

Paweł Bany

pawel.bany@its.waw.pl ; nr ORCID: 0000-0002-5931-4317

Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Wizja zero jako paradygmat bezpieczeństwa ruchu drogowego

Vision zero as a paradigm of road safety

Szwedzka filozofia bezpieczeństwa Wizja Zero zyskała popularność i uznanie na całym świecie. Od roku 1997 wywiera ona silny wpływ na sposób myślenia o bezpieczeństwie w ruchu drogowym i na strategiczne działania podejmowane pod w tym zakresie. Jednak jako teoria Wizja Zero budzi wiele poważnych wątpliwości. Filozoficzna analiza jej założeń prowadzi do wniosku, że jest ona obarczona jest poważnymi niedoskonałościami. Co więcej, etyczne postulaty, do których odwołują się zwolennicy Wizji Zero, mają charakter nie tyle czysto racjonalny, ile quasi religijny.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, ruch drogowy, transport, paradygmat, Wizja Zero, filozofia,

Vision Zero has gained massive popularity and wide recognition around the world. It has exerted a strong influence on the way of thinking about road safety and on strategic actions taken in this area since 1997. However, Zero Vision raises serious doubts from a theoretical point of view. The philosophical analysis of its assumptions leads to the conclusion that it is inconsistent and has numerous flaws. Furthermore, the ethical imperatives that its supporters refer to are not purely rational but quasi-religious ones.

Key words: road safety, transport, paradigm, Vision Zero, philosophy

WSTĘP

Zasadniczym przedmiotem niniejszego referatu jest analiza głównych założeń radykalnej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego znanej jako Wizja Zero. W szczególności chodzi o te założenia, które choć nie zostały wprost wyartykułowane przez jej twórców, są przez nich przyjmowane w sposób milczący. Szwedzka filozofia bezpieczeństwa Wizja Zero zyskała popularność i uznanie na całym świecie. W dniu 9 października 1997 roku szwedzki parlament uchwalił ustawę dotyczącą poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z jej postulatami. Od tego momentu Wizja Zero wywiera silny i nieprzerwany wpływ na sposób myślenia o bezpieczeństwie w ruchu drogowym i na strategiczne działania podejmowane pod w tym zakresie. Dotyczy to zresztą nie tylko sfery bezpieczeństwa drogowego, lecz myślenia o bezpieczeństwie także w innych dziedzinach takich jak: bezpieczeństwo i higieny pracy, ochrona przeciwpożarowa, bezpieczeństwo pacjentów, a nawet działania zmierzające do całkowitej redukcji liczby samobójstw (Kristianssen, Anderson, 2018, 260).

1. WIZJA ZERO JAKO NOWY PARADYGMAT

Od samego początku Wizja Zero wzbudza duże zainteresowanie i pozytywny oddźwięk. Jej osiągnięcia są niewątpliwe. Przede wszystkim zawdzięczamy jej to, że pozwoliła nam ona w nowy sposób spojrzeć na zagadnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i na przyczyny wypadków drogowych. Spojrzenie to jest na tyle atrakcyjne, iż potrafi wzbudzać w ludziach entuzjazm do podejmowania wzmożonych działań w tym zakresie. Istotną zasługą Wizji Zero było zaproponowanie rozwiązania alternatywnego wobec tradycyjnego podejścia do spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jej twórca Claes Tingvall zakwestionował wiele pozornych oczywistości, wskazując jednocześnie na liczne aspekty związane z myśleniem o bezpieczeństwie, które wcześniej były ignorowane lub traktowane w sposób marginalny. Ta zmiana perspektywy miała charakter na tyle fundamentalny, wręcz rewolucyjny, iż bez cienia przesady można tu mówić o zmianie dotychczasowego paradygmatu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Termin „paradygmat” (od gr. παράδειγμα – „wzorzec”, „model”) został rozpropagowany przez filozofa nauki Thomasa Samuela Kuhna (2011). W jego rozumieniu jest to przyjęty w danej dziedzinie nauki lub – szerzej – w danej sferze ludzkiej działalności sposób interpretowania rzeczywistości, który determinuje metodę rozwiązywania występujących w niej problemów.

