



Psychologie a globální problémy

PETR ZÁMEČNÍK

INSTITUT Π, FF UPOL

Mýtus osobní odpovědnosti a systémový přístup



VÝZVY A
ŘEŠENÍ



ZODPOVĚDNOST



MÍSTO PRO
PSYCHOLOGII

Úvod

Jak si představujete svět v blízké budoucnosti?

Úvod

Jak si představujete svět v blízké budoucnosti?

Jaké myslíte, že jsou/budou hlavní výzvy/problémy/krize

Úvod

Jak si představujete svět v blízké budoucnosti?

Jaké myslíte, že jsou/budou hlavní výzvy/problémy/krize

Co se s tím dá dělat?

Úvod - výzvy

- **Růst populace**

koncentrace a urbanizace, stárnutí populace

- **Změny v chování spotřebitelů**

Demografické změny - mileniálové, generace Z a generace Alfa vystavení digitálním technologiím, hospodářské krizi, migrační krizi, atd.

Zaměření na zážitky, hyperpersonalizace, sdílená řešení.

- **Změna klimatu**

- **Technologický vývoj**

Úvod - výzvy

Spotřeba materiálů, jako je biomasa, fosilní paliva, kovy a nerostné suroviny se během příštích 40 let zdvojnásobí (190 mld tun).

Produkce odpadu se do roku 2050 zvedne o 70 %. **Nárůst využívání přírodních zdrojů** o 110% do 2060 (přibližně **40 % výdajů** výrobních podniků v EU představují **materiály**, přičemž podíl zpětně vrácených surovin do hospodářství dosahuje pouze 8 % a v EU 12 %)

Evropa je region závislý na importu surovin, jejichž produkce má často monopolní charakter (např. Čína na vzácné kovy potřebné pro moderní technologie).

Také je tu nejistota v **zásobování a distribuci vody**

A řada dalších problémů (nerovnost, nerovnováha moci a zodpovědnosti, války, nemoci...)

Úvod – co dělat

Reakce na tyto výzvy může být různá (individuum, systém, technika)

- Dekarbonizace (technologie, snížení spotřeby)
- Decentralizace (digitalizace a chytrá řešení)
- Cirkularita (udržitelný design produktů a spotřebitelské chování)
- Dále automatizace, odpadové hospodářství, AI...

Co je nejdůležitější, aby to nezůstalo jen u slov?

Úvod - zodpovědnost

Zodpovědnost za problémy je rozptýlená

- Popírání a bagatelizace tak dlouho až už s tím „nejde nic dělat“
- **Vytváření mýtu individuální zodpovědnosti**
- Práce s ekonomickými potřebami
- Technologie a inovace to vyřeší (moderní mýty)
- Systémová transformace a sdílená institucionální zodpovědnost

Úvod – proč psy

Kde je v tom všem psychologie a proč je principiálně psychologie tolik potřeba?

Co je příspěvek psychologie

- Potřebujeme dobře odhadovat vývoj v chování a preferencích
- Potřebujeme zjistit dopad budoucích událostí na člověka a jeho psychiku
- Potřebujeme zjistit mantinely pro lidskou adaptaci
- Potřebujeme řešit také etické aspekty

Jak vypadá takový odhad

Máte chytré telefony?

Globální výzvy



Ale zpět k zodpovědnosti...

- Jak lidé dříve zdůvodňovali špatné věci a nehody?
- Co z toho vyplývá? Jaká zodpovědnost a komu...

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody

V závislosti na kulturních a právních normách dané společnosti.



Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody

V minulosti byla zodpovědnost za (dopravní) nehody často spojována s náboženskými přesvědčeními a magickými praktikami.



Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody

V některých kulturách se věřilo, že nehody jsou způsobeny nadpřirozenými silami nebo kletbou a viník byl hledán mezi těmi, kteří měli špatné vztahy s bohy nebo kteří se provinili proti tradicím a obyčejům.



