Če bomo naredili spremembo v glavah, jo bomo tudi na cestah

Vprašanje je preprosto: Zakaj ne na kolo, če se le da? Dr. Dan Podjed je vodja interdisciplinarnega projekta 'DriveGreen: Razvoj aplikacije za spodbujanje eko-vožnje pri prehodu v nizkoogljično družbo'. V projektu sodelujejo podjetje CVS Mobile, Znanstvenoraziskovalni center SAZU in Fakulteta za elektrotehniko Univerze v Ljubljani. V projektni ekipi so povezali družboslovne in humanistične pristope ter inženirske veščine, da bi ugotovili, kako lahko spremenimo navade ljudi na cesti in jih spodbudimo, naj raje sedejo na kolo ali avtobus kot v avtomobil. Glavni rezultat projekta je aplikacija za pametne telefone '1, 2, 3', ki bo jeseni zaživela v Ljubljani.

Razvoj mobilne aplikacije sloni na raziskavi vozniških navad v štirih mestnih središčih: Ljubljani, Beogradi, Budimpešti in Istanbulu. Katere navade raziskujete, kako jih ugotavljate in ali že imate kakšne rezultate?

Projektno skupino sestavljamo antropologi in etnologi ter inženirji in strokovnjaki za logistiko in promet, ki z različnih zornih kotov spremljamo, kako se ljudje vozijo in kako lahko spremenimo njihove vozniške navade. Antropologi to ugotavljamo z intervjuji in fokusnimi skupinami ter s pristopom, ki mu pravimo 'vožnja z udeležbo'. To pomeni, da se po mestih vozimo z avtomobili, kolesi in avtobusi. Ali pa se sprehodimo peš in opazujemo, kako se vedejo udeleženci v prometu. Pri tem smo posebej pozorni na kritične situacije, recimo na jutranje zastoje, ko se vozniki med sabo začnejo 'pogovarjati' s hupanjem in celo vpitjem. V takšnih stresnih situacijah se vedenje ljudi pogosto povsem spremeni. Sprosti se lahko plaz čustev, kar vpliva na način vožnje, porabo goriva, izpuste toplogrednih plinov in varnost na cesti.

To vedenje lahko merite?

Da. S pomočjo telematskih naprav merimo načine vožnje. Z rešitvami podjetja CVS Mobile natančno beležimo, kako hitro se vozimo v mestih in celo, kako se naš način vožnje spreminja, ko se pripeljemo v drugo mesto. Doslej smo ugotovili, da na vozniške navade vpliva ogromno dejavnikov – od infrastrukture in stanja vozil do formalnih in neformalnih pravil, ki veljajo v nekem družbenem okolju. Zato se Beograjčani, recimo, vozijo in jezijo povsem drugače kot Ljubljančani in Budimpeščani.

Vendarle, kako opredeljujete eko-vožnjo in kaj lahko nadomesti avto v mestih, če ni urejenih kolesarskih poti in če človek ne more peš? Ali se velika mestna središča odločijo za bolj zelene prometne rešitve?

Eko-vožnjo lahko opredelimo kot način vožnje, pri katerem kar se da zmanjšamo porabo goriva in izpuste. Temu se približamo tako, da vozimo čim manj sunkovito in skušamo predvideti, kaj se bo v prometu zgodilo. Zato manj pospešujemo in zaviramo. Kot kažejo raziskave, na ta način zmanjšamo porabo in izpuste celo za 10 odstotkov. Največ pa za okolje in zase naredimo, če se na pot odpravimo peš, s kolesom ali javnim prevozom. Kot ste namignili v vprašanju, je to ponekod težje, a kjer je volja, tam je pot.

foto: arhiv podjetja

dr. Dan Podjed

Mislite predvsem na kolesa?