2. FILOZOFICZNE ASPEKTY WIZJI ZERO

Twórca i propagator Wizji Zero od samego początku konsekwentnie stara się ją przedstawić jako „pewien rodzaj filozofii” (Tingvall i Haworth, 1999). Co więcej, w szczególny sposób podkreśla znaczenie nakazów etycznych, na których jest ona ufundowana. Czy rzeczywiście jednak Wizja Zero jest filozofią? W ścisłym i bezwzględny tego słowa znaczeniu, gdy przez filozofię rozumiemy naukę zajmującą się rozważaniami na temat struktury bytu, ostatecznych źródeł poznania, sensu ludzkiego istnienia w świecie i podstaw moralności, należy odpowiedzieć, że Wizja Zero z całą pewnością nie jest filozofią. Z drugiej strony Tingvall twórca musi mieć jakiś powód, aby z taką konsekwencją określać ją takim właśnie mianem. W jakim zatem znaczeniu jest ona filozofią? Można wyróżnić co najmniej kilka znaczeń, w których mówienie o Wizji Zero jako o pewnej filozofii ma sens. Gdy twórca Wizji Zero mówi o tym, że jest ona „filozofią bezpieczeństwa ruchu drogowego”, ma niewątpliwie na myśli to, że podobnie jak każda filozofia prezentuje ona całościowe i systemowe podejście do określonej dziedziny. Co więcej, podobnie jak filozofia jest ona nastawiona na działania długofalowe o charakterze strategicznym. W tym znaczeniu stanowi pewną ogólną politykę działania. Istnieje jednak takie rozumienie terminu „filozofia”, które jeszcze lepiej pasuje do

Wizji Zero. Chodzi mianowicie o filozofię pojmowaną jako ogólny typ nastawienia do rzeczywistości – jako pewien sposób myślenia, rozwiązywania problemów i działania w świecie. Innymi słowy, jest to moralna postawa wobec życia i określony zbiór idei kierujących zachowaniem danego człowieka lub jakiejś organizacji.

Analiza jej głównych założeń, zasad i postulatów Wizji Zero ukazuje, że mają one bezpośrednie odniesienia do konkretnych działów filozofii. Chodzi tu w szczególności o następujące dyscypliny: etyka antropologia filozoficzna, aksjologia, filozofia polityki i filozofia prawa. Główny postulat Wizji Zero można sprowadzić na następującego etycznego imperatywu: „Żaden uczestnik ruchu drogowego nie powinien utracić życia ani odnieść poważnych obrażeń”. We wstępie do szwedzkiej ustawy z roku 1997 stwierdzono: „Jest rzeczą niewyobrażalną, aby we współczesnym, humanitarnym społeczeństwie człowiek, który popełnił niezamierzony błąd w ruchu drogowym, był karany wyrokiem śmierci z jego natychmiastowym wykonaniem”. Innym, bardzo ważnym aspektem Wizji Zero, który ma także charakter etyczny, jest zagadnienie tzw. odpowiedzialności kolektywnej lub współdzielonej. Chodzi tu o przekonanie, iż należy odrzucić dominujący w naszej kulturze sposób myślenia o przyczynach wypadku drogowego i orzekania odpowiedzialności za jego zaistnienie. Wypadek drogowy najczęściej stanowi rezultat działania wielu przyczyn. Nie zawsze winni są wyłącznie użytkownicy drogi, lecz niejednokrotnie – także projektanci systemu drogowego: zarządcy dróg, przedstawiciele władz i instytucji transportowych (Sigtórsson, Jónsson, Einarsson i Briem, 2013, 4). Dlatego wspomniani projektanci powinni być pociągani do odpowiedzialności nawet w tych przypadkach, gdy indywidualni uczestnicy ruchu drogowego świadomie ignorują reguły ruchu lub popełniają rażące błędy (Nihlén Fahlquist, 2006).

