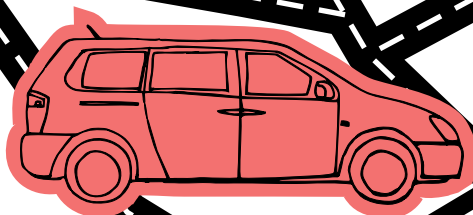
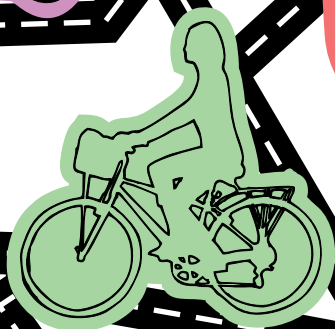
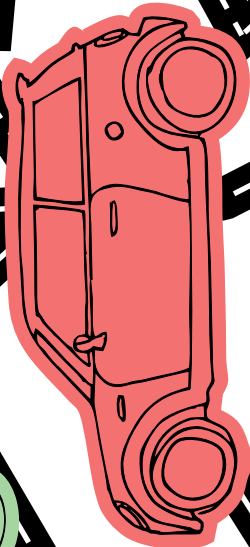


# PREMIKI ZA PRIHODNOST

Raziskovanje načinov vožnje in pristopov  
za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Znanstveni simpozij



• Ljubljana, 18. marec 2016 •

## **Premiki za prihodnost:**

### **Raziskovanje načinov vožnje in pristopov za spodbujanje trajnostne mobilnosti**

© ZRC SAZU, Inštitut za slovensko narodopisje

#### **Urednik**

Dan Podjed

#### **Jezikovni pregled**

Saša Babič

#### **Oblikovanje**

Tanja Lozej

#### **Prireditelji**

Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti,  
Inštitut za slovensko narodopisje

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za elektrotehniko

CVS Mobile, informacijske rešitve. d. d.

#### **Tisk**

Fotolito Dolenc

Simpozij je rezultat projekta *DriveGreen: Razvoj aplikacije za spodbujanje eko-vožnje pri prehodu v nizkoogljično družbo*, ki ga sofinancira Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije.

Ljubljana, 2016

# PREMIKI ZA PRIHODNOST

Raziskovanje načinov vožnje in pristopov  
za spodbujanje trajnostne mobilnosti

Uredil Dan Podjed


# SPREMNA BESEDA

Dan Podjed

## Obvoz do trajnostne mobilnosti

Kako naj spodbudimo ljudi, da zmanjšajo izpuste, ki nastanejo pri prevozu z osebnimi vozili? To je bilo izhodiščno vprašanje projekta *DriveGreen: Razvoj aplikacije za spodbujanje eko-vožnje pri prehodu v nizkoogljično družbo*, v katerem smo zbrali interdisciplinarno skupino strokovnjakov – od antropologov in etnologov do inženirjev elektrotehnike in strokovnjakov za telematiko –, da bi razvili novo rešitev za spodbujanje trajnostne mobilnosti v mestih. Najprej smo nameravali pripraviti mobilno aplikacijo, ki bi voznike opozarjala, naj vozijo previdneje in strpneje, bolj ekonomično in okoljsko odgovorno. Tako bi sledili pristopom drugih razvojnih skupin, na primer pri Toyoti, ki je izdelala aplikacijo za iPhone *A Glass of Water (Kozarec vode)*. Ta na zaslonu telefona pokaže do roba poln kozarec vode s ptičje perspektive, iz katerega pljuske vode, če prenažno zavremo oziroma pospešimo ali prehitro zavijemo. Več vode ostane v kozarcu, varčnejša in okoljsko odgovornejša je naša vožnja.

Med raziskavo se je pokazalo, da smo z izhodiščno usmeritvijo verjetno že na začetku zgrešili pot do cilja, in to iz več razlogov. Prvič, pokazalo se je, da je uporaba mobilnega telefona v avtomobilu skrajno tvegana: vozniki z mobilniki v rokah so podobno nevarni kakor tisti, ki sedejo za volan, potem ko so pregloboko pogledali v kozarec. Drugič, z aplikacijami, kakršna je Toyotina, res lahko zmanjšamo porabo goriva in izpuste toplogrednih plinov do 10 odstotkov, še zdaleč pa jih ne moremo izničiti. Poleg tega učinki tovrstnih aplikacij na voznike niso dolgotrajni, saj se jih ljudje hitro naveličajo in se potem spet vozijo »po starem«. In tretjič, tudi če vozniki vozijo previdneje in zmanjšajo izpuste, še ustvarjajo gnečo na cesti in se jezijo v zastojih.



