

Novi inovativni etični principi dviga varnosti v cestnem prometu

Igor Miletic*

Fakulteta za organizacijske študije v Novem mestu, Novi trg 5, 8000 Novo mesto, Slovenija
elektromile2@gmail.com

Povzetek:

Raziskovalno vprašanje (RV): Bodoči menedžerji se dnevno soočajo z različnimi etičnimi dilemami v prometu, kjer morajo uskladiti interese vseh udeležencev. Vprašanje je, ali lahko v bodoče razvijejo model z novimi inovativnimi etičnimi principi, ki bo vodil v še večjo varnost cestnega prometa?

Namen: Namen je dvigniti raven družbene odgovornosti in odnosa soudeležencev v prometu ter opozoriti, kako pomembna je varnost. S člankom želimo posredovati tudi predloge drugim raziskovalcem za nadaljnje študije na področju dviga varnosti cestnega prometa.

Metoda: Izvedli smo kvantitativno raziskavo (anketo) med magistrskimi študenti 1. letnika menedžmenta kakovosti na Fakulteti za organizacijske študije v Novem mestu. V članku je predstavljeno pet različnih etičnih scenarijev.

Rezultati: Magistrski študentje 1. letnika menedžmenta kakovosti na Fakulteti za organizacijske študije v Novem mestu imajo zelo podobna stališča razsoje posameznih etičnih dilem. Želja po dvigu varnosti cestnega prometa, je privedla do novih koristnih predlogov za nadaljnje študije z novimi inovativnimi etičnimi principi na področju varnosti, kot so: vizija nič (nič smrtnih žrtev letno), ustrezna cestna infrastruktura, izboljšana tehnologija vozil, video nadzorni sistemi, idr.

Organizacija: Ustrezni organi bi morali spodbujati modele etičnega razmišljanja in uvajanja kodeksov ravnanja že v zgodnji fazi odraščanja. Tako bi imela država, policija, reševalci, gasilci, bolnišnice ipd. manj smrtnih žrtev zaradi hudih prometnih nesreč.

Družba: Z upoštevanjem rezultatov in predlogov raziskave, bi družba v primeru prehoda na nove metode, taktike in tehnike, pridobila nov model, ki bi temeljil na ničnem številu prometnih nesreč letno.

Originalnost: Raziskav s področja razsoje etičnosti in inovativnih etičnih principov v cestnem prometu ni veliko. Članek predstavi praktične primere etičnega in moralnega odločanja s katerimi se vsi dnevno srečujemo v prometu, a nič kaj dosti ne naredimo, da bi bilo bolje (»vsak dan ista zgodba«).

Omejitve/nadaljnje raziskovanje: Raziskava je bila opravljena na manjšem vzorcu t.j. 13 študentov.

Ključne besede: morala, etika, varnost, promet, študent.

Tipologija COBISS: 1.04 strokovni članek.

1 Uvod

Raziskovalno vprašanje se glasi: »Ali lahko v bodoče razvijemo model z novimi inovativnimi etičnimi principi, ki bo vodil v še večjo varnost cestnega prometa?«

V članku je predstavljeno pet različnih etičnih scenarijev, kjer so vsa dejanja, ki so opisana na meji med etičnim in neetičnim, moralnim in nemoralnim. Raziskava zajema pomembnost etike in morale v prometu, kot tudi nove inovativne etične principe za dvig prometne varnosti na še višjo raven. Namen je analizirati tudi vzroke posameznih scenarijev ter iskati razloge za takšne odločitve in dejanja z izboljšavami. Dodana vrednost in namen z izvirnostjo rezultatov,

* Korespondenčni avtor.

Prejeto: 13. februar 2013; revidirano: 19. februar 2013; sprejeto: 13. junij 2013.

pa je dvig pomembnosti etike in prometne varnosti z novimi inovativnimi pristopi, ter opozoriti na to, da je neetičnost hud »prekršek«, pa čeprav največkrat nekaznovan. Glede na to, da je vzorec manjši, bi bilo smiselno takšno raziskavo narediti na večjem – bolj reprezentativnem vzorcu, morda celo na nivoju države.

2 Teoretična izhodišča s pregledom literature

V sodobnem življenju se dnevno srečujemo z moralnimi in etičnimi dilemami, ki nas spremljajo skozi celotno življenje. Dejstvo je, da s sprejemanjem modelov, ki pravijo kaj je prav in kaj je narobe, začnemo živeti že v zgodnji fazi odraščanja. Tako se moralen in etičen pogled posameznika na svet razvija tekom vzgoje, ki jo oblikuje tako kultura, kot tudi okolje in izobrazba. Kakovost varnosti cestnega prometa je odvisna od slehernega ravnanja posameznega subjekta, vzgojnih institucij, medijev, lokalnih skupnosti in vseh drugih državnih organov. Ko omenimo kakovost prometnega sistema, imamo običajno v mislih varnost cestnega prometa, kateremu moramo prav vsi udeleženci, namenjati v bodoče še več pozornosti. Namreč raven prometne kulture, ki je trenutno razvita pri nas, ni tista, ki bi ji lahko rekli vzorna ali zgledna. Dolžnost vsakega subjekta je biti osveščen glede pomembnosti prometne varnosti in biti odgovoren ter obziren z vsem potrebnim spoštovanjem predpisov, do vseh udeležencev v prometu.