Kolejny filozoficzny aspekt Wizji Zero wiąże się z uznaniem nieprzekraczalnych ograniczeń natury ludzkiej. Wchodzimy tu w obszar antropologii filozoficznej. Człowiek jest istotą zawodną i popełniającą błędy. W zwięzłej formie wyraża tę prawdę popularna łacińska maksyma: „błądzenie jest rzeczą ludzką” (*errare humanum est*). Uwzględnienie tego faktu, prowadzi do wniosku, że dobrze zaprojektowany system ruchu drogowego powinien tolerować nasze błędy i niejako „wybaczać” je. Dotyczy to przede wszystkim infrastruktury drogowej oraz zainstalowanych w pojazdach drogowych systemów bezpieczeństwa. Co więcej, człowiek rozpatrywany w swej cielesnej strukturze jest istotą „kruchą” i podatną na urazy. Fizyka w bezwzględny sposób ukazuje nam nieprzekraczalne granice odporności ludzkiego ciała: „Ciało ludzkie ma określone granice wytrzymałości i odporności na

przetrawanie wypadku drogowego” (Tingvall, 2009). Oznacza to, że powinniśmy do tego stopnia zredukować ekspozycję ciała człowieka na działanie sił mechanicznych (energia kinetyczna), aby miał on autentyczne szanse na przeżycie wypadku drogowego, gdy już do niego dojdzie.

Następny aspekt Wizji Zero dotyczy sfery aksjologicznej. W przyjętej hierarchii możliwych wartości ludzkie życie i zdrowie mają wartość absolutną i najwyższą – nie podlegają negocjacji ani zamianie na inne wartości (takie jak: wartości materialne, krótszy czas podróży, komfort i przyjemność podróży itd.). Ponieważ życie ludzkie jest bezcenne, nie wolno go poświęcać w imię czegoś innego (Tingvall, 2012). Patrząc z tej perspektywy należy uznać, iż każdy przypadek śmierci lub trwałej utraty zdrowia na drodze jest czymś zupełnie niedopuszczalnym i nieakceptowalnym. Łączy się z tym postawa humanitarna, którą można wyrazić w postaci moralnego imperatywu głoszącego, iż nie wolno krzywdzić innych osób.

Inny filozoficzny aspekt Wizji Zero wiąże się z zagadnieniami należącymi do domeny filozofii prawa. Zdaniem jej zwolenników prawo należy realizować w formie rygorystycznej (tzn. nie dopuszczającej żadnych wyjątków ani ustępstw). Ta bezkompromisowość może czasami prowadzić do jawnego ekstremizmu, o czym świadczy kategoryczność niektórych sformułowań („wszystko albo nic”, „zero tolerancji”). Dochodzi do tego wyraźnie zaakcentowany perfekcjonizm: „Wymagamy 100-procentowej uległości, w przeciwnym wypadku system się załamuje. [...] Nie możemy zadowolić się 96 procentami. Zapomnijcie o tym” (Tingvall, 2010). Tym, co może szczególnie zaskakiwać, jeśli weźmiemy pod uwagę radykalny humanitaryzm Wizji Zero, jest jej jednoczesne usprawiedliwienie działań o charakterze represyjnym. O ile bowiem dobrze funkcjonujący system ruchu drogowego ma tolerować i „wybaczać” błędy uczestników ruchu drogowego, o tyle w żadnym wypadku nie należy tolerować świadomych naruszeń przepisów ani zasad bezpieczeństwa. Przeciwnie, należy je traktować surowiej niż do tej pory. Wyrażają to dobitnie słowa twórcy Wizji Zero: „Zapewnimy ludziom bezpieczny system ruchu drogowego, lecz zarazem będziemy od nich wymagali więcej” (Tingvall i Haworth, 1999).

