

ETIKA V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Informace z odborné skupiny Etika a management České společnosti pro jakost.

V letošním roce vznikla v rámci České společnosti pro jakost (ČSJ) nová odborná skupina, zaměřená na etiku a management (OSEM). Existence této skupiny má svůj důvod také v tom, že pojem kvalita se úzce váže i k etice a kvalita je hlavním předmětem činnosti ČSJ. Kategorie „etika a kvalita“ lze úspěšně vztáhnout ke všem atributům života. Shodneme se na tom, že všichni chceme žít kvalitní život, ke kterému patří i etika. Jenom tyto parametry velmi různě vnímáme a víme, že jsou relativní a přitom ovlivnitelné mnoha okolnostmi. Na prvním setkání odborné skupiny byla pro aplikaci etiky navržena různá témata, mezi nimi i téma silničního provozu.

Na říjnovém setkání OSEM jsme se věnovali možnosti etiky jako nástroje řízení chování v silničním provozu. Téma dopravy se týká každého z nás. Možná vás napadne, proč jsme nepochybně vznešené téma etiky dali do souvislosti s něčím tak přízemním, jako je provoz na pozemních komunikacích. Ostatně domníváme se, že nic přízemnějšího než je silniční doprava už ani být nemůže, ale přitom se po pozemních komunikacích různým způsobem pohybujeme v různých rolích úplně všichni. Zkuste si představit život bez pohybu.

Setkání účastníků zahájila předsedkyně skupiny Ing. Jitka Jakubcová, která přivítala pozvané hosty z institucí, které mají k problematice provozu na pozemních komunikacích blízko. Seznámila je s historií a s dosavadní činností odborné skupiny. Jako hosty jsme přivítali zástupce dopravní policie, ministerstva vnitra, ministerstva školství mládeže a tělovýchovy, zástupce Sdružení řidičů, a zástupce autoškoly. Děkujeme jim za jejich aktivitu a za podnětné příspěvky k našemu tématu. Cílem odborné skupiny Etika a management v oblasti dopravy po pozemních komunikacích je inspiraci pro změnu dosavadní filozofie v přístupu k otázkám a problémům silničního provozu, zejména ve vztahu k výchově. Jsme přesvědčeni o tom, že i dynamický systém, kterým nepochybně silniční provoz je, lze pojímat odlišně od současnosti tak, aby naplnil i kvalitativní hlediska jako nedílnou součást života každého člověka.

Primární způsob pohybu po pozemních komunikacích je chůze. Někdy jsme v rolích spolucestujících a někteří z nás jsou řidiči vozidel. Tedy pro dopravu jsme odborně více erudováni než chodci. Historicky vzato, tak ten, kdo byl na počátku druhu „člověk“ v chůzi či běhu rychlejší, dostal se snáze dál a rychlost byla jeho nespornou výhodou pro dosažení více cílů nebo zvládnutí více činností. Technický rozvoj šel společně s rozvojem druhu a tak jsme dnes na tom tak, jak jsme. Vznikly dopravní prostředky nezávislé na biologické síle a pro jejich řízení byly třeba specifické dovednosti a znalosti. Takže řidičský průkaz je druh výsady, kterou je možnost řízení motorových vozidel. Je tedy mobilnější. Současný zákon definuje silniční provoz, řidiče i řidičský průkaz a řadu dalších souvislostí. Je nesporné, že mít řidičský průkaz je mimořádný, „společenský benefit“. Významně ovlivňuje život po funkční, kvalitativní i emoční stránce. Vznikla také zcela přirozeně nutnost řídit a regulovat provoz na pozemních komunikacích tak, aby se vyhovělo realitě a udržela i kvalita života.

Současná úroveň vzájemných vztahů a chování jednotlivých účastníků silničního provozu je dlouhodobě hodnocena jako negativní. Řidiči přitom logicky hrají dominantní roli. Chování v silničním provozu je dosud ovlivňováno především systémem sankcí s nadějí na jeho zlepšení. Podle názoru pedagogů nejsou pro motivaci k dobrému chování využívány pozitivní příklady. Zdá se proto, že hlavní cíl sankcí je trvalé ekonomické „vytěžení“ skupiny řidičů a