Dejstvo je, da se število udeležencev v prometu iz leta v leto povečuje, kar se odraža tudi v gnečah na cestah. Opažamo tudi, da vse več ljudi preživi vse več časa za volanom ali pa kot sopotnik.

Odkar obstajajo napisana ali nenapisana pravila, norme, vrednote, morala in etika obstajajo tudi neke omejitve v obliki sankcij, toda te nas ne bodo pripeljale do večje prometne varnosti. Obstaja celo bojazen, da se razvije ravno v nasprotno smer od zelene.

Če najprej pogledamo v Slovar slovenskega knjižnega jezika, najdemo razlago, da je morala tisto, kar vrednoti, kar usmerja medsebojne odnose ljudi kot posledica pojmovanja dobrega in slabega (SSKJ, 2000, str. 373).

Vsak posameznik in družba imata nepisan sistem vrednot, norm, po katerih presojata moralnost nekega dejanja (Bregarjeva, 2010, str. 45).

Etika se venomer spreminja, raste, razvija, prilagaja času, duhovnemu in materialnemu razvoju družbe, da bi bila blizu ljudem. Ker so vrednote v različnih kulturah različne, se tudi etične norme posameznih skupnosti med seboj razlikujejo. (Možina, 1995, str. 424) Etika je filozofska disciplina, ki obravnava merila človeškega hotenja in ravnanja glede na dobro in zlo (SSKJ, 2000, str. 207).

Odnos posameznikov do etike je različen, odvisen od njihove osebnosti, vzgoje okolja in izobrazbe. Tako z vzpostavitvijo etičnih meril v medsebojnih odnosih lahko dosežemo višjo raven etičnega ravnanja (Winston & Bahnaman, 2008, str. 222–224). Avtorji Lamb, Hair in

McDaniel (2009, str. 67) se zavedajo dejstva, da je neko ravnanje lahko zakonito, a hkrati neetično in obratno. Pravijo tudi, da je meja med etiko in zakoni težko določljiva, in sicer se etika začne tam, kjer se zakon konča. Čeprav je ob etičnih kodeksih neetično vedenje manj verjetno, pa iz neetičnih ljudi ne morejo narediti etičnih (Theaker, 2004, str. 83).

V odnose med udeleženci v prometu pa poleg kulture obnašanja voznikov, osebnih težav posameznikov in človeškega značaja, velikokrat posegajo ravno neetična dejanja, kot so: neuporaba varnostnega pasu, prehitra vožnja, alkohol, neprilagojena hitrost, nepravilna smer vožnje, uporaba mobilnega telefona, ipd.

Alkohol in prepovedane substance so v modernem svetu vse bolj prisotne. Zavedati pa se je potrebno, da je oseba, ki upravlja vozilo pod vplivom alkohola tudi potencialni morilec, ki išče svojo žrtev. Psihomotorične sposobnosti posameznika lahko alkohol in druge prepovedane substance tako le še poslabšajo. Novak (2006, str. 59–60) navaja, da se pri utrujenih voznikih, voznikih začetnikih in voznikih, ki so pod vplivom alkohola ali kakšnih drugih substanc, čas reagiranja podvoji ali celo potroji.

Ambrož (2009) navaja za primer neetičnega vedenja v prometu neprilagojeno hitrost, ki večini mladim voznikom predstavlja izziv, pridemo do zaključkov, da ni popolnoma jasno, kaj motivira mlade voznike, da vozijo hitro. Namreč za njih je hitrost, ki je predpisana na posameznih cestah, običajno mnogo nižja od tiste, ki jo dejansko zaznavajo in jo ohranjajo dalj časa. Večinoma tudi računajo na srečo in odlične vozne spretnosti. Tako je področje vrednot, prepričanj, motivov in navad tisto čemur je potrebno posvetiti več pozornosti. To je tudi področje, ki je najmanj skladno z realnostjo, ki jo zaznava mladi voznik v svetu prometa. Le razvoj zavesti na področju družbene odgovornosti lahko prispeva k temu, da nekdo upočasni vožnjo. (str. 21)

Med mladimi pa se pogosto dogajajo tudi razne stave in dokazovanja sposobnosti s tvegano in predrzno vožnjo, ki predstavlja mladim užitek in občutek uspeha. (Novak, 2006, str. 54)

V raziskavi smo se osredotočili na hipotezi:

1. Hipoteza 1: Študentje 1. letnika magistrskega študija menedžmenta kakovosti na Fakulteti za organizacijske študije, smo moralno in etično zavestni udeleženci v prometu.
2. Hipoteza 2: Študentje 1. letnika magistrskega študija menedžmenta kakovosti na Fakulteti za organizacijske študije, smo ustvarjalni in inovativni na področju novih pristopov za višjo varnost vseh udeležencev v cestnem prometu.