W kontekście filozofii polityki wreszcie należy wspomnieć o radykalizmie Wizji Zero. Radykalizm wiąże się z podejmowaniem działań zmierzających do wprowadzenia zasadniczych zmian w życiu społecznym lub politycznym. Doskonałym przykładem tego jest „Deklaracja Tylosänd” przyjęta w roku 2007 na szwedzkiej konferencji dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego. W jej trakcie przedstawiono pięć krótkich artykułów wyrażonych w imperatywnej formie. Wspominane artykuły są wyrazem radykalnego

rozumienia idei praw człowieka. Prawo do bezpieczeństwa na drodze zostało tam przedstawione jako jedno z najbardziej fundamentalnych praw ludzkich i obywatelskich. Należy w tym miejscu zauważyć, że przyznając komuś określone uprawnienie w sposób automatyczny zobowiązujemy kogoś innego do zaspokojenia tego prawa. W ten sposób wspomniana Deklaracja nakłada bardzo wysokie wymagania na projektantów systemu drogowego i producentów pojazdów (Tingvall, 2012).

3. WĄTPLIWOŚCI ZWIĄZANE Z WIZJĄ ZERO

Omawiając filozoficzne aspekty Wizji Zero nie wolno zapominać o tym, że w niektórych kręgach budzi ona liczne poważne wątpliwości. Przykładem takiej kontrowersji była poważna debata etyczna dotycząca różnych aspektów Wizji Zero podjęta w krajach skandynawskich w pierwszej dekadzie XXI wieku. Podstawowy zarzut stawiany Wizji Zero dotyczy utopijnego i „mglistego” charakteru. Zdaniem jej krytyków mamy tu najczęściej do czynienia nie tyle z czysto racjonalnym dyskursem, ile z „retoryką” i z nadmiernym moralizowaniem (myślenie czysto życzeniowe). Okazuje się, że mimo wzbudzania powszechnego entuzjazmu i wielkich nadziei dotychczasowe rezultaty stosowania Wizji Zero nie spełniają maksymalistycznych oczekiwań (Langeland, 2009; Nihlén Fahlquist, 2006; Christie, 2018). To z kolei w istotny sposób podważa wiarygodność tej wizji. Jeśli przyjmiemy cel mało realistyczny lub utopijny, musimy się liczyć z tym, że nie będzie on miał efektu motywującego. W tym kontekście Rosencrantz stwierdza, iż „cel, który jest zbyt trudny do osiągnięcia, może przynosić efekt przeciwny do zamierzonego” (2006, 155). Co gorsza, czasami mamy do czynienia z nadużyciem, polegającym na tym, że przedstawiciele władz mówią o tym, że wdrażają standardy zgodne z Wizją Zero podczas, gdy tak naprawdę nie realizują tej strategii lub czynią to jedynie w nieznacznym stopniu. To z kolei sprawia, że osiągnięte rezultaty są dalekie od oczekiwanych, co z kolei prowadzi do społecznego rozczarowania.

Krytycy Wizji Zero zwracają również uwagę na to, że opiera się ona do zwodniczej analogii. Jej twórcy czerpią inspirację z dziedzin, które wiążą się z daleko idącą profesjonalizacją i w których stosuje się w bardzo wysokie wymagania dotyczące bezpieczeństwa (np. lotnictwo pasażerskie) oraz kwalifikacji osób obsługujących pojazdy. Tymczasem ruch drogowy nie stanowi zamkniętego systemu tego typu (Allsop, 2005).

Można tu również mówić o pewnej uderzającej niekonsekwencji. Okazuje się mianowicie, że wbrew jednemu z głównych założeń Wizji Zero opisanych powyżej wdrażający ją politycy

proponują stosowanie kar i ograniczeń, które dotyczą głównie indywidualnych użytkowników dróg (a nie ich projektantów bądź instytucji odpowiedzialnych za ich utrzymanie). Ponadto nie zostały dotąd wprowadzone konkretne sankcje prawne dotyczących tych ostatnich – ich odpowiedzialność ma więc co najwyżej charakter moralny. Dotychczasowe próby prawnej formalizacji odpowiedzialności projektantów systemu drogowego stanowią przykład „klasycznej nieprawidłowości w procesie wdrożenia”. Przyczyną są tu m.in. konflikty interesów (Belin i Tillgren, 2012). Jessica Nihlén Fahlquist stwierdziła wręcz w tym kontekście, że Wizja Zero to „bezzębny tygrys” (2006, 1117).