v menší míře i ostatních účastníků provozu. Systémy sankcí jsou dále rozvíjeny, až vznikl administrativně sankční tzv. bodový systém, jako univerzální metoda, která zajistí zlepšení vztahů na silnicích. Přitom k dnešnímu dni je v ČR evidováno přes 37 000 odebraných řidičských průkazů, co by následek trestu z bodového systému. Ovšem že by se nějak zlepšilo vzájemné chování účastníků provozu není nijak patrné. Má tedy současný bodový systém vůbec právo na svou existenci? Odpovědi na otázku proč tomu tak je, existuje nepochybně mnoho. Odpovědi mohou vycházet jak z racionálních, tak iracionálních úvah a představ, ale je zde zákon podle kterého se silniční doprava reguluje a řídí. Víme, že zákon není dogma, ale platí jen do té doby, dokud se nezmění. Je to vlastně formalizovaný výraz vůle, filozofie a síly, která společnost právě ovládá. V silničním provozu jde stále o snahu vytvořit univerzální jednotná pravidla pro každou situaci, podle kterých bychom se měli jednotně chovat a tím by byla stále zdůrazňovaná bezpečnost, jako hlavní kategorie, zajištěna. Že jde o hluboký omyl, se kterým jsme se měli dávno vypořádat je více než zřejmé. Takže co s tím?

Dopravní policie může působit pouze v rámci zákona, i když víme, že zákon nemůže postihnout všechny situace v dopravě. Zákon nemá mozek, nemyslí a slepé dodržení jeho regulí nemusí být vždy v souladu s jeho cílem. Jestliže dopravní policie řídí a reguluje dopravní provoz, potom dopravní policista a řidič nemohou být nepřátelé. V dopravě jsme přece tým a měli bychom se podle toho i chovat. Partnerský vztah mezi policistou a řidičem bude podporovat rozhodnutí a úsilí řidiče dojet nikoli jenom z místa A do místa B, ale odkudkoli kamkoli potřebuje, zase zpět a to mnohokrát. Samozřejmě bez nehod a komplikací. Zákon činnost dopravní policie velmi vymezuje, ale nic nebrání tomu, proč by díky svým poznatkům nemohla inspirovat ke zlepšení doprav ve všech směrech. Řízení a regulace dopravy je jejich práce a jejich zkušenosti by se rozhodně měly využívat. Že tuto aktivitu, stejně tak jako další náměty ke změně bude blokovat zavedený systém, „tradice“ nebo i neschopnost a neochota zákonodárců uvažovat v jiných souvislostech, o tom není sporu. Ovšem chceme-li zvyšovat kvalitu života, neměli bychom trvat na slepém dodržování zákona, který zatím platí, ale hledat možnosti zlepšení jeho funkčnosti tak, aby odpovídal záměru, ke kterému se vztahuje a kvalitu života také podporoval. Zákon, který z hlediska chování nerespektuje fenomén dospělosti, těžko může být dobrovolně dodržován, respektován a ctěn. Přitom politici vyjadřují své přesvědčení o moudrosti „lidu této země“, takže někde je určitě chyba, která by se měla napravit. V silničním provozu zcela určitě.

Pro inspiraci ke změně vycházíme ze znění současného zákona o provozu na pozemních komunikacích. Vnímání rozdílu mezi tím co má být a co ve skutečnosti je, tedy audit, dává možnost efektivně uplatnit etiku ne jako helso nebo slogan, ale jako nástroj na ovlivnění chování jednotlivých účastníků v provozu. Cesta k samotnému vzniku a formulaci zákona byla historicky dost dlouhá. Ovšem pro řidiče historicky vznikly a stále jsou a budou respektovány dvě trvalé zásady pro způsob jejich chování. Totiž povinnost řídit vozidlo tak, aby ho stále ovládal a mohl bezpečně zastavit ve vzdálenosti na kterou má dohled. Tedy řidič by měl řídit takovým způsobem, aby bylo zřejmé, že on jede s vozidlem, nikoli že vozidlo jede s ním. Z hlediska prevence vidíme pravý opak. Řidiči jsou přesvědčováni o tom, že jízda je zábava, vzrušení, zkrátka že rychlost je sama o sobě důležitou hodnotou a pokud náhodou není, tak určitě je sexy. Rozhodující je a vždy bude spolehlivost člověka, jeho limity a meze a samozřejmě víme, že ztaracený čas nedohoníme. Zákon definuje mnohé atributy ve vztahu k řidičské kompetenci, ale lidskou kvalitou ve vztahu k řízení se nezabývá i přesto, že je v praxi rozhodující. Můžeme se shodnout na definici individuální „občanské způsobilosti“ jako nutné podmínce k činnosti. Argument, že etické, tedy slušné chování se „očekává“, je při srovnání s praxí neudržitelným tvrzením. Pro efektivní prevenci je zde široká škála zatím nevyužívaných možností. Nestáčí se pouze spoléhat na technické vybavení vozidla, které zčásti podporuje nebo už nahrazuje některé činnosti řidiče, v budoucnosti jej však rozhodně

nahradí zcela. Řidič jenom přijde o možnost samostatně rozhodovat, tedy řídit a regulovat jízdu, včetně emočních prožitků z jízdy. Opravdu to bude lepší?