3 Metoda

Metoda s katero smo zbrali, vrednotili in razložili rezultate v raziskavi, je presoja več etičnih scenarijev s področja prometnih situacij, s katerimi se dnevno srečujemo. Raziskava kaže konkretne primere, kjer je zajeta tako etična, kot moralna opredelitev trinajstih študentov 1.

letnika menedžmenta kakovosti na FOŠ. Študentje so se v vsakem etičnem scenariju opredelili ali je neko dejanje etično in ali je neko dejanje moralno pravilno ali napačno. V vsakem scenariju je bilo možno podati tudi osebno mnenje posameznika s poudarkom na inovacijah in izboljšavah varnosti cestnega prometa. Na podlagi razsoje so študentje podali nove predloge z namenom, da bi se takšna dejanja v bodoče izkoreninila. Namreč, ko je govora o etiki in morali, so vedno vpletena tudi čustva posameznika, ki so sprožila konstruktivne predloge posameznikov za ukinitvev takšnih scenarijev v bodoče.

Vzorec raziskave zajema študente 1. letnika menedžmenta kakovosti na Fakulteti za organizacijske študije v Novem mestu. Vsi intervjuvanci so zaposleni na različnih področjih, tako na tehničnih, kot tudi farmacevtskih. Vsi imajo končano visokošolsko ali univerzitetno izobrazbo. Največ intervjuvancev dela prav v farmacevtski industriji (sedem), ostalih šest pa je iz drugih področij. Starost študentov je med 26 in 50 let, od tega 8 ženskega in 5 moškega spola.

Zbrani podatki opravljene analize v raziskavi so kvantitativni in kvalitativni, zato se v članku odločimo za prikaz le-teh skozi kvalitativno analizo. V modelu raziskave smo postavili, kot instrument naslednje scenarije, ki zajemajo:

1. Etičnost obiskov mrtvašnic ponavljajočih prekrškarjev;
2. Etičnost policistov in nas v opitem stanju;
3. Etičnost uporabe varnostnega pasu;
4. Etičnost uporabe mobilnega telefona med vožnjo;
5. Etičnost zapore križišča.

Raziskavo smo opravili s pomočjo ankete, ki smo jo opravili med trinajstimi študenti 1. letnika menedžmenta kakovosti na FOŠ. Za analizo podatkov smo uporabili program Microsoft Excel. Za obe hipotezi smo uporabili HI-kvadrat test.

4 Rezultati raziskave

Scenarij 1

Statistični podatki v Sloveniji kažejo, da se iz leta v leto zmanjšuje umrljivost na naših cestah. Kljub temu se kazni za prekrške sorazmerno z odstotkom umrljivosti na cestah ne znižujejo. Z namenom, da bi se umrljivost še znižala, uvedemo za ponavljajoče se kršitelje predpisov, zaradi katerih se dogajajo hude prometne nesreče štirikrat na mesec za obdobje enega leta obiske mrtvašnic, kjer kršitelj vidi trupla umrlih v prometnih nesrečah.

Tabela 1. Etičnost obiskov mrtvašnic ponavljajočih prekrškarjev

	DA	NE
Ali je to dejanje etično?	7 (53,8 %)	6 (46,15 %)
Ali bi vi to dejanje sprejeli, kot osebna prevzgoja?	7 (53,8 %)	6 (46,15 %)
Ali je to dejanje moralno pravilno?	7 (53,8 %)	6 (46,15 %)

Prvi scenarij zajema obiske mrtvašnic v primeru ponavljajočih se prekrškov kršiteljev, zaradi katerih se dogajajo hude prometne nesreče. Dejanje v prvem scenariju 7 študentov ocenjuje, kot etično, 6 pa kot neetično, kar je skoraj v razmerju 50 % proti 50 %. Neetičnost vidijo predvsem v obiskih mrtvašnic, kajti marsikdo ne prenese pogledov na izmaličena trupla. Dejstvo je, da lahko komu takšni obiski povzročijo hude travme, ki lahko sledijo v depresijo in trajne duševne motnje. 53,8 %, študentov, ki dejanje vidi kot etično, pa po našem mnenju izhaja iz stališča: »če si povzročil prometno nesrečo, potem pa sprejmi še posledice, ki so lahko duševna bolečina ali pa tudi ne (odvisno od posameznika).« Takšno stališče izhaja predvsem iz maščevanja v smislu »zob za zob«, »oko za oko«. Problem se pojavi, ko ostanemo vsi brez zob in brez oces. Prav v istem razmerju, kot opredelitev o etičnosti dejanja, pa študentje ocenjujejo moralnost in nemoralnost, in sicer 53,8 % in 46,15 %, kar kaže na močno korelacijo med moralno in etiko.

Novi inovativni etični principi: vsi študentje, ki so odgovorili na vprašanje o osebni prevzgoji z odgovorom DA, se strinjajo s sprejemom odgovornosti posameznika ter odpravi takšnega moralnega in neetičnega vedenja. Tisti, ki so odgovorili na vprašanje o osebni prevzgoji z odgovorom NE, pa ne sprejemajo takšnega načina zmanjševanja hudih prekrškov, temveč predlagajo bolj človeku prijazne prevzgojne ukrepe, kot so: visoka denarna kazen, odvzem vozniškega dovoljenja, dela v javno korist, trajna izločitev takšnih udeležencev iz prometa in sodelovanje v izobraževalnih delavnicah. Dva izmed anketiranih študentov sta predlagala uvedbo programa, ki bi se glasil vizija NIČ (nič smrtnih žrtev zaradi prometnih nesreč). Predlagajo maksimalno odgovornost slehernega posameznika z upoštevanjem moralnih in etičnih načel, ki bi bila vodilo programa. Poudarek je seveda tudi na ustrezni cestni infrastrukturi z upoštevanjem zadnje tehnologije vozil, ki jo je moč najti na tržišču.

