certeau, Michel. 1984. *The practice of everyday life*. London: University of California press.

Dunlap, Rudy, Rose, Jeff, Standridge, Sarah H., Pruitt, Courtney L. 2020. "Experiences of urban cycling: emotional geographies of people and place". *Leisure Studies*, DOI: 10.1080/02614367.2020.1720787

Fincham, Ben. 2007. "Bicycle messengers: image, identity and community". In: Horton, Dave, Rosen, Paul and Cox, Peter (eds.) *Cycling and Society*. Cornwall: Ashgate, 179-198.

Green, Judith, Steinbach Rebecca and Datta, Jessica. 2012. "The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London". *Sociology*, 2012 46: 272-289, DOI: 10.1177/0038038511419193.

Horton, Dave, Rosen, Paul and Cox, Peter (eds.). 2007. *Cycling and Society*. Cornwall: Ashgate.

Jones, Phil. 2005. "Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK". *SOCIAL AND CULTURAL GEOGRAPHY* 6;4, 2005: 813-830.

Lorimer, Hayden. 2011. "Walking: New Forms and Spaces for Studies of Pedestrianism". In: Cresswell, Tim and Merriman, Peter (eds.) *Geographies of Mobilities: practices, spaces, subjects*. UK: Ashgate, 19-34.

Rana, Pranaya. 2018. *Walking In The City Self And Spatiality In Copenhagen And Kathmandu*, MA thesis, [https://www.4cities.eu/wp-content/uploads/2018/10/RANA\\_Master-Thesis.pdf](https://www.4cities.eu/wp-content/uploads/2018/10/RANA_Master-Thesis.pdf) [последно посетен 20.01.2025].

Simpson, Clare. 2005. "Capitalising on curiosity: Woman's professional cycle racing in the late-nineteenth century". In: Horton, Dave, Rosen, Paul and Cox, Peter (eds.) *Cycling and Society*. Cornwall: Ashgate, 47-66.

Sofia Green tour, 2025, <https://sofiagreentour.com/> [последно посетен на 20.01.2025]

RAD Performance, 2025, <https://radperformance.at/en/home-en/> [последно посетен на 20.01.2025]

Spinney, Justin. 2007. "Cycling in the city: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice". In: Horton, Dave, Rosen, Paul and Cox, Peter (eds.) *Cycling and Society*. Cornwall: Ashgate, 25-46.

Strathern, Marilyn. 1987. "The limits of autoethnography". In: Jackson, Anthony (ed.) *Anthropology at home*. New York: Tavistock, 16-37.

Wall, Sarah. 2008. "Easier Said than Done: Writing an Autoethnography". *International Journal of Qualitative Methods*, 2008, 7(1): 38-53.

---

**Биографична справка:** Радослава Кънева завършва бакалавърска степен по културология в Софийския университет „Св. Климент Охридски“ (2015 г.) и магистърската програма по урбанистика „4CITIES“ (2018 г.) – съвместна програма на университети в Брюксел, Виена, Копенхаген и Мадрид, в рамките на инициативата „Еразмус Мундус“. През 2025 г. защитава докторска степен в Софийския университет с дисертация, посветена на ролята на културата в съвременното градско планиране в Европа. Води семинарни занятия към курсове по градска антропология и антропология на отпадъците в катедра „История и теория на културата“. Научните ѝ интереси обхващат социалното производство на пространство, неговото въобразяване и управление. Работата ѝ съчетава методологии от хуманитарните и социалните науки, като поставя особен акцент върху емпиричното изследване на връзките между хората и тяхната околна среда.

**Short bio:** Radoslava Kaneva graduated with a bachelor's degree in cultural studies from Sofia University "St. Kliment Ohridski" (2015) and the master's program in urban studies "4CITIES" (2018) – a joint program of the universities of Brussels, Vienna, Copenhagen and Madrid, within the framework of the "Erasmus Mundus" initiative. In 2025, she defended a doctoral dissertation at Sofia University dedicated to the role of culture in contemporary urban planning in Europe. She is a teaching assistant for the courses on urban anthropology and anthropology of waste in the Department of "History and Theory of Culture". Her scientific interests cover the social production of space, its imagination and management. Her work combines methodologies from the humanities and social sciences, placing particular emphasis on the empirical study of the relationships between people and their environment.

**E-mail:** rvkuneva@uni-sofia.bg

**ORCID:** <https://orcid.org/0009-0000-4048-6242>