Zákon se snaží postihnout mnohé situace a souvislosti v provozu, ale o kvalitě provozu, jaký by měl vlastně být, v něm příliš mnoho informací nenajdeme. Důvodem převážně sankčních postupů je prý nutnost ochránit nejslabší článek provozu, tedy chodce a zřejmě i nezkušeného, „nevyježděného“ řidiče. Přitom víme, že bezpečnost a funkčnost každého systému je limitována právě jeho nejslabším článkem. Optimalizace systému znamená nejslabší článek odstranit nebo zpevnit tak, aby nepředstavoval významné riziko. Inspiraci k řešení může na základě svých zkušeností poskytnout právě dopravní policie a nejen ona. I když to jistě bude nad rámec současného zákona. Nicméně při hledání definice kvality každý zjistí, že jde vlastně o celý soubor atributů. Domníváme se, že zatím nedefinovanou kvalitu provozu můžeme nejlépe popsat tak, že provoz by měl být rychlý, bezpečný, plynulý, uživatelsky příjemný, technicky vyspělý, ekonomický, ekologický a také logický. Zkuste přidat nějaké další parametry nebo naopak námitky proti uvedeným atributům. Všechny totiž platí současně, ale také diferencovaně. Nejlépe odpovídají ergonomickému modelu, tj. množinám prvků člověk – činnost – prostředí, vše na časové ose a při různých úrovních jednotlivých prvků. V ergonomickém modelu systému můžeme dosadit další podmínky. Z čistě právního pohledu půjde o věčný spor mezi legálností a legalitou. Časová osa ukazuje, že to co bylo je už definitivně pryč a je nutná orientace na budoucnost. A kde tedy budeme hledat etiku? Měla by být v nás. Každý znáte nejlépe sám sebe a u sebe byste měli také začít, pokud vážně chce život žít a také ho v rámci možností i dobře prožít. Neváhejte, moc času k tomu rozhodně nemáte.

Pro etiku ve vztahu k řízení chování všech účastníků silničního provozu chceme ve spolupráci s odbornými partnery hledat možnosti její užité aplikace. Jak do tohoto segmentu dostat i požadovanou a očekávanou kvalitu, z našeho pohledu postavenou na základě etiky, co „měřítko lidskosti“? Vůli pro změnu k lepšímu bychom co investici měli do řešení problému vložit sami. Jedno řešení nabízí logický ergonomický model MAX a MIN. Vždy a všude maximalizovat bezpečí a minimalizovat riziko. Je zajímavé, že to jde i ve vztazích. Na silnicích je mnoho řidičů, kteří jsou šikovnější než vy, ale také mnoho řidičů, které svou dispozicí předčíte. Respektujme fakt, že v dopravě jsme tým. Maximalizace bezpečí znamená, že způsobem jízdy vytvoříte možnost pro nápravu chyby jiného řidiče. Minimalizace rizika znamená, že když se mu náprava chyby nezdaří, budete mít pro sebe k dispozici náhradní řešení. Ovšem na tento způsob chování na silnici musíte morálně i odborně mít. Tedy ctít etiku a přijmout fakt, že dobrý řidič nebourá. Tento přístup vytváří základnu pro efektivní možnost dosažení cíle naší skupiny v tématu silniční doprava, tedy dosáhnout změnu současné filozofie řízení dopravy na pozemních komunikacích a tím docílit i pozitivní změnu v chování všech účastníků. Zdá se, že doprava na silnicích bez sankcí není pouhou fikcí.

Pokud jste ve zdraví dočetli tuto informaci, rádi bychom poznali i vaše názory a přivítali i vaši pomoc při inspiraci k řešení tohoto tématu. Týká se přece každého z nás. Děkujeme všem našim hostům za jejich příspěvky k prvnímu setkání na téma „doprava“ a doufáme v další spolupráci. Chceme úsilí naší skupiny soustředit na praktickou aplikaci etiky ve specifickém prostředí provozu na pozemních komunikacích a na vzájemné vztahy jeho účastníků. Psychosociální normalita by ostatně měla být plným právem požadována a považována za jednu z hlavních podmínek dobrých vztahů mezi lidmi i v té nejběžnější lidské aktivitě, tedy v dopravě. Buďme proto dobrý tým, nejen v dopravě.

Za odbornou skupinu Etika a management

PhDr. Přemysl WOLF

Garant tématu Etika v dopravě

17. 10. 2013