

Paweł Bany

pawel.bany@its.waw.pl

Instytut Transportu Samochodowego

FILOZOFICZNE ASPEKTY WIZJI ZERO

Wizja Zero stanowi radykalną politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego, która została przyjęta przez szwedzki parlament w roku 1997, a następnie – w wielu innych krajach na świecie. Od samego początku wzbudza ona duże zainteresowanie, lecz zarazem wywołuje istotne kontrowersje. Claes Tingvall, będący pomysłodawcą i promotorem Wizji Zero, konsekwentnie opisuje ją jako rodzaj filozofii, podkreślając znaczenie imperatywów etycznych, na których się ona opiera. Celem niniejszego tekstu jest dostarczenie krytycznej analizy głównych założeń filozoficznych Wizji Zero – również tych, które nie zostały wyraźnie wyartykułowane, lecz zostały domyślnie założone przez jej twórców i propagatorów. W artykule uwzględniono najważniejsze wątpliwości i zastrzeżenia wysuwane przez osoby odnoszące się ze sceptycyzmem wobec wspomnianej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Słowa kluczowe: Wizja Zero, bezpieczeństwo ruchu drogowego, etyka, filozofia

VISION ZERO: PHILOSOPHICAL ASPECTS

Vision Zero is a radical traffic safety policy adopted by Swedish Parliament in 1997 and afterwards in many other countries in the world. From the beginning it has attracted considerable interest but has given rise to some essential controversies as well. Claes Tingvall, who is the originator and promoter of Vision Zero, consistently describes it as a kind of philosophy, emphasizing the significance of the ethical imperatives it is founded on. The purpose of this text is to provide a critical analysis of the main philosophical assumptions of Vision Zero, including the ones that have not been explicitly uttered but they have been presupposed by their propagators. In this paper the most important doubts and objections raised by the people skeptical about the above-mentioned Vision have been taken into account.

Keywords: *Vision Zero, road safety, ethics, philosophy*

1. Wprowadzenie

Podstawowym celem tego artykułu jest przedstawienie krytycznej analizy fundamentalnych założeń filozoficznych Wizji Zero. Chodzi tu o politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego zaaprobowaną w roku 1997 przez szwedzki parlament i od tego czasu – w mniej lub bardziej kompletny sposób – wdrażaną w wielu innych krajach na świecie (w tym UE). Wspomniana strategia wzbudziła duże międzynarodowe zainteresowanie i wpłynęła zarówno na sposób myślenia, jak i działania podejmowane w tym zakresie. Claes Tingvall – inicjator i główny popularyzator Wizji Zero – stwierdza: „Po okresie raczej letniego stosunku do Wizji Zero na całym świecie, wiele państw przyjęło Wizję Zero (lub bezpieczny system lub Toward Zero) jako politykę przewodnią /.../ Wizja Zero ma obecnie charakter polityki globalnej, nie ograniczając się do wymiaru strategii narodowych, lecz oddziałując także na sektor prywatny” (2012).

W wyniku rozpowszechnienia i wdrożenia Wizji Zero podjęto (głównie w państwach skandynawskich) poważną debatę etyczną dotyczącą zasadniczych celów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nowe zasady strategii bezpieczeństwa zakładają, że długoterminowym celem powinno być zero ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Tingvall i Haworth (1999, 13) podkreślają, że Wizję Zero należy traktować jako rodzaj filozofii (mówiąc ściślej jako „filozofię bezpieczeństwa drogowego”). Jednocześnie (1999, 10) zwracają oni uwagę na to, że nie należy jej pojmować jako liczby, lecz jako „zmianę w filozofii” lub „sposób myślenia”. Ta rewolucja paradygmatu w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego stanowi bezpośrednio wyzwanie dla tradycyjnych sposobów myślenia na ten temat. Wizja Zero to zarówno pewne podejście do życia (brak zgody na utratę przez ludzi życia w ruchu drogowym), jak i strategia projektowania bezpiecznego systemu transportu drogowego (Safe Traffic: Vision Zero on the Move, 2006). Trzeba jednak zdawać sobie sprawę z tego, że nie wszystkie filozoficzne podstawy Wizji Zero zostały do tej pory poddane wystarczającej analizie. Niektóre z nich pozostają ukryte i należy je ujawnić, aby mogły stać się przedmiotem refleksji dotyczącej bezpieczeństwa i wartości ludzkiego życia. Machata (2005) wskazuje na zagrożenie związane z tym, że „Wizja Zero stanowi slogan, który z równą łatwością można uchwycić jak i błędnie zinterpretować, ponieważ opiera się próbom odsłonięcia głównej struktury pojęciowej, na której jest ona ufundowana”.

Tingvall i Haworth (1999, 1) twierdzą, że Wizja Zero stanowi wyraz fundamentalnego imperatywu etycznego: „Nigdy nie można uznać, że jest etycznie dopuszczalne, aby ludzie tracili życie lub odnosili poważne obrażenia przemieszczając się w ramach systemu transportu drogowego”. W sposób jeszcze bardziej sugestywny przedstawił to Elvik (1999): „Fakt, że ludzie są omylni i popełniają błędy korzystając z systemu drogowego, nie oznacza, że ich błędy powinny pociągać za sobą kary śmierci”. Założenie etyczne, na którym opiera się Wizja Zero, można interpretować jako ogólną aprobatę celu maksymalizacji ratowania ludzkiego życia (Elvik, 1999). Proces wdrażania postulatów Wizji Zero wiąże się z koniecznością przesunięcia uwagi dotyczącej przedmiotu strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chodzi o to, by skupić się na zapobieganiu ofiarom śmiertelnym i poważnym obrażeniom zamiast koncentrować się na zapobieganiu wypadkom (Rosencrantz, Edvardsson i Hansson, 2007, 566). Tingvall jest przekonany, że projektanci systemu powinni kierować się specjalnym zestawem „zasad etycznych”. Wymienia on dwie takie normy. Pierwsza z nich jest równoznaczna z uznaniem, że „życia ani zdrowia nie można nigdy wymienić na inne korzyści w społeczeństwie”, podczas gdy druga zasada głosi, że zaistnienie każdego poważnego wypadku drogowego powinno zobowiązywać władze i projektantów dróg do przeprowadzenia dogłębnej analizy jego

przyczyny i wdrożyć specjalne polityki i procedury, które zminimalizują możliwość jego wystąpienia w przyszłości. Jak ujęli to Tingvall i Haworth (1999, 2): „Za każdym razem, gdy ktoś traci życie lub odnosi poważne obrażenia, należy podjąć niezbędne kroki, aby nie doszło do podobnego zdarzenia w przyszłości”.

