

Čo je pokrok?

O potrebe celostného myslenia

Emil Páleš

Novoelejská psychológia ekonomiky



Sophia 2019

PodĎakovanie, Adriáne

Text: RNDr. Emil Páleš, CSc.

Jazyková korektúra: Mgr. Romana Krolčíková

Grafická úprava: Ing. Peter Malatin

Ilustrácia na obálke: akad. mal. František Jaksics

© Vydavateľstvo Sophia, Bratislava, 2019

Kúpou knižky priamo na stránke vydavateľstva www.sophia.sk podporíte našu prácu.

ISBN 978-80-970688-3-7



MÚDROŠŤ Z ORECHOVEJ ŠKRUPINKY

I.

Už Aristoteles hovorí, že iba po šťastí túžime preň samotné. Všetky ostatné veci (zdravie, bohatstvo, postavenie, uznanie) si želáme len ako prostriedok ku šťastiu. Konečným cieľom ľudského života je subjektívny pocit šťastia. To je samozrejماً pravda, ktorá sa teší všeobecnému súhlasu. Pokrok by sa mal v konečnom dôsledku merať rastúcim šťastím medzi ľuďmi. Lenže čo je skutočné **šťastie**? A čo k nemu naozaj vedie?

V 20. storočí sa hovorilo o blahobyte a objeme výroby jedným dychom, akoby boli priamo úmerné. Ministri vytyčovali budúcnosť takýmito sľubmi: „Do 25 rokov sa zdvojnásobí životná úroveň, pretože sa zdvojnásobí kvalita a množstvo výrobkov“. Pokrok sa meral rastom hrubého domáceho produktu a predpokladalo sa, že od neho sa už všetko ostatné odvinie samočinne.

No ak je to tak, prečo potom Európania častejšie ukončia svoj život samovraždou než Afričania? Je zaostalejší svetadiel šťastnejší a ten pokročilejší nešťastnejší? Alebo prečo sa počet dlhodobých užívateľov antidepresív v Spojených štátoch od roku 2000 strojnásobil? Každý desiaty Američan a medzi nimi každá štvrtá žena v strednom veku dnes už siaha po antidepresívach.¹ Produkcia vzrástla o polovicu – a nešťastných je trikrát viac? Od druhej svetovej vojny reálny domáci produkt na hlavu v Spojených štátoch stúpol na štvornásobok, ale podiel subjektívne šťastných je stále rovnaký (či mierne klesá). Rovnaká skutočnosť platí aj pre ďalšie rozvinuté krajiny a je známa ako *Easterlinov paradox*.²

Empirické pozorovania ukazujú, že vzťah medzi peniazmi a šťastím nie je lineárny, ale logaritmický. Štáty sveta zoradené podľa miery šťastia a príjmu na hlavu vykresľujú logaritmickú

¹ Benedict Carey & Robert Gebeloff: Many people taking antidepressants discover they cannot quit. *The New York Times*, 7. apríla 2018.

² Richard A. Easterlin: Does economic growth improve the human lot? Some empirical evidence. In: David & Reder: Nations and households in economic growth. Essays in honor of Moses Abramovitz. Academic Press, New York, 1974.

krivku.³ Teda hmotná núdza nás robí nešťastnými. Ale existuje *bod nasýtenia*, za ktorým sú naplnené základné ľudské potreby. Ďalší rast príjmov potom už prispieva ku šťastiu stále menej a nakoniec vôbec. Po zabezpečení fyziologických potrieb a potreby bezpečia, v Maslowovej hierarchii potrieb nasledujú emočné a duchovné potreby ako je potreba niekam patriť, láska, úcta a zmysluplné sebauskutočnenie. Tie sa už nedajú zabezpečiť výrobou.⁴

Svetový domáci produkt v parite kúpnej sily je 17-tisíc dolárov na obyvateľa, takže zemeľu je práve za bodom nasýtenia.⁵ Každý pozemšťan by mohol mať zaistené základné potreby, teoreticky. No prakticky všade pokračuje fyzické a psychické utrpenie. Dôvod už nie je v nedostatočnom výkone ekonomiky, ale v sociálnom usporiadaní a psychológii ľudí, v nerovnosti a deštruktívnych vzorcoch správania. Pokrok sa teraz musí obrátiť dovnútra.

Na prahu tretieho tisícročia je rozpojenie medzi rastúcou výrobou a šťastím také zreteľné, že ho začali reflektovať politické špičky. Vynoril sa pojem *ekonomiky šťastia*. Šťastie či *kvalita života* alebo *well-being* sa začali kvantifikovať. Bhután zaviedol *hrubé národné šťastie* namiesto hrubého národného produktu ako mieru spoločenského pokroku, ktorú treba maximalizovať. Od roku 2008 je zakotvené v bhutánskej ústave ako oficiálny cieľ vlády. Národné šťastie je viacrozmerový konštrukt, ktorý okrem produkcie zahŕňa aj zdravie, vzdelanie, voľný čas, ochranu prírody a kultúry, spravodlivosť a rovnosť, sociálne istoty, vitálnosť komunity a duševnú pohodu. Valné zhromaždenie OSN v roku 2011 prijalo rezolúciu, ktorá povzbudzuje členské štáty, aby nasledovali Bhután a začali s meraním šťastia. Od roku 2012 sa každoročne vypracováva *Správa o miere šťastia vo svete*. OECD zaviedlo *Index lepšieho života*.

³ Ronald Inglehart & Hans-Dieter Klingemann: Genes, culture, democracy, and happiness. In Diener & Suh: Culture and subjective well-being, MIT Press, Cambridge, 2000, s. 165-183.

⁴ Abraham H. Maslow: A theory of human motivation. *Psychological Review*, zv. 50, č. 4, 1943, s. 370-396.

⁵ Bruno S. Frey & Alois Stutzer: Happiness and economics. How the economy and institutions affect human well-being. University Press, Princeton, 2002.

20. marec sa vyhlásil za Medzinárodný deň šťastia. Tieto správy zásadne menia perspektívu, pretože krajiny ako Kostarika sa tam ocitajú na vyšších priečkach než Nemecko či Spojené štáty a tak sa javia ako pokročilejšie.

Vytýčenie cieľa a schopnosť dosiahnuť ho sú však dve rozličné veci. Dávne i nedávne dejiny sú plné príkladov, ako sa z veľkých cieľov vykluli ilúzie. Raj sľubovali fundamentalistické teokracie, liberálny kapitalizmus aj rovnostársky komunizmus. Šťastie je charakteristické tým, že v cieľovej rovinke nám znovu a znovu uniká ako fatamorgána. Ako v rozprávke, plné truhlice zlata sa zmenia na piesok, len čo sa ich zmocní sebecká osoba nesprávnou cestou.

