

Ukážka z knihy *Za volantom: Prečo šoférujeme tak, ako šoférujeme, a čo to o nás hovorí*

Autor: Tom Vanderbilt

Preložil: Marián Hamada

Prečo sa zdá, že náš jazdný pruh je vždy ten pomalší?

Túto otázku si určite kladiete vo chvíli, keď sa slimačím tempom posúvate po zapchatej diaľnici a s narastajúcou frustráciou pozorujete, ako sa autá vedľa vás šinú vpred. Bubnujete prstami po volante. Preladíte na iné rádio. Zameriate sa na jedno konkrétne auto a vidíte, ako sa vám vzdáľuje. Snažíte sa zistiť, na čo slúži to zvláštne tlačidlo vedľa toho na rozmrazovanie zadného skla.

Kedysi som si myslel, že je to len otázka prirodzenej náhodnosti diaľnice. Raz ma osud nasmeruje do rýchlejšieho pruhu, inokedy ma zas nechá trápiť sa v pomalšom.

Bolo to tak až donedávna, keď som sa vďaka istej skúsenosti zamyslel nad svojím tradične pasívnym postojom k šoférovaniu a prehodnotil som starostlivo usporiadaný súbor predstáv, ktorým som sa odjakživa riadil v premávke.

Zásadne som zmenil svoj životný štýl. Začal som s neskorým zaraďovaním.

Zrejme sa vám už stalo, že ste šoférovali po diaľnici a v istom momente vás značka upozornila na nutnosť zaraďiť sa vpravo pre uzáveru ľavého pruhu.

Všimli ste si medzeru v pravom pruhu a rýchlo sa tam presunuli. Šťastne ste si povzdychli, keď ste sa krásne zaraďili do pruhu, ktorý pokračuje. Postupne sa však váš pruh spomalil, až napokon zastal. Vy ste zas s rastúcim hnevom spozorovali, že autá v pruhu, ktorý ste opustili, miznú pred vami v nedohľadne. Pod nosom ste zahrešili a začali ste uvažovať o návrate do rýchlejšieho pruhu – keby v ňom len vznikla dosť veľká medzera! Napokon ste sa mrzuto zmierili so situáciou.

Nedávno som zažil moment osvietenia na diaľnici v New Jersey. Bola to typicky vzrušujúca jazda krajinou medzi malebnými ropnými skladmi a chemickými továrňami severného Jersey a vtom sa zrazu pred nájazdom na most Pulaski Skyway pri ceste objavila informácia: „Pruh sa o 1 km uzatvára. Zaraďte sa doprava.“

Náhle ma ovládol akýsi impulz nerozvážnosti a odolal som inštinktu vzadu v mozgu, ktorý mi napovedal, aby som sa zaraďil do beztak plného pravého pruhu. Zvyčajne ma nabáda: „Rob, ako ti káže tá značka.“ Namiesto toho som počúvol iný, dôraznejší hlas: „Nebud' slaboch. Vieš to aj lepšie.“ Sebavedome som pokračoval ďalej a nevnímal si nevraživé pohľady iných vodičov. Kútikom oka som spozoroval manželkin nepokoj. Prešiel som asi popri desiatke áut a v mieste, kde sa vytváral lievik, som s novonadobudnutým sebavedomím odbočil doprava – autá sa tam radili na striedačku. Zaraďil som sa a predomnou bola prázdna cesta. Srdce mi búšilo, moja žena si schovala tvár do dlaní.

V nasledujúcich dňoch ma ovládol pocit viny a neistoty. Bolo moje konanie nesprávne? Alebo som sa až doteraz mýlil? Pri hľadaní odpovede som zadal anonymnú otázku na stránku Ask MetaFilter, kde sa môže hocikto hocičo opýtať kolektívneho vedomia anonymnej masy privzdelaných intelektuálov, ktorí majú vždy na všetko utvorený názor. Chcel som zistiť, prečo sa jeden pruh pohybuje rýchlejšie ako druhý a prečo sa oplatí pripájať sa na poslednú chvíľu. Takisto ma zaujímalo, či je môj nový životný štýl – neskoré zaraďovanie – z nejakého dôvodu neprijateľný.