Innym zagrożeniem związanym z implementacją Wizją Zero jest to, że może ona przynosić efekty odwrotne od zamierzonych. Nadmierny nacisk w przenoszeniu odpowiedzialności na projektantów dróg może doprowadzić do tego, że uczestnicy ruchu drogowego będą się czuli „uniewinnieni” i w razie problemów pojawi się u nich tendencja do oskarżania o wszystko „złego systemu”. Ponadto mogą oni mieć i większą skłonność do nieostrożnego, a nawet lekkomyślnego zachowania na drodze.

Kolejnym problemem jest to, że – wbrew deklaracjom jej zwolenników – Wizja Zero wcale nie musi być postrzegana jako bardziej etyczna niż konkurencyjne sposoby podejścia do bezpieczeństwa i do redukcji cierpienia. Nadmierna alokacja środków z budżetu w celu uniknięcia wszystkich poważnych wypadków drogowych może bowiem doprowadzić do zwiększonej śmiertelności w innych obszarach (np. w szpitalach). Nie ma powodu, aby faworyzować ofiary wypadków drogowych w stosunku do innych ofiar oraz osób potrzebujących naszej pomocy (Elvebakk, 2005; Andersson i Pettersson, 2008, 3-4).

Poważne zarzuty w stosunku do Wizji padają ze strony środowisk liberalnych oraz libertariańskich. Ich przedstawiciele uważają, że jej postulaty prowadzą do ograniczania wolności osobistej i stanowią zagrożenie dla autonomii jednostek. „Zmuszanie ludzi do tego, aby byli bardziej ostrożni niż faktycznie tego chcą, jest przejawem paternalizmu, a nawet postawy dyktatorskiej” (za: Rosenkrantz, Edvardsson i Hansson, 2007). Paternalizm (od łac. *pater* – “ojciec”) to stanowisko etyczne, które dopuszcza ograniczenie autonomii jednostki lub jakiejś grupy dla ich własnego dobra. Takie działania wydają się moralnie usprawiedliwione wówczas, gdy ludzie na stanowiskach kierowniczych, są przekonani, iż wiedzą lepiej od swoich podwładnych, co jest dla ich dobre. Prowadzi to do swoistej „nadopiekuńczości” i traktowania innych jako ludzi nie do końca dojrzałych. Nadmierny humanitaryzm w paradoksalny sposób może też prowadzić do swoistej pogardy wobec człowieka i jego alienacji wobec własnych wytworów. W Wizji Zero człowiek nie jest

traktowany w sposób do końca poważny, tzn. jako jednostka, która podejmuje suwerenne, odpowiedzialne decyzje i świadomie ponosi ich konsekwencje. Bezpieczny i „wybaczący” system ruchu drogowego promowany przez Wizję Zero ma bowiem z założenia mieć charakter „idiotoodporny” (*idiot-proof, foolproof*). Chodzi tu o projektowanie takich urządzeń, których użytkownik nie byłby w stanie używać w niewłaściwy sposób ani zrobić sobie krzywdy korzystając z nich.

Przesadne wysuwanie fizycznego bezpieczeństwa na pierwszy plan prowadzi do deprecjonowania innych wartości. Tymczasem wielu ludzi świadomie angażuje się w działania związane z istotnym poziomem ryzyka (żołnierze, policjanci, ratownicy, strażacy, rybacy, górnicy itd.). Ludzie mają prawo do podejmowania ryzyka. Bezpieczeństwo nie jest przyrodzonym stanem człowieka. Allsop wyraża to przekonanie w następujący sposób: „Bezpieczeństwo ma wartość ze względu na życie – życie jest czymś zdecydowanie bogatszym i wartościowszym niż sama ochrona własnego życia i zdrowia” (2005). W tym sensie dążenie do przesadnie bezpiecznego życia staje się anty-życiowe (*life-denying*).