Preskúmať a pochopiť tento fenomén si vyžaduje integrovať ekonómiu s psychológiou. Šťastie je psychologická veličina. Možno sa vôbec nedá vytvoriť cieľovým úsilím so sebastrednou motiváciou. Môže prísť len samo ako vedľajší produkt odovzdania sa inej osobe alebo dielu, ktoré nás presahuje.⁶ Honbou za šťastím sa nám potom len vzdaluje. Náš spôsob myslenia možno vôbec nedovoľuje dosiahnuť náš cieľ.

Existujú dva **typy myslenia**, ktoré sú svojím spôsobom protikladné a dopĺňajú sa navzájom. Edward de Bono ich charakterizoval ako *vertikálne* vs. *laterálne* myslenie.⁷ Približne rovnaký význam majú termíny *konvergentné* a *divergentné* myslenie u Joy P. Guilforda.⁸ Sčasti súvisia aj s lateralizáciou, čiže odlišným spôsobom spracovania informácií ľavou a pravou pologou mozgu.

Konvergentné (zbiehavé) myslenie umožňuje vyvodzovanie záverov na základe logického uvažovania. Postupuje lineárne, krok za krokom, metodicky k jedinému správne výsledku. Divergentné (rozbiehavé) myslenie je tvorivé, nachádza nečakané spojenia, generuje alternatívy a pôvodné riešenia, ktoré nie sú dosiahnuteľné sekvenčným logickým myslením. To prvé sa sústreďuje na detail, to

⁶ Viktor E. Frankl: Hľadanie zmyslu života. Eastone, Bratislava, 2011.

⁷ Edward de Bono: Lateral thinking. Creativity step by step. Harper & Row, New York, 1970.

⁸ Joy P. Guilford: The nature of human intelligence. McGraw-Hill, New York, 1967.

druhé vníma celok. Konvergentné myslenie je vysoko efektívne, ale jeho slabou stránkou je zúženie vedomia – stráca zo zreteľa celok. Dá sa uplatniť až keď už sú definované pojmy a vytýčený problémový priestor. Z daného priestoru nedokáže vykročiť. Štandardnými postupmi rozhodovania dospeje k najlepšiemu riešeniu, pričom neponechá žiaden priestor pre nejednoznačnosť. Samotné pojmy a identifikácia problému sú však produktom intuície a divergentného myslenia. To sa vyznačuje pružnosťou, schopnosťou transformovať myšlienkové schémy, redefinovať a nanovo interpretovať poznatky v inej významovej perspektíve. Chápe mnohznačnosť a podmienenú platnosť pojmov.

Nachádzanie hodnotných riešení závisí od súhry oboch dopĺňajúcich sa procesov. Dali by sa označiť tiež ako *analytické* a *syntetické* myslenie. Iain McGilchrist, psychiater z Oxfordu, sa zamýšľa nad západnou civilizáciou, ktorá sa stala vzorom modernity pre celý svet. Koreň jej problémov vidí v tom, že vypadla z rovnováhy a precenila analytickú, ľavú mozgovú pologuľu.⁹ Pravá strana zadáva ľavej konkrétne úlohy na vyriešenie. Ľavá strana musí svoje výsledky opäť konzultovať s pravou, lebo tá pozná ich celkový kontext a zmysel. Avšak problém ľavej pologule je ten, že *nevie, o čom nevie* a správa sa ako vševedúca. Ak totiž o niečom nevieme, nevieme ani o tom, že to nevieme, inak by sme to už vedeli. Dominancia ľavej strany prispieva podľa McGilchrista k zaslepenému sledovaniu jednorozmerných cieľov. Prehliada sa všetko intuitívne, implicitné a imaginatívne. Zaniká sociálna spolupatričnosť, život sa atomizuje a mechanizuje, vytráca sa z neho ľudský rozmer a význam.

⁹ Iain McGilchrist: The master and his emissary. The divided brain and the making of the western world. Yale University Press, New Haven, 2010.

II.

Nevyhnutnosť **mať na zreteli celok** sa v najnovšej dobe ozrejmila najmä vďaka ekológii a medicíne. Ľudská činnosť ako lov, ťažba, energetika, priemysel a poľnohospodárstvo spĺňajú isté bezprostredné ciele. No nielen to. Zároveň menia prostredie, v ktorom žijeme: znečisťujú vzduch, vodu a pôdu, nenávratne redukovujú biodiverzitu, vyčerpávajú ohraničené zdroje, hromadia odpad a menia klímu. Rozsah takých zmien ohrozuje človeka samotného a to ho núti zahrnúť širšie súvislosti do svojho uvažovania.

Vysvitlo, že ekonomika sa riadi podľa klamného účtovníctva. Podnikatelia vykazujú zisky, ale externalizujú škody a vedľajšie dosahy svojej ekonomickej činnosti. Tie potom spláca celá spoločnosť aj s úrokmi. Klasické sú prípady vyhýbania sa zodpovednosti pri hromadnom poškodení zdravia priemyselnými jedmi. Tetraetyl-olovo v benzíne prinieslo miliardové zisky majiteľom patentu, ale miliónové škody zvyšku sveta. Nielenže usmrtilo milióny ľudí, ale poškodzovalo aj vývoj detských mozgov, znížilo priemernú inteligenciu a zdvihlo násilnú zločinnosť v Spojených štátoch o polovicu.¹⁰ Dal by sa uviesť dlhý rad podobných príkladov. Palmový olej nie je lacnejší, ak preň zaniknú pralesy. Jadrová energia nie je efektívnejšia, ak rádioaktívny odpad z nej bude ohrozovať ľudstvo ešte stovky tisíc rokov do budúcnosti. Lacné polyetylenové fľaše nás vyjdú draho, až pokryjú oceán.

Lokálne ekologické pohromy viedli k samozavinenému kolapsu spoločenských vzťahov už od praveku (napríklad odlesnenie Veľkonočného ostrova). Taká skúsenosť sa zrejme odrazila aj v náboženstvách prírodných národov. Preto súčasťou šamanizmu a rituálneho správania lovcov bola mysticky zdôvodnená **ekológia**, posvätná prepojenosť všetkého živého. Dnes si ju nanovo osvojujeme na inom stupni vedomia.

¹⁰ Thomas H. Hatfield: Global benefits from the phaseout of leaded fuel. *Journal of Environmental Health*, zv. 74, č. 5, 2011, s. 8-14.

Účinným riešením nie sú hmlisté apely na svedomie, ale jasné poznanie súvislostí a ich zahrnutie do ekonomickej súvahy. Až to znamená, že vec považujeme za reálnu a berieme ju vážne. Napríklad pesticídy zvyšujú úrodu. No nie, ak s nimi vyhubíme včelu. Včela opeluje kvitnúce plodiny. Bez nej zmizne z jedálneho lístka väčšina ovocia a časť orechov. Stratíme 7 % poľnohospodárskej produkcie v hodnote 400 miliárd dolárov ročne. Včela nie je zadarmo. Musíme ju zarátať v hodnote 400 miliárd.