Prekvapila ma záplava odpovedí aj rýchlosť, s akou prichádzali. Najviac ma však zaskočilo, s akou vášňou a hlbokým presvedčením jednotlivci obhajovali svoje postoje – a to, že hoci mnohí považovali moje konanie za nesprávne, takmer rovnaký počet diskutujúcich so mnou súhlasil. Namiesto jednoduchej zhody som narazil na priepastne odlišné presvedčenia.

Prvý tábor – nazvime ho podľa známej nálepky na nárazník, na ktorej je uvedené ČIŇTE NÁHODNÉ DOBRO – považoval tých, čo sa zaradia hneď, za cnostné duše, ktoré konajú správne. Tí, čo sa pripájajú neskoro, sú zas podľa nich arogantní chrapúni. „Bohužiaľ, ľudia sú hrozni,“ napísal jeden činiteľ náhodného dobra. „Za každú cenu vás budú chcieť predbehnúť a posnažia sa užiť si zápchu o kúsok pred vami... Ľudia, ktorí sa nazdávajú, že ich záležitosti sú naliehavejšie a sú tak celkovo dôležitejšie ako vy, budú pokračovať v jazde a nejaký blbec bez chrbtovej kosti ich pustí pred seba, čím vás ešte viac spomalí. Je to nanič, žiaľ, takto náš svet funguje.“

Druhý, menšinový tábor – riadiaci sa podľa motto štátu New Hampshire „Ži slobodne alebo zomri“ – tvrdil, že tí, čo sa pripájajú neskôr, v podstate racionálne využívajú maximálnu kapacitu diaľnice, čo je prospešné pre každého. Podľa neho snaha prvého tábora o slušnosť a spravodlivosť v skutočnosti škodí všetkým.

Postupne sa to celé skomplikovalo. Niektorí argumentovali, že neskoré pripájanie spôsobuje viac nehôd. Iní vraveli, že pravidlá pre zaraďovanie fungujú oveľa lepšie v Nemecku, a naznačovali, že moja dilema azda odhalila akési zlyhanie v charaktere Američanov. Ďalší sa obávali, že ich v tom poslednom momente nik pred seba nevpustí. Niektorí vyhlásili, že by sa snažili zabrániť tomu, aby sa pred nich niekto tesne pred zúžením zaradil, ako to často robia vodiči nákladných áut.

Čo sa to vlastne stalo? Nejazdíme všetci po tých istých cestách? Neabsolvovali sme všetci také isté skúšky v autoškole? Neprekvapila ma len rôznorodosť odpovedí, ale aj morálna nadradenosť, akú každý prisudzoval svojmu správaniu pri šoférovaní, a zároveň odsúdenie určené zástancom opačného názoru. Ľudia väčšinou nevychádzali z pravidiel cestnej premávky alebo zo skutočných dôkazov, ale z toho, čo subjektívne považovali za správne.

Našiel som dokonca niekoho, kto prežil obrátenie s opačným znamienkom ako ja. „Až donedávna som sa pripájal na poslednú chvíľu,“ písal v ekonomickom periodiku istý manažér softvérovej spoločnosti. A prečo sa začal pripájať skôr? „Pretože som si uvedomil, že premávku skoršie pripájanie zrýchľuje.“ Túto skúsenosť použil ako metaforu pre prípad úspešného budovania tímu v korporátnej Amerike. Podľa neho tí, čo sa pripájajú neskoro, vždy povýšia svoje vlastné názory a motívy nad dobro firmy. „Tí, čo sa skôr zaraďujú, by mohli spoločnostiam pomôcť pri dosahovaní maximálnej kolektívnej rýchlosti,“ napísal.

Je však premávka naozaj plynulejšia, keď sa ľudia pripájajú skôr? Alebo je to len zdanlivo šľachetnejšie?

