

Pogoń za minimalizacją ryzyka to syzyfowa praca

Nawet gdy pewne strachy udaje się okiełznać, w ich miejsce wyrastają nowe.

Uwaga, kierowcy! Fotoradary to prawdopodobnie jeden z niewielu realistycznych sposobów (choć do doskonałości im daleko), by zmusić nas do ostrożniejszej jazdy i zmniejszyć liczbę wypadków na [drogach](#). Dlaczego? Wszystkiemu winne są nasze ograniczenia intelektualne i wiara w to, że postęp technologiczny czyni nas bezpieczniejszymi.

Samuel Peltzman pewnie ani trochę nie ucieszyłby się z używania jego nazwiska do promowania fotoradarów. Ten liberalny amerykański ekonomista z arcyliberalnego Uniwersytetu Chicagowskiego stworzył swoją teorię właśnie po to, by ośmieszyć państwowe wysiłki zmierzające do regulacji ruchu drogowego. Efekt Peltzmana był odpowiedzią na głośne [debaty](#) o obowiązkowym zapinaniu pasów bezpieczeństwa toczony w USA i Europie Zachodniej w latach 70. ubiegłego wieku. Liberałom bardzo się ten pomysł nie podobał (u nas głośnym krytykiem był choćby Janusz Korwin-Mikke). Wielu przeciwników tego – ich zdaniem – niedopuszczalnego państwowego szarogęszenia się nie chciało poprzestać na pryncypialnym sprzeciwie w stylu „nie, bo nie”. Próbowali pokazać, że nakaz zapinania pasów jest kontrproduktywny, czyli przynosi efekty odwrotne do zamierzonych. „Jeśli nakazujemy komuś jechać w zapiętych pasach i powiadamy mu, że to czyni go bezpieczniejszym, w naturalny sposób doprowadzamy do tego, że zaczyna mniej się pilnować. W efekcie staje się bardziej niebezpiecznym uczestnikiem ruchu drogowego dla innych samochodów oraz pieszych” – dowodził Peltzman w 1975 r.

Teoretyczna hipoteza Peltzmana doczekała się od tamtej pory wielu namacalnych dowodów. Jednego z nich dostarczył Holender Wiel Janssen, próbując na początku lat 90. odpowiedzieć na pytanie, dlaczego wprowadzenie w 1993 r. na terenie Unii Europejskiej obowiązku jazdy w pasach wcale nie przyniosło znaczącego spadku liczby ofiar wypadków drogowych. Działo się tak dlatego, że po przypięciu pasami kierowcy zaczęli jeździć szybciej i mniej uważnie.

Zwolnieni z myślenia

Co gorsza, fenomen nie dotyczył tylko pasów. Mniej więcej w tym samym czasie dwaj niemieccy badacze Michael Aschenbrenner i Bernhard Biehl przeprowadzili inny frapujący eksperyment. Przez trzy lata obserwowali grupę złożoną z ponad stu taksówek. Połowa z nich była wyposażona w system ABS (czyli w układ zapobiegający blokowaniu kół w samochodach i co za tym idzie – niekontrolowanym poślizgom). Po zakończeniu badania okazało się, że auta z ABS i bez niego zaliczyły mniej więcej tyle samo wypadków. I nie chodzi o to, że ABS nie działa. Przeciwnie, działa bardzo dobrze. Jednak jego użytkownicy padają ofiarą tego samego efektu Peltzmana: wiedzą, że mają na pokładzie ABS, więc pozwalają sobie na jazdę bardziej brawurową. I w praktyce trwonią przewagę, którą powinno im było zapewnić posiadanie auta teoretycznie bezpieczniejszego.

Podobne wyniki płyną również z eksperymentu przeprowadzonego niedawno przez badaczy z londyńskiego Imperial College i australijskiego University of Queensland. Jego wynik jest jednoznaczny: im większe (i w domyśle bezpieczniejsze) samochody, tym mniej odpowiedzialnie zachowują się ich kierowcy. Dlatego siedzący za kółkiem SUV-a cztery razy częściej rozmawiają przez [telefon](#) komórkowy (bynajmniej nie przez zestaw głośnomówiący) niż reszta kierowców prowadząca drogowe karzełki.

To jeszcze nie wszystko. Iluzja, że postęp technologiczny czyni nas bezpieczniejszymi, przynosi nieraz jeszcze bardziej zaskakujące skutki. Najlepiej udało się je opisać pewnemu Anglikowi nazwiskiem Ian Walker. Ten psycholog z Uniwersytetu w Bath był zapalonym cyklistą. I nie dawał mu spokoju pewien zastanawiający paradoks. Z jednej strony [media](#) były pełne doniesień o tym, że cała [Wielka Brytania](#) przesiada się na jednoślady – każdy rowerzysta w obowiązkowym kasku ochronnym i kamizelce odblaskowej. Ale w tym samym czasie wśród zapalonych cyklistów kiełkowała też dziwna irytacja. I gorzka konstatacja, że jeździ im się po ulicach coraz gorzej. Tak jak gdyby kamizelki świecące czyniły ich mniej widocznymi i przyciągały w ich pobliże coraz więcej pędzących samochodów.