Hrubý domáci produkt sám osebe je značne zavádzajúci ukazovateľ. Môže rásť aj keď súčasne rastie chudoba a zaniká príroda. Sumarizuje len výstup výrobkov a služieb, no nie sociálnu a ekologickú cenu, akú za nich platíme. Ak je napríklad vedľajším efektom výroby znečistenie, rastie dvojnásobne, lebo odstránenie znečistenia je ďalšia služba. Časť ekonómov preto začala používať *indikátor skutočného pokroku* (genuine progress indicator, GPI). Ten hodnotí ekonomiku z celkového a do budúcnosti udržateľného hľadiska. Zahŕňa do súvahy 26 faktorov ako je zánik lesov a mokrín, vyčerpanie nerastov, degradácia pôdy, znečistenie vody a vzduchu, zdravotné a sociálne dosahy, rastúca nerovnosť, kriminalita a rozpad rodiny, zvýšená komplexita dopravy, úbytok voľného času a pod. Taký indikátor je ťažké pravdivo spočítať, ale je určite smerodajnejší pre politické rozhodnutia než HDP. A aké sú výsledky merania GPI? Kedysi rástli HDP a GPI spoločne. Teraz už rastie ďalej len hrubá svetová produkcia, ale **skutočný pokrok vyvrcholil v roku 1978 a odvtedy stagnujeme.**¹¹

Rovnaký typ problému sa stal chronicky známy tiež v zdravotníctve. Redukcionistická medicína sa rozpadla na špecializované odbory, ktoré stratili zo zreteľa celok. Namiesto prapríčiny liečila symptómy. Potlačené vypukli na inom mieste, takže neduh sa iba presúval z orgánu na orgán. Každý špecialista si zapísal úspech, no pacient bol stále chorý a putoval od lekára k lekárovi. Vyrástlo preto volanie po **celostnej medicíne**. Tá je na stupni jednotlivca analogická ekológii pre Zem vcelku.

¹¹ Ida Kubiszewski a kol.: Beyond GDP. Measuring and achieving global genuine progress. *Ecological Economics*, zv. 93., vyd. C, máj 2013, s. 57-68.

„Aj keď sa nám podarí ukončiť hmotnú biedu, stojí pred nami iná, väčšia úloha a to čeliť duševnej chudobe zmyslu a dôstojnosti, ktorá nás sužuje. Privela a pridľho sme sa zrejme vzdávali vynikajúcich osobných kvalít a hodnôt spoločenstva pre číre hromadenie hmotných vecí. Náš hrubý národný produkt teraz prevyšuje 800 miliárd dolárov ročne, ale tento produkt – ak podľa neho posudzujeme Ameriku – zahŕňa znečisťovanie vzduchu, reklamu na cigarety a sanitky, ktoré upratujú masakre na našich diaľnicach. Zahŕňa bezpečnostné zámky na našich dverách aj väznice pre tých, čo ich vylamujú. Zahŕňa ničenie sekvojí a prírodných zázrakov... Počíta aj napalm, nukleárne hlavice a obrnené policajné vozy na boj proti pouličným nepokojom. Počíta pušky i nože sériových vrahov a televízne programy, ktoré oslavujú násilie, aby predali hračky našim deťom. Hrubý národný produkt nepočíta so zdravím našich detí, kvalitou ich vzdelania ani ich radosťou z hry. Nezahŕňa krásu našej poézie, pevnosť našich manželstiev, inteligenciu občianskej diskusie ani integritu našich verejných činiteľov. Nemeria náš dôvtip ani odvahu, múdrosť ani vzdelanie, súcitiť ani oddanosť vlasti. Skrátka, meria všetko iné, len nie to, prečo stojí za to žiť“.

*Robert Kennedy na Kansaskej univerzite,
18. marca 1968*

V oboch prípadoch ide o to, že človek i planéta sú organizmy. Živý organizmus je samoregulačný systém tvorený nesmierne zložitou sieťou navzájom jemne vyladených vzťahov. Potravnými reťazcami, signálnymi kaskádami... Alopatická medicína podobne ako zisťné hospodárstvo do tohto krehkého pradiava zasahuje s lineárnym myslením. Očakáva izolovaný výsledok od jednoúčelového zásahu. Lenže každý gén, každá substancia v tele sú mnohoúčelové a zasahujú naraz množstvo rôznych podsystemov. Každý liek má preto nežiaduce vedľajšie účinky. Liečba spôsobuje nové neduhy. Napríklad v Spojených štátoch patria *iatrogénne* čiže liečbou spôsobené

neduhy medzi tri vedúce príčiny smrti spolu s rakovinou a chorobami srdca.¹² Pri celkovom pohľade sa potom vynárajú znepokojujúce paradoxy: ako je možné, že v neprítomnosti lekárov zostáva úmrtnosť na rovnakej úrovni alebo sa dokonca znižuje? Tento jav je zdokumentovaný vo viacerých krajinách, kde väčšina lekárov štrajkovala týždne až mesiace. Zostalo nezodpovedanou otázkou, či sa na tom podieľajú zbytočné chirurgické zákroky alebo čosi iné.¹³

No nie je celkový pozitívny vplyv medicíny zrejmý z toho, že sa nám predlžuje život? Napríklad stredná dĺžka života Čechov za polstoročie od roku 1962 do roku 2012 stúpila zo 70 na 76 rokov. Toto číslo však vyjadruje len kvantitu a nie kvalitu. O kvalite života vypovedá skôr *dĺžka života prežitá v zdraví*. A tá zostala rovnaká. Priemerný Čech prežije 63 zdravých rokov a to sa za polstoročie nezmenilo. Predĺžil sa len počet rokov strávených s nejakým zdravotným obmedzením.¹⁴ Robí nás medicína vôbec zdravšími – či len dlhšie udržuje chorých pri živote?

Pritom vo Švédsku sa za ten istý čas podarilo zvýšiť zdravú dĺžku života o 9 rokov. Ako to, že sa pokrok medicíny neodrazil medzi Čechmi? Ak sa zdravotníctvo skvalitnilo, tak sa musel zhoršiť český životný štýl (napríklad podiel detí s nadváhou sa zdvojnásobil). Alebo sú Švédi zdravší vďaka zdravšiemu životnému štýlu a nie vďaka lekárskeým zákrokom.