Scenarij 2

Nekega dne se zgodaj zjutraj odpravljate s službene zabave proti parkirišču, kjer je parkirano vaše vozilo. Zaradi očitno preveč zaužitega alkohola in ostalih substanc sprva niti ne najdete svojega vozila na parkirišču, temveč poskušate odkleniti vozilo svojega sodelavca. Po dolgem in mučnem iskanju le najdete svoje vozilo in se usedete vanj. Vse to dogajanje pa policista v zasedi opazujeta in čakata, da se odpeljete. Uspe vam zadeti ključavnico za vžig motorja ter se odpravite proti domu, ko vas čez nekaj 100 metrov ustavita prej omenjena policista ter vam ponudita test alkoholiziranosti.

Tabela 2. Etičnost policistov in nas v opitem stanju

	DA	NE
Ali se vam zdi dejanje policistov etično?	7 (53,8 %)	6 (46,15 %)
Ali se vam zdi vaše dejanje etično?	0 (0 %)	13 (100 %)
Ali bi vi to dejanje sprejeli, kot osebna prevzgoja?	12 (92,3 %)	1 (7,69 %)
Ali se vam zdi vaše dejanje moralno pravilno?	0 (0 %)	13 (100 %)
Ali je dejanje policistov moralno pravilno, če se vi postavite v vlogo policista?	10 (76,9 %)	3 (23,07 %)

Drugo dejanje zajema etičnost dejanja policistov in študentov, kot tudi moralno pravilnost ali napačnost. Dejanje v drugem scenariju 7 študentov ocenjuje kot etično, 6 pa kot neetično, kar je skoraj v razmerju 50 % proti 50 %. Študentje, ki so odgovorili s pritrdilnim odgovorom DA (53,8 %), so mnenja, da policista ravnata v skladu z zakonom, vendar neetično. Namreč v najslabšem primeru bi se lahko po nekaj 100 metrih vožnje v opitem stanju zagotovo končalo tudi s smrtnim izidom. Policista bi morda po takšnem črnem scenariju čutila moralno in etično krivdo, toda to ne bi povrnilo življenja umrlega. Predlagajo, da se takšnega voznika prestreže še pred vstopom v vozilo, ter se mu ponudi brezplačna vožnja domov z minimalno kaznijo za poskus vožnje v opitem stanju. Kot vemo je korelacija med zaužitim alkoholom in stopnjo korajže pri večini ljudi velika in s z večjo količino alkohola in ostalih substanc le še povečuje. Prav vseh 13 študentov je na vprašanje dejanja o etičnosti in moralnosti vožnje v takšnem stanju odgovorilo z odgovorom NE, kar kaže na močno osveščenost in občutek do sočloveka. Privzemimo, da so študentje o moralnosti in etičnosti scenarija odgovarjali v treznem stanju, kajti vemo, da opit človek težko igra vlogo presojevalca. Kot osebna prevzgoja bi dejanje sprejelo 12 (92,3 %) študentov, le eden (7,69 %) pa ne. Na vprašanje o moralno pravilnem ali napačnem dejanju policistov, če se študent postavi v vlogo policista, je 10 (76,9 %) študentov o moralni pravilnosti dejanja policistov, odgovorilo z DA, trije (23,07 %) pa z odgovorom NE.

Novi inovativni etični principi: kot inovacijo oz. rešitev tega problema, ki je kar pogost vidijo v izobraževanju policistov na področju etike in morale, kot tudi več opozarjanja in manj kaznovanja. Eden izmed študentov je predlagal uvedbo tehnologije v vozila, ki bi imela vgrajen alkotest. V primeru alkoholiziranosti le-to ne bi bilo vozno. Dva študenta pa sta poudarila poostren in dosleden nadzor ter vključevanje teh posameznikov v vsebinsko domiselne akcije v medijih (reklamah).

Scenarij 3

V policiji si prizadevajo, da bi čim več voznikov uporabljalo varnostni pas. Namreč statistika kaže, da bi pri najhujših prometnih nesrečah lahko bile posledice bistveno blažje, če bi vozniki in potniki v vozilu dosledneje uporabljali varnostni pas. Kot udeleženec prometa opažam, da se še vedno mnogo voznikov ne pripne z varnostnim pasom ter s tem ogroža sebe in druge udeležence v prometu.