Možno sa nazdávate, že plynulé pripájanie bez toho, aby sa ľudia navzájom pozabíjali, nie je až natoľko dopravný problém ako najmä problém nás ľudí. Cesta nie je len sústava pravidiel a rôznych riešení. Je to miesto, na ktoré sú milióny ľudí denne vypudené bez precízne stanovených noriem správania sa ako do obrovskej Petriho misky, kde na nich pôsobia všemožné neznáme či len povrchné prebádané sily. Neexistuje iné miesto, na ktorom by prichádzali do priameho kontaktu ľudia z tak rôznych prostredí – osoby rôzneho veku, farby pleti, vyznania, rodu, s rôznym spoločenským pozadím, vyznávajúci rôzne životné štýly, s rôznou psychickou stabilitou.

Čo v skutočnosti vieme o tom, ako to celé funguje? Prečo sa na cestách správame tak, ako sa správame, a čo to o nás hovorí? Majú niektorí predpoklady na to, aby šoférovali určitým spôsobom?

Správajú sa ženy odlišne od mužov? A ak je pravda, čo sa povráva, že vodiči sa správajú čoraz menej civilizovane, prečo je to tak? Predstavuje cesta akúsi zmenšenú verziu celej spoločnosti alebo je to úplne špecifické miesto, ktoré sa riadi samostatnými pravidlami? Môj priateľ, za normálnych okolností plachý učiteľ latinčiny, mi raz povedal, ako sa za volantom svojej skromnej Toyoty Corolly vzdorovito nalepil na vodiča kamióna, ktorý podľa neho úmyselne blokoval cestu. Akási tajomná sila premenila tohto mierneho humanistu z predmestia na piráta. Je na vine doprava alebo sa v ňom odjakživa skrýval divoch?

Čím dlhšie o tom uvažujeme – alebo čím častejšie sa počas šoférovania týmito myšlienkami zaoberáme –, tým viac mäťúcich otázok sa v nás vynára. Prečo vznikajú niektoré zápchy zdanlivo celkom bezdôvodne? Prečo aj malá nehoda vedie k tomu, že sa niekde zasekneme na desiatky minút? Trvá ľuďom uvoľnenie parkovacieho miesta dlhšie, keď naň niekto čaká, alebo sa nám to len zdá? Zlepšujú autobusové pruhy plynulosť premávky alebo je to presne naopak? Ako veľmi nebezpečné sú kamióny s návesmi? Akým spôsobom štýl, cieľ jazdy a to, s kým cestujeme, ovplyvňuje spôsob, akým šoférujeme? Prečo tak veľa obyvateľov New Yorku prebieha nadivoko cez cestu, zatiaľ čo v Kodani to nerobí takmer nik? Je premávka v Naí Dillí taká chaotická, ako sa zdá na prvý pohľad, alebo môžeme pri pozornejšom skúmaní objaviť pod bláznivým povrchom skrytý poriadok?

Možno ste sa, podobne ako ja, niekedy zamysleli nad tým, čo by nám doprava povedala, keby sme jej začali načúvať.

Často počúvame o dopravných problémoch. Čo je to však dopravný problém? Pre dopravného inžiniera to môže znamenať, že sa nevyužíva plná kapacita nejakej cesty. Pre rodiča na tej istej ceste môže byť problémom skutočnosť, že áut je na nej priveľa alebo že jazdia prirýchlo. Pre majiteľa obchodu na tejto ulici môže byť problémom slabá premávka. Známy francúzsky vedec a filozof žijúci v 17. storočí Blaise Pascal objavil hádam jediný stopercentne funkčný liek na dopravné problémy: zostaňte doma. „Zistil som,“ napísal, „že všetky problémy ľudstva vyplývajú z jednej veci: nedokážeme pokojne obsedieť vo vlastnej izbe.“ Práve Pascal prišiel s myšlienkou na prvú mestskú hromadnú dopravu v dejinách. O pár mesiacov však zomrel. Mali v tom prsty aj problémy s parížskou dopravou?