Na Kube sa odohralo čosi, z čoho by sme si mohli vziať poučenie. Zdravie Kubáncov sa zlepšilo, keď skolabovala ich ekonomika. Keď sa v roku 1990 rozpadol Sovietsky zväz, Kuba prišla o svojho veľkého dobrodinca, kým americké obchodné embargo stále trvalo. Prenikavé následky mala najmä strata ruskej ropy. Nebolo palivo do dopravných prostriedkov ani pre poľnohospodárske mechanizmy. V rokoch 1991-95 Kuba balansovala na pokraji hladu. Vďaka tomu

¹² Martin Makary & Michael Daniel: Medical error - the third leading cause of death in the US. *British Medical Journal*, zv. 353, vyd. 2139, máj 2016.

¹³ Solveig A. Cunningham a kol.: Doctors' strikes and mortality. A review. *Social Science & Medicine*, zv. 67, vyd. 11, december 2008, s. 1784-1788.

¹⁴ Zpráva o zdraví obyvatel České republiky. Ministerstvo zdravotnictví České republiky, Praha, 2014.

však ozdravela. Úmrtnosť na cukrovku klesla o polovicu, na srdcovo-cievne choroby o tretinu a celková úmrtnosť o desatinu. Priemerný Kubánc schudol 6 kilogramov. Viac sa pohyboval, pretože musel jazdiť bicyklom a chodiť peši. Stal sa vegetarián a prešiel na bio stravu, keď chýbali chemické hnojivá. Bol to však nedobrovoľný zdravý režim a obyvateľstvo sa vrátilo k starým zlovykom, len čo to bolo možné. Do roku 2010 opäť trojnásobne stúpila obezita a neduhy s ňou spojené.¹⁵

Pokrok vedy a rast ekonomiky stereotypne považujeme za kladné a spájame ich so zlepšením zdravotného stavu. V skutočnosti sa dajú využiť pozitívne i negatívne. Veda neprináša len nové liečivá, ale aj nové zbrane a zefektívňuje zabíjanie. K jej vedľajším účinkom patrí aj blahobyť a s ním spojené choroby. Stredná dĺžka života v Spojených štátoch sa v súčasnosti už začala skracať.¹⁶ Okrem iného sa na tom podieľa aj pandémia stresu a obezity. 70 % dospelých Američanov má nadváhu a v polovici storočia každý tretí má mať cukrovku. Podiel Indov s nadváhou sa zdvojnásobil za desaťročie.

Ludstvo dosahuje stále nové ciele, ale konečný cieľ mu uniká. Hneď ako premôže hlad, zomiera na prejedanie. Odstránilo staré hrozby a vznikajú nové, civilizačné choroby. Svetová zdravotnícka organizácia v roku 1980 slávnostne vyhlásila, že sa podarilo vykorieniť kiahne. Bol to triumf. Ale hneď nasledujúci rok sa objavila celkom nová pliaga – AIDS. Akoby sa všetko tajuplným spôsobom prepojovalo. S prekonaním jedného problému sa na inom mieste sveta alebo v inej spoločenskej oblasti vynorí nový, zdanlivo nesúvisiaci problém. Ten vzápätí pohltí všetky výhody alebo ich väčšiu časť, ktoré sme získali prekonaním dovtedajšieho problému.

Skutočne, svet je prepojený. Médiom, skrze ktoré sa to deje, je človek. Je to ľudská psychika. **Každý vynález a každé nové opatrenie majú spätný účinok na samotného človeka.** Zvyky, preferencie

¹⁵ Walter C. Willett: Weight changes and health in Cuba. *British Medical Journal*, zv. 346, vyd. 1777, apríl 2013.

¹⁶ Lenny Bernstein: U.S. life expectancy declines again, a dismal trend not seen since World War I. *The Washington Post*, 29. novembra 2018.

a správanie ľudí sa menia spolu s nimi. **Žiadne opatrenie preto nemá ten výsledný účinok, aký sa pôvodne zamýšľal a očakával.** Nedá sa totiž vytrhnúť z celku života. Nezastihne človeka rovnakého, aký bol predtým. Napríklad legislatívne opatrenie môže byť cieleňé na istý druh priestupku a ten sa podarí zredukovať. Ale bude vždy dvojsečné a vytvorí legálny priestor pre iný neuh. Ľudia to rýchlo zistia a začnú to využívať. Celkovo sa miera zločinu skôr iba preleže inam, než aby sa zmenšila. Zlé sklony si nájdú cestičku ako voda, ktorá si hľadá najkratšiu cestu dolu terénom. Zahataná v jednom smere potečie inokadiaľ. Ľudské ťažkosti sa preto množia ako hlavy hydry, ktoré dorastajú tým rýchlejšie, čím viac ich sekáme.

III.

Na horizontálnej, hmotnej rovine už chápeme, že každá akcia má vedľajšie účinky a mení prostredie. V ekológii biosféru, v medicíne zvyšok organizmu. Živé celky pozostávajú zo samých spätných väzieb a slučiek, kde pulzujú a krúžia látky a energie. Pochopme teraz to isté aj vo vertikálnom, duchovnom rozmere. Energie a informácie prúdia aj medzi psychickou a fyzickou, duševnou a hmotnou rovinou. Jedno závisí od druhého a vzájomne sa vyladuje či vyvažuje ako spojené nádoby. Jedno nemožno nikam posunúť bez toho, aby druhé neurobilo príslušný protipohyb okolo spoločného ťažiska.

Nemáme na mysli nič metafyzické. Ide jednoducho o to, že človek mení svoje okolie a to spätne formuje človeka. Mení sa povaha jednotlivca aj ľudstva ako celku – svetonázory, politika, vzdelanie či hodnotové systémy sa prispôsobujú pomerom. Vo všeobecnosti to znie ako samozrejma, triviálna pravda. Ale na konkrétnej rovine jej nerozumíme a neaplikujeme ju. Väčšinou zabudneme na duševný rozmer a počítame s ľudskou povahou ako s konštantou. A potom sme prekvapení. Vytýčené ciele a sľuby sa neplnia. S duchovným (morálnym) rozmerom sa už v sociologických rovniciach nepočíta vôbec. Pritom ozajstné riešenia dnes ležia práve v tomto smere.

Človek je *bio-psycho-spirituálna* alebo *bio-psycho-sociálna* bytosť. Tvorí ho tri autopoietické systémy, ktoré sú od seba koevoľučne závislé. Každý z nich je tvorený takými odlišnými prvkami, že sa navzájom nemôžu dokonca ani *informovať*, ale len *vyladovať* do vzájomnej rovnováhy. Nadprirodzené konotácie starých termínov *telo*, *duša*, *duch* nech nás nerušia – rovnako ako nás nevyrušuje, že elektrina a magnetizmus sa ešte v 18. storočí označovali za *živočíšne duše*. Rozsiahle škody spôsobuje nie metafyzický, ale *praktický materializmus*, ktorý sa prejavuje v nezdravom sústredení pozornosti na hľadanie vonkajších riešení a v zanedbávaní, či úplnom zabúdaní na vnútorný rozmer. Z verejného diskurzu sa zdá, že človeka a spoločnosť redukuje iba na jednu z ich troch zložiek. O našich duševných motívoch a hodnotách sa takmer nepatrí hovoriť. Nevnímame

celú skutočnosť aj s jej duchovným rozmerom. Akékoľvek úsilie vložené do riešenia potom vyfučí cez ten rozmer, ktorý je v tieni pozornosti.