Ian Walker postanowił więc sprawdzić rzecz w sposób najbardziej wiarygodny. To znaczy na sobie. W tym celu zamontował na swoim rowerze odpowiednie czujniki i zaczął jeździć po Bath. Najpierw w pełnym ekwipunku ochronno-ostrzegawczym, potem bez kasku i kamizelki. Wyniki opublikował w marcu 2007 r. I w pełni tłumaczyły one wyjściowy paradoks. Walker policzył, że gdy miał na głowie kask, kierowcy samochodów zadawali sobie zdecydowanie mniej trudu, by omijając go, zachować bezpieczną odległość. Uśredniona różnica sięgała prawie 10 cm. A to w znaczący sposób wpływało na komfort jazdy rowerzysty i zagrożenie potrąceniem. „Kierowcy, widząc zabezpieczonego rowerzystę, podświadomie zakładali, że nie muszą już aż tak bardzo na niego uważać. Zupełnie jakby zwalniało ich to z myślenia” – pisał Walker, podsumowując wyniki swoich badań.

Wyostrzona uwaga

Wyników tych ustaleń nie da się tak po prostu zignorować. I dlatego od pewnego czasu eksperci od transportu jedyną szansę na poprawę sytuacji na drogach widzą nie w zwiększaniu bezpieczeństwa poszczególnych użytkowników ruchu, lecz... w tworzeniu niedogodności. Jednym z pierwszych, którzy zwracali na to uwagę, był nestor kanadyjskiej psychologii Gerald Wilde z Queens University w Kingston (Ontario). Jego ulubionym przykładem była historia z 3 września 1967 r., czyli tego dnia, kiedy Szwecja przeszła z samochodowego ruchu lewostronnego na jazdę po prawej stronie.

Pomysł budził wielkie kontrowersje, ale ostatecznie zwyciężyło rządowe stanowisko, że Szwecja powinna mieć ruch kompatybilny ze wszystkimi sąsiadami. Zwłaszcza że większość aut jeżdżących po tamtejszych drogach pochodziła z importu i miała kierownicę zamontowaną po europejskiej stronie. Były jednak też poważne obawy. Szwedzi oczyma wyobraźni widzieli już drogowy chaos, wpadające na siebie auta i lawinowy wzrost liczby ofiar wypadków drogowych. Rzeczywistość okazała się jednak dokładną odwrotnością najczarniejszych projekcji. Po 3 września 1967 r. wskaźnik śmiertelności na drogach wyraźnie spadł. Wilde uważa, że to wynik tego samego mechanizmu, co w przykładach z pasami, SUV-ami czy rowerzystami. Tyle że działającego według odwrotnej logiki. Zabranie kierowcom poczucia bezpieczeństwa i stworzenie pewnej (choć niezbyt

poważnej) niedogodności zaowocowało ponownym włączeniem myślenia i koncentracji. A więc i bezpieczniejszej jazdy. W tym przykładzie kryje się jednak pewien haczyk. Efekt szwedzki działał tylko przez pewien czas. W tym przypadku wypalił się po 18 miesiącach, gdy statystyki drogowej śmiertelności wróciły w kraju trzech koron do poziomu z punktu wyjścia. Dlatego przykład Wildego jest niezbyt użyteczny w próbach projektowania długofalowej strategii drogowego bezpieczeństwa.

Innym kuszącym pomysłem była koncepcja Hansa Mondermana, zmarłego cztery lata temu holenderskiego teoretyka ruchu drogowego. „Wraz z dążeniem do bezpieczeństwa ludzie tracą poczucie społecznej odpowiedzialności” – powtarzał za Peltzmanem Monderman. I proponował, by w centrach miast... likwidować chodniki, krawężniki oraz inne bariery oddzielające ruch pieszych i samochodów. Jego zdaniem można by się obyć nawet bez sygnalizacji świetlnej. Wszystko po to, by zmusić uczestników ruchu do większej uwagi. Aby nie czuli, że jak mają zielone światło, to mogą pędzić/wbiegać na jezdnię, nie oglądając się na innych. Jego koncepcję dzielonej przestrzeni testowano już w wielu zachodnich miastach od Londynu po ośrodki w USA i Holandii. Na ogół z dobrym skutkiem. Problem w tym, że zastosowanie pomysłów Mondermana na szeroką skalę jest niemożliwe, bo znacząco spowalnia ruch. I prowadziłyby do kompletnego zatkania wielu podatnych na to miast.