Nech už pre vás osobne znamená slovné spojenie „dopravný problém“ čokoľvek, možno vás upokojí zistenie, že najrôznejšie dopravné problémy sú také staré ako doprava sama. S príchodom prvých dopravných prostriedkov sa musela spoločnosť začať vyrovnávať s dôsledkami mobility a novými výzvami najmä sociálneho a technického charakteru.

V starovekom Ríme premávka zhustla natoľko, že Cézar, samozvaný curator viarum alebo riaditeľ cestnej dopravy, nariadil zákaz jazdy na osobných a nákladných vozoch počas dňa, „s výnimkou prepravy stavebného materiálu určeného na chrámy a iné významné verejné stavby a odvozu stavebného odpadu“. Nákladné vozy smeli vstúpiť do mesta až po tretej hodine popoludní. Ako to však vo svete dopravy býva, takmer každá akcia sa stretáva s rovnako silnou reakciou opačného smeru. Cézar síce uľahčil Rimanom pohyb po meste, no zároveň im skomplikoval nočný spánok. Básnik Juvenalis, staroveká verzia moderného Rimana sťažujúceho sa na všadeprítomné skútre, lamentoval: „V Ríme sa môže vyspať iba naozaj majetný človek. Problémy spôsobujú nákladné vozy prechádzajúce úzkymi, kľukatými uličkami a zástupy ľudí, ktorí robia taký hluk, pri ktorom by sa zobudil aj mŕtvy.“

V roku 1720 boli hlavnou príčinou úmrtia v Londýne dopravné nehody spôsobené „zbesilo jazdiacimi“ vozmi a kočmi (hneď za nimi sa umiestnili požiare a „neúmerné pitky“). Komentátori odsúdili aj „konflikty, hádky a nepokoje“ spôsobované kočmi „súťažiacimi o miesto na ceste“. V roku 1867 zas v New Yorku kone usmrtili v priemere štyroch chodcov za týždeň (o niečo viac ako dnešné číslo obetí dopravných nehôd pri nepomerne väčšom počte ľudí aj dopravných prostriedkov). Splašené kone

pošliapavali chodcov, „bezohľadní kočiši“ nedbali na maximálnu povolenú rýchlosť približne 10 kilometrov za hodinu a prednosť v jazde bola takmer neznámym pojmom. „Vyzerá to tak, akoby mali kočiši povolenie ignorovať priechody pre chodcov, a preto musia [chodci] pri prechádzaní cez cestu bežať a vyhýbať sa vozidlám,“ písali New York Times v roku 1888.

Keď sa zdalo, že situácia na cestách už nemôže byť zložitejšia, objavil sa nový, kontroverzný vynález, prvý osobný dopravný prostriedok od čias Cézara, hypermoderný výmysel, ktorý obrátil hore nohami krehkú rovnováhu vo svete dopravy. Samozrejme, reč je o bicykli.

Po niekoľkých nevydarených začiatkoch vyvolal „bicyklový boom“ konca 19. storočia spoločenský rozruch. Bicykle boli prirýchle. Spôsobovali cyklistom zvláštne ochorenia, napríklad kyphosis bicyclistarum alebo cyklistický hrb. Plašili kone a zapríčiňovali nehody. Cyklisti aj necyklisti riešili svoje problémy päťami. Mestá sa snažili bicykle okamžite zakázať. Nesmeli vojsť na cestu, keďže to neboli koče, nesmeli ísť ani na chodníky, pretože neboli chodcami. Predchodcami dnešných cyklistických aktivistov, ktorí chcú dosiahnuť zákaz vstupu áut napríklad do Prospect Parku v Brooklyne, boli propagátori cyklistiky bojujúci za povolenie vstupu bicyklov do toho istého parku. Otvárali sa otázky cyklistickej etikety: mali by mať ženy prednosť v jazde pred mužmi?

Všetci sa pohybujeme po tej istej ceste, každý svojím vlastným, osobitým spôsobom. Pozývam vás, aby ste sa ku mne pridali a aby sme sa spolu započúvali, čo nám chce svet dopravy aj cez rámus okoloidúcich áut povedať.