Zbytne eksponowanie bezpieczeństwa kosztem mobilności może prowadzić do absurdu. Przykładem tego jest z podejście Tingvalla do problemu motocyklistów. W przeszłości uważał on, że bezkompromisowe i ambitne postulaty Wizji Zero są nie do pogodzenia z jazdą motocyklami. W jego opinii dążenie do całkowitej redukcji ofiar śmiertelnych na drogach powinno ostatecznie doprowadzić do wykluczenia tego środka transportu drogowego: „Musimy zapobiegać pojawianiu się nowych motocyklistów. Biorąc pod uwagę perspektywę długoterminową z przykrością muszę stwierdzić, że motocykle powinny zniknąć [...] W Wizji Zero nie ma miejsca dla motocyklistów. [...] Nigdy nie uda się połączyć motocykli z naszymi wielkimi ambicjami w sferze bezpieczeństwa ruchu drogowego. [...] Jeśli chcecie uczynić motocykl w stu procentach bezpiecznym, to w zasadzie nie będzie już motocykl” (za: Farrell, 2010). Dodać należy, że z upływem czasu i dzięki bezpośrednim kontaktom z przedstawicielami środowiska motocyklowego Tingvall zdecydowanie złagodził swoje poglądy w tej materii. W trakcie Europejskiego Forum Motocyklowego, które odbyło się w Kolonii w roku 2012, zwrócił on uwagę na to, że należy bardziej skupić się na zachowaniu motocyklistów niż na sposobie, w jaki projektowane są motocykle i drogi. Odnosząc się do doświadczeń szwedzkich stwierdził, iż „społeczność motocyklistów stanowi najprawdopodobniej najbardziej zorientowaną na bezpieczeństwo grupę użytkowników dróg” (za: USA – Vision Zero).

4. QUAZI-RELIGIJNE ASPEKTY WIZJI ZERO

Wizja Zero traktowana jako pewna teoria ma charakter niejednorodny. Obejmuje bowiem tak różne typy elementów, jak: zdania naukowe, imperatywy etyczne, zdania wartościujące (oceny), postulaty i prognozy. Należy zresztą zaznaczyć, że sam termin „wizja” ma wyraźne konotacje religijne. Wizja stanowi akt wyobraźni. Mówiąc ściślej, oznacza pewien obraz tworzony przez wyobraźnię twórczą (fantazja) lub uzyskiwany pod wpływem szeroko rozumianego natchnienia. Wizja tak rozumiana dotyczy nie tego, co jest, lecz tego, czego w ścisłym sensie nie ma (tzn. przyszłości). To właśnie odróżnia ją od widzenia (łac. *visio*) w pierwotnym tego słowa znaczeniu, gdyż widzenie zakłada wizualną manifestację i „materialną” obecność pewnego obiektu. Wizja może również odnosić się do tego, co chcielibyśmy zobaczyć – do upragnionego stanu, którego urzeczywistnienia chcielibyśmy doczekać. Wizja jako taka nie jest ani prawdziwa, ani fałszywa. Z drugiej strony można mówić o wizjach mniej lub bardziej realistycznych (tzn. takich, które mają mniejszą lub większą szansę, aby się zrealizować). Warto w tym miejscu odwołać do rozróżnienia dokonanego przez Arystotelesa między życzeniem (*βούλησις*) a postanowieniem (*προαίρεσις*) (1996, 126-131). Przedmiotem postanowienia może być wyłącznie to, czego realizacja leży w zasięgu moich możliwości, co mogę wykonać i na co mam jakiś wpływ. Natomiast pojęcie życzenia ma zdecydowanie szerszy zakres. Mogę sobie życzyć nie tylko tego, co leży w zasięgu moich możliwości, lecz także tego, co w ogóle nie jest osiągalne. W tym miejscu należałoby zapytać, czy cel wyznaczony przez Wizję Zero jest przedmiotem postanowienia, czy „tylko” życzenia?