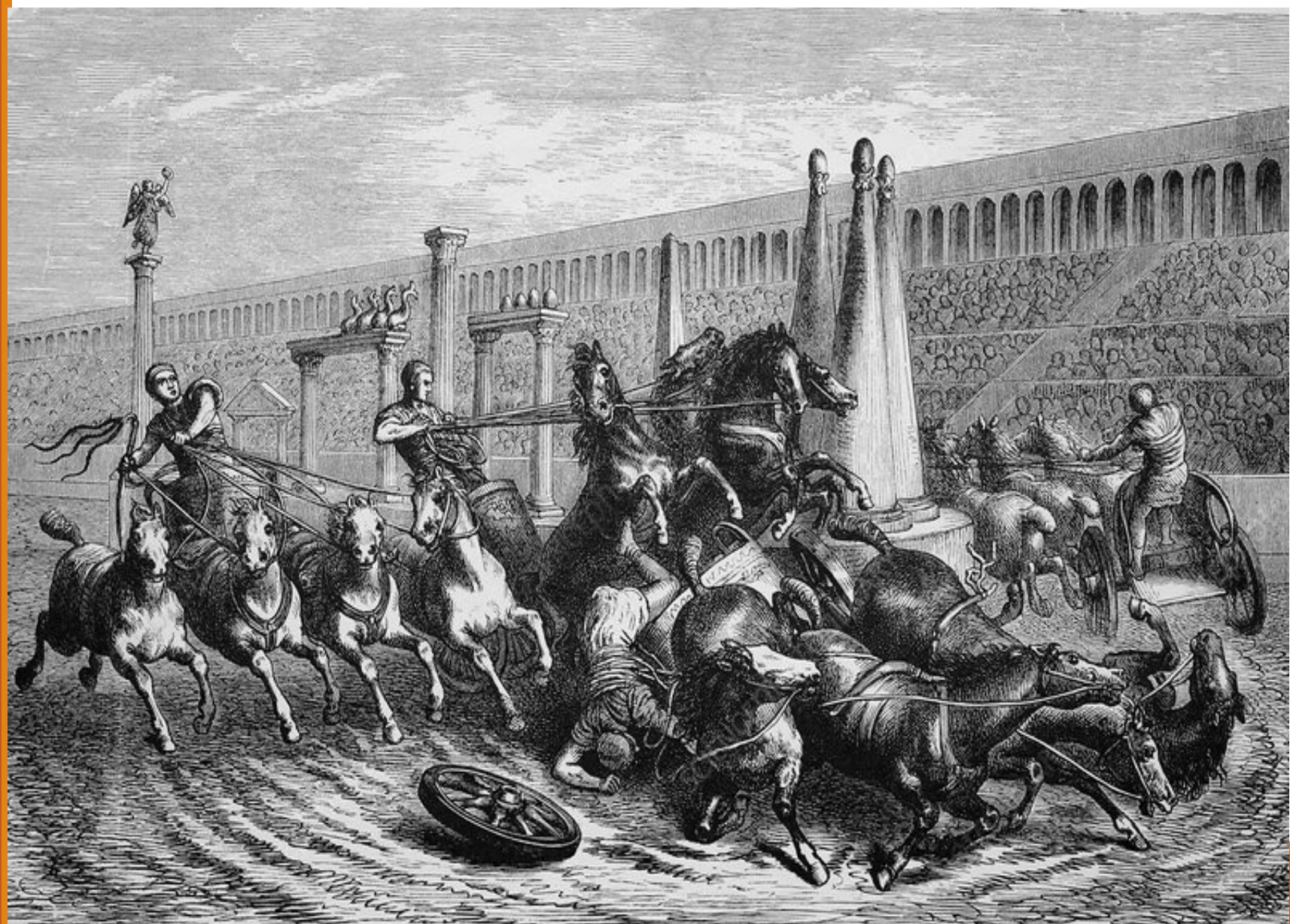
Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody

V jiných byla zodpovědnost za nehody spojována s karmou nebo osudem



Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody

V křesťanství je nehoda či špatná věc důsledek narušení harmonie mezi Bohem a lidmi v důsledku prvního hříchu.



Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody

- V moderní době se pohled na zodpovědnost za nehody změnil.
- S rozvojem dopravních prostředků a vznikem silničního provozu se začaly vytvářet první **dopravní předpisy a zákony**.
- Zodpovědnost za dopravní nehody se začala více spojovat s právními normami a byla **stanovena odpovědnost za chyby**, které vedly k nehodě.