Sredi razvoja smo zato pritisnili na zavoro in ostro zavili v drugo smer. Od mobilnosti na cesti smo se preusmerili k spreminjanju življenjskega sloga ter poudarili zdravje in gibanje. Ljudi smo želeli prepričati, naj se čim manj vozijo z avtomobili in naj se na pot raje odpravijo peš, s kolesom ali z javnim prevozom, saj bodo tako storili največ zase – in hkrati še za okolje. Podatki o tem, kako malo se ljudje gibljemo, so, kot smo ugotovili, precej boljše motivacijsko sredstvo za spreminjanje navad kot ozaveščanje o vplivih prometa na okolje. Poleg tega smo se od skrbi za globalno okolje preusmerili na lokalno raven, s katero se ljudje navadno počutimo bolj povezani. Svoje mesto dojemamo kot del lastnega življenjskega in izkustvenega sveta, zato zanj tudi bolj poskrbimo, medtem ko se nam zdijo pojmi, kot so podnebje, planet, globalna skupnost in toplogredni plini, precej abstraktnejši in težko doumljivi.

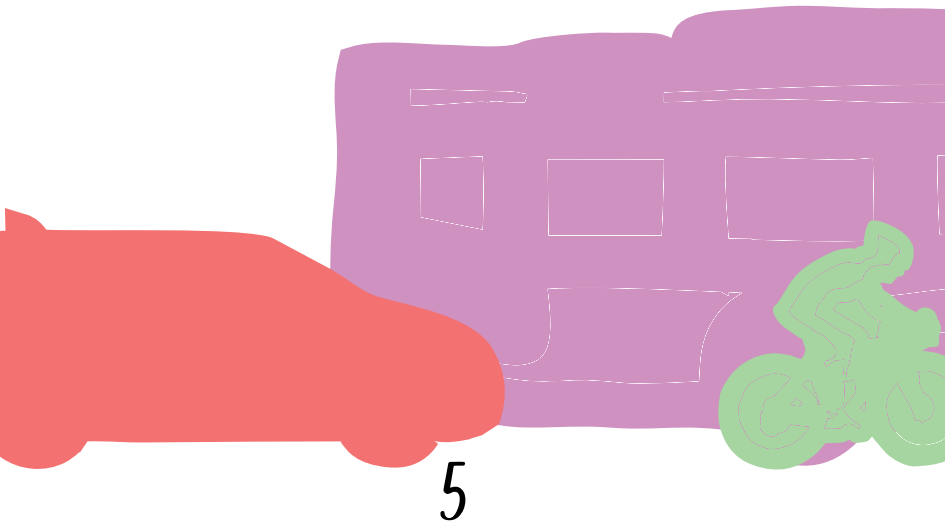
S takšnim izhodiščem je nastala aplikacija s preprostim in mednarodno razumljivim imenom *1, 2, 3*, ki uporabniku pokaže, koliko je v zadnjem dnevu, tednu, mesecu in letu hodil, tekkel, kolesaril, uporabljal javni prevoz ter se vozil z avtomobilom. Dosežke določi in prikaže izključno s podatki, ki jih pridobi s senzorji telefona. Uporabnik zato ne potrebuje nobene športne zapestnice, pametne ure ali druge naprave za merjenje razdalje in trajanja gibanja, temveč le telefon. *1, 2, 3* spodbuja gibanje in trajnostne oblike mobilnosti z različnimi akcijami – tako individualnimi kot skupinskimi. Pri prvih skuša posameznik osvojiti katero od značk, pri drugih pa se za skupinsko nagrado potegujejo vsi uporabniki v mestu. Skupinske akcije so posebej pomembne, ker spodbujajo sodelovanje, solidarnost in zavedanje, da pri napredku nismo sami.

Zakaj smo izbrali ime 1, 2, 3? Najprej zato, ker smo želeli poudariti dinamiko in aktivnost na poti k trajnostni mobilnosti. Že od malega nas namreč spodbujajo, naj se premaknemo in – ena, dve, tri! – storimo nekaj pomembnega, odgovornega, smiselnega, nujnega. Hkrati smo želeli poudariti tri korake, s katerimi se premaknemo k okoljsko odgovornemu in vzdržnemu načinu premikanja: prvega za lastno zdravje in boljše počutje, drugega za čisto in zadovoljno mesto ter tretjega za zdrav in prijaznejši svet.

Prvo različico aplikacije 1, 2, 3 bomo predstavili jeseni v Ljubljani, ki prav letos nosi naziv Zelena prestolnica Evrope. Ljubljančanke in Ljubljančani bodo lahko tako že v Evropskem tednu mobilnosti sredi septembra 2016 ugotavljali, kakšen je njihov življenjski slog ter koliko in kako se gibljejo.

Na simpoziju poleg aplikacije, ki je glavni razvojni rezultat projekta *DriveGreen*, predstavljamo še raziskovalne pristope in izsledke, na podlagi katerih smo ugotovili, kako lahko spodbudimo omenjene tri korake. Razvoj rešitve 1, 2, 3 in drugih pristopov za spodbujanje trajnostne mobilnosti namreč ne bi bil izvedljiv brez raziskave o tem, kako ljudje hodijo, tečejo, kolesarijo, uporabljajo javni prevoz in se vozijo z avtomobili v različnih družbeno-kulturnih okoljih. Na podlagi mednarodne primerjave mobilnosti, vožnje in prometa, ki smo jo doslej izvedli v Ljubljani, Beogradu in Budimpešti, nadaljevali pa jo bomo v Newcastlu in Istanbulu, bodo nastale nove različice mobilne aplikacije. Izsledki bodo koristni še za pripravo lokalnih, nacionalnih in evropskih ukrepov za doseganje mednarodnih ciljev o izpustih toplogrednih plinov, z uporabo aplikacije in analizo vedenja njenih uporabnikov v prometu pa bodo lahko nastajale tudi nove infrastrukturne rešitve.