Tabela 3. Etičnost uporabe varnostnega pasu

	DA	NE
Ali se vam zdi dejanje oseb, ki ne uporabljajo varnostnega pasu etično?	0 (0 %)	13 (100 %)
Ali se vedno pripnete z varnostnim pasom?	10 (76,9 %)	2 (15,38 %)
Ali se vam zdi dejanje oseb, ki ne uporabljajo varnostnega pasu moralno pravilno?	0 (0 %)	13 (100 %)

Uporaba varnostnega pasu v tretjem scenariju govori o pravilnosti etičnosti in moralnosti uporabe. Na vprašanje o etičnosti neuporabe varnostnega pasu, je prav vseh 13 (100 %)

študentov odgovorilo z odgovorom NE, kar kaže na velik občutek do sočloveka in možnost poškodb, ki lahko ob morebitni neuporabi nastanejo. Nihče izmed študentov pa ni omenil, da uporablja varnostni pas samo zaradi strahu pred kaznovanjem policistov. Na vprašanje: »Ali se vedno pripnete z varnostnim pasom?« je 10 (76,9 %) študentov odgovorilo z DA, 2 (15,38 %) študenta pa z NE. Zanimivo je, da se jim dejanje o uporabi varnostnega pasu neetično, medtem ko 2 (15,38 %) študenta očitno venomer ne uporablja varnostnega pasu. Ko se dotaknemo pravilnosti morale, ravno tako vseh 13 (100 %) študentov presoja, da dejanje ni moralno pravilno, kar pa nam ponovno zbuja moralni in etični čut tistih, ki se ne pripnejo vedno z varnostnim pasom (15,38 %).

Novi inovativni etični principi: trije študenti so predlagali izpopolnitev vozila s tehnologijo do te mere, da brez pripenjanja z varnostnim pasom ni možno odpeljati z mesta. Hkrati pa opozarjajo, da je le nadležen piskajoč opozorilni znak, ki ga ima večina vozil, premalo. Toda takoj za tem omenjajo, da ni potrebna ne zadnja tehnologija ne opozorilni znak piskanja, temveč le etično ravnanje slehernega posameznika. Štirje študentje pa predlagajo samodejno pripenjanje z novo izpopolnjeno tehnologijo vozil.

Scenarij 4

Zadnje čase je trend, da se med upravljanjem vozila vse bolj pogosto uporablja mobilni telefon. Med vožnjo vam zvonijo mobilni telefon na katerem vidite klic za vas zelo pomembne osebe. Odločite se, da prevzamete klic, ko v vzratnem ogledalu opazite policijsko vozilo. Za trenutek skrijete mobilni aparat ter čakate na reakcijo policista, ki vas ni opazil. Nekaj sekund kasneje opazite, da policijsko vozilo zavija desno, vi pa nadaljujete vožnjo naravnost. Takoj, ko ste opazili, da policista ni več za vami, ponovno nadaljujete pogovor z osebo, ki vas je čakala na zvezi.

Tabela 4. Etičnost uporabe mobilnega telefona med vožnjo

	DA	NE
Ali je vaše dejanje etično?	1 (7,69 %)	12 (92,3 %)
Ali je dejanje vašega sogovorca etično?	7 (53,8 %)	6 (46,15 %)
Ali je vaše dejanje moralno pravilno?	0 (0 %)	13 (100 %)
Ali je dejanje sogovorca moralno pravilno?	7 (53,8 %)	4 (30,76 %)

V četrtem scenariju je primer uporabe mobilnega telefona med vožnjo. To nevarno dejanje kar 92,3 % (12) študentov ocenjuje, kot neetično, le eden pa se strinja, da je povsem etično. Dejanje sogovorca 7 (53,8 %) študentov ocenjuje, kot etično, 6 (46,15 %) pa kot neetično. Med pripombami sta dva študenta omenila, da sogovorec ne vidi dogajanja (ne pozna kraja) sogovorca. S tem bi se le delno strinjal, kajti ko je sogovorec skrtil aparat, govora po navadi ni slišati. Prav vseh 13 (100 %) se strinja tudi, da je dejanje moralno nepravilno. Vsi odgovori kažejo na veliko ozaveščenost študentov, zato sklepam, da mobilnega telefona med vožnjo nikoli ne uporabljajo.

Novi inovativni etični principi: štirje izmed študentov predlagata uporabo slušalk ali prostoročno telefoniranje. Trije so poudarili, da je to v nasprotju z zakonom in da se med

vožnjo ne telefonira. Eden izmed študentov pa predlaga zaustavitev vozila na ustreznem in varnem mestu, kjer se opravi telefonski klic. Le-ta trdi, da bi se s tem razvil model pravilne uporabe mobilnega telefona, ki bi se v primeru upoštevanja vseh udeležencev v prometu razvil do te mere, da mobilnega telefona ljudje med vožnjo ne bi več uporabljali. En študent pa je, kot inovativnost na tem področju predlagali avtomatično prekinitev klica v primeru vožnje z naprednimi tehnološkimi sistemi.

Scenarij 5

Kot udeleženec v prometu opažam, da se v času prometnih konic pogosto kaže premoč in nestrpnost do ostalih udeležencev v prometu. Tako imate npr. zeleno luč, toda pred vami je kolona vozil, ki je že skoraj popolnoma zaprla križišče. Ker imate zeleno luč, se odločite, da zapeljete do vozila pred vami, z namenom, da boste prej prispeli na cilj ter s tem popolnoma onemogočite zavijanje in prehod ostalih vozil.