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1900 – 1930

1900 – 1920 Nehody jsou náhodné události

1. světová válka

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1900 – 1930

1900 – 1920 Nehody jsou náhodné události

1. světová válka

- Řidičské **profese** vyžadují různé **psychofyzické vlastnosti** a různé typy a stupně těchto vlastností (Munsterbergův přístup). Řidiči by se měli chovat profesionálně, takže je na psychologovi, aby určil **vlastnosti, které daná profese vyžaduje**, a poté posoudil, **zda řidič tyto vlastnosti skutečně má**.

20. léta 20. století

- **Nehody** jsou primárně **zaviněny jednotlivými účastníky** silničního provozu tím, že jsou **nedokonalí, dělají chyby** a vědomě se rozhodují riskantně.
- Tlak na dopravní podniky a úřady, aby zavedly psychometrii, **racionalizovaly výběr řidičů** (profesionalizace) podle schopností potřebných k dobrému (bezpečnému) plnění jejich úkolů a předvíдалy jejich "**náchylnost k nehodám**".

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1930 - 1950

Nehody jsou individuální zodpovědností

- Definitivní myšlenkový posun od předpokladu, že dopravní nehody jsou náhodné, k předpokladu, že jejich **příčinou je lidský faktor** (tento názor začal na počátku 20. let a postupně získával na popularitě). Tím se začal budovat **mýtus individuální odpovědnosti** a psychologové hledali chybu v lidech.

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1930 - 1950

Nehody jsou individuální zodpovědností

- Definitivní myšlenkový posun od předpokladu, že dopravní nehody jsou náhodné, k předpokladu, že jejich **příčinou je lidský faktor** (tento názor začal na počátku 20. let a postupně získával na popularitě). Tím se začal budovat **mýtus individuální odpovědnosti** a psychologové hledali chybu v lidech).
- Princip individuální odpovědnosti, který dominoval v oblasti dopravní bezpečnosti až do roku 1950, **nevedl ke zlepšení** dopravní bezpečnosti. Důraz na **lidský faktor jako hlavní příčinu nehod** byl proto postupně **zpochybňován** a začalo **hledání jiných** možných **příčin** nehod.
- Následovala **změna paradigmatu** směrem k takzvaným "3E" (engineering, education and enforcement).

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1950 - 1970

Nehody mají technickou příčinu, odstraníme ji technicky a dohledem

- **Od 50. let rostoucí motorizace.** V rámci nového paradigmatu (3E) se role DP přesunula z primárně diagnostické činnosti i do jiných oblastí (např. projektování infrastruktury).
- Bylo zavedeno zaměření především na **hledání příčin nehod**, kdy se při analýze nehod hledala **jedna primární příčina**. **Opatření** k odstranění této příčiny byla vybírána **z 3E**. Z psychologických opatření např. **rehabilitační programy**.

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1950 - 1970

Nehody mají technickou příčinu, odstraníme ji technicky a dohledem

- **Od 50. let** se v důsledku **rostoucí motorizace** a nízké úrovně bezpečnosti **radikálně zvýšila nehodovost**. V rámci nového paradigmatu (3E) se role DP přesunula z primárně diagnostické činnosti i do jiných oblastí (např. projektování infrastruktury).
- Bylo zavedeno zaměření především na **hledání příčin nehod**, kdy se při analýze nehod hledala **jedna primární příčina**. **Opatření** k odstranění této příčiny byla vybírána z **3E**. Z psychologických opatření např. **rehabilitační programy**.
- Navzdory změně paradigmatu se však situace nezlepšila, neboť **počet smrtelných nehod se v letech 1955 až 1970 téměř ve všech evropských zemích zdvojnásobil**.
- Tento **myšlenkový rámec** (ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu dojde díky přesnému poznání a popisu dopravních nehod) se **často uplatňuje dodnes**.