Wizja Zero prezentuje się jako podejście o charakterze zasadniczo racjonalnym i opartym na doświadczeniu. A jednak niektóre jej założenia mają charakter nie tyle naukowy czy filozoficzny, ile para religijny. Przykładem tego jest ambicja zapewnienia uczestnikom ruchu drogowego swoistej „nieśmiertelności na drodze”. Niezależnie od szlachetnej, humanitarnej motywacji, która stoi za tym dążeniem, można dostrzec zawarty w nim niepokojący element nieumiarkowanego optymizmu, nawet swoistej pychy. Milczącym przekonaniem zwolenników Wizji Zero jest wiara w naturalne dążenie człowieka ku dobru i w stopniowe doskonalenie wytworów kultury. Pogląd taki określa się mianem melioryzmu (od łac. *melior* – „lepszy”). Patrząc z tej perspektywy wszelkie dążenia do celów złych biorą się z niewiedzy lub błędu. Można powiedzieć, że Wizja Zero prezentuje zeświecczoną wersję soteriologii. Chodzi tu o dyscyplinę teologiczną, której przedmiotem jest

zbawienie (gr. *soteria*) człowieka. Brak ofiar śmiertelnych traktowany jako cel przywodzi na myśl ideę ziemskiego, doczesnego raju, gdzie nikt już nie będzie ginął ani cierpiał w wyniku poważnych obrażeń. Człowiek jest jednak śmiertelny i nie jest wszechmocny. Mimo całej swej racjonalności i wielkiego potencjału jest on bytem zawodnym i nie pozbawionym niedoskonałości. Takie są też jego wytwory (nawet te najbardziej dopracowane). Jedna z zasad klasycznej metafizyki głosi, że nie może być więcej rzeczywistości w skutku niż jest jego w przyczynie.

W Wizji Zero przyjmuje się założenie, że żaden uczestnik ruchu drogowego nie pragnie wyrządzić szkody ani sobie, ani innym uczestnikom ruchu drogowego (Deklaracja Tylosänd, 2007). Czy tak naprawdę się dzieje? Wydaje się, że mamy tu do czynienia z traktowaniem ludzi jako istot, które w stu procentach kierują się w swoich działaniach dobrą wolą i racjonalną kalkulacją. Tymczasem ludzka natura nie jest do końca reformowalna. Nigdy nie uczynimy ludzi spolegliwymi i idealnie praworządymi – zawsze w ich zachowaniu będzie obecny element irracjonalności, złośliwości, przekory, niecierpliwości, ryzyka i nieprzewidywalności.

Kolejną cechą, która wskazuje na parareligijny charakter Wizji Zero, jest jej dogmatyzm. Jej zwolennicy wykazują skłonność do promowania tej strategii jako jedynej etycznie możliwego rozwiązania kwestii bezpieczeństwa i ograniczenia liczby ofiar na drogach (co ciekawe, podobny zarzut oni sami stawiali wcześniej tradycyjnej filozofii bezpieczeństwa ruchu drogowego). W ten sposób zmirzają oni do zmonopolizowania dyskursu na temat bezpieczeństwa; sugerują, że nie ma dla niej alternatywy ani nie ma odwrotu od raz przyjętego kierunku. Niepokojące jest to, że Wizja Zero wydaje się być obojętna na krytykę i na fakty – tzn. na ewentualne niepowodzenie założonych przez siebie celów (Andersson i Pettersson, 2008, 3-4). Co gorsza, w polemice z oponentami zwolennicy posługują się swego rodzaju moralnym szantażem, zarzucając im cynizm i podważając szlachetność ich intencji (Elvebakk, 2005). Zdaniem krytyków Wizja Zero ma charakter utopijny i idealistyczny. Wbrew zapowiedziom jej zwolenników, 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, 2016).