Vysvetlíme si tento princíp najprv na **autodoprave**, pretože tam je dobre merateľný a uchopiteľný. Reuben Smeed bol priekopník výskumu dopravy v Spojenom kráľovstve. Mal za úlohu zvýšiť plynulosť a bezpečnosť dopravy. Zdalo sa, že to bude len technická a racionálna otázka. Smeed však urobil neočakávané pozorovania. Napríklad, že rýchlosť dopravy v centre Londýna bude vždy 14 km/h. Žiadna racionalizácia neodstráni zápchu. Zvýši len počet áut v centre, ale nie ich rýchlosť. Ak sa totiž rýchlosť zvýši, zamieri tam viac áut, až kým sa opäť nespomalí. 14 km/h je najnižšia psychicky tolerovateľná rýchlosť – je to duševná skutočnosť. Nezmení sa to, ak nezasiahneme inak zvonka. Smeedova predpoveď skutočne platila ešte 30 rokov po jeho smrti, až kým sa nezaviedol poplatok za vjazd do centra. S poplatkom sa rýchlosť zvýšila na 17 km/h.

Smeed ďalej skúmal bezpečnosť. Empiricky vypozeroval závislosť medzi smrteľnými nehodami a hustotou dopravy, ktorá je vyjadrená vzorcom:

$$s = 0.0003 \times (np^2)^{1/3}$$

Táto rovnica sa stala známa ako *Smeedov zákon*. Premenná s je počet smrteľných úrazov, n je počet vozidiel (či presnejšie počet najazdených kilometrov) a p je populácia. Zvláštne je, že v tomto vzťahu nehrá žiadnu rolu inovácia a technické zlepšenia. Je fatalistický. Smeed ho chápal ako zákon kolektívnej psychológie. Vodiči využijú každé zdokonalenie vozidiel a dopravnej infraštruktúry na zvýšenie rýchlosti a jazdia bezohľadnejšie, až kým počet mŕtvych nedosiahne spoločensky neprijateľnú hranicu. Potom sa opäť uprednostní bezpečnosť pred rýchlosťou. Riziko nehody prirodzene stúpa s hustotou dopravy. Ale konštanta vo vzťahu vyjadruje len počet mŕtvych, ktorý považujeme za psychologicky prijateľný.

Pre Európana v polovici 20. storočia je to 0.0003. Je to psychologický faktor nezávislý od materiálnych okolností.¹⁷

Malý experiment. Položte si otázku: aké vozidlo bude na cestách bezpečnejšie? Zastaralé auto s mechanickými brzdami alebo moderné auto s elektronikou a ABS? Cítite, ako sa vám chce v prvej chvíli odpovedať? Že dokonalejšie brzdy skrátiť brzdnú dráhu a zvýšia bezpečnosť? Neskrátia – to je len náš mentálny zvyk preceňovať vonkajší faktor. Brzdná dráha zostane v skutočnosti rovnaká. Vodič zistí, že auto reaguje pružnejšie a využije to na rýchlejšiu jazdu. Zrýchľuje až kým nedosiahne rovnakú subjektívnu hladinu rizika ako predtým.

Cestári vylepšovali úseky s vysokým počtom nehôd. Boli presvedčení, že zviddlá, lepšia viditeľnosť či povrch vozovky ušetrí životy. Ale častokrát nič nedosiahli a to sa zdalo byť záhadné. Aká bola nakoniec odpoveď na túto hádanku? Nehodovosť závisí skôr od hladiny aminooxidázy v krvi vodiča! Aminooxidáza je látka, ktorá reguluje našu chuť riskovať. Stane sa to zrejme, aj keď rozložíme nehodovosť podľa pohlavia. Muži i ženy jazdia na tých istých autách a vozovkách. Ženy za volantom spôsobujú dvakrát viac nehôd. Sú to však menšie nehody so škodami na majetku. Mužskí vodiči majú dvakrát viac smrteľných nehôd. Ženy horšie šoférujú, majú slabší technický zmysel a priestorovú orientáciu. Ale ženy jazdia opatrnejšie a muži riskantnejšie. Platí to najmä pre mladých mužov. S vekom odznejú hormóny a starší muži šoférujú rovnako bezpečne ako ženy.¹⁸

Politici okázalo zavádzajú nové predpisy a pripisujú si zásluhy. Napríklad povinné bezpečnostné pásy. Zmerali sme, že zvyšujú bezpečnosť pripútaných na predných sedadlách o 40 %, a preto musia priniesť zlepšenie. Len odborníci vedia, že je to ilúzia. Celkový

¹⁷ Reuben J. Smeed: Some statistical aspects of road safety research. *Journal of the Royal Statistical Society*, 1949, séria A, zv. 112, č. 1, s. 1-34.

¹⁸ Kadi Luht a kol.: The association of measures of the serotonin system, personality, alcohol use, and smoking with risk-taking traffic behavior in adolescents in a longitudinal study. *Nordic journal of psychiatry*, zv. 72, č. 1., január 2018, s. 9-16.

počet mŕtvych po zavedení bezpečnostných pásov zostal rovnaký. Iba sa rozložil medzi ostatných účastníkov cestnej premávky. O čo sa vodič cítil istejšie, o to viac zomrelo motocyklistov, cyklistov, chodcov a detí na zadných sedadlách.¹⁹

Tento jav sa volá **kompenzácia riziku** alebo *homeostáza riziku*.²⁰ Potenciálne bezpečnostné výhody technického zdokonalenia sa využijú len ako výhody výkonu. Ľudské správanie sa adaptuje na nový vynález a z väčšej časti alebo celkom pohltí pôvodne zamýšľaný benefit. Niektoré opatrenia sú dokonca kontraproduktívne. Napríklad prechod pre chodcov je bezpečnostné opatrenie, ktoré znižuje bezpečnosť. S prechodmi (bez svetelnej signalizácie) príde o život dvakrát viac ľudí než bez prechodu. Prečo? Lebo ak križujeme cestu bez prechodu, dáva si pozor chodec aj vodič. Chodec na prechode získa falošný pocit istoty, že mu vodiči musia zastaviť, keďže má prednosť. No niekedy nezastavia.²¹

Počet obetí dopravy sa dá znížiť. Napríklad obmedzená maximálna rýchlosť zabraňuje riskovať pod hrozbou pokuty. Japonci presmerovali 70 % prepravy osôb do špičkovej hromadnej dopravy (magnetické vlaky). Od sedemdesiatych rokov takéto opatrenia skutočne zredukovali počet smrteľných nehôd na obyvateľa o polovicu. No pozrime sa na celkový výsledok z dlhodobej perspektívy. V roku 1920 hynulo na amerických cestách pod kolesami áut ročne 114 ľudí na milión obyvateľov. Dnes, o jedno storočie neskôr je to rovnakých 114 ľudí. Síce vzrástol počet automobilov, najazdených kilometrov a každý kilometer prejdeme dvadsaťkrát bezpečnejšie. No tak ako vtedy, aj dnes má priemerný Američan rovnakú šancu 1:100, že sa jeho život skončí pod kolesami.