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1950 - 1970

- Od původní zásady "nehoda je náhoda" přes pozdější důraz na psychotechniku a přes důraz na hledání jednoduchých příčin nehod se na konci 60. let posouváme k **multikauzálnímu přístupu**.
- Přestože **LF** již není dominantní předpokládanou příčinou nehod, je **stále významný**, bezpečnostní opatření se na něj zaměřují a převládá důraz na **osobní odpovědnost** za nehody.
- Od 60. let obecně dochází k **odklonu od primárně administrativního přístupu** spojeného s prosazováním předpisů. Začalo se diskutovat o tom, že **lidi nelze neustále kontrolovat**, a proto je nutné **zvýšit vnitřní motivaci** přesvědčováním.
- Obecně se ke všem přistupuje prostřednictvím **kampaní** a na nejrizikovější skupiny se pak individuálně působí prostřednictvím **RP**.

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1970 - 1990

- Důraz na nehodové události a rozvoj **multikauzálního** pohledu vrcholí, stejně jako snaha o technická řešení, která jsou doprovázena vzděláváním a RP. Počet úmrtí se od 50. let 20. století neustále zvyšuje
- Začíná být jasné, že **limity a omezení člověka jsou trvalé** - člověk nikdy nepřestane dělat chyby, nepřestane porušovat pravidla, nebude fyzicky odolnější vůči nárazům atd.
- Koncem 80. let se postupně objevilo nové paradigma, které se odklání od hledání příčin jednotlivých nehod (v zásadě jsou stále stejné) a zdůrazňuje, že silniční systém by se měl přizpůsobit uživatelům.

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody 1990 - 2020

- Od 90. let 20. století se na nehody pohlíží jako na důsledek integrálního silničního systému a opatřením je přizpůsobení silničního systému uživateli (systémová odpovědnost).
- Převládá paradigma "**bezpečného systému**" (známé jako Vize nula nebo Udržitelná bezpečnost), které říká, že odpovědnost za životy a zdraví v dopravě nese především systém a jeho tvůrci. Projektanti pak musí navrhovat systém na základě znalosti limitů v chování a schopnostech uživatelů.

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody – současnost

- Po mnoha desetiletích výzkumu v oblasti bezpečnosti silničního provozu je zřejmé, že tradiční přístup má svá značná omezení a nástroje také. PV a RP mohou ve skutečnosti trvat věčně, pokud systém generuje nové klienty.
- Oba instituty zlepšují současný stav bezpečnosti, napravují chyby a nedostatky tradičního systému, ale nemají potenciál eliminovat nehody, což je cílem nového systémového přístupu.
- Pokud systém umožní, aby se dělaly chyby a porušovaly předpisy, lidé to budou dělat a posuzování a RP bude nikdy nekončící práce.

Vývoj konceptu zodpovědnosti za nehody – současnost

- Nový systém znamená omezení svobody a možností, protože se společenské cíle (bezpečnost) postaví nad individuální (rychlost, volnost), možnost svobodné volby vs veřejné blaho
- Krom bezpečnosti rovněž další výzvy – kapacitní vyčerpání infrastruktury, zácpy, emise, vyčerpávání zdrojů, atp.
- Odpověď v technologiích – automatizace, AI, elektromobily...
- Proč?

Dlouhodobé tendence k chování

- Lidé udělají to, co můžou (Prometheus)
- Platón - Mírou všech věcí je člověk
- „Tajemství oceli“ neboli technologie jsou jen tak dobré, jako lidé, kteří je používají

Kterou éru technooptimismus připomíná?

DLouhodobé tendence k chování

- Marchetti's constant – 90s
- Zahavi's concept – 90s
- Braess paradox (1960s), Jevons paradox (1860s)
- Induced demand (1930s) / Induced traffic (1990s) / Lewis-Mogridge position (1990s)

Dlouhodobé tendence k chování

Jevonsův paradox: zvýšení efektivity využívání zdroje způsobuje snížení nákladů na využívání, a tím zvyšuje poptávku, což neguje zvýšení efektivity (rebound).

Indukovaná doprava: nové jízdní pruhy nebo silnice vedou k vyšší spotřebě kapacity silnic a nezkracují dobu cestování (více silnic = více dopravy)

Braessův paradox: více silnic vede v polovině případů k větším dopravním zácpám a delším cestovním dobám v důsledku sobeckých motivací řidičů

Lewis-Mogridge: Časový zisk z nových silnic může zmizet během několika měsíců/týdnů. Ve většině případů se zácpy pouze přesunou na jinou křižovatku.