Na tym tle fotoradary są więc jakąś formą kompromisu. Może niedoskonałą, ale dosyć skuteczną. Tak przynajmniej pokazuje większość doświadczeń z krajów, które je stosują. Oczywiście zawsze istnieje zagrożenie, że i one nie są wolne od peltzmanowskiego przekleństwa. Przecież nawet jeśli kierowca zwolni (ze strachu) przed przydrożną kamerą, to potem, gdy zagrożenie minie, będzie miał pokusę, by tę stratę nadrobić. Dlatego kluczowe wydaje się odpowiednie rozmieszczenie fotoradarów. Gdyby udało się ulokować je na odcinkach naprawdę niebezpiecznych, to uzyskany tutaj pozytywny efekt byłby większy, nawet gdyby kierowcy przycisnęli gaz do dechy na odcinku obiektywnie bezpieczniejszym. Fotoradary mają jeszcze jedną interesującą zaletę. Zazwyczaj przynoszą efekt niezależnie od tego, czy faktycznie robią zdjęcia i wymierzają kary, czy też nie. W brytyjskim hrabstwie Oxfordshire kamery były z powodów technicznych wyłączone między sierpniem 2010 r. a kwietniem 2011 r. Kierowcy jednak o tym nie wiedzieli. Prędkość, a wraz z nią liczba wypadków pozostawały na niższym poziomie.

Sąsiad czy złodziej

Dowody na to, że kult bezpieczeństwa przynosi skutki odwrotne do zamierzonych, znaleźć można również w innych dziedzinach życia. Weźmy np. strzeżone osiedla, czyli zjawisko obecne w polskiej przestrzeni miejskiej od co najmniej kilkunastu lat. Z jednej strony ich fenomen łatwo zrozumieć: nie trzeba drzeć o zaparkowany pod domem samochód, można zostawić na klatce schodowej dziecięcy wózek czy rower i nikt nie napisze nam na elewacji, że „Polonia Warszawa to k...”. Dużą (choć często niewypowiedzianą) rolę odgrywa też dążenie do podwyższenia swojego statusu społecznego i prestiżu.

Tyle że większość socjologów i urbanistów od dawna przestrzega, że kupowanie sobie takiego bezpieczeństwa ma wiele negatywnych skutków ubocznych. Pod koniec lat 90. dwoje renomowanych amerykańskich socjologów miasta Edward Blakely (ten sam, który stanął potem na czele komisji odbudowującej Nowy Orlean po huraganie „Katrina”) oraz Mary Gail Snyder

wywołali sporą sensację, publikując raport dowodzący, że przestępczość na terenie strzeżonych osiedli wcale nie jest mniejsza niż w pozostałych częściach amerykańskich miast. I tutaj zadziałał bowiem w pewnym sensie efekt Peltzmana. Ogrodzone osiedle jawiło się przestępcom jako bardziej łakomy kąsek właśnie dlatego, że było zamkniętą enklawą ludzi, którzy mają powody, by się zamykać. Tym powodem jest właśnie ich majątność.

Inną prawidłowość odkryła z kolei Seta Low, profesor antropologii z City University of New York. Zauważyła ona, że zarówno na terenie grodzonych osiedli, jak i w ich najbliższym otoczeniu bardzo spadają wskaźniki kapitału społecznego. I to mimo że w takich osiedlach mieszkają klasy średnia i wyższa, a więc tradycyjnie te grupy, które powinny tego kapitału mieć najwięcej. I tutaj uważny obserwator dopatrzeć się może znajomego mechanizmu. Skoro mieszkańcy wierzą, że kamery i ochroniarze zapewniają im bezpieczeństwo, mają mniejszy interes w tym, by integrować się z sąsiadami oraz zwracać uwagę na niepokojące wydarzenia. Według zasady: gdyby pojawili się złodzieje, to na pewno ochrona dawno by ich już wypatrzyła. Gdzieś na marginesie wymienić trzeba jeszcze jeden efekt uboczny grodzenia. Urbaniści nie od dziś powtarzają, że miasto rozwija się najzdrowiej, jeśli skład większości osiedli jest zróżnicowany. Innymi słowy nie jest dobrze, gdy bogaci mieszkają w towarzystwie wyłącznie bogatych, a biedni obracają się tylko wśród biednych. Bo wtedy podziały klasowe się zaostrzają i w sposób naturalny spada ogólne poczucie bezpieczeństwa. Bogaci więc grodzą się coraz wyższymi murami i sytuacja, zamiast się poprawiać, zaczyna przypominać błędne koło.