Začiatkom dvadsiatych rokov sa prebudila reakcia verejnosti proti vzrastajúcemu automobilizmu. Karikatúry zobrazovali auto-

¹⁹ John Adams: Risk. Routledge, London, 1995.

²⁰ Gerald J. S. Wilde: The risk compensation theory of accident causation and its practical consequences for accident prevention. Paper presented at the annual meeting of the Österreichische Gesellschaft für Unfallchirurgie, Salzburg, 1976.

²¹ Klara Vrolix: Behavioural adaptation, risk compensation, risk homeostasis and moral hazard in traffic safety. Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek, 2006.

mobil na oltári ako nového Molocha, ktorému sa klaniame a obetujeme mu deti. Minister obchodu Hoover zvolal celoštátnu konferenciu.²² Kolektívna psychika zareagovala a požadovala znížiť ľudské straty na prijateľnú mieru. Dobré, jeden zo sto Američanov môže zomrieť. Ak to nie je viac, potom sú iné veci dôležitejšie. No u Európanov je to len každý stopäťdesiaty. A pre Afričanov môže zomrieť každý tridsiaty. Nie je to preto, že africké cesty a vozidlá sú v horšom technickom stave – veď vodič má prispôsobiť jazdu okolnostiam. Šesť sedmín fatálnych nehôd tam spôsobuje ľudský faktor. Africkí vodiči jazdia bezstarostnejšie, bezohľadnejšie, viac pijú a ignorujú predpisy vrátane červených svetiel.

Tak predsa, Smeedova konštanta nie je nezmeniteľný osud! Pre Američanov je to dnes 0,0003. Pre Európanov 0,0002 a pre Afričanov 0,001. Presne povedané, **naša povaha je naším osudom**. Môžeme ho zmeniť, ak zmeníme seba. Inak nie. V tejto konstante sa skrýva premenná, ktorú sme nebrali do úvahy. Nazvime ju *úrovňou morálneho vedomia* a označme ako *m*. Zahŕňa také veci ako ohľaduplnosť, zodpovednosť, sebaovládanie, cvičenie zručností. Ak stúpne, obeť klesnú. Smeedov zákon potom smieme prepísať takto:

$$s = 1/m \times (np^2)^{1/3}$$

Môžeme sa dokonca pýtať, či bolo menej obetí v doprave pred vznikom automobilu? Konské povozy boli síce pomalšie, ale ťažko sa brzdili. Na kolesách bez pneumatík museli byť vysoké a ľahšie sa prevrhli. Kone sú plaché, niekedy kopú a nedajú sa ovládať. Pohoniči mali povest bezohľadných ľudí. V roku 1912 v New Yorku automobily práve prečísľovali konské záprahy. Áut i koní bol rovnaký počet a spôsobili každé zhruba polovicu smrteľných nehôd – spolu 106 mŕtvych na milión.²³ Predstavte si: pomedzi konské záprahy jazdí Ford Model T – automobilová technická prvotina, ktorá

²² Bruce Cobb: The nation roused against motor killings. *The New York Times*, 23. novembra 1924.

²³ Frederick S. Crum: Street traffic accidents. *Publications of the American Statistical Association*, zv. 13, č. 103, september 1913, s. 473-528.

vyzerá ako koč. Neexistuje svetelná signalizácia, žiadne dopravné značky, predpisy ani vodičské preukazy. Len ulice sú stále rovnako nebezpečné – v čase samých koní aj samých áut. Smeedov koeficient je celkom nezávislý od technickej realizácie! Je to vnútorná skutočnosť, čo sa ako platónska idea stelesní v každej dobe iným spôsobom. Krátkodobo sa nechá vychýliť novými okolnosťami, ale nakoniec sa vráti do svojho bodu rovnováhy ako guľička na zakrivenej ploche. Skutočné, **trvalé zlepšenie sa dá dosiahnuť iba pokrokom vedomia.**

Možno si teraz poviete: dobre, ak cesty nie sú bezpečnejšie, tak pokrok je aspoň v tom, že sa všade dostaneme rýchlejšie. Naozaj? A kam? Napríklad do práce? Do 18. storočia väčšina pracovníkov žila menej ako hodinu chôdze či cesty vozom od svojej práce. Vynález železnice v 19. storočí vôbec neskrátil čas strávený cestovaním. Len mestá sa rozrástli a cestovalo sa ďalej. Zmenila sa urbanizácia, železnica splodila odľahlé predmestia a robotníci dochádzali za prácou. Ani metro a rýchlolák neskrátili priemerný čas dochádzky. V súčasných Spojených štátoch je to 53 minút, v Británii 54 minút, v Číne 56 minút, v Indii 72 minút. Individuálne to kolíše od polhodiny do dvoch hodín. Ale v priemere je to okolo polhodiny jedným smerom čiže hodinu tam a späť.

Dôvod je jednoduchý. Ak je čas dochádzky kratší, môžeme cestovať ďalej. Nájdeme si lepšie zamestnanie ďalej od domu, odsťahujeme sa na predmestie. Spočiatku *môžeme*, ale čoskoro už aj *musíme*. Lacnejší štvorcový meter núti firmy využiť konkurenčnú výhodu a obyčajných ľudí odsťahovať sa von z centra. Na druhej strane, ak cestujeme prídlho, začína to byť neúnosné. Už tak strávime cestovaním dva roky života. Stratou ďalšej polhodiny voľného času klesá naša spokojnosť do takej miery, že sa snažíme zmeniť zamestnanie. V prudko rastúcich megalopolisoch ako sú Šanghaj či Tokio sa dochádzka dočasne vyšplhá na jeden a pol hodiny, ale potom sa investuje do rýchlolakov.