Tabela 5. Etičnost zapore križišča

	DA	NE
Ali je to dejanje etično?	0 (0 %)	13 (100 %)
Ali vi postopali enako?	0 (0 %)	13 (100 %)
Ali je to dejanje moralno pravilno?	0 (0 %)	13 (100 %)

V petem scenariju smo se osredotočili na etiko obnašanja udeležencev v prometu v času prometnih konic. Namreč dnevno opažamo neetičnost posameznikov, ki zapirajo križišče in popolnoma onemogočijo prehodnost le-teh. Vseh 13 (100 %) študentov je odgovorilo, da dejanje ni etično in da bi postopali enako, kot je opisano v scenariju. Ravno tako je vseh 13 (100 %) študentov razsodilo, da je dejanje moralno nepravilno.

Novi inovativni etični principi: vsi študentje so med pripombami omenili, da je to velik problem na naših cestah. Takšen model obnašanja privede do nestrpnosti, nervoze in do verbalnega nasilja. Dva izmed študentov pa sta predlagala, da se vsa križišča v Sloveniji nadzoruje z visokotehnološkimi video nadzornimi sistemi, ki bi takšne kršitelje preko navigacijskih sistemov opozarjal na kršitev predpisov. Ob določenem številu kršitev se kršitelju izstavi plačilni nalog na dom.

5 Razprava

Glede na dobljene rezultate v raziskavi zagotovo lahko trdimo, da se bo s takšnim načinom soočanja z etičnimi dilemami, kot so se odločali anketiranci, v bodoče razvil model z novimi inovativnimi etičnimi principi, ki bo vodil v še večjo varnost cestnega prometa.

V tej raziskavi smo spoznali različna stališča posameznih študentov, ko se znajdejo v prometno etičnih dilemah. Z etičnimi scenariji smo jih prepričali v predloge izboljšav za odpravo takšnega vedenja, s poudarkom na dvigu varnosti. Namreč skušali so se ravnati po svoji vesti in sprejeti odločitev, ki je v skladu z njihovimi prepričanji o tem, kaj je prav in kaj ne. Posebnost raziskave je ravno v etičnih dilemah, saj so se študentje poistovetili z

situacijami, ki so zajete v članku. Vsekakor gre ob takšnih scenarijih vedno tudi za določen vnos čustev posameznega subjekta, kajti morala je subjektivnost vsakega posameznika in je glavni razlog, ki je spodbudil pri študentih nove in inovativne etične principe. Toda žal moramo priznati, da prav vsi anketiranci niso podali predlogov za izboljšave na tem področju. Rezultati so vsekakor dodana vrednost ter težijo k spodbujanju novih raziskav na tem področju. Glede na to, da je govora o novih predlogih in izboljšavah s poudarkom na ustvarjalnosti, je pravzaprav pričakovati, da prav vsi študentje niso podali predlogov za nove inovativne principe, kajti ko govorimo o novostih in izboljšavah se moramo zavedati, da takšno delo zahteva veliko truda in predvsem energije anketirancev.

Glede na rezultate, ki smo jih dobili v raziskavi, vsekakor sprejmemo hipotezo 1, da so anketiranci moralno in etično zavestni, ko je govora o prometnih etičnih dilemah. Rezultati se kažejo tudi v tem, da so se prav vsem študentom razvile vrednote že v času otroštva in odraščanja, kajti vemo, da etični modeli ne nastajajo čez noč. Kasneje se seveda pridruži še družba, šola in okolje. Od takšnih udeležencev tudi pričakujemo vedenje, ki vodi v višjo varnost cestnega prometa.

Vsekakor je na podlagi rezultatov sprejeto dejstvo, da so anketiranci razmišljajoči ljudje, da niso posesivni in da je njihova etična ozaveščenost zagotovo dosegla še višjo raven. Namreč občutek obvladovanja etičnosti in moralnosti ni le lepa gesta, temveč dolžnost vsakega izmed nas, kar se kaže tudi v odgovorih anketirancev.

Hipotezo 2 ravno tako sprejmemo, saj so študentje prav v vsakem scenariju videli njim primerno rešitev, ki bi dvignila nivo varnosti v cestnem prometu. Vsekakor je večina anketirancev podala svoje ustvarjalne in inovativne predloge na področju novih pristopov za višjo varnost vseh udeležencev v cestnem prometu.

Predlogi in nove zamisli prav gotovo v bodoče obetajo nekaj koristnega. Anketiranci so zagotovo ustvarjalni ljudje in so lahko v bodoče ključni vir razvoja ustreznih ukrepov za odpravo stanja, kot je sedaj v prometu. Glede na to, da je bil zajet le majhen vzorec visoko izobraženih ljudi, lahko napovemo, da se bo v bodoče zagotovo ustvarjalnost na tem področju le še vzpenjala, kajti danes je vse več izobraženih ljudi, ki so prav tako velik bodoči potencial na področju inovacij za varnost udeležencev cestnega prometa.

Problem varnosti v prometu s katerim se dnevno srečujemo prav vsi udeleženci, je po našem mnenju ravno v razsodnosti moralnega in amoralnega, etičnega in neetičnega, kajti v vsakem primeru igra bistveno vlogo subjektivnost posameznega subjekta pri razumevanju o tem, kaj je prav in kaj ne. Študentje, ki so določeno dejanje opredelili, kot neetično, so ga večinoma tudi opredelili, kot nemoralno, kar kaže na močno korelacijo med moralo in etiko. V isti luči pa hkrati predlagajo izboljšave s poudarkom na ustvarjalnih idejah za dvig prometne varnosti na še višjo raven.