2. Główne założenia filozoficzne Wizji Zero

Najważniejsze założenia filozoficzne, na których opiera się Wizja Zero, można zredukować do pięciu zasad. Są one związane z takimi dyscyplinami, jak: antropologia filozoficzna, etyka, aksjologia, filozofia polityki i filozofia prawa. Przede wszystkim należy wskazać na bardzo ważne założenie dotyczące nieusuwalnych ograniczeń natury ludzkiej. Te ograniczenia mogą być dwojakiego typu. Pierwsza grupa związana jest ze sposobem, w jaki ludzie podejmują decyzje i działają na świecie. Z tego punktu widzenia człowiek jawi się jako istota z gruntu omylna. Oznacza to, że pomimo naszej najlepszej wiedzy i najlepszych intencji często popełniamy błędy. Pokorne rozpoznanie tego faktu prowadzi do sformułowania postulatu tolerancji. Tingvall (2009, 10) twierdzi, że „System powinien tolerować błędy /.../, dlatego należy zaprojektować go w taki sposób, aby uwzględniał ludzką zawodność”. Podkreśla on również (2010, 7), że niemal każda awaria zaczyna się od jakiegoś działania człowieka i „w całych dziejach nie odnajdziemy przykładu projektowania czegoś, co zakładałoby, że człowiek postępuje w poprawny sposób”. Dlatego system transportu drogowego powinien „wybaczać” ludzki błąd. W tym właśnie kontekście powinniśmy zrozumieć, skąd biorą się takie antropomorficzne koncepcje, jak „wybaczające drogi”, które odgrywają tak istotną rolę w filozofii Zero Wizji. Drugie ograniczenie ludzkiej natury wiąże się z fizyczną „kruchością” ciała ludzkiego. Tutaj również obowiązuje postulat tolerancji, choć jest rozumiany w nieco inny sposób. Opiera się na brutalnie oczywistym stwierdzeniu, że „ciało ma granice tolerancji na wypadek” (Tingvall, 2009, 10). Innymi słowy, zakres dopuszczalnych granic jest określony przez ludzką odporność fizyczną. Dlatego powinniśmy zmniejszyć ekspozycję ludzkiego ciała na siły mechaniczne (energię kinetyczną), modyfikując je tak, by były dostosowane do ludzkiej odporności (Tingvall i Haworth, 1999, 3).

Drugie zasadnicze założenie Wizji Zero ma charakter etyczny. Sugeruje konieczność zmiany dominującego schematu odpowiedzialności. Tingvall podkreśla, że – w odróżnieniu do tradycyjnego podejścia, które zakłada, że z reguły to uczestnik ruchu drogowego powinien być uznawany winnym za zaistnienie wypadku – Wizja Zero opiera się na koncepcji zbiorowej lub „dzielonej” odpowiedzialności (*divided responsibility*), w której partycypują projektanci systemu i użytkownicy dróg (2012; Tingvall i Haworth, 1999, 1). Co więcej, odpowiedzialność projektantów systemu wydaje się być jeszcze większa niż użytkowników dróg, ponieważ w ostateczności ci ostatni są zobowiązani do przestrzegania zasad, które zostały zdefiniowane przez tych pierwszych. Nihlén Fahlquist (2006, 1116) podkreśla, że rezultatem tej zmiany jest to, że zamiast rutynowo przypisywać odpowiedzialność temu, który zainicjował niepożądane zdarzenie, powinniśmy również rozważyć przypisanie odpowiedzialności temu, który jest w stanie zmienić podstawowe warunki związane z tym, co dzieje się drodze, na której doszło do wypadku. W ten sposób to, co zwykle uważa się za sprawę drugorzędną z punktu widzenia przyczynowości, wydaje się być istotnym czynnikiem w procesie orzekania o odpowiedzialności. Dlatego też projektanci systemu winni być traktowani jako odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu drogowego nawet w tych wszystkich przypadkach, w których poszczególni użytkownicy dróg ignorują przepisy ruchu drogowego lub popełniają rażące błędy. Lind

i Schmidt (2000, 22, za: Nihlén Fahlquist 2006, 1116) twierdzą, że zanim Wizja Zero stała się strategią bezpieczeństwa drogowego w Szwecji, często wskazywano, że 90% wszystkich wypadków jest spowodowanych przez indywidualnych użytkowników dróg. W przeciwieństwie do tego obecnie często podkreśla się, że można było zapobiec 90% wszystkich ofiar śmiertelnych, gdyby ci, którzy projektują system (w szczególności osoby zajmujące się konserwacją dróg i producenci pojazdów) działali w inny sposób. Oznacza to, że jeśli konkretni uczestnicy ruchu drogowego zachowują się w sposób nieodpowiedzialny, to projektanci systemu muszą podjąć skuteczne działania, aby zapewnić im bezpieczeństwo. Nihlén Fahlquist (2009, 17) jest przekonana, że projektanci systemów powinni ponosić odpowiedzialność za okoliczności, w których dokonywany jest konkretny wybór, a jednocześnie użytkownicy dróg powinni ponosić odpowiedzialność za konkretne decyzje podejmowane w tych szczególnych okolicznościach. Zauważa ona (2009, 8), że przyjęcie Wizji Zero jako długoterminowego celu w zakresie bezpieczeństwa ruchu pociągnęło za sobą przesunięcie uwagi ze skierowanej na przeszłości odpowiedzialności poszczególnych użytkowników dróg na skierowaną ku przyszłości odpowiedzialność projektantów systemu. Jest rzeczą zrozumiałą, że projektanci systemu nie powodują wypadku w ścisłym znaczeniu tego słowa. Tym niemniej są odpowiedzialni za to, aby system został zmieniony w taki sposób, aby skutecznie zapobiegać podobnym kolizjom w przyszłości. Przypisywanie komuś „wstecznej odpowiedzialności” (*backward-looking responsibility ascriptions*) odnosi się do konkretnych czynów i aktów zaniedbania (analizujemy racjonalność opcji, jakimi ktoś dysponował w przeszłości), podczas gdy przypisywanie komuś „odpowiedzialności wyprzedzającej” (*forward-looking responsibility ascriptions*) odnosi się do naszych postaw wobec tego, co może się wydarzyć w przyszłości (analizujemy racjonalność opcji, jakimi ktoś dysponuje obecnie). Nihlén Fahlquist (2009, 14) twierdzi, że wyraźne rozróżnienie między tymi dwoma rodzajami odpowiedzialności znacznie ułatwiłoby dokonanie oceny określonych zdarzeń na drodze. W przeciwnym razie, jeśli te rodzaje odpowiedzialności występują w połączeniu, prowadzi to do negatywnych konsekwencji z punktu widzenia zarówno moralności, jak i efektywności podejmowanych działań (Nihlén Fahlquist, 2009, 8; 2019).