V Beogradu, kjer je malo kolesarskih stez, se ljudje vse več vozijo s kolesi. Predvsem so dejavni mladi, ki so pred nekaj leti začeli akcijo 'Kritična masa' za spodbujanje urbanega kolesarjenja. S podobno akcijo so v zgolj desetletju povsem spremenili Budimpešto, ki je bila nekoč namenjena predvsem voznikom osebnih vozil, zdaj pa je kolesarjem prijazno mesto. Da je mesto postalo bolj podobno Kopenhagnu, ki je nekakšen ideal za kolesarje, so dosegli tako, da so se kolesarji organizirali in se v ogromnem številu peljali čez mesto – leta 2008 se jih je zbralo kar 80 tisoč. Takšnega števila ljudi na kolesih mestne oblasti seveda niso mogle spregledati, zato so zahteve kolesarjev začeli upoštevati in urejati kolesarske steze ter prilagajati drugo prometno infrastrukturo.

Kakšna bo vaša aplikacija, da bo uporabniku pomagala izbrati optimalen motivacijski pristop za bolj zeleno vožnjo? Kaj bo aplikacija dala uporabniku, da bo samo s pametnim telefonom ugotovil, koliko se zdravo giblje in ravna zeleno?

Sprva smo nameravali pripraviti aplikacijo za pametne telefone, ki bi pokazala, kakšen je naš način vožnje z osebnim vozilom. Bila bi kot ogledalo, ki pokaže, kakšni smo na cesti. Ta 'zrcalna podoba' bi nas spodbudila, da se vozimo bolj varčno, varno, okolju prijazno. Med raziskavo se je pokazalo, da pametni telefoni v vozilu niso najbolj pameten pripomoček, saj naprave motijo pozornost voznikov. To ve vsak, ki

se je skušal pogovarjati med vožnjo. Na terenu smo ugotovili še, da ljudje ne spremenijo svojih navad zaradi skrbi za okolje in morebitnih prihrankov na cesti.

Zaradi česa pa?

K spremembam jih bolj spodbudi nekaj drugega – skrb za zdravje in dobro počutje. Ugotovili smo še, da so globalne podnebne spremembe za večino ljudi preveč abstraktne, da bi jih dejansko skrbele. Bolj jih skrbi čistoča in zdravje v lokalnem okolju. Zato smo pri razvoju napravili oster zavoj v drugo smer in začeli razvijati aplikacijo, ki v prvi vrsti spodbuja gibanje, posledično pa seveda tudi trajnostno mobilnost, in to na mestni ravni. Aplikacija '1, 2, 3', kot smo jo poimenovali, uporabniku pokaže, koliko je v zadnjem dnevu, tednu, mesecu in letu hodil, tekel, kolesaril, uporabljal javni prevoz ter se vozil z avtomobilom. Posameznikove dosežke določi izključno s podatki, ki jih pridobi s senzorji telefona, kar pomeni, da ne potrebuje pametne ure ali druge naprave, temveč le telefon. Ime '1, 2, 3' smo izbrali, ker opozarja, da je čas za akcijo. Pa še zato, ker ni jezikovno in kulturno obremenjeno. Izgovoriti ga znamo tako v slovenščini kot tudi v angleščini, srbščini, madžarščini, turščini in v vseh drugih jezikih, v katerih nameravamo predstaviti aplikacijo.

Kako boste prepričali uporabnike, da bodo preizkusili aplikacijo?

Aplikacija spodbuja trajnostno mobilnost z različnimi akcijami, in to tako individualnimi kot skupinskimi. Pri prvih skuša posameznik osvojiti katero od značk, pri drugih pa se za skupinsko nagrado potegujejo vsi uporabniki v mestu. Računamo, da bodo skupinske akcije najbolj privlačne, saj bodo spodbujale sodelovanje, solidarnost in zavedanje, da pri hoji, kolesarjenju in uporabi javnega prevoza nismo sami. V teh akcijah bodo uporabniki tekmovali tudi proti znanim meščanom, ki bodo, če v tednu dni izgubijo proti povprečnemu mestnemu rezultatu, za 'kazen' opravili dobro delo ali namenili nekaj sredstev za izboljšanje infrastrukture. Računamo, da bomo v skupinske akcije s pomočjo medijev in mestnih ustanov pritegnili igralce, glasbenike, športnike – morda pa bomo izzvali celo župana.