„Čas dochádzania do práce sa nezmenil od čias starého Ríma“, hovorí Jakov Zahavi z amerického ministerstva dopravy. „Väčšina

odborníkov je toho názoru, že priemerný čas dochádzky do práce sa už po stáročia nemení... *Ludia v každej spoločnosti a každej dobe strávia približne rovnaký čas každodenným dochádzaním za prácou – okolo polhodiny jedným smerom. Či už ideme peši alebo sedíme na koni, vo vozíku alebo v rýchlolaku, priemerný čas dochádzania zostáva rovnaký. Čo sa mení, je vzdialenosť. Čím rýchlejšie sú naše dopravné prostriedky, tým ďalej cestujeme*“.²⁴ **Priemerný čas dochádzky do práce sa odjakživa nemení.** Niet pochyb, že až preprava dosiahne rýchlosť svetla, budeme denne lietať do práce na Mars – necelú polhodinku ako vždy.

Prijateľný čas dochádzky je psychologická konštanta založená v ľudskej prirodzenosti. Sčasti aj kultúrna konštanta – pod Himalájami čas spí, tak Indovia prijímajú štvrtihodinku navyše. A predsa to nie je jedno, ale záleží na malých výchylkách okolo priemeru. Čas každodennej dochádzky je úzko spätý so životným pocitom spokojnosti. Jednotlivci s dlhou dochádzkou cítia permanentný stres, čo si vyberá daň na ich zdraví a vzťahoch. A krajiny s najkratšou priemernou dochádzkou patria medzi najšťastnejšie.²⁵ Lenže dochádzka sa nedá skratiť čisto technicky. Zaveďte lietajúce autá – a získate len krátkodobú výhodu, ktorú vzápätí pohltí honba za ziskom. Čas sa prepočítava na peniaze. Skrátaná dochádzka stojí za menší plat a pre vyšší plat sa oplatí cestovať ďalej. Každá polhodina navyše je duševne ekvivalentná desaťpercentnému zníženiu mzdy a ušetrená polhodina desaťpercentnému zvýšeniu.²⁶

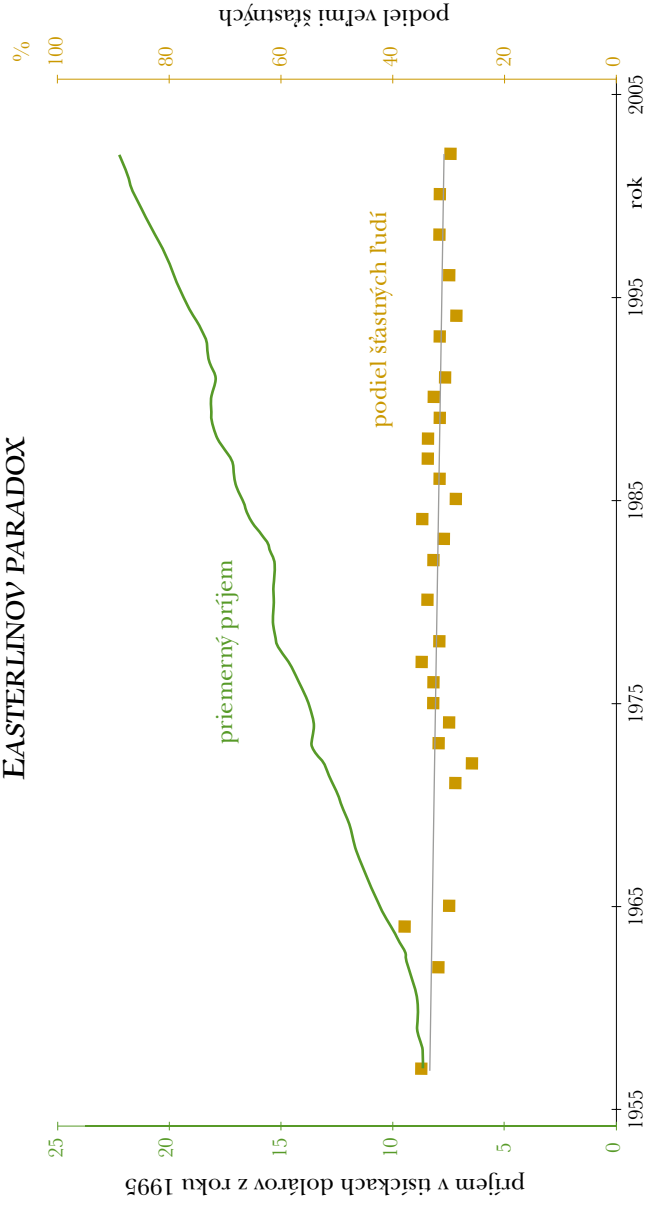
²⁴ Suein L. Hwang: Commutes haven't changed since days of Roman empire. *The Wall Street Journal*, 19. júna 2002.

²⁵ Kiron Chatterjee a kol.: The commuting and wellbeing study. Understanding the impact of commuting on people's lives. University of West England, Bristol, 2017.

²⁶ Alois Stutzer & Bruno S. Frey: Stress that doesn't pay. The commuting paradox. Institute for Empirical Research in Economics, Zurich, 2004.