Trzecie założenie Wizji Zero odnosi się do porządku aksjologicznego i wiąże się z zasadą humanitaryzmu, która zabrania nam krzywdzić innych. Z tego punktu widzenia ludzkie życie i zdrowie są postrzegane jako wartości najwyższe i nie podlegające negocjacji. Z moralnego punktu widzenia każdy zgon, któremu można było zapobiec, jest czymś całkowicie niedopuszczalnym. Innymi słowy, poważne obrażenia i śmierć na drodze nie mogą być traktowane jako zło konieczne do zaakceptowania w imię osobistej mobilności i komfortu. Występuje tu ewidentny konflikt wartości. Wyjściem z tego impasu jest uznanie, iż prawo do bezpieczeństwa jest ważniejsze niż prawo do mobilności. Jak ujęli to Tingvall i Haworth (1999, 2), mobilność powinna następować po bezpieczeństwie i nie można jej uzyskiwać jego kosztem. W ten sposób mobilność staje się funkcją bezpieczeństwa, a nie odwrotnie. Tingvall (2012) zdecydowanie podkreśla, że ta polityka opiera się nie na kalkulacjach ekonomicznych, lecz na wartościach ludzkich. Konsekwencją tego założenia jest całkowite odrzucenie patrzenia z perspektywy analizy kosztów i korzyści (która domyślnie uznaje, że poważne obrażenia i ofiary śmiertelne są ceną, jaką płacimy za mobilność).

Czwartą cechą Wizji Zero jest jej radykalizm, który przejawia się w skrajnej postawie „wszystko albo nic”. Na poziomie językowym wyraża się to w skłonności do używania stwierdzeń o charakterze kategoriycznym i autorytatywnym. Jako przykłady mogą służyć tutaj takie wyrażenia jak „brak kompromisu” lub „zero tolerancji”. Zwracając uwagę na

konieczności stosowania pasów bezpieczeństwa Tingvall (2010), mówi: „Potrzebujemy 100% zgodności, w przeciwnym wypadku cały system się załamie. /.../ Nie, nie możemy być zadowoleni z 96%. Zapomnijcie o tym. Nie osiągnęliśmy akceptowalnego, niezbędnego poziomu”. Szczególnie uderzające są wypowiedzi Tingvalla dotyczące konieczności wykluczenia motocykli z ruchu drogowego (za: Farrell, 2010): „Musimy zapobiec rekrutacji nowych motocyklistów. Mając na uwadze perspektywę długoterminową z przykrością stwierdzam, że należy zrezygnować z motocykli. /.../ W Wizji Zero na motocykle nie ma miejsca. /.../ Nigdy nie da się pogodzić motocykli z naszymi wysokimi ambicjami w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego. /.../ Jeśli chcesz uczynić motocykl w 100% bezpiecznym, to nie będzie już motocykl”. Nawiązując do wspomnianego ekstremizmu Wizji Zero, Rosencrantz i in. (2007, 561) zauważają, że „kategoryczna niechęć do kompromisów może sama być traktowana jako postawa irracjonalna”. W szwedzkiej strategii istnieje interesująca dialektyka i wewnętrzne napięcie. Z jednej strony bowiem postuluje się w jej ramach tolerancję i wyrozumiałość dla ludzkiej omyłności, lecz z drugiej strony jej zwolennicy uważają, że absolutnie nie wolno tolerować jakichkolwiek naruszeń. Ściśle mówiąc, „błędy są absorbowane – naruszenie w ogóle nie jest akceptowane” (Tingvall, 2005, 11). To rozróżnienie między ludzkimi błędami (*errors*) a naruszeniami (*violations*) jest bardzo istotne. O ile bowiem błędy można przewidzieć i zarządzać nimi (eliminując je lub upewniając się, że mogą zostać „zneutralizowane” przez system transportu drogowego), o tyle naruszenia (takie jak upojenie alkoholowe, niestosowanie pasów bezpieczeństwa czy przekroczenie limitu prędkości) muszą być traktowane w sposób zdecydowanie surowszy. Nie możemy ich po prostu przewidzieć ani nimi zarządzać, ponieważ ich liczba jest praktycznie nieskończona. Tingvall (2012) mówi o tym bardzo wyraźnie: „Czy Wizja Zero oznacza zero tolerancji dla wykroczeń drogowych, takich jak jazda pod wpływem alkoholu lub przekroczenie prędkości? To druga strona medalu. Zapewnimy bezpieczniejszy system drogowy, lecz jednocześnie zwiększymy wymagania wobec użytkowników dróg”.