Pomemben rezultat projekta *DriveGreen* in simpozija je še, da pokažemo, da so družboslovne in humanistične raziskave tudi v Sloveniji postale pomembno orodje v razvoju uporabnikom prijaznih produktov in storitev. Preseganje meja med znanstvenimi vedami in področji je namreč ključ do razvoja novih, družbi in okolju prijaznih rešitev. To pa je – vsaj v znanstveni skupnosti – še en pomemben korak na poti do cilja.



# V PRIZORISČE

Dvorana Zemljepisnega muzeja  
Geografskega inštituta Antona Melika,  
Znanstvenoraziskovalni center SAZU,  
Gosposka ulica 16, Ljubljana.

## SPORED

**18. marec 2016**

9:00 – 9:10

**Oto Luthar,**  
direktor Znanstvenoraziskovalnega centra SAZU  
Odprtje prireditve

9:10 – 9:30

**Simona Berden, Mestna občina Ljubljana**  
Predstavitev projekta Ljubljana – Zelena prestolnica  
Evrope

9:30 – 10:15

**Dan Podjed, vodja projekta DriveGreen**  
Ljubljana, akcija!  
Predstavitev aplikacije 1, 2, 3 za spodbujanje trajnostne  
mobilnosti

10:15 – 10:45

Odmor za kavo in prigrizek



10:45 – 12:45

**Marko Polič**

Promet in kakovost bivanja:  
Med nujo, željami in možnostmi

**Jernej Tiran, Luka Mladenovič in Simon Koblar**

Dostopnost do javnega potniškega prometa v Ljubljani:  
Razvoj, stanje in izzivi

**Saša Poljak Istenič**

Trajnostna mobilnost v mestu: Zelena politika, oživljanje  
javnih prostorov in spodbuda gospodarstvu

**Tatiana Bajuk Senčar**

Kultura udobja in njen vpliv na vsakdanje prakse  
mobilnosti

12:45 – 14:00

Odmor za kosilo

14:00 – 16:00

**Gregor Burger, Mikhail Sysoev, Emilija Stojmenova Duh,  
Matevž Pogačnik in Jože Guna**

Metodološka priporočila za izvajanje objektivne in  
subjektivne analize vozniških navad

**Alenka Bezjak Mlakar**

Moč etnografskega osmišljanja

**Saša Babič**

Preučevanje kultur v prometu z jezikovno analizo

**Dan Podjed**

Nevarna razmerja na cesti

Marko Polič

## PROMET IN KAKOVOST BIVANJA: MED NUJO, ŽELJAMI IN MOŽNOSTMI

Mnoge nevarnosti, ki ogrožajo današnjega človeka, neposredno ali posredno povzročajo prav ljudje s svojo dejavnostjo. Škodljivi okoljski vplivi niso nujno posledica tehnološkega razvoja, temveč prej uporabe tehnologij, ki so nedozorele, razsipne in neučinkovite. Ni potrebe, da bi take tudi ostale. Podoba, ki jo ponuja vzdržni razvoj, ni nekakšna rousseaujevska vrnitev nazaj k naravi, ni primitivizacija družbenih in gospodarskih struktur in ni v času zamrznjena utopija, marveč nova možnost raziskovanja in delovanja na vseh področjih ter iskanje vse boljših mogočih podob našega sveta, takih, ki so uresničljive. Promet predstavlja enega najznačilnejših delov sedanje katastrofične podobe. Prav zato, ker je pomemben del vsakdanjega življenja – navsezadnje je prav promet v različnih oblikah prispeval k razvoju civilizacije in je osrednje gibalno tega razvoja – ga toliko težje spreminjamo ali se njegovim posamičnim oblikam celo odpovemo. Ceste vse bolj najedajo krajino, promet je eden največjih porabnikov energije (28 odstotkov leta 2004) in zato tudi eden največjih neposrednih onesnaževalcev, posredno pa škodo povzroča še produkcija vse večje množice avtomobilov, da ne govorimo o nesmiselnosti namenjanja velikih površin produkciji biogoriv, in to v času, ko se človeštvo še vedno in morda vse bolj srečuje z lakoto. Promet, nekdamotor razvoja, postaja vse bolj – sploh pa tak, kakršen je – njegova cokla. V prispevku bodo obravnavani vzroki in dejavniki zasebne uporabe vozil, njihova pogojenost z nujno ali le željo, nakazane pa bodo tudi možnosti spreminjanja tega odnosa in iskanje vzdržnejših možnosti, sploh v njihovem navideznem nasprotju z mobilnostjo.