Problem celotne populacije, ki ga trenutno vidimo je ravno v izobraževanju in seznanjanju mladih generacij z etičnimi problemi, s katerimi se srečujemo, tako v prometu, kot v celotnem obdobju našega življenja. Poleg uvajanja kodeksov ravnanja je potrebno skozi model zanamcev, razviti univerzalna načela po katerih se moramo ravnati tako v vlogi avtomobilista, kot pešca. In sicer do te mere, da se izoblikuje nov model moralne presoje, ki bo temeljil na še višji varnosti in pravilnosti odločanja v vseh prometnih situacijah, ki se nam lahko zgodijo v obdobju našega kratkega delovanja na Zemlji.

Menimo namreč, da je potrebno začeti z vzgojo v smeri morale in etike od leta 0 naprej. Mislimo tudi, da v kolikor razvijemo v rani mladosti čut za moralo in etiko do sočloveka, bomo v bodoče država, ki bo prometno etična in predvsem bolj varna, kar pa sedaj zagotovo ni. Do implementacije predlaganih ukrepov s strani anketirancev je zagotovo še daleč, toda ne tako daleč, da nekoč ne bi bili realizirani.

6 Zaključek

Če povzamemo rezultate raziskave, lahko potrdimo, da so vrednote, kot dobrine, ki večini ljudem največ pomenijo, različne in nastajajo postopoma in počasi skozi čas. Nekatere so prevzete, druge pa zrastejo v nas samih. Ravnanje v skladu z vrednotami zato velja, kot lepo, primerno, všečno, moralno in etično. Zato je še posebej pomembno, da se izogibamo ravnanju v nasprotju z našimi vrednotami, moralnimi in etičnimi prepričanji. Problem pa se pojavi, ker ne poznamo vrednot, etike in morale drugih udeležencev v prometu. Okoliščine v prometu so pokazatelj vrednot posameznikov in posledično njihovega etičnega ravnanja. So tudi izrazit primer sprejemanja odločitev razumnega, pokončnega in discipliniranega človeka.

Če nadaljujemo s povzetkom raziskave, pridemo do zaključka, da ne moremo s 100 % gotovostjo trditi, da bodo anketiranci naslednjič v prometnih situacijah res ravnali tako, kot je moč razbrati iz odgovorov. Namreč poleg občutka za etiko, igrajo tu pomembno vlogo še trenutno razpoloženje, čustva, moč in drugi dejavniki, ki jih v študiji nismo zajeli. Znano je tudi dejstvo, da je teorija le teorija, praksa pa se bo prej ali slej v bližnji prihodnosti pokazala pri slehernem posamezniku, ki je sodeloval v tej raziskavi. Prav tako z raziskavo ne moremo potrditi, da je takšen model razsoje pravi, namreč ne moremo na podlagi rezultatov malega vzorca sklepati na celotno populacijo Republike Slovenije. Pomanjkljivost je tudi v tem, da ni zajeto še več etičnih scenarijev, toda dejstvo je, da vseh situacij v prometu v enem članku ne moremo zajeti, ker bi bilo vse skupaj preveč obsežno.

Če se lotimo še povzetka rezultatov s področja novih inovativnih etičnih principov s področja cestne varnosti, lahko vidimo, da je kar nekaj konstruktivnih predlogov, kot so: dela v javno korist, trajna izločitev ponavljajočih se kršiteljev iz prometa, sodelovanje v delavnicah, vizija NIČ, ustrezna cestna infrastruktura, visoka tehnologija vozil, visokotehnološki sistemi na področju telekomunikacij, avtomatska zaustavitev vozil, pametni video nadzorni sistemi, ipd.

Zavedati pa se moramo, da varnostna kultura pri nas ni na visokem nivoju in da je potrebno na tem področju še veliko narediti. Poleg izobraževanja v zgodnji fazi odraščanja, bi bilo dobro uvesti šole etike za odrasle in tudi malce starejše udeležence v prometu. Dober primer uvajanja etike v promet bi bil npr. izbris kazenskih točk tistim, ki so jih zaradi neetičnega vedenja pridobili. Namreč prepričani smo, da sedaj temu ni tako in da danes avtošole v tem vidijo le zaslužek in ne namen dvigovanja etičnega nivoja prometne varnosti na višjo raven. Namreč dejstvo je, da je etična razsoja tista o kateri se zelo malo pogovarjamo, še manj pa izobražujemo, tako da je to odličen predlog in tudi prispevek stroki za nadaljnje študije.

S tem člankom tudi apeliramo oz. javno pozivamo vse menedžerje, da najdejo nove inovativne etične principe za dvig varnosti v cestnem prometu. Naj težijo predvsem k razvoju področja varnosti in ne k ekonomskemu delu tega področja. Ustrezni organi bi morali spodbujati modele etičnega razmišljanja in uvajanja kodeksov ravnanja že v zgodnji fazi odraščanja. Tako bi imela država, policija, reševalci, gasilci, bolnišnice ipd. manj smrtnih žrtev zaradi hudih prometnih nesreč. Tako bi zagotovo z upoštevanjem rezultatov in predlogov raziskave, bi družba v primeru prehoda na nove metode, taktike in tehnike, pridobila nov model, ki bi temeljil na ničnem številu prometnih nesreč letno.