Piątym założeniem Wizji Zero jest radykalne rozumienie idei praw człowieka i praw obywatelskich. Wspomniane pojęcia wywodzą się z filozofii politycznej okresu Oświecenia. Podobnie ma się zresztą sprawa z pojęciem umowy społecznej, do którego wprost nawiązuje Tingvall (2005), mówiąc o umowie społecznej między obywatelem a interesariuszami. Bezpośrednim tego wyrazem jest Deklaracja praw obywatelskich do bezpieczeństwa ruchu drogowego w Tylosänd, w której przedstawiono i zaakceptowano podstawowe prawa uczestników ruchu drogowego. Deklaracja ta została ogłoszona podczas Konferencji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Tylosänd, która odbyła się w dniach 3-7 września 2007 roku. Prawo do bezpieczeństwa na drodze zostało tam ukazane jako jedno z podstawowych praw człowieka. Przyjęto tam zarazem, że żaden użytkownik drogi nie chce szkodzić sobie samemu ani żadnemu innemu człowiekowi, bez względu na okoliczności, w jakich korzystają z dróg. Deklaracja Tylosänd składa się z pięciu krótkich artykułów. Pierwszy z nich stanowi, że „Każdy ma prawo do korzystania z dróg i ulic w taki sposób, aby jego życie i zdrowie nie było zagrożone”. Zakłada on, że wszyscy użytkownicy dróg powinni wzajemnie szanować swoje prawo do bezpieczeństwa. Oznacza to, że drogi i ulice powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby mogły chronić wszystkie typy użytkowników dróg. Dotyczy to również utrzymania bezpiecznej infrastruktury drogowej. W drugim artykule stwierdza się, że „Każdy ma prawo do bezpiecznej i zrównoważonej mobilności: bezpieczeństwo i zrównoważony rozwój w transporcie drogowym powinny się wzajemnie uzupełniać”. Oznacza to, że mobilność nigdy nie powinna być traktowana jako wartość o charakterze absolutnym. Jest to

z pewnością jeden z najważniejszych przejawów wolności osobistej, ale jest uważany za coś pozytywnego i tylko wtedy, gdy jest kontrolowany przez wyższe wartości (takie jak bezpieczeństwo). Trzeci artykuł głosi: „Każdy ma prawo do korzystania z systemu transportu drogowego bez niezamierzonego powodowania zagrożenia życia lub zdrowia innych osób”. Elvebakk i Steiro (2009, 961) podkreślają, że konsekwencje, przed którymi użytkownicy dróg mają być chronieni musi być wynikiem nieświadomych błędnych działań (oznacza to, że znaczna liczba wypadków drogowych nie wchodzi w zakres tego artykułu). Czwarty artykuł stwierdza: „Każdy ma prawo do informacji o problemach i poziomie bezpieczeństwa dowolnego elementu składowego, produktu, działania lub usługi w ramach systemu transportu drogowego.” Elvebakk (2005, 18) stwierdza, że znaczna liczba w gronie nabywców samochodów wie, które z nich są najbardziej bezpieczne lub jakie urządzenia bezpieczeństwa zapewniają największą skuteczność. Piąty artykuł głosi: „Każdy ma prawo oczekiwać systematycznej i nieustannej poprawy stanu bezpieczeństwa: każdy interesariusz w ramach systemu transportu drogowego po wykryciu jakiegokolwiek zagrożenia bezpieczeństwa, które może zostać zmniejszone lub usunięte, ma obowiązek podjęcia działań naprawczych”. Przypomnieć tu należy, iż prawo do czegoś zakłada, że jest ktoś, kto jest zobowiązany do zaspokojenia tego roszczenia. W tym sensie wyżej wspomniana Deklaracja praw zobowiązuje przede wszystkim projektantów systemów drogowych do zagwarantowania wysokich wymogów bezpieczeństwa i standardów systemu ruchu drogowego.

3. Zastrzeżenia i zarzuty wysuwane wobec Wizji Zero

Pomimo wyraźnego entuzjazmu i wielu pozytywnych opinii, jakie wzbudza Wizja Zero, nie jest ona wolna od kontrowersji (Rosencrantz, 2009). Najpoważniejsze zarzuty przeciwko tej strategii zostaną wymienione poniżej. Należy dodać, że sformułowano mniej lub bardziej wypracowane odpowiedzi na wiele z tych zastrzeżeń, lecz nie zostaną one tutaj przedstawione ze względu na zakładane ograniczenia rozmiaru niniejszego tekstu artykułu. Pierwsze zastrzeżenie wobec Wizji Zero dotyczy jej mglistego charakteru i rzekomego oderwania od rzeczywistości (Langeland, 2009). Jej krytycy przyznają wprawdzie, że nie opiera się ona na szlachetnej motywacji, lecz jednocześnie uważają ją za wyraźny przykład myślenia życzeniowego. Nihlén Fahlquist (2006, 1113) posuwa się nawet dalej w swojej krytyce: „Ten cel był krytykowany z różnych perspektyw i uznano, że jest on naiwny, zbyt ambitny, a nawet nieetyczny”. Rosencrantz i in. (2007, 560) przedstawia toczący się spór między zwolennikami Wizji Zero i jej przeciwnikami w następujący sposób: „O ile jej zwolennicy są oskarżani skłonnością do retoryki, o tyle jej krytycy są oskarżani o cynizm”. Niektórzy sugerują nawet, że ten retoryczny, górnolotny styl argumentacji wykorzystywany przez zwolenników Wizji Zero może być stosowany jako świadomy manewr, w celu zamaskowania wad i słabych stron całej strategii. Ekelund (za: Rosencrantz i in., 2007, 262) sugeruje, że Wizja Zero została przyjęta w celu ukrycia deprymującego braku środków politycznych, które mogłyby naprawić problem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kolejny zarzut zazwyczaj podnoszą liberałowie i libertarianie. Oskarżają oni Wizję Zero o aprobowanie zbyt daleko idącego ograniczenia wolności osobistej i autonomii jednostek. Ekelund (1999, cyt. Za Rosencrantz et al. 2007, 561) ostrzega, że „zmuszanie ludzi do tego, aby byli bardziej ostrożni niż w rzeczywistości chcą być, jest przejawem paternalizmu i pachnie dyktaturą”. Oskarża on Wizję Zero o promowanie fundamentalizmu i autorytaryzm w dziedzinie bezpieczeństwa. Ten rodzaj ekstremizmu