**DR. MARKO POLIČ** je upokojeni profesor za občo in okoljsko psihologijo na Oddelku za psihologijo Filozofske fakultete Univerze v Ljubljani. Raziskuje psihološke vidike nesreč, prometno varnost, odločanje in okoljska vprašanja. Sodeloval je v več deset domačih (npr. *Zaznava ogroženosti zaradi nesreč*, *Spoznavni zemljevid Slovenije*, *Prometna varnost otrok v šolah ob državnih cestah*) in mednarodnih raziskavah (npr. *ARROWS*, *SARTRE 2, 3 in 4*, *UPTUN*, *CARL*, *COWAM*, *InSOTEC*, *IPPA*, *PLATENSO* itn.). Napisal je več knjig ali poglavij v njih ter nekaj sto člankov.

E: marko.polic@guest.arnes.si

Jernej Tiran, Luka Mladenovič in Simon Koblar

## DOSTOPNOST DO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V LJUBLJANI: RAZVOJ, STANJE IN IZZIVI

Javni potniški promet (JPP) pomembno pripomore k obvladovanju tokov ljudi v mestu ter med mestom in okolico. Je pomemben povezovalni element javnega življenja, omogoča mobilnost prebivalcev ter pospešuje razvoj mesta in njegovih dejavnosti. JPP je tudi eden najpomembnejših prometnih stebrov trajnostnega urbanega razvoja: prebivalcem omogoča dnevna potovanja in ima v primerjavi z avtomobilskim prometom bistveno manj negativnih vplivov na okolje in prostor.

V Ljubljani je sistem JPP začel obratovati leta 1901 z uvedbo treh tramvajskih prog, pozneje pa se je skladno z rastjo mesta, gospodarskim razvojem in spremembami načina življenja večkrat posodobil in razširil. Sistem JPP je vrhunec dosegel sredi osemdesetih let 20. stoletja, ko naj bi prepeljal kar 160 milijonov potnikov na leto. V zadnjem desetletju je bila uvedena plačilna kartica Urbana, podaljšane so bile avtobusne linije v mestno zaledje, postopno so bili uvedeni rumeni pasovi in posodobljen voznik park z okolju prijaznejšimi vozili. Podatki kažejo, da se število potnikov kljub tem izboljšavam v zadnjih letih ne povišuje. Zato se postavlja vprašanje, ali sta vzrok za to tudi neprimerna dostopnost do postajališč in zastarela shema linij.

S pomočjo geografskih informacijskih sistemov so avtorji prispevka analizirali dostopnost do JPP v Ljubljani. Čeprav jo v povprečju označujejo kot dobro, so ugotovili, da več kot petina prebivalcev živi zunaj območja petminutne dostopnosti do postajališč, v nekaterih novejših stanovanjskih soseskah, izobraževalnih in nakupovalnih središčih pa pogostost linij ni na primerni ravni. Rezultati nas napeljujejo k potrebi po metodološko podprtem določanju lokacij postajališč, večji integraciji

s prostorskim načrtovanjem in izboljšavah, kot so poenostavitev linij, uvedba krožnih linij in povečanje privlačnosti prestopnih točk.

**DR. JERNEJ TIRAN** je znanstveni sodelavec v Geografskem inštitutu Antona Melika ZRC SAZU. Leta 2003 se je vpisal na študij geografije na Filozofski fakulteti Univerze v Ljubljani, ga leta 2010 uspešno končal in za diplomsko delo prejel Prešernovo nagrado Filozofske fakultete. V Geografskem inštitutu Antona Melika se je leta 2011 zaposlil kot mladi raziskovalec in se istega leta vpisal na doktorski študij geografije na ljubljanski Filozofski fakulteti, kjer je doktoriral leta 2015. Raziskuje kakovost bivanja, urbano geografijo, geografijo volitev, interpretacije dediščine in trajnostno mobilnost. Kot strokovni sodelavec Ljubljanske in Slovenske kolesarske mreže je dejaven tudi na področju urbanega kolesarjenja in prometne varnosti.

E: jernej.tiran@zrc-sazu.si

**LUKA MLADENVIČ** je raziskovalec na Urbanističnem inštitutu Republike Slovenije. je raziskovalec v Urbanističnem inštitutu Republike Slovenije. Po pridobitvi diplome na Fakulteti za arhitekturo v Ljubljani je študij nadaljeval na University College v Londonu, The Bartlett, v programu Urban Design. Doktoriral je na Fakulteti za arhitekturo v Ljubljani. Dejaven je na področju prostorskega načrtovanja s poudarkom na načrtovanju trajnostne mobilnosti na urbanih območjih, še posebej kolesarjenju in hoji. Ukvarja se s prenosom znanj pri pripravi mobilnostnih načrtov za podjetja in lokacije ter pri celostnih prometnih strategijah za občine, mesta in regije.