Dlouhodobé tendence k chování

- Efektivita nákladů tak vede k vyšší spotřebě,
- Nižší emise mohou vést k častějšímu používání,
- Efektivnější řízení dopravy k většímu počtu cest

Dlouhodobé tendence k chování

Marchettiho konstanta

Lidé jsou ochotni obětovat 30 minut na jednu cestu (jednu hodinu denně).
Lze vysledovat 5 000 let zpět v historii měst (chůze hlavním způsobem mobility, 30 minut znamenalo 1 míle => "jednomílové" města)

Zahaviho koncept

Spíše než maximum je 30 minut "konstantní časový rozpočet", který lidé chtějí využívat (ve většině států dnes vidíme +/- 30 minut dojíždění)

Efektivnější mobilita neznamena více času, ale delší cestovní vzdálenost;
nechceme více času, ale více příležitostí – "Homeostáza spotřeby"

Otázky?

- Současné výzvy
- Možná řešení
- Principy řešení
- Co na to psychologie

Mýtus individuální zodpovědnost

Poprvé použit v knize "Ecological Intelligence: How Knowing the Hidden Impacts of What We Buy Can Change Everything" amerického spisovatele Daniela Golemana (2009).

Popisuje např. to, že se lidé snaží snížit svůj ekologický otisk tím, že se zaměřují pouze na individuální opatření, jako je recyklace nebo snížení vlastních emisí z dopravy, a přitom přehlížejí systémové faktory, které ovlivňují klima jako celek

Mýtus individuální zodpovědnost

Přesvědčení, že každý je zodpovědný za svůj osud a úspěch, a neúspěch je výsledkem nedostatku osobního úsilí nebo zodpovědnosti – americký sen, tvrdá práce a osobní odhodlání vedou k úspěchu bez ohledu na okolnosti

Tím klade na jednotlivce zodpovědnost za řešení společenských/globálních/systémových problémů vyžadujících národní/světovou koordinaci a spolupráci.

Např. klimatická změna je způsobena zejména průmyslovou výrobou a zemědělstvím, které jsou řízeny velkými korporacemi a státy.

Mýtus individuální zodpovědnost

Mnoho lidí nemá přístup k alternativám, nemají možnost výběru a nelze tak apelovat na osobní rozhodnutí a úsilí jako řešení systémových problémů

Snižuje relevanci politických opatření a vládních regulací

Vede k obviňování jednotlivců místo aby se zaměřil na systém

Jednotlivci nemohou být považováni za jediného či hlavního řešitele systémových záležitostí či problémů

Mýtus individuální zodpovědnost

V dopravě předpokládá, že každý jednotlivec je zodpovědný za své vlastní rozhodnutí a chování týkající se dopravy a měl by být schopen ovlivnit své emise skleníkových plynů tím, že volí alternativní způsoby dopravy.

Přehlíží skutečnost, že doprava je systémový problém, který vyžaduje řešení na všech úrovních, včetně politiky a systémových změn.

Kde ho můžeme vidět ještě?

Mýtus individuální zodpovědnost

Kde jsou dopady na prostředí/společnost rozptýlené a těžko měřitelné a je těžké určit přesnou úroveň zodpovědnosti jednotlivců a institucí.

Spotřeba zboží a potravin: Lidé se často snaží snížit svůj ekologický otisk tím, že nakupují ekologicky šetrné produkty nebo snižují svou spotřebu masa (levné zboží ve velkém množství, reklama).

Zdravotnictví: Zdraví spojováno se stravou a životním stylem (sociální nerovnosti, přístup ke zdravotní péči, znečištěné prostředí)

Doprava: lidé volí ekologická vozidla nebo se snaží snížit míru cestování... **energie, sociální spravedlnost, udržitelnost...**

Mýtus individuální zodpovědnost

- V roce 1955 se v reportáži televize CBC mluvilo o "úspěchu" maskota Elmera, který nabádal děti k odpovědnosti za vlastní bezpečnost v dopravě
- 14 % nárůstu počtu dětských úrazů na torontských silnicích byl předložen jako vítězství, protože počet automobilů se za stejná léta zvýšil o 45 %.