Papież miał rację

A zdrowie? Zanim Edward C. Green został szefem Centrum Badań nad AIDS na Uniwersytecie Harvarda, przez trzydzieści lat zrealizował kilkaset projektów medycznych w krajach rozwijających się. I próbował odpowiedzieć na pytanie, dlaczego żadna z zakrojonych na szeroką skalę akcji promocji prezerwatyw nie zatrzymała rozprzestrzeniania się AIDS/HIV na świecie, a zwłaszcza w Afryce. „Promowanie prezerwatyw nie przynosi niestety zamierzonego efektu. Prawdopodobnie dlatego że daje fałszywe przekonanie o bezpieczeństwie. I w ten sposób wzmacnia ryzykowne zachowania seksualne, takie jak choćby częstsza zmiana partnerów” – pisał w wydanej w 2003 r. książce „Rethinking AIDS Prevention” (Przeciwdziałanie AIDS przemyślane na nowo). Nie wszystkim ten argument się spodobał. Zwłaszcza po tym, jak Green opublikował w 2009 r. głośny artykuł w czołowym amerykańskim dzienniku „Washington Post” pod tytułem „Papież może mieć rację”. Stanął w nim w obronie Benedykta XVI, który znajdował się w ogniu ogólnoświatowej medialnej krytyki po tym, jak w przededniu podróży do Afryki powiedział, że „prezerwatywy nie rozwiązują problemu AIDS. Raczej pogarszają sprawę”. „Papież ma rację, w tym sensie, że bezrefleksyjne zdawanie się na prezerwatywy jako główny środek ochrony przed AIDS nie może przynieść oczekiwanych skutków. Powinien być to co najwyżej środek wspomagający. Według zasady [ABC](#), czyli po pierwsze A jak abstynencja, po drugie B jak bądź wierny i dopiero po trzecie C jak kondom (ang. condoms – red.)” – mówił w wywiadzie dla BBC.

Coraz lepsze samochody i drogi, strzeżone osiedla albo zakrojone na szeroką skalę programy medyczne to przykłady wywodzące się z bardzo różnych dziedzin życia. Lecz obrazujące jedno i to samo zjawisko. To pęd ku zwiększeniu bezpieczeństwa, który w sumie go nie poprawia. Oczywiście pomyłką byłoby namawiać kogokolwiek, by z niego zrezygnował lub go ograniczył.

Potrzeba zapewnienia sobie i najbliższym bardziej komfortowego życia jest prawdopodobnie jednym z najbardziej podstawowych instynktów umożliwiających rodzajowi ludzkiemu przetrwanie. I pewnie dlatego jest tak, że pogoń za minimalizacją ryzyka to syzyfowa praca. Bo przecież nawet gdy pewne strachy (np. przed niektórymi chorobami) udaje się okiełznać, w ich miejsce wyrastają nowe (w postaci zwiększonej potrzeby bezpieczeństwa ekonomicznego).

Kosztowny komfort

W rozmowie z DGP amerykański ekonomista Edmund Phelps zwrócił uwagę, że pogoń za bezpieczeństwem jest w pewnym sensie jednym z największych przekleństw naszych czasów. Głównie dlatego, że wiąże się ona z wielkimi kosztami. Popatrzmy choćby na obecny kryzys i pułapkę zadłużeniową, w której znalazła się większość krajów tzw. pierwszego świata.

Można interpretować ją jako efekt nieodpowiedzialnego i krótkowzrocznego działania kolejnych pokoleń rządzących. Ale jeśli porzucimy tę narrację, zobaczymy w obecnych problemach właśnie efekt kielznania kolejnych strachów. I tak jedyne supermocarstwo USA, aby zabezpieczyć świat zachodni (i swoich obywateli) przed groźbą wielkiej wojny, wciela się od dwóch dekad w rolę światowego policjanta. W tym celu Waszyngton wydaje na obronność ok. 1,2 bln dol. rocznie (czyli jakieś 4 tys. dol. na osobę). Z kolei kraje Europy Zachodnie próbują zapewnić swoim obywatelom bezpieczeństwo socjalne. Przeznaczają na ten cel aż jedną trzecią rocznego PKB, czyli ok. 10 tys. euro na obywatela (Dania nawet 14 tys. euro). W przypadku Niemiec oznacza to ponad 750 mld euro, a dla Francji – ok. 650 mld euro rocznie.

I nie chodzi tu o to, by czynić z tej konstatacji argument na rzecz radykalnej redukcji tych wydatków. Zwłaszcza w Polsce, która strachami swoich obywateli przejmuje się bardzo mało, przeznaczając na wydatki socjalne zaledwie 1,7 tys. euro na obywatela. Chodzi raczej o trzeźwą konstatację, że bezpieczeństwo jest kosztowne. I czasem będzie to koszt ściśle finansowy, a czasem niedogodność w postaci tak bardzo znienawidzonego przez kierowców fotoradar.