E: luka.mladenovic@uirs.si

**SIMON KOBLAR** se je po šolanju na gimnaziji v Škofji Loki, kjer je leta 2010 maturiral, vpisal na študij geografije na Filozofski fakulteti Univerze v Ljubljani. Leta 2013 je študij nadaljeval na drugostopenjskem študiju geografije, smer okoljska in fizična geografija z uporabno geoinformatiko. Od leta 2014 v Urbanističnem inštitutu Republike Slovenije sodeluje v projektih, povezanih s trajnostno mobilnostjo, s poudarkom na kolesarjenju in upravljanju parkiranja. Raziskuje predvsem geografske informacijske sisteme in javni potniški promet, kar je tudi tema njegove magistrske naloge.

E: koblar.simon@gmail.com

# **TRAJNOSTNA MOBILNOST V MESTU: ZELENA POLITIKA, OŽIVLJANJE JAVNIH PROSTOROV IN SPODBUDA GOSPODARSTVU**

Ljubljana, *Zelena prestolnica Evrope 2016*, si je že nekaj let pred pridobitvijo naslova (junij 2014) prizadevala za bolj trajnostno mobilnost v mestu. Med drugim se je zavezala, da bo do leta 2020 zmanjšala izpuste ogljikovega dioksida za 30 odstotkov in dosegla, da bo le tretjina prometa opravljena z zasebnimi motornimi vozili, tretjina z javnim prevozom (med drugim so zato uredili tudi rumeni pas, ki skrajšuje čas potovanja v mesto) in tretjina s sredstvi brez motorja, tj. na kolesu ali peš. Zato je za promet zaprla mestno središče (2012), kjer danes prevladujejo pešci in Kavalirji, vozila na električni pogon za brezplačni prevoz po središču, posodobila javna prevozna sredstva, da puščajo manj ogljičnega odtisa, ter intenzivno razvijala kolesarsko infrastrukturo in uvajala javni sistem sponse koles.

Prispevek na primeru Ljubljane razčlenjuje učinke zelene politike na razvoj kolesarjenja kot načina transporta v mestu, hkrati pa pokaže še na družbene spremembe, ki so se zgodile zaradi prizadevanj po trajnostnem razvoju mesta. Kolesarjenje je namreč postalo pomemben del t. i. urbane regeneracije, saj oživlja javne prostore, postaja poslovna priložnost – za turizem in kreativne industrije v ožjem smislu, posebej za oblikovanje, povezuje pa se tudi s socialnimi dejavnostmi, na primer s socialnim podjetništvom in prostovoljstvom.

**DR. SAŠA POLJAK ISTENIČ** je raziskovalka v Inštitutu za slovensko narodopisje ZRC SAZU. Raziskuje družbeno ustvarjalnost, ritualne prakse in praznike, tradicije in kulturno dediščino, trajnostni razvoj mest in podeželja, njeni raziskovalni interesi pa segajo tudi na področja zavarovanih območij (parki in rekreacija), socialnega življenja (društva), marginalnih skupin (slepi in slabovidni) in manjšin (koroški Slovenci). Trenutno vodi podoktorski projekt o družbenih vidikih ustvarjalnosti, katerega cilj je uveljaviti razumevanje kulturnih in kreativnih industrij kot družbeno vključujočih, kulturno občutljivih in okoljsko osveščenih strategij.

E: [sasa.poljak@zrc-sazu.si](mailto:sasa.poljak@zrc-sazu.si)

Tatiana Bajuk Senčar

## KULTURA UDOBJA IN NJEN VPLIV NA VSAKDANJE PRAKSE MOBILNOSTI

V prispevku avtorica obravnava pristop pri raziskovanju udobja kot kulturno pomembnega dejavnika, ki vpliva na strategije in taktike vsakdanje mobilnosti družbenih akterjev, še posebej kot dejavnika, ki vpliva na odločitev za rabo avtomobila kot prevoznega sredstva pred drugimi, bolj »zelenimi« možnostmi. Pričujoča raziskava o tem, kako družbeni akterji pojmujejo udobje in v katerih kontekstih deluje udobje kot pomemben parameter za odločitve glede vsakdanje mobilnosti, predstavlja del večjega raziskovalnega projekta, namenjenega preučitvi raznovrstnih oblik mobilnih praks v izbranih mestih nekaterih držav.

Razprava se osredinja na vprašanje, kako lahko uporaba kvalitativnih, polstrukturiranih intervjujev prispeva k raziskovanju ustaljenih in nastajajočih mobilnih praks in kulturne logike, ki jo te izražajo.

Avtorica najprej pojasni, kako so raziskovalci uporabljali intervjuje v dosedanjih študijah o mobilnosti, in osvetli vprašanja, ki jih odpira uporaba te metode. Ob tem poudari osrednja vprašanja svoje raziskave, izkušnje pri njeni izvedbi in spoznanja, ki jih lahko pridobimo z intervjuji.