Kje boste premierno začeli z aplikacijo?

Najprej v Ljubljani, ki je letos zelena prestolnica Evrope. Pomladi in poleti jo bomo testirali z manjšo skupino uporabnikov, septembra pa bo brezplačno na voljo. V naslednjih letih nameravamo aplikacijo za mobilni operacijski sistem Android ponuditi še drugim mestom. Seveda jo bomo ustrezno priredili, in to ne samo jezikovno, temveč tudi vsebinsko. Če po Ljubljani z aplikacijo 'osvojimo' še kakšno mesto, bo to pomembno izboljšalo njeno delovanje, saj se bodo mesta lahko primerjala in tekmovala med sabo. Si predstavljate? Ljubljana je v večnem derbiju premagala Maribor in se uvrstila v končnico evropskega prvenstva v trajnostni mobilnosti!

Kako boste oživeli projekt DriveGreen v praksi? Kako ga financirate?

Razvoj aplikacije smo zagotovili s sredstvi Javne agencije za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije, ki je prepoznala pomen in razvojni potencial triletnega projekta, ki se izteče sredi leta 2017. Do takrat bo aplikacija zaživela v Ljubljani, njeno delovanje pa bomo preizkusili še v Beogradu, Budimpešti in Istanbulu. Dodatna sredstva za testiranje smo pridobili še s štipendijo britanske Univerze v Durhamu. Tako bomo lahko izvedli dodatno trimesečno raziskavo o tem, kako lahko vplivamo na vozniške navade v Newcastlu, ki je po velikosti primerljiv z Beogradom. Kako naprej? Računamo na pomoč in podporo mestnih ustanov in lokalnih donatorjev, ki jih skrbi, kako ravnamo z okoljem, in to tako na globalni kot na mestni ravni.

Več na www.zelenaslovenija.si

Promocija

PLANET GV

SLOVENSKO SLOVENIAN LOGISTIČNO LOGISTIC ZDRUŽENJE ASSOCIATION

OSKRBOVALNE VERIGE V ZNANOSTI IN PRAKSI 2016

od 6. do 8. aprila 2016 v Portorožu

DOGODEK, KI GA KOT PREVOZNIK, TRANSPORTNO PODJETJE ALI LOGIST NE SMETE ZAMUDITI; 20 praktičnih predavanj, 3 okrogle mize in več kot 25 odličnih domačih in tujih predavateljev.

- STANJE IN TRENDI RAZVOJA LOGISTIKE Z VIDIKA NAJPOMEMBNEJŠIH EVROPSKIH (LOGISTIČNIH) INSTITUCIJ
- SODELOVANJE MED NAROČNIKI LOGISTIČNIH STORITEV
- IZZIVI ZAPOSLOVANJA DELAVCEV IN KAKO POSTAVITI SISTEM NAGRAJEVANJA ŠOFERJEV – aktualno za prevoznike oziroma transportna podjetja
- IZZIVI PRI OSKRBI MESTNIH SREDIŠČ – glavni problem ter tehnološke rešitve in modeli

Podroben program in prijava: www.logisticnikongres.si

Bralci revije lahko s kodo **LK16EOL** uveljavljate **10% popust*.**

* Popust s kodo se izključuje z ostalimi popusti.

Generalni pokrovitelj: LUKA KOPER Port of Koper

Pokrovitelj večera: POŠTA SLOVENIJE

Velika pokrovitelja: TimoCom, trace solutions

Pokrovitelji: ADRIA KOMBI, BTC, DB SCHENKER, europapier Alpa, KARIERA, VV-LOG

Partner