może legitymizować drastyczne działania i ograniczenia wolności obywatelskich. W tym kontekście Wizja Zero jest postrzegana jako przejaw twardego paternalizmu w podejściu do bezpieczeństwa drogowego. Paternalizm (od łac. *pater* - „ojciec”) to stanowisko etyczne, które pozwala ograniczyć autonomię danej osoby lub grupy dla ich własnego dobra. Oznacza to podejmowanie decyzji wbrew ich woli i bez ich zgody. Takie działanie wydaje się etycznie usprawiedliwione, gdy ktoś, kto sprawuje władzę, jest przekonany, że wie lepiej, co jest dobre dla jego podwładnych niż oni sami. Rozróżnienie między twardym i miękkim paternalizmem zostało wyjaśnione w jasny sposób przez Feinberga (1986, 12): „Twardy paternalizm zaakceptuje zaostrenie prawa karnego, jeśli uzna, że jest to konieczne dla ochrony osób dorosłych przed szkodliwymi konsekwencjami ich dobrowolnych decyzji. Miękki paternalizm utrzymuje, że państwo ma prawo zapobiegać szkodliwym zachowaniom /.../ wtedy i tylko wtedy, gdy są one zasadniczo niedobrowolne lub gdy konieczna jest tymczasowa interwencja w celu ustalenia, czy są one dobrowolne, czy też nie”. Elvebakk (2005, 19) podkreśla, że ludzie optujący za miękkim paternalizmem uważają, że kierowcy powinni być tak ograniczeni, aby nie szkodzić innym użytkownikom dróg, ale jednocześnie nie będą wspierać wymuszania stosowania systemów bezpieczeństwa lub innych środków podejmowanych w celu chronienia ludzi przed konsekwencjami ich działań. Ograniczenia te mogą być jednak dość łatwo usprawiedliwione w odniesieniu do kosztów, jakie ponosi społeczeństwo, przez to, że ktoś wyrządził sobie krzywdę.

Co więcej, argumentowano, że Wizja Zero nie jest tak etyczna, jak mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka. Elvebakk pyta (2005, i): „Czy Wizja Zero w stosunku do alternatywnych wariantów podejścia do bezpieczeństwa drogowego wyróżnia się jako rozwiązanie bardziej etyczne?” Wykazuje ona, że z etycznego punktu widzenia Wizja Zero jest stanowiskiem konsekwencjalistycznym, ponieważ przyjmuje się w niej, że o ostatecznej wartości moralnej naszych działań decydują ich skutki. Elvik (1999) starał się wykazać, że szwedzka strategia bezpieczeństwa może przynieść skutki odwrotne do zamierzonych, a koszty faktycznego zapobiegania wszystkim poważnym wypadkom drogowym prawdopodobnie byłyby tak wielkie, że doprowadziłyby do wyższej śmiertelności w innych dziedzinach (takich jak szpitale). Z utylitarne punktu widzenia powinien to być definitywny argument przeciwko Wizji Zero. Jak wskazuje Elvebakk (2005, 24), konsekwentny utylitarysta musiałby dojść do wniosku, że Wizja Zero wcale nie jest bardziej moralnym podejściem od innych do zagadnienia bezpieczeństwa drogowego. Wynikałoby z tego, że powinniśmy inwestować pieniądze publiczne w ratowanie życia ludzkiego w ruchu drogowym w taki sposób, aby nie kolidowało to z ratowaniem go w innych obszarach (Nihlén Fahlquist, 2007, 21). Andersson i Pettersson (2008, 3-4) uważają, że sytuacja ta jest wyraźnie nieracjonalna i ma charakter dyskryminujący: „Nie istnieje należyte wyjaśnienie, dlaczego śmiertelne ofiary wypadków drogowych mają być traktowane priorytetowo w stosunku do innych ofiar w procesie alokacji środków budżetowych. /.../ Lecz mimo tych problemów Wizja Zero pozostaje nadal na swoim miejscu, pozornie odporna zarówno na krytykę, jak i na to, że zakładane przez nią cele bynajmniej nie zostały osiągnięte”.

Ponadto zarzuca się, że Wizja Zero opiera się na błędnych analogiach. Jej zwolennicy czerpią inspirację z innych dziedzin (Tingvall, 2010). Wolą oni porównywać wypadki drogowe z takimi zdarzeniami jak wypadki kolejowe i lotnicze, w których ofiary śmiertelne i ciężkie obrażenia nie są uznawane za dopuszczalne (zwracając uwagę, że podobna liczba ofiar śmiertelnych nieuchronnie zapoczątkowałaby oburzenie społeczne, poważne dochodzenia i reorganizację procedury). Elvebakk (2005, 25) zauważa, że

wysokie wymagania bezpieczeństwa mogą dotyczyć dziedzin, które są wysoce profesjonalizowane, systemów zamkniętych, z wysokimi barierami wejścia i jasno określonymi celami. Nie mają one jednak zastosowania do systemu ruchu drogowego (który ma niskie bariery dla wejścia i jego cele są w dużej mierze definiowane przez jego użytkowników). Allsop (2005) stwierdza, że: „Drogi /.../ nie stanowią systemu zamkniętego, w którym wszystko można zdefiniować jako czyjaś odpowiedzialność opartą na umowie, lecz są one częścią naszego codziennego życia, które chcemy prowadzić tak jak nam się podoba”. Jak sugeruje Elvebakk (2005, 25), zwolennicy Wizji Zero mogą z równym powodzeniem porównywać wypadki drogowe do innych obszarów, w których dochodzi do „nienaturalnych zgonów” (samobójstwa, spożywanie alkoholu i narkotyków itp.).