**DR. TATIANA BAJUK SENČAR** je znanstvena sodelavka v Inštitutu za slovensko narodopisje Znanstvenoraziskovalnega centra SAZU. Njeni glavni raziskovalni interesi so antropologija turizma in globalizacije, posocialistični razvoj slovenskih sindikatov ter naravna in kulturna dediščina. Njene zadnje raziskave se osredinjajo predvsem na procese evropeizacije kakor tudi na trajnostno mobilnost in razvoj. Je članica projektne skupine *DriveGreen*, sodeluje pa tudi pri aplikativne projektu *Parkiraj & doživi naravo!* o uvajanju okolju prijazne mobilnosti v Triglavskem narodnem parku, ki ga financira Norveški finančni mehanizem.

E: [tatiana.bajuk@zrc.sazu.si](mailto:tatiana.bajuk@zrc.sazu.si)

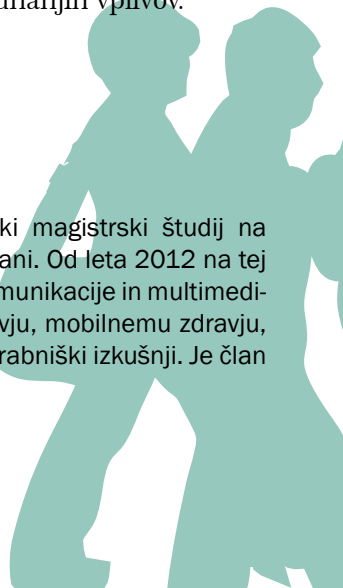
**Gregor Burger, Mikhail Sysoev, Emilija Stojmenova  
Duh, Matevž Pogačnik in Jože Guna**

# **METODOLOŠKA PRIPOROČILA ZA IZVAJANJE OBJEKTIVNE IN SUBJEK- TIVNE ANALIZE VOZNIŠKIH NAVAD**

Prispevek predstavlja metodološka priporočila in izsledke pri opazovanju uporabnikov in njihovih voznih navad. Objektivne meritve predstavljajo senzorični podatki, zajeti iz senzorjev srčnega utripa in variance, lociranje po GPS, podatki iz pospeškometra, podatki iz kontrolnega in potovalnega računalnika v vozilu ter posnetek s perspektiv cestišča in voznika. Subjektivno se ti podatki dopolnjujejo z izsledki standardnega vprašalnika za ugotavljanje anksioznosti uporabnika (STAI). V metodološki analizi so predstavljeni različni primeri sodobnih naprav, navedene so njihove bistvene prednosti in slabosti. Prav tako so predstavljeni primeri že uveljavljenih aplikacij za analizo in ocenjevanje uporabniških voznih navad. Predložen pristop je bil ocenjen v dveh uporabniških študijah. Prva, kratkotrajnejša, je bila kompleksna in je zajemala sočasno uporabo več senzorjev in naprav. Druga, dolgotrajnejša, je temeljila predvsem na video analizi prometa. Prispevek avtorji strnejo s priporočili o uporabi najprimernejše opreme za podobne študije ter podajo oceno potencialnih nevarnosti oziroma zunanjih vplivov.

**GREGOR BURGER** končuje drugostopenjski magistrski študij na Fakulteti za elektrotehniko Univerze v Ljubljani. Od leta 2012 na tej fakulteti sodeluje z laboratorijema za telekomunikacije in multimedijo. Svoje delo namenja telemedicini, e-zdravju, mobilnemu zdravju, načrtovanju uporabniških vmesnikov in uporabniški izkušnji. Je član mednarodne organizacije IEEE.

E: [gregor.burger@ltfe.org](mailto:gregor.burger@ltfe.org)



**MIKHAIL SYSOEV** je diplomsko delo zagovarjal leta 2010 na Državni univerzi za vesoljske naprave v Sankt Peterburgu. Od leta 2014 je kot mladi raziskovalec zaposlen na Fakulteti za elektrotehniko Univerze v Ljubljani, in sicer v Laboratoriju za telekomunikacije (LTFE). Pripravlja doktorsko disertacijo *Ocena sloga vožnje na podlagi kontekstualnih podatkov*.

E: mikhail.sysoev@fe.uni-lj.si

**DR. EMILIJA STOJMEANOVA DUH** je raziskovalka na Fakulteti za elektrotehniko Univerze v Ljubljani. Leta 2013 je doktorirala na Univerzi v Mariboru z disertacijo o oblikovanju večzaslonske aplikacije na področju e-zdravja za starejše ljudi. Zaposlena je bila v podjetju Iskratel, kjer je delala kot vodja za uporabniško izkušnjo. Leta 2011 je za inovacijo o uvajanju uporabniške izkušnje v življenjski cikel produktov prejela bronasto priznanje Gospodarske zbornice Slovenije. Od 2010 do 2013 prireja konferenco *World Usability Day Slovenia* (Svetovni dan uporabnosti Slovenija) združenja Usability Professionals' Association (UPA). Dejavnna je v združenjih ACM, IEEE, UxPA, IxDA. Je predsednica združenja IEEE Women in Engineering Slovenia.