Poudarek v članku je ravno v etiki in moralni, ker je to področje, ki je za vzpostavitev sistema varnega prometa izrednega pomena. V tej študiji lahko z visoko gotovostjo potrdimo tudi dejstvo, da bodo ti ljudje v prometnih situacijah še bolj etični in moralni, kot so bili do sedaj, kajti pomembno se je dopolnjevati skozi nenapisana pravila vedno in povsod, vsak dan in ob vsakem trenutku za skupno dobro vseh nas. Tako je ta raziskava zagotovo dodana vrednost k dvigu pomembnosti varnosti z predlaganimi inovacijami v prometu na še višjo raven, ter opozoriti na to, da je neetičnost hud »prekršek«, pa čeprav največkrat nekaznovan. Vsekakor na podlagi opravljene raziskave sprejmemo tudi dejstvo, da se v bodočnosti lahko razvije model z novimi inovativnimi etičnimi principi do mere, ki bo zagotavljala še večjo varnost cestnega prometa. Rezultatom vzorca, ki so bili zajeti pa prepuščamo mesto za novo raziskavo, ki bi se lahko razširila v odlično študijo s še bolj reprezentativnim (predvsem večjim) vzorcem. Hkrati pa bi lahko razvila model večje varnosti v cestnem prometu, ki bi ga skušali vpeljati skozi ero, ki je še pred nami.

Reference

1. Ambrož, M. (2009). *Izobraževanje učiteljev vožnje*. Učno gradivo.
2. Bregar, J. (2010). *Organizacijske vrednote kot kažipotni managerjem pri procesih vodenja in odločanja* (Diplomska naloga). Pridobljeno na http://www.fuds.si/media/pdf/student/UNI_Diplomska_Bregar_zagovor.pdf
3. Novak, A. (2011). *Etika in etični kodeks v javni upravi* (Magistrsko delo). Pridobljeno na <http://www.cek.ef.uni-lj.si/magister/novak520-B.pdf>
4. Možina, S., Tavčar, M., Kneževič, A. N., & Šest, V (1995). *Poslovno komuniciranje*. Maribor: Obzorja.
5. SSKJ. (2000). *Slovar slovenskega knjižnega jezika*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti, DZS.

6. *Mednarodna elektronska znanstvena revija (Raziskave in razprave / Research and discussion)*.
7. Theaker, A. (2004). *Priročnik za odnose z javnostmi*. Ljubljana: GV založba.
8. Novak, Š. (2006). *Varnost v prometu in varstvo pri delu*. Novo mesto: Šolski center Novo mesto.
9. Winston, M. D., & Bahnaman, S. (2008). Preparation for ethical decision-making: An analysis of research in professional education. *Library & Information Science research*, 30, 222–224
10. Lamb, W. C., Hair, F. J., & McDaniel, C. (2009). *Essentials of Marketing* (6. izd.) Mason: South-Western.

Igor Miletić je leta 2008 diplomiral na Fakulteti za elektrotehniko v Ljubljani, smer Zagotavljanje kakovosti. Takoj po opravljeni diplomski se je istega leta zaposlil v družbi Plinovodi d.o.o., kjer deluje še danes. Njegovo področje zajema telekomunikacije in prenos podatkov s plinskih postaj slovenskega plinovodnega omrežja.

Abstract:

New Innovative Ethical Principles in Increasing Road Safety

Research Question (RQ): Future managers are faced daily with a variety of ethical dilemmas in traffic that need to be balanced by the interests of all participants. The question is whether a new innovative model of ethical principles could be developed that would increase road safety.

Purpose: The aim is to raise the level of social responsibility and relationship of participants in traffic as well as warn all participants on the importance of safety. In addition, the purpose is to share suggestions to other researchers for further research studies in the area of increasing traffic safety.

Method: We carried out a quantitative study (survey) among first year post-graduate students studying at a higher education school focused on quality management in south-eastern Slovenia. The article presents five different ethical scenarios.

Results: The participants have very similar views on judging individual ethical dilemmas. The desire to increase road safety, have led to new useful suggestions for further study of innovative new ethical principles in the field of safety, such as: no death victims annually, adequate road infrastructure, improved vehicle technology, video surveillance systems, and so on.

Organization: Relevant authorities should promote models of ethical thinking and the introduction of codes of conduct at an early age. As such, the state, police, rescuers, fire departments, hospitals, and so on, would have fewer deaths due to serious traffic accidents.

Society: By taking these results and further research suggestions into account, society would gain a new model that would be based on zero accidents annually.

Originality: Research in the field of ethics and innovative ethical principles of traffic safety is limited. The article presents practical examples of ethical and moral decision-making that we encounter in daily traffic. But nothing much is done to make it better ("every day the same story").

Limitations/Future Research: The research study was conducted on a small sample of 13 students.

Keywords: morals, ethics, safety, traffic, student.