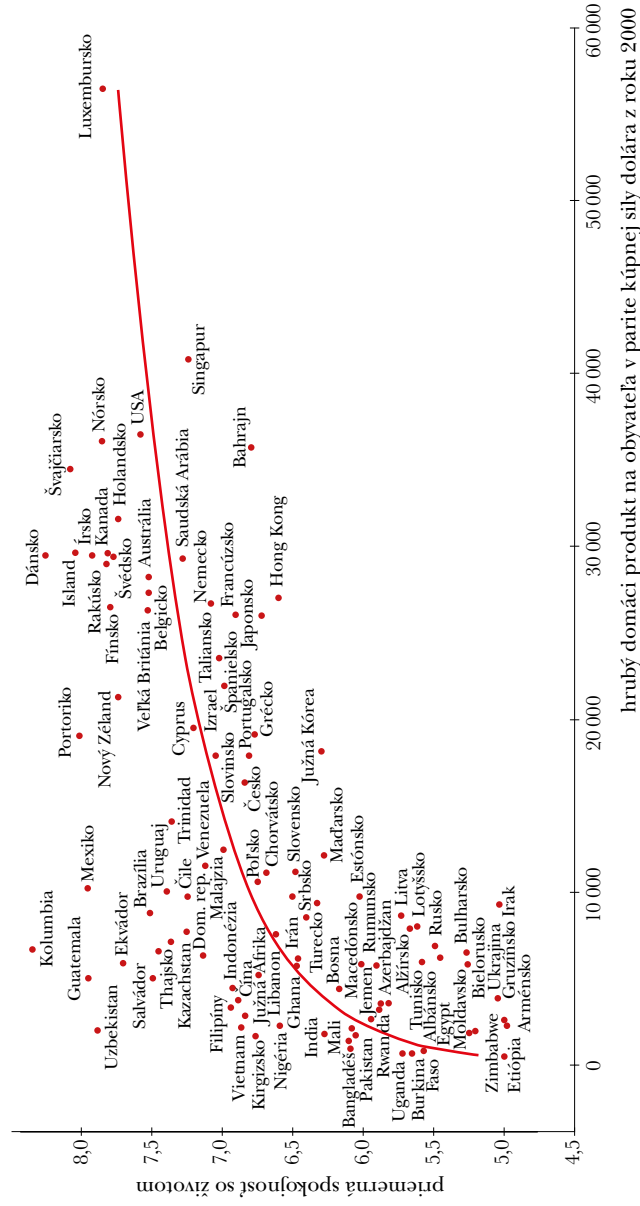
OBRAZOVÁ PRÍLOHA

EASTERLINOV PARADOX



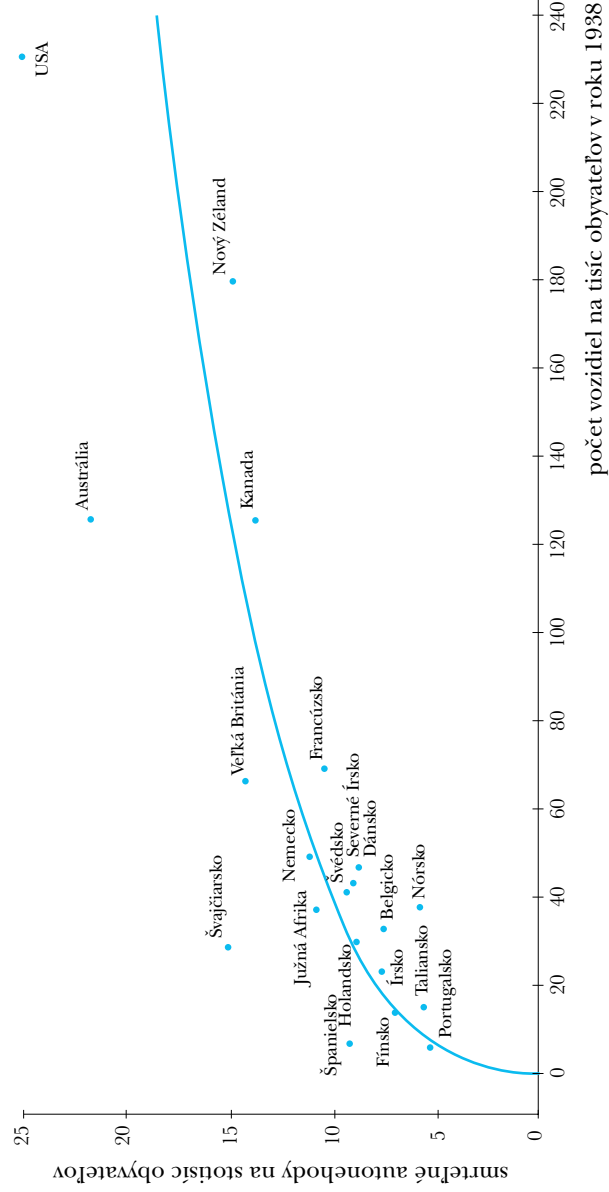
Easterlinov paradox. S rastúcou ekonomikou ľudia nie sú šťastnejší. Priemerný príjem a šťastie v Spojených štátoch. Zdroj: World Watch Institute, 2004.

ŠŤASTIE A PRÍJEM



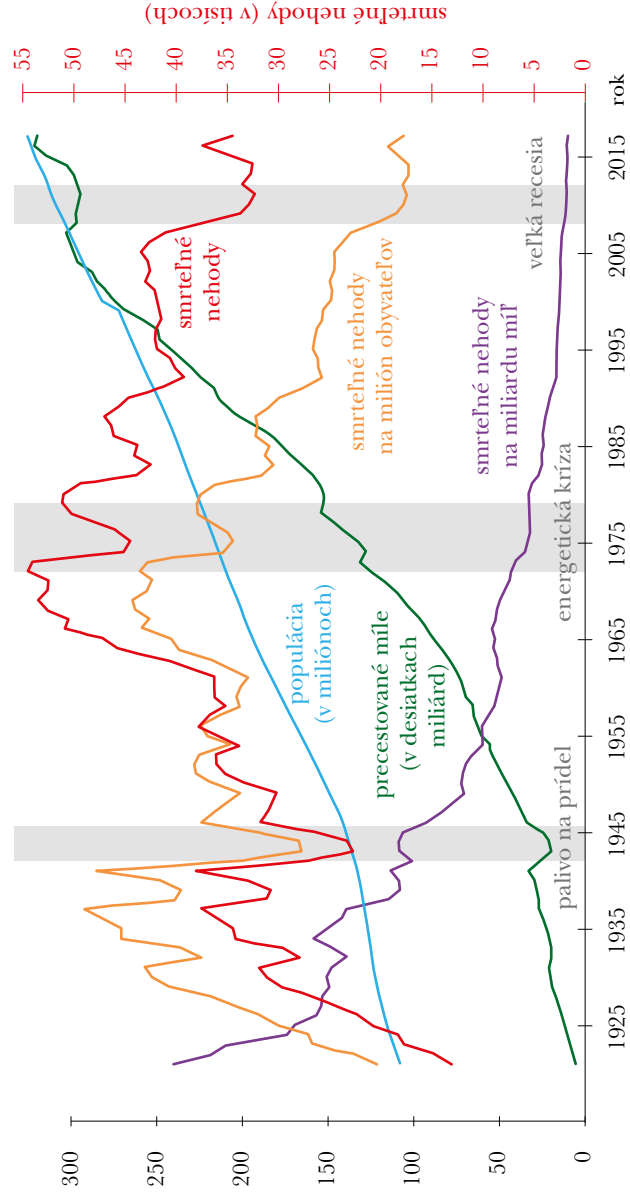
Logaritmickej vzťah medzi bohatstvom a šťastím. Núdzu robí nešťastným, ale pokračujúci rast príjmov prispieva ku spokojnosti stále menej. Zdroj: Inglehart, 2018.

SMEEDOV ZÁKON



Smeedov zákon. Smrteľné nehody na obyvateľa rastú s odmocninou počtu vozidiel na obyvateľa. Technický pokrok nehrá žiadnu rolu. Zdroj: Smeed, 1949.

AUTONEHODY



Smrteľné autonehody v Spojených štátoch - celkovo, na obyvateľa a na precestovaní míľ. Riziko, že náš život skončí pod kolesami, je dnes rovnaké ako v čase konských povozov. Zdroj: Wikipédia, 2017.