E: emilija.stojmenova@ltfe.org

**DR. MATEVŽ POGAČNIK** je izredni profesor na Fakulteti za elektrotehniko v Ljubljani, kjer je vodja skupine za multimedijo v laboratoriju za telekomunikacije LTFE. Raziskovalno se osredinja na razvoj interaktivnih multimedijskih storitev in uporabniku prijaznih vmesnikov. Sodeloval je pri številnih evropskih projektih s področij interaktivne digitalne televizije, uporabniške izkušnje, e-izobraževanja ter informacijskih multimedijskih sistemov. Je član mednarodne organizacije IEEE.

E: matevz.pogacnik@fe.uni-lj.si

**DR. JOŽE GUNA** je pedagog in raziskovalec na Fakulteti za elektrotehniko, Univerze v Ljubljani. Njegovo znanstveno delo obsega raziskave pri omrežnih in Internetnih tehnologijah, multimediji in sistemih IPTV, s posebnim poudarkom na načrtovanju uporabniških vmesnikov, uporabniške izkušnje in inovativnih modalnosti interakcij. Vodi več projektov z navedenih področij. Je ekspert za omrežne, ICT in IPTV tehnologije ter ima več industrijskih certifikatov podjetij CISCO, APPLE in Comptia. Je uradni inštruktor Cisco in Apple akademije ter senior član organizacije IEEE.

E: joze.guna@ltfe.org

Alenka Bezjak Mlakar

## MOČ ETNOGRAFSKEGA OSMIŠLJANJA

Prispevek predstavi uporabnost etnografskega pristopa pri raziskovanju življenja voznikov gospodarskih vozil, pri čemer se opira na izsledke etnografske raziskave, izvedene v Ljubljani. Bistvene sestavine etnografskega pristopa so navzočnost raziskovalke na terenu, njena sposobnost subjektivne umeščenosti v okolje in hkratne samocenzure ter moč analitičnega pristopa pri opazovanju na videz banalnega vsakdanjika. Pri raziskovanju življenja voznikov je dodana vrednost etnografovega dela in njegova največja moč v umeščanju in osmišljanju raziskovanega fenomena v kompleksen sistem vsakdanjika poklicnih voznikov. Avtorica v prispevku poudari nekaj primerov situacij iz kabin tovornjakov; primerna etnografska analiza predstavlja večplasten in uporaben material za razumevanje načinov življenja voznikov.

Prispevek podrobneje predstavi etnografski pristop in njegovo umestitev v poslovno okolje, raziskovalne tehnike in pripomočke, ki izboljšajo in olajšajo raziskovalni proces. Avtorica poudari prednosti in omejitve takšnega raziskovalnega pristopa, pripravi priporočila za izvedbo etnografije v poslovnem okolju ter poudari pomen iskanja smisla v načinih življenja voznikov. Proces osmišljanja in kontekstualizacije je namreč osrednjega pomena, saj privede do ugotovitev, ki so lahko izhodišče za nadaljnjo uporabo pridobljenega znanja.

**DR. ALENKA BEZJAK MLAKAR** je vodja konferenc *Telematics Conference SEEurope* (2011–2016) in *Telematics Conference Middle East & Africa* (2015–2016) ter soavtorica prve raziskave o telematskih rešitvah za gospodarska vozila v Jugovzhodni Evropi. Na Fakulteti za družbene vede Univerze v Ljubljani je doktorirala s področja poslovne antropologije ter v letu 2010 v slovenskem podjetju izvedla prvo etnografsko raziskavo o informacijsko-komunikacijskih tehnologijah. Zagovarja uporabo mešanih raziskovalnih metod, predvsem pa raziskuje uporabnost antropoloških in etnografskih pristopov pri razvoju produktov v poslovnem okolju.

E: [alenska@telematics-conference.com](mailto:alenska@telematics-conference.com)

## PREUČEVANJE KULTUR V PROMETU Z JEZIKOVNO ANALIZO

Jezik je osrednja sestavina kulture, saj v njem odsevajo kulture specifične, hkrati pa jezik določa ločnice med kulturnimi skupinami in povezave med njimi. Promet in vozila so del našega vsakdanjika; z njimi se je oblikoval samostojen sistem z lastnimi družbeno-kulturnimi značilnostmi in dinamiko, ki se tesno prepleta z drugimi segmenti vsakdanjega življenja in konceptualizacijami, te pa se zrcalijo v jezikovnih praksah.

V prispevku avtorica predstavi, kako lahko s pozornostjo na jezik razkrivamo kulturne značilnosti v prometu. Med drugim pojasni, katero besedje uporabljamo za razlage o prometu, avtomobilih in dogodkih na cesti ter katero besedje iz motoriziranega sveta prehaja v metaforične pomene in ga uporabljamo za razlage drugih vsakdanjih pojavov. Zanima jo še, kaj nam način govora pravzaprav razkriva o našem odnosu do prometa.