Nie powinno się również zapominać o tym, że bezpieczeństwo nie powinno być ukazywane w izolacji, lecz należy je odnosić do innych wartości. W Wizji Zero przyjmuje się jako rzecz oczywistą, że unikanie poważnych obrażeń i śmierci jest tym, co ludzie cenią najbardziej. Nie dotyczy to drobnych obrażeń i szkód materialnych (Hokstad i Vatn, 2008, 1442). A jednak mimo całego nacisku kładzionego na znaczenie bezpieczeństwa w filozofii Wizji Zero wciąż są znajdują ludzie, którzy dobrowolnie i celowo podejmują pewien poziom ryzyka w swoich działaniach, co zdaje się dowodzić, że pewien poziom ryzyka jest przez nich akceptowany jako integralna część pewnej aktywności. Elvebakk (2005, 25) stwierdza: „Podstawową przesłanką obecnego dyskursu, jak również stanu rzeczy jest to, że społeczeństwo wolne od ryzyka nie jest czymś, co możemy sobie wyobrazić, ani tym, czego moglibyśmy pożądać”. Podobne przekonanie wyraża również Richard Allsop, który pomimo poparcia głównych postulatów polityki Wizji Zero, dostrzega w niej tendencje, które mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla naszego człowieczeństwa. Swoje wątpliwości wyraził w następujący sposób: „Należy postawić pytanie, czy etyczna platforma Wizji Zero dla rozwiązania problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego jest sensowna i logiczna, a jeśli nie, czy istnieje jakaś alternatywa i czy jest ona warta uwagi? W moim przekonaniu odpowiedzi są następujące: nie, mimo całej siły wielu ze swoich przesłanek, ta platforma nie jest zupełnie sensowna i logiczna. Owszem, taka alternatywa istnieje. Co więcej, alternatywa ta jest godna uwagi” (Allsop, 2005, 15). Allsop przyznaje, że bezpieczeństwo jest bardzo ważną wartością, ale jednocześnie twierdzi, że nie powinno się go traktować jako najwyższej ze wszystkich wartości ludzkich: „Bezpieczeństwo służy życiu: życie to coś więcej niż tylko bezpieczeństwo”. Ryzyko przedwczesnej śmierci, urazu lub choroby zawsze stanowiło integralną część ludzkiego życia. Tego rodzaju ryzyko jest czymś dopuszczalnym w krajach Zachodu, gdzie wiele osób dobrowolnie i świadomie angażuje się w działania wymagające znacznego poziomu ryzyka (np. personel straży pożarnej, personel medyczny, rybacy, górnicy, alpinisci, zawodowi pięściarze itp.). Wartość bezpieczeństwa traktowana jako coś absolutnego przeciwstawia się głęboko zakorzenionemu ludzkiemu pragnieniu cieszenia się pełnią życia. Przesadna awersja do ryzyka staje się swoistym zaprzeczeniem życia. Nawet wtedy, gdy zastosujemy wszystkie dostępne środki bezpieczeństwa, nie da się zupełnie wyeliminować śmierci ani cierpienia (Donaldson, 2013, 24). Wydaje się, że zamiast tego większy nacisk należałoby położyć na okazywanie współczucia i wsparcia ofiarom wypadków drogowych, a także na uczenie ludzi, jak znosić cierpienie i godzić się ze śmiercią, bólem i niepełnosprawnością (Dekker, Long i Wybo, 2016).

Analizując założenia Wizji Zero można zauważyć, że jej zwolennicy sugerują, że opiera się ona na szeregu nakazów etycznych, podczas gdy sytuacja wydaje się odwrotna (tzn. najpierw ktoś przyjmuje przesłanki Wizji Zero i dopiero wtedy pojawiają się

konkretne imperatywy moralne). Jak twierdzi Elvebakk (2005, 26): „To nie Wizja Zero wynika z argumentów etycznych, lecz argumenty etyczne wynikają z przyjęcia Wizji Zero. Innymi słowy, że teoria wspierająca Wizję Zero budzi wątpliwości, ponieważ opiera się na błędzie logicznym tradycyjnie określanym jako *petitio principii*. Chodzi tu o dowodzenie prawdziwości wniosku, który w utajony sposób został zawarty w przesłankach całego rozumowania.

Ponadto można argumentować, że absolutny prymat bezpieczeństwa musi prowadzić do radykalnego ograniczenia swobody przemieszczania się i autonomii człowieka (Nihlén Fahlquist, 2009). Lomasky (1997, 22) twierdzi, że „automatyzacja” uzupełnia ludzką autonomię i że „samochody służą jako kwintesencja prywatności”. Wiele ograniczeń postulowanych przez Wizję Zero wiąże się z niedopuszczalnym naruszeniem prywatności, ponieważ ludzie będą narażeni na działanie kamer monitorujących i innych form kontroli podczas jazdy (Nihlén Fahlquist, 2009).

