

# »Jebela cesta«, kako si eni brskajo po nosu!

**Antropolog Dan Podjed z avtomobilom po mestih jugovzhodne Evrope za bolj trajnostne načine premikanja – Od pesnika in novinarja do znanstvenika – Kako lahko antropologi pomagajo do boljšega sveta?**

Te dni so spet spakirali kovčke. Celjan Dan Podjed, ki sicer živi in dela v Ljubljani, se je z družino tokrat odpravil v Budimpešto. Potem ko so tri mesece preživel v Beogradu, jih zdaj čaka enako dolgo obdobje novih izzivov. Dan pravi, da se Budimpešte ne boji. Bolj ga skrbi Newcastle, še večja preizkušnja bo Istanbul. Toda 40-letni doktor etnologije in kulturne antropologije je v svoji karieri počel še kaj precej bolj »odštekanega«, kot je opazovanje voznikov ali vijuganje po levi strani ceste.

Od leta 2014 vodi projekt DriveGreen: Razvoj aplikacije za spodbujanje eko vožnje pri prehodu v nizkoogljeno družbo. S svojim vozilom, ki ima vgrajene posebne merilne naprave, je že vozil po Ljubljani in Beogradu, ostala mesta ga še čakajo. Namen projekta je ugotoviti, kako lahko lju-

di spravimo iz osebnih avtomobilov in jih prepričamo, naj raje hodijo ali uporabljajo bolj trajnostne in zdrave oblike prevoza. Zanimivo je, da sam sovraži vožnjo z avtom in da skuša to početi čim manj, saj se zaveda, da s tem povzročamo ogromno škodo družbi in planetu. »Približno četrtnina izpustov vseh toplogrednih plinov izvira iz prometa in tri četrtine od tega iz cestnega prometa.« Toda v omenjenem projektu pač ne gre brez vožnje, ki ima v tem primeru »višje cilje«.

## Ždimo kot korale

Aplikacija, ki jo bodo raziskovalci razvili, bo ljudi spodbujala k spremembi. Vsak bo lahko preveril, kako je preživel dan, koliko časa se je vozil, hodil in miroval. »To so šokantne informacije, saj vidiš, da tri četrtine časa ždiš kot korala ali fikus, namesto da bi se gibal.« Prepričan je, da ima

vsako od mest svoj »trik«, s katerim lahko ljudi spodbudi, da spremenijo svoj način premikanja.

Za spremembe so po njegovem mnenju bolj dovzetni mladi, ki se pogosto bolj zavedajo problemov v svetu. »S projektom želimo ljudi prepričati, da lahko bolje živijo, če se ne vozijo z avtomobilom.« Vendar to ne velja enako v vseh okoljih. »V Beogradu je avto še vedno številka ena v vrednostni piramidi, še posebej, če je to velik črn nemški avto. Nižje so avtomobili drugih blagovnih znamk, še nižje so Zastavina vozila, nato sledi javni prevoz in čisto na dnu so kolesarji in pešci. Se pa med mladimi pojavljajo skupine kolesarjev, ki skušajo prepričati mestne oblasti, da so tudi oni pomembni in da zato potrebujejo boljšo infrastrukturo. V delu mesta, kjer sem živel, je ena redkih kolesarskih stez, ki pa se konča pri velikem krožišču. Če se od tam naprej voziš po cesti, je to življenjsko nevarno, po pločniku pa ogrožaš pešce. Nek Nizozemec, ki živi v Beogradu, mi je pojasnil, da tam niti golobi ne vidijo kolesarjev in se jih sploh ne prestrašijo, ker jih niso navajeni.«

## Brskanje po nosu in preklinjanje

Pri raziskavi ima Dan Podjed v vozilu merilno napravo, ki spremlja njegov način vožnje in beleži, kako se ta spremeni, ko pride v drugo mesto. Ob tem opravljajo še intervjuje z vozniki pred in med vožnjo ter ugotavljajo, kako se počutijo na cesti. Zanimiv pristop je tudi opazovanje prometa. V Ljubljani sta s kolegico v prometnem križišču več dni zapored gledala, kaj ljudje počnejo v vozilih. »Vozilo razumejo kot zaseben prostor, čeprav je dejansko javen, saj se vidi vanj. Poslušajo radio, pojejo, jedo, si brskajo po nosu, pojedjo tisto, kar izbrskajo iz nosa, in se ne zavedajo, da jih nekdo gleda. Posebej smo se posvetili temu, kako se jezijo. Zaradi jezje namreč pritisnemo na plin bolj

vornega področja. V Beogradu pa so psovke taksistov veliko bolj sočne in jih znajo spretno povezati med seboj. Včasih so rekli, da preklinjaš kot kočijaž, danes bi morali reči kot beograjski taksist.«

## Selitve brez nepotrebnih stvari

Všeč mu je, ker lahko pri selitvah, ki jih zahteva projekt, količino stvari zmanjša na minimum. Seli se z družino, vendar večino vsega pusti doma. »Tudi to je del raziskave, da ugotovljamo, da imamo vsega preveč in da smo obremenjeni s količino stvari. Ko spakiraš, vidiš, kako malo potrebuješ, da se imaš enako dobro ali še bolje,« pravi Dan.

Je pa potovanje z otroki tudi prednost. Če ne bi bili zraven, ne bi ugotovil, da so Beograjčani tako prijazni,

»Mislimo, da so nekoč ljudje živeli slabo. Antropolog Marshall Sahlins pa je v knjigi *Ekonomika kamene dobe* ugotovil, da so ljudje v jamah delali – to je lovili, nabirali, kuhali – le dve do tri ure na dan. Ves ostali čas so porabili za zabavo, petje, risanje po stenah, romantiko, spanje. Če imaš malo manj, ti ni treba toliko skrbeti. Zdaj moramo skrbeti za svoj avto, svoje stanovanje, za vse, kar smo si nakopičili.«

besno in izpusti so večji, ob čemer so prisotni tudi zvočno onesnaževanje, hupanje, zmerjanje, preklinjanje.«

V primerjavi z Beogradom je naš besednjak zelo blag, pravi Podjed. »Slovenci rečemo na primer pišuka, pismo rosno, jebela cesta, tristo kosmatih medvedov. Hujše kletvice izvirajo s hrvaškega in srbskega go-

odprti. Ob tem je spoznal solidarnost ljudi v javnem prevozu, kar bi lahko posnemali tudi drugje. »Ko sem prišel s tremi otroki na postajo, so mi potniki pomagali na avtobus z otroškim vozičkom, sami so si razporedili otroke, da so sedeli na kolenih, koga so celo nagnali s sedeža, češ da je že dovolj sedel ... Tam manj buljijo v

»Mami skušam dopovedati, da ne potrebuje avtomobila, da ga lahko proda in se vozi s taksijem. A pravi, da je to predrago. Koliko pa stane nov avto? Pa še zavarovanje, registracija, gume, bencin, vzdrževanje? Zagotovo 3 tisoč evrov na leto! Delamo samo za avto! Mislimo, da nam daje svobodo, v bistvu pa nas omejuje.«



»Če sedeš v velik nemški črn avto, postaneš druga oseba, kot če sedeš v majhen japonski avto ali na kolo. Na drug način izražaš čustva na cesti. Vozilo ti omogoča, da se ježiš drugače, na kolesu ne moreš trobiti in svetiti z žarometi,« ugotavlja Dan Podjed, ki je v beograjskem prometu doživel in videl marsikaj, tudi takšne kretnje drugih voznikov, kot jo prikazuje na fotografiji.