

**Sammendrag:**

# **Etikk og trafikksikkerhetspolitikk**

Denne rapporten behandler spørsmål om trafikksikkerhetspolitikk i lys av et moralfilosofisk rammeverk. Nullvisjonen, som nå skal danne grunnlaget for trafikksikkerhetspolitikken i Norge, har eksplisitt blitt presentert som et etisk bedre alternativ til dagens politikk. Den gjør derfor spørsmålet om trafikksikkerhetspolitikens moralske grunnlag desto mer aktuelt.

Rapporten spør hvorvidt det er fruktbart å studere trafikksikkerhetspolitikk i forhold til etiske teorier, og, hvis det er tilfelle, om Nullvisjonen nødvendigvis er en etisk bedre tilnærming enn alternativene.

Rapporten har to deler: første del gir en kort oversikt over sentrale etiske tradisjoner, mens andre del forsøksvis anvender etiske teorier på trafikksikkerhetsspørsmål. Første del innfører også et skille mellom etikk som omhandler individuelle handlinger, og etiske teorier som fungerer på et overordnet, samfunnsmessig plan. I videreføring av dette diskuteres sentrale teorier fra politisk filosofi, siden disse også kan benyttes for å begrunne samfunnsmessige avgjørelser.

Andre del presenterer “standardsynet” på trafikksikkerhetspolitikk og sammenligner dette med Nullvisjonens prinsipper. De to tilnærmingene blir også sammenlignet og plassert i forhold til de etiske rammeverkene som er blitt presentert i første del. Et lite antall sentrale spørsmål blir mer detaljert diskutert.

De to mest sentrale etiske retningene i dagens etiske debatt er varianter av deontologi og konsekvensialisme. Mens konsekvensialistiske teorier fokuserer på resultater, og hevder at handlinger får moralsk verdi på grunnlag av sine konsekvenser, gir deontologiske teorier moralsk verdi til handlinger på grunnlag av handlingens egne karakteristika. Dydsetikken, som nylig har vunnet stor popularitet, fokuserer på individuelle aktørers moralske karakter.

De politiske teoriene som blir diskutert er utilitarisme, liberalisme, og kontraktualisme. Politisk utilitarisme anser et politisk system som godt hvis det fører til den størst mulige lykke, mens liberalisme fokuserer på individers rettigheter, så som retten til liv, til frihet og lignende. Et politisk system er dermed godt hvis disse rettighetene blir respektert. Kontraktualisme anser et politisk system som godt hvis det oppfyller kravene i en hypotetisk kontrakt – dvs. at inngrep i individers frihet er tillatt hvis det skjer ut fra et sett prinsipper som en rasjonell aktør kunne akseptere som rettferdig.

I del to blir den tradisjonelle trafikksikkerhetspolitikken i Norge beskrevet som “mild liberalisme”; den individuelle trafikants “negative frihet” på veien tas stort sett for gitt, men individet er konstruert (gjennom opplæring, teknologi og kultur) og er underlagt strenge regler i veisystemet. Individene pålegges også deontologiske plikter, og er ansett som moralsk ansvarlige for egne handlinger i trafikken.

Myndighetene, som gjør bruk av nytte-kostnad-beregninger, konstruerer delvis trafikksystemet ut fra utilitaristiske betraktninger.

Siden Nullvisjonen fokuserer sterkt på resultater, blir den beskrevet som et konsekvensialistisk perspektiv, som i tillegg inntar et såkalt "no-trade-off" syn på menneskeliv. Visjonen innfører også en ny klasse deontologiske aktører, siden myndighetene pålegges moralsk ansvar for trafikkulykker.

Rapporten konkluderer med at Nullvisjonen er et forsøk på å redefinere veisystemets rolle og status i samfunnet; det skal nå ses på som et område der myndighetene kontinuerlig handler gjennom den fysiske infrastrukturen, og hvor de har moralsk ansvar for disse handlingene. Denne redefinisjonen følger ikke direkte av noen av de teoriene som er blitt diskutert. For videre studier av trafikksikkerhetspolitikens etiske status burde man også forsøke å evaluere veisystemet ut fra et pluralistisk etisk rammeverk, siden alle de eksisterende tilnærmingene ekskluderer en del relevante betraktninger.