Mýtus individuální zodpovědnost

- „As I Please“

Mýtus individuální zodpovědnost

- „As I Please“
- Je série článků, které v letech 1943-1947 napsal pro britské levicové noviny Tribune spisovatel a novinář Eric Arthur Blaire.

Mýtus individuální zodpovědnost

- „As I Please“ je série článků, které v letech 1943-1947 napsal pro britské levicové noviny Tribune spisovatel a novinář Eric Arthur Blaire.
- Sloupek z 8. listopadu 1946 obsahoval úvahy o novém propagandistickém úsilí - britské kampani Keep Death off the Roads, která byla postavena na MIO měla velmi pochybnou kvalitu.
- Orwellovu trefnou kritiku, která je stále stejně aktuální jako v den, kdy ji napsal, lze považovat za první formulaci základů vize nula a akcentace sociálních a systémových aspektů místo MIO.

Mýtus individuální zodpovědnost

- Od 30. let automobilový průmysl spustil kampaně a marketing, který zdůrazňoval rychlost a výkon, což zůstalo hlavní marketingovou strategií až do 60. let 20. století
- Vyšší rychlosti byly prezentovány jako bezpečnější (ačkoliv výzkumy ukazovaly opak)
- Odpovědnost za nehody byla na individuálních aktérech
- Co vám to připomíná?

Mýtus individuální zodpovědnost

- V roce 1948 vznikla Všeobecná deklarace lidských práv OSN, kde článek 3 uvádí...

Mýtus individuální zodpovědnost

- V roce 1948 vznikla Všeobecná deklarace lidských práv OSN, kde článek 3 uvádí, že každý má právo na život, svobodu a osobní bezpečnost.
- V pozdějších národních dokumentech k tomu bývá obvykle dodáváno také právo nebýt jich zbaven jinak než v souladu se zásadami základní spravedlnosti.
- Přesto trvalo 50 let, než se apel OSN a Orwela začal uplatňovat

Systemový přístup

- Odklon od vinění jednotlivců k zaměření se na systém jako celek a také na to, co systém (ne)umožňuje uživatelům.
- Cílem je dosáhnout nulového počtu úmrtí a vážných zranění.
- „Safe System approach“ vznikl a následně byl implementován Švédsku (paralelně s Nizozemím) v 90. letech 20. století
- Změna paradigmatu postavila bezpečnost a kvalitu života do popředí plánování a projektování a vedla k radikálnímu zvýšení bezpečnosti

Systemový přístup

- Stojí na platónově mírou všech věcí je člověk
- Hlavní příčinou nehod není lidská chyba, ale špatný systém
- Stanovuje dlouhodobý cíl, podle kterého by v systému dopravy nemělo dojít k žádnému úmrtí ani vážnému zranění v důsledku dopravních nehod
- Přičemž konstrukce systému silniční dopravy by se měla vyvíjet tak, aby tento požadavek splňovala a se zodpovědností na tvůrcích a projektantech systému

Tradiční (MIO) vs Systémový přístup

- 1) Odpovědnost nesou jednotlivci
 - 2) Zaměřuje se na příčiny "nehod" (problémů)
 - 3) Vytváření zlepšení pouze na základě analýzy nákladů a přínosů
 - 4) Potřeba dalších "studií", aby identifikovaly problémy
-
- 1) Odpovědnost nesou tvůrci systémů
 - 2) Zaměřuje se na to, co je příčinou bezpečnosti a funkčnosti (řešení)
 - 3) Chápe, že výchozím požadavkem je bezpečný systém
 - 4) Ukazuje, že existují důkazy pro jednání. Proaktivně přijímá opatření založená na datech, testech, simulacích, fyziky atd

Co s tím může psy dělat

- To hlavní je změna chování implikovaná změnou systému
- Máme tu technooptimismus – „tajemství oceli“
- Je tu MIO – dezinformace
- Dopad na psychiku

Otázky?

- Slabiny systémového přístupu
- Aplikace na nějakou globální výzvu či významné odvětví

Psychologie a globální problémy

Děkuji za pozornost

Petr Zámečník

Institut π

Palackého univerzita v Olomouci

Petr.zamecnik@pii.cz

Petr.zamecnik@upol.cz