Na podlagi primerov iz prakse, na primer iz medijev in občestnih oglasov, prispevek prikaže, kako lahko poglobljanje v diskurz z metodami konceptualnega jezikoslovja, etnolingvistike, jezikovne antropologije in paremiologije pomaga pri aplikativnih raziskavah, katerih namen je motiviranje ljudi k spremembi mobilnostnih praks, načinov gibanja in odnosa do vozil, zlasti do avtomobilov.

**DR. SAŠA BABIČ** je znanstvena sodelavka Inštituta za slovensko narodopisje Znanstvenoraziskovalnega centra SAZU. Njena glavna raziskovalna področja so kratke besednozvezne oblike, t. i. folklorni obrazci, in analiza specifičnih diskurzov s folklorističnimi, lingvistično-antropološkimi in paremiološkimi metodami ter pristopi. V projektu *DriveGreen* raziskuje diskurze o vozilih in vožnji, prevladujoče stereotipe, ki se kažejo v jeziku, in odkriva, kako razbijati stereotipe in motivirati ljudi k bolj trajnostnemu načinu življenja.

E: [sasa.babic@zrc-sazu.si](mailto:sasa.babic@zrc-sazu.si)

## NEVARNA RAZMERJA NA CESTI

Srečanja na cesti sodijo med dogodke, ki pomembno vplivajo na doživljanje prometa in način vožnje. V prispevku je predstavljeno, kako lahko s kvalitativnimi pristopi identificiramo in analiziramo razmerja, ki nastajajo med vožnjo, in obravnava (ne)sorazmerja in konflikte, do katerih pride ob srečanjih.

Pri opredeljevanju razmerij na cesti ima pomembno vlogo vozilo, ki ga nekdo uporablja. Pri uporabi različnih prevoznih sredstev se namreč spremeni identiteta in habitus hibrida, ki se ustvari med osebo in prevoznim sredstvom, in to tako zaradi tehnične opreme vozila kot tudi zaradi drža ter občutka varnosti in zasebnosti v – ali pa na – različnih vozilih. Kadar smo na kolesu, na primer, zavremo, pozvonimo in stopimo s kolesa ter zamahnemo z roko proti avtomobilu, ki nepričakovano pridrvi iz stranske ulice in nas skoraj zbije pri prečkanju ceste. Kot avtomobilisti v podobnem položaju ravnamo drugače: ko zagledamo kolesarja, ki prečka cesto pri rdeči luči na semaforju, namesto zvonca uporabimo hupo, jezo pa poudarimo s pobliskavanjem z žarometi, naglim pospeševanjem, ko kritična situacija mine, in morda še z vpitjem in preklinjanjem.

Prispevek predstavi načine raziskovanja takšnih srečanj in pristope, s katerimi lahko preučimo razmerja moči na cesti. Metodološki pristopi so bili preskušeni v treh mestih, kjer je avtor opravil večmesečne etnografske raziskave (Ljubljana, Beograd in Budimpešta). V promet se je vključil kot voznik osebnega vozila, kolesar in pešec ter tudi kot tudi potnik v sredstvih javnega potniškega prometa. Ugotavlja, da ima vsako od teh mest infrastrukturne in tehnološke posebnosti, ki vplivajo na to, kako se ljudje vedejo v prometu. Na razmerja na cesti vplivajo še formalna in neformalna pravila, ki sooblikujejo vozniške navade, in odnos do trajnostne mobilnosti.



**DR. DAN PODJED** je znanstveni sodelavec Inštituta za slovensko narodopisje Znanstvenoraziskovalnega centra SAZU, docent za področje kulturne in socialne antropologije na Filozofski fakulteti Univerze v Ljubljani in razvojni sodelavec podjetja CVS Mobile. Vodi interdisciplinarni aplikativni projekt *DriveGreen: Razvoj aplikacije za spodbujanje eko-vožnje pri prehodu v nizkoogljično družbo* (2014–2017), v katerem raziskovalna skupina obravnava načine vožnje in uporabo vozil v Ljubljani, Beogradu, Budimpešti, Istanbulu in Newcastlu. Od leta 2012 je koordinator Mreže za aplikativno antropologijo pri Evropski zvezi socialnih antropologov (EASA). Je tudi pobudnik mednarodnega simpozija *Why the World Needs Anthropologists* (Amsterdam 2013, Padova 2014, Ljubljana 2015, Tartu 2016), ki je namenjen ozaveščanju javnosti o uporabnosti antropologije. Njegova glavna raziskovalna področja so razmerje med ljudmi in tehnologijami, vozniške navade, varovanje okolja in narave.

E: dan.podjed@zrc-sazu.si



# DRIVEGREEN

Simpozij je rezultat projekta *DriveGreen*:  
*Razvoj aplikacije za spodbujanje eko-vožnje pri prehodu v nizkoogljivo družbo, ki ga sofinancira Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije.*

Projektne partnerji:



Univerza v Ljubljani  
Fakulteta *za elektrotehniko*



Sofinanciranje projekta:



JAVNA AGENCIJA ZA RAZISKOVALNO DEJAVNOST  
REPUBLIKE SLOVENIJE