Należy także zwrócić uwagę na uderzający brak konsekwencji w postępowaniu polityków, którzy próbują wdrożyć Wizję Zero. Proponują oni nałożenie surowszych kar, obniżenie ograniczeń prędkości i zmianę postaw kierowców. Co ciekawe, wszystkie te środki koncentrują się na indywidualnych użytkownikach dróg, a nie na projektowaniu i wdrażaniu systemu jako takiego. Tymczasem pierwotnym zamiarem autorów Wizji Zero było spowodowanie przesunięcia odpowiedzialności z poszczególnych kierowców na tych, którzy projektują i wdrażają system transportowy, okazuje się, że odpowiedzialność tych ostatnich obejmuje sprawdzenie, czy obowiązki tych pierwszych są podejmowane (Rosencrantz i in. 2007 566). Co więcej, zakładano, że przekazując odpowiedzialność projektantom systemów drogowych, powinniśmy określić konkretne sankcje prawne, które ich mogą spotkać w wypadku niedopełnienia obowiązków. Niestety, obecnie możemy mówić w najlepszym razie o odpowiedzialności moralnej, a nie o odpowiedzialności związanej z konsekwencjami prawnymi. „Jeśli przypisanie odpowiedzialności różnym podmiotom prawdopodobnie nie przyczyni się do rozwiązania problemu, o ile nie będzie miał on dobrze zdefiniowanych konsekwencji dla odpowiedzialnych podmiotów, czy powinniśmy mówić o odpowiedzialności bez określania konsekwencji braku odpowiedzialności? Jeśli nie ma żadnych istotnych konsekwencji związanych działaniami nieodpowiedzialnymi, mówienie o odpowiedzialności projektantów systemu jest zwykłą retoryką. W tym sensie można z powodzeniem argumentować, że fakt, iż Wizja Zero nie jest prawnie wiążąca, czyni ją „bezzębnym tygrysem” (Nihlén Fahlquist, 2006, 1117). Wydaje się logiczne, że im bardziej strategiczną pozycję zajmuje dany podmiot, tym większa powinna być jego odpowiedzialność (Nihlén Fahlquist, 2006, 1116). Co gorsza, jak zauważa Ekelund (za: Nihlén Fahlquist, 2006, 1117), kiedy podkreśla się odpowiedzialność podmiotów społecznych, istnieje realne ryzyko, że ludzie mogą zinterpretować to jako zmniejszenie ich indywidualnej odpowiedzialności. Zbyt duży nacisk położony na odpowiedzialność projektantów systemu może przyczynić się do wzrostu liczby nierozważnych zachowań uczestników ruchu drogowego. W tych okolicznościach ludzie nie przyjmowałyby osobistej odpowiedzialności, ale mieliby tendencje do obwiniania projektantów systemu za każdy problem. Co więcej, taki podział odpowiedzialności byłby sprzeczny z podstawowymi wymogami sprawiedliwości, ponieważ ci, którzy przyjmują osobistą odpowiedzialność, musieliby płacić za tych, którzy tego nie robią (Nihlén Fahlquist, 2006, 1116).

Kolejny problem wiąże się z tym, że kilka grup użytkowników dróg jest o wiele bardziej narażonych i podatnych na ryzyko niż inne (np. rowerzyści, motocykliści lub piesi). W tej sytuacji pojawia się pytanie „kto przede wszystkim ma być ratowany i czy

w polityce bezpieczeństwa ruchu drogowego należy brać pod uwagę podatność na ryzyko i wrażliwość różnych grup użytkowników dróg” (Nihlén Fahlquist, 2007, 13). Poza tym, przyznając, że Wizja Zero budzi duży entuzjazm i duże nadzieje na radykalną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, można zauważyć, że rzeczywisty wynik nie spełnia tych zawyżonych oczekiwań. Jak dotąd Wizja Zero nie dotrzymała obietnic, a jej ilościowy cel tymczasowy określony przez szwedzki parlament (tj. 50% redukcja liczby ofiar śmiertelnych w ciągu dekady 1997-2007) nie został osiągnięty (Breen, Howard i Bliss, 2008). Zgodnie z tą linią rozumowania Wizja Zero okazałaby się polityką nieskuteczną. Jak zauważa Harkness (2005): „Tempo poprawy sytuacji na drogach w Szwecji było lepsze przed przyjęciem Wizji Zero (29% w ciągu sześciu lat poprzedzających program, w porównaniu z zaledwie 3% w ciągu sześciu lat po jej wprowadzeniu)”.

Doprowadzenie niektórych konsekwencji Wizji Zero do ich ostatecznych granic może prowadzić do absurdu. Przykładowo podporządkowując zupełnie mobilność bezpieczeństwu, możemy dojść do przekonania, że najszybszym i najskuteczniejszym sposobem osiągnięcia oczekiwanych rezultatów byłoby zmniejszenie ruchu drogowego do zera (ponieważ w tym przypadku *ex definitione* w ogóle nie byłoby jakichkolwiek ofiar). W tym właśnie kontekście Harkness odwołuje się do epidemiologii statystycznej wykazując, że można z powodzeniem zredukować o połowę liczbę ofiar wypadków drogowych zakazując opuszczania domów dzieciom i ludziom młodym do 21 roku życia. Mając to na uwadze stwierdza on, że „nikt nie proponuje, abyśmy zupełnie zrezygnowali z wolności obywatelskich, jakie daje nam transport drogowy” (Harkness, 2005).

Stronicy Wizji Zero mają skłonność do ukazywania szwedzkiej polityki bezpieczeństwa drogowego jako najlepszego lub nawet jedyne możliwego etycznego podejścia do wspomnianej kwestii. W ten sposób sugeruje się, że polityka Wizji Zero jest wewnętrznie moralnie lepsza od pozostałych rozwiązań (Elvebakk, 2005, 18). Nawiasem mówiąc, można zauważyć dającą do myślenia transformację. O ile bowiem początkowo zwolennicy Wizji Zero stawiali zarzut, że tradycyjna filozofia bezpieczeństwa drogowego ma tendencję do nieuprawnionego prezentowania się jako jedyne możliwe rozwiązanie wspomnianego problemu, o tyle – po uzyskaniu znacznego społecznego uznania – oni sami zaczęli sugerować, że nie ma dla niej alternatywy. Andersson i Pettersson (2008, 3) zauważają, że „warianty alternatywne dla Wizji Zero rzadko są przedmiotem dyskusji, a potem ci, którzy mają wpływ na kształtowanie polityki, ignorują je w sposób niemalże automatyczny”.

4. Podsumowanie

Po przeanalizowaniu podstawowych założeń stojących za Wizją Zero i najważniejszych zastrzeżeń wysuwanych przez jej przeciwników można wyciągnąć trzy ogólne wnioski. Po pierwsze, Wizja Zero w znacznie większym stopniu niż strategią bezpieczeństwa ruchu drogowego jest szczególnym sposobem myślenia, moralnym stosunkiem do życia i filozofią. Po drugie, najważniejsze zasady, na których opiera się Wizja Zero, są związane z takimi specyficznymi dyscyplinami filozoficznymi, jak antropologia, etyka, aksjologia, filozofia prawa i filozofia polityczna. Po trzecie, pomimo wszystkich pozytywnych i inspirujących aspektów Wizji Zero, nie należy ignorować istotnych zastrzeżeń, które są przeciwko niej zgłaszane. Ta realistyczna świadomość umożliwi wskazanie słabych punktów i ukrytych niespójności obecnych w tej wielowymiarowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ostatecznym rozrachunku konstruktywna, rzeczowa

krytyka może okazać się bardzo przydatna w procesie udoskonalania Wizji Zero i przyczynić się do oczyszczenia jej z elementów o charakterze ideologicznym.