PODSUMOWANIE

Celem niniejszego referatu nie jest próba zakwestionowania wartości ideałów humanitarnych ani podważania niewątpliwych osiągnięć Wizji Zero, lecz wezwanie do podjęcia bezstronnej, pogłębionej refleksji na ten ważny temat. Doceniając w pełni głęboki humanitaryzm Wizji Zero drogach nie należy odnosić się do niej jej w sposób bezkrytyczny ani traktować jej jako jedynej możliwej polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przeciwnie, należy mieć jasną świadomość jej słabych punktów i najważniejszych zarzutów, jakie się wobec niej podnosi. Racjonalna krytyka i nieustannie podejmowana refleksja mogą się okazać przydatne w procesie udoskonalenia Wizji Zero, zwiększenia jej spójności i oczyszczenia jej z budzących wątpliwości wrętów natury ideologicznej lub wręcz parareligijnej. Nie powinno się dopuszczać do tego, aby Wizja Zero stała się nienaruszalnym dogmatem bezpieczeństwa ruchu drogowego zamiast być jego inspirującym paradygmatem. Przypominajmy, że w odróżnieniu od dogmatu paradygmat nie jest dany raz na zawsze, lecz jest przyjęty na zasadzie wzajemnego porozumienia uczestników dyskursu. Jako taki paradygmat wyklucza pojęcie absolutnej słuszności. Pamiętając o tym, jak bardzo Wizja Zero pogłębiła nasze myślenie o bezpieczeństwie ruchu drogowego, nie powinniśmy zamykać się na nowe, potencjalnie twórcze paradygmaty w tym obszarze. Przekonanie to wyraził w klarowny sposób Richard Allsop: „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” (2005).

LITERATURA

Allsop R. (2005). A long way – but not all the way. Response to the 7th ETSC Lecture. European Transport Safety Council, Brussels.

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.

Arystoteles (1996). Etyka nikomachejska. W: Dzieła wszystkie (t. 5). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Belin, M., Tillgren, P., (2012). Vision Zero. How a policy innovation is dashed by interest conflicts, but may prevail in the end. *Scand. J. Public Administration* 16 (3), 83–102.

Christie, N. (2018). Is Vision Zero important for promoting health?, *Journal of Transport & Health*, Volume 9, 5-6.

Dekker, S., Long, R., Wybo, J. (2016). Zero vision and a Western salvation narrative. *Safety Science*, 88, 219-223.

Deklaracja Tylosand:

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/unda/Sweden_Tylosand_Declaration.pdf (stan na dzień 01.04.19).

Donaldson, C. (2013). Zero harm: Infallible or ineffectual. *OHS Professional*, March, 22–27.

Elvebakk B., Steiro T. (2009). First principles, second hand: Perceptions and Interpretations of Vision Zero in Norway, *Safety Science*, 47, 958-966.

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-roadsafety-group-new-policy> (stan na dzień 01.04.19).

USA – Vision Zero: <http://www.righttoride.eu/2015/03/12/usa-vision-zero/> (stan na dzień 01.04.19)

Kristianssen, A-C., Andersson R., Belin, M-A. , Nilsen, P. (2018). Swedish Vision Zero policies for safety – A comparative policy content analysis. *Safety Science*, Vol. 103, 260–269.

Kuhn, T. S. (2011). *Struktura rewolucji naukowych*, Warszawa: Wydawnictwo Aletheia.

Langeland T.A. (2009). *Language and Change: an Inter-Organisational Study of the Zero Vision in the Road Safety Campaign*. Praca doktorska. University of Stavanger.

Nihlén Fahlquist J. (2006). Responsibility Ascriptions and Vision Zero. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 1113–1118.

Rosencrantz H. (2006) Rational policy goals: road safety in Scandinavia, *WIT Transactions on the Built Environment*, Vol. 89, 151-157.

Rosencrantz H., Edvardsson K., Hansson S.O. (2007). Vision Zero – Is it irrational?, *Transportation Research, Part A* 41 (6), 559–567.

Sigtórsson H, Jónsson R, Einarsson S, Briem V. (2013) Vision zero and traffic safety thoughts on implementation in Iceland. Reykjavik: Icelandic Road Administration & Reykjavik University.

Tingvall, C. (2009): Road Safety: Sweden's Vision Zero (interview). Allianz Knowledge Site: http://www.knowledge.allianz.com/mobility/transportation_safety/?451/road-safety-swedens-vision-zero (stan na dzień: 01.03.2013).

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.

Tingvall C. (2012). Vision Zero goes global. Via Nordica Congress 2012 (11-13 June, 2012), Reykjavík: http://www.vianordica.is/assets/262_(stan na dzień 01.04.19).

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.