LITERATURA:

- [1] Allsop R. (2005): A long way – but not all the way. Response to the 7th ETSC Lecture. European Transport Safety Council, Brussels: http://www.etsc.eu/documents/7th_Lecture_vision_zero.pdf.
- [2] Andersson F., Pettersson T. (2008): The Vision Thing: Actors, Decision-Making and Lock-In Effects in Swedish Road Safety Policy since the 1990s, *Umeå Papers in Economic History*, 34, 1-16.
- [3] Breen J., Howard E., Bliss T. (2008): Independent Review of Road Safety in Sweden, Jeanne Breen Consulting, Eric Howard and Associates, and the World Bank, Swedish Roads Administration: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4314/2008_109_an_independent_review_of_road_safety_in_sweden.pdf.
- [4] Dekker, S., Long, R., Wybo, J. (2016): Zero vision and a Western salvation narrative. *Safety Science*, 88, 219-223.
- [5] Donaldson, C. (2013): Zero harm: Infallible or ineffectual. *OHS Professional*, March, 22–27.
- [6] Elvebakk B., Steiro T. (2009): First principles, second hand: Perceptions and Interpretations of Vision Zero in Norway, *Safety Science*, 47, 958-966.
- [7] Elvebakk B. (2005): Ethics and Transport Safety Policy. The Institute of Transport Economics (TØI), Oslo: <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2005/786-2005/rapport.pdf>.
- [8] Elvik R. (1999): Can injury prevention efforts go too far? Reflections on some possible implications of Vision Zero for road accident fatalities, *Accident Analysis and Prevention* 31, 265–286.
- [9] Farrell S. (2010): Road Safety group adopts policy with ‘no room for motorcycles’, *Motorcycle News*: <http://www.motorcyclenews.com/MCN/News/newsresults/General-news/2010/September/sep1710-road-safety-group-new-policy>.
- [10] Feinberg J. (1986): *Harm to Self (The Moral Limits of the Criminal Law)*. vol. 3. Oxford: Oxford University Press.
- [11] Harkness T. (2005): There’s more to roads than safety: A transport policy with the sole aim to cut deaths to zero - where’s the vision in that?, *Spiked*: <http://www.spiked-online.com/site/article/635/>.
- [12] Hokstad P., Vatn J. (2008): Ethical Dilemmas in Traffic Safety Work. *Safety Science*. 46, 1435-1449.
- [13] Langeland T.A. (2009): *Language and Change: an Inter-Organisational Study of the Zero Vision in the Road Safety Campaign (doctoral thesis)*, University of Stavanger: <http://www.vegvesen.no/attachment/118000/binary/217671>.
- [14] Lomaski L. E. (1997): *Autonomy and Automobility*. *The Independent Review*, 2 (1), 5-28.
- [15] Machata K. (2005): Response to the 7th ETSC Lecture. European Transport Safety Council, Brussels: http://www.etsc.eu/documents/7th_Lecture_vision_zero.pdf.
- [16] Nihlén Fahlquist J. (2019): *Moral Responsibility and Risk in Society. Examples from Emerging Technologies, Public Health and Environment*, Routledge, New York,.
- [17] Nihlén Fahlquist J. (2006): Responsibility Ascriptions and Vision Zero. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 1113–1118.
- [18] Nihlén Fahlquist J. (2007): *Moral Responsibility and the Ethics of Traffic Safety (doctoral thesis)*, Royal Institute of Technology, Stockholm.
- [19] Nihlén Fahlquist J. (2009): Saving Lives in Road Traffic – Ethical Aspects. *Journal of Public Health*, 17, 385–394.

- [20] Rosencrantz H., Edvardsson K., Hansson S.O. (2007): Vision Zero – Is it irrational?, *Transportation Research Part A* 41 (6), 559–567.
- [21] Rosencrantz H. (2009): Goal-Setting and the Logic of Transport Policy Decisions (doctoral thesis), Royal Institute of Technology, Stockholm.
- [22] Safe Traffic (2006): Vision Zero on the Move; Vagverket: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1723/88325_safe_traffic_vision_zero_on_the_move.pdf.
- [23] The Tylosänd Declaration of Citizen’s Right to Road Traffic Safety, Swedish Road Administration (Document No. 89044, September 1, 2007): http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_2911.aspx.
- [24] Tingvall C., Haworth N. (1999): Vision Zero: An ethical approach to safety and mobility, Papers of the 6th ITE International Conference - Road Safety and Traffic Enforcement: Beyond 2000 Melbourne: ITE.
- [25] Tingvall C. (2005): Europe and its road safety vision – how far to zero? ETCS. 7th European Safety Lecture, European Transport Safety Council, Brussels: http://www.etcsc.eu/documents/7th_Lecture_vision_zero.pdf.
- [26] Tingvall C.: Road Safety: Sweden’s Vision Zero (interview). Allianz Knowledge Site: http://www.knowledge.allianz.com/mobility/transportation_safety/?451/road-safety-swedens-vision-zero, 2009.
- [27] Tingvall C. (2010): Thinking beyond Vision Zero (Professor Claes Tingvall discusses the thinking behind Vision Zero with TISPOL media adviser James Luckhurst). TISPOL News (The newsletter of the European Traffic Police Network), 3, 5-6: https://www.tispol.org/system/files/TISPOL%20Newsletter%20-%20September%202010_0.pdf.
- [28] Tingvall C. (2012): Vision Zero goes global. Via Nordica Congress 2012 (11-13 June, 2012), Reykjavík: <http://vianordica.congress.is/GetAsset.ashx?id=262>.
- [29] Whitelegg J., Haq G. (2006): Vision Zero: Adopting a Target of Zero for Road Traffic Fatalities and Injuries, Stockholm Environment Institute, Stockholm.