

Trafikdage 2003

Visioner og Etik - Trafiksikkerhedspolitik anno 2003

Aalborg 25. – 26. august 2003

Track: 1. Linie - Principper for uheldsbekæmpelse - Mandag eftermiddag

Abstract:

Det er her vurderingen, at det bevidste valg af klare etiske referencer i de seneste svenske, nederlandske og danske trafiksikkerhedsvisioner sker for at skabe plausible og etisk baserede argumenter for intervention på netop dette område. Og trafiksikkerhedsvisionerne vurderes her at fungere som en art aftalegrundlag for ”*sociale kontrakter*” mellem et institutionelt niveau og et individ niveau i de enkelte lande. Det er med andre ord her vurderingen, at formuleringen af trafiksikkerhedsvisioner, med deres tilhørende etiske referencer, sker med udgangspunkt i en række velovervejede strategiske hensyn. Fokuseringen på og valget af klare, etisk begrundede trafiksikkerhedsvisioner som grundlag for trafiksikkerhedspolitikken i de tre lande opfattes her både som udtryk for ændringer i strategien for, hvordan man offentligt skal arbejde med trafiksikkerhed i udvalgte vesteuropæiske samfund som helhed, og som udtryk for, at kampen i disse samfund - om netop de offentlige økonomiske resurser - bliver mere og mere raffineret.

Ideerne bag de nyeste vejplanlægningsprincipper for byområder i Sverige og Nederlandene er udsprunget af disse landes overordnede nationale trafiksikkerhedsvisioner. Der er tale om strategiske trafiksikkerhedsvisioner, der alle har stærke etiske undertoner.¹ Der er med andre ord i disse lande søgt formuleret en række etiske argumenter for, hvorfor og hvordan man skal skabe et trafiksikkert transportsystem, f.eks. i form af et trafiksikkert vejnet i de respektive landes byområder. Set i et historisk perspektiv kan den nederlandske trafiksikkerhedsvision dateres tilbage til 1988², mens den svenske trafiksikkerhedsvision kan dateres til omkring 1995³.

Formuleringen af sådanne strategiske trafiksikkerhedsvisioner opfattes i denne sammenhæng som formelle forsøg på at etablere en form for ”*Social contract*”⁴ på et nyt etisk grundlag mellem de respektive landes borgere, forvaltninger og de demokratiske institutioner der har interesser knyttet til dette område. Samtidig betragtes disse strategiske trafiksikkerhedsvisioner også som forsøg på ”*Social marketing*”⁵ af netop dette specielle politikområde. Det kan vises, at denne ”*Social marketing*” sker på flere planer, f.eks. ved at forsøge at redefinere trafiksikkerhedsproblemet til et sundhedsproblem og dermed koble trafiksikkerhedsproblemet til ”*andre livsstilsbetingede sygdomme*”⁶ Væsentligt i denne sammenhæng er her, at der til de svenske og nederlandske trafiksikkerhedsvisioner knytter sig overvejelser direkte til muligheden for at begrænse ”*fremkommeligheden*”. Det sker i form af et ønske om

generelle hastighedsnedsættelser i f.eks. byområder samt ønsket om at reducere enkelte gruppers fremkommelighed⁷, men det primære fokus for de svenske og nederlandske trafikikkerhedsvisioner er og bliver trafikikkerhed:

*”at det långsiktiga målet skall vara at ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet, samt at vägtransportssystemets udformning och funktion anpassas til de krav som följer av detta”.*⁸

*”No longer do we want to hand over a road traffic system to the next generation in which we have to accept that road transport inevitably causes thousands of deaths and ten thousands of injuries, year after year in the Netherlands.”*⁹

Ser man på den danske trafikikkerhedsvision, så er historien lidt længere. Først i den danske regerings handlingsplan for trafikikkerhed *”Hver ulykke er én for meget”* fra 1997, som ikke er vedtaget af det danske folketing (i modsætning til Sverige hvor ingen i den svenske Riksdag stemte imod vedtagelsen af *”Noll visionen”*¹⁰ og i Nederlandene, hvor trafikikkerhedsvisionen om et *”Sustainably safe traffic system”* var en del af et større politisk initiativ¹¹) etableres en egentlig dansk strategisk trafikikkerhedsvision, der minder om den svenske trafikikkerhedsvision. Denne trafikikkerhedsvision gentages senere i den danske Færdselssikkerhedskommissions publikation *”Hver ulykke er én for meget - Trafikkerhed starter med dig”*¹² fra 2001 og udtrykkes således:

*”Hver ulykke er én for meget - Trafikkerhed starter med dig”*¹³ En uddybning af indholdet findes i følgende citat: *”Visionen ”Hver ulykke er én for meget” er inspireret af den svenske nul-vision, hvor det langsigtede mål er at undgå, at trafikulykker fører til alvorligt tilskadekomne eller dræbte. Mennesker vil altid begå fejl - også bevidste fejl - i trafikken. Det handler om at kontrollere konsekvenserne af disse fejl.”*¹⁴

Denne danske trafikikkerhedsvision har imidlertid ikke nogen direkte sammenhæng med ajourføringen af f.eks. de danske principper for vejplanlægning, gengivet f.eks. i publikationen *”Vejplanlægning i byområde”*¹⁵ som offentliggøres i oktober 2000. Således nævnes eller henvises der ikke direkte i hverken *”Hver ulykke er én for meget”* eller i *”Hver ulykke er én for meget - Trafikkerhed starter med dig”* til arbejdet med at ajourføre de danske vejplanlægningsprincipper, der netop gennemføres samtidig. Både i de svenske¹⁶ og nederlandske¹⁷ nyudviklede vejplanlægningsprincipper og de tilhørende publikationer *”Lugna Gatan”* og *”Publicatie 116 - Handboek categorisering wegen op duurzaam-veilige basis”* henvises der direkte til de nationale trafikikkerhedsvisioner.

Valget af strategisk fokus på trafikulykker eller trafikskader

Det primære fokus for de svenske, nederlandske og danske trafikikkerhedsvisioner er som nævnt trafikikkerhed, men netop ved den formelle fokusering på en reduktion af antallet af trafikulykker eller trafikuheld adskiller den danske trafikikkerhedsvision sig fra de svenske og nederlandske trafikikkerhedsvisioner, hvor fokus er på en reduktion af de menneskelige konsekvenser af trafikulykkerne. Den principielle diskussion, om man overordnet skal satse på at reducere antallet af trafikulykker eller reducere de menneskelige konsekvenser af trafikulykker via vejplanlægningsprincipper, kan spores tilbage til en klassisk reference som H. Alker Tripp og hans tanker i ”*TOWN PLANNING AND ROAD TRAFFIC*” fra 1942.¹⁸ Men her er det imidlertid mere relevant at pege på William Haddon Jr.'s bog ”*Injury Control*” fra 1978 som den afgørende inspirationskilde for disse overvejelser.¹⁹ I denne bog foretages en nu klassisk opdeling af en trafikulykke i flere faser, ”*precrash, crash and postcrash*”²⁰, samt en underopdeling af trafikulykken i ni såkaldte ”*designations*”.²¹ Hos William Haddon Jr. er anbefalingen at prioritere ”*loss reduction*” over ”*crash prevention*”.²² Udgangspunktet er her ideerne om, at et transportsystem som udgangspunkt skal dimensioneres, så det enkelte menneske kan overleve trafikulykker.²³ Fokus er her på begreber med inspiration fra biomekanikken, nemlig ”*energy-damage*”²⁴ og ”*energy damage processes*”²⁵. Og det centrale bliver her arbejdet med at sikre menneskets chancer for at overleve en trafikulykke på en given vejstrækning, ved - i tilfælde af en trafikulykke - at transformere energi biomekanisk korrekt. Det vil sige med et minimum af konsekvenser for det involverede menneske. Det centrale er altså ikke arbejdet med fjernelsen af trafikulykkerne i sig selv på en given vejstrækning. William Haddon Jr. går så langt som til at afvise trafikikkerhedsvisioner eller trafikikkerhedsstrategier, der tager udgangspunkt i fokus på trafikulykker med udgangspunkt i påstanden at:

*”It is basic to rational reduction of highway losses that there is no present evidence that vehicle crashes can be eliminated or even adequately reduced in numbers for the foreseeable future”.*²⁶

Rent historisk kan det påvises, at fokus i ulykkesteorien netop er skiftet fra en interesse for stokastiske/statistisk baserede teorier med fokus på, hvordan den enkelte trafikulykke kan fjernes, til i dag mere system- og adfærdsbaserede teorier med fokus på den enkelte trafikulykkes konsekvenser for individet.²⁷ Andre, for eksempel OECD, peger på en lignende udvikling og anbefaler at lægge fokus på den enkelte ”*road-user*” og dennes ”*risk exposure*”²⁸ og på ”*customer orientation*”.²⁹ Både i den svenske og i den nederlandske trafikikkerhedsvision tages der direkte udgangspunkt i en ”*loss reduction*” strategi og det enkelte menneske. Disse trafikikkerhedsvisioner kan derfor karakteriseres som værende præget direkte af William Haddon Jr.'s biomekaniske overvejelser, som har en ”*epidemiological approach*”.³⁰ Det primære fokus i den danske trafikikkerhedsvision, som officielt ikke er beskrevet i samme omfang som den svenske og den nederlandske, er som nævnt lidt anderledes end det ”*originale*” svenske:

*"The most important part of the vision and the meaning of 'Vision Zero' is that "no foreseeable accident should be more severe than the tolerance of the human in order not to receive an injury that causes long term health loss". If a virtually safe system is going to be designed, either the harmful event must be eliminated, or it should not reach the limit of the human tolerance. In the Vision Zero concept, it is assumed that accidents cannot be totally avoided, hence the basis for this concept is built around the human tolerance for mechanical forces."*³¹

Den nederlandske trafikikkerhedsvision har som nævnt næsten samme udgangspunkt som den svenske, og der kan her argumenteres for, at den er mere præget af vejtekniske overvejelser end den svenske, som har mere medicinske overvejelser som udgangspunkt:

*"The concept of sustainably safe traffic is based on the idea that man is the reference standard. Human beings are capable of many things, but presentday traffic makes excessive demands, on their abilities causing them to make mistakes, often with fatal consequences."*³²

Som en væsentlig faktor til årsagen til den lidt forskellige prægning af disse strategiske trafikikkerhedsvisioners *"Loss reduction"* indhold henregnes her de miljøer, hvori trafikikkerhedsvisionerne skabtes. I Sverige var der tale om et miljø omkring Vägverket i Borlänge og Karolinska Institutet, Traffic Medicine Center, Stockholm med blandt andet Claes Tingvall og Anders Lie som centrale aktører.³³ I Nederlandene er der tale om et miljø omkring *"Institute for Road Safety Research"* SWOV, i den Haag med blandt andet Fred Wegmann, Theo Janssen, Matthijs J. Koornstra og Atze Dijkstra som centrale aktører.³⁴ En lignende klarhed i den danske trafikikkerhedsvisions indhold findes ikke. Her var det et miljø omkring Steffen Rasmussen, Poul Greibe m.fl.³⁵ fra det danske vejdirektorat i samarbejde med deltagere fra det danske trafikministerium, der udgjorde arbejdsgruppen bag den danske trafikikkerhedsvision. Arbejdsgruppen hentede inspiration fra den svenske *"Noll visionen"* ved udformningen af den danske trafikikkerhedsvision. Netop den danske trafikikkerhedsvision kan opfattes som en *"Crash Prevention"* vision præget af mere traditionelle vejtekniske overvejelser, selv om der retorisk flirtes med den svenske trafikikkerhedsvision, jf. efterfølgende citat:

*"Visionen "Hver ulykke er én for meget" er inspireret af den svenske nul-vision, hvor det langsigtede mål er at undgå, at trafikulykker fører til alvorligt tilskadekomne eller dræbte. Mennesker vil altid begå fejl - også bevidste fejl - i trafikken. Det handler om at kontrollere konsekvenserne af disse fejl."*³⁶

Trafikkerhedsvision, etik og Sverige

Den svenske *"Noll visionen"* kan med fordel forstås med udgangspunkt i situationen i Sverige efter katastrofen med færgen Estonias forlis i 1994.³⁷ Der skal her argumenteres for, at den svenske trafik-

sikkerhedsvision i sin kerne ligger meget tæt på Immanuel Kants tanker om etik og moral.³⁸ Udgangspunktet er her, at moral handler om at mennesket skal være selvlovgivende eller at vi skal erkende *"pligtens fornuftsbaseerede begrænsninger"*.³⁹ Centralt for Immanuel Kant står her princippet for den rationelle viljedannelse:

*"Handl kun efter den maksime om hvilken du samtidig kan ville, at den skal blive en almengyldig lov."*⁴⁰

Hermed udtrykkes ønsket om en universalisering af vores egne individuelle handlingsintentioner. Der opstilles med andre ord et krav om en moralsk universel *"a priori"*⁴¹ forudsætning, som altid bør være gældende for vores adfærd om, at vi skal behandle andre som vi selv ønsker at behandles. Den svenske trafikikkerhedsvision har netop sådan en *"a priori"* forudsætning, *"Alla individer har - och har altid haft - en personlig noll vision"*.⁴² Vigtigt er det her, for Immanuel Kant, at motivet der driver denne *"Handl"* er rent, dvs. det er den oprigtige interesse for andres sikkerhed der er centrale og ikke en evt. personlig vinding.⁴³ I den svenske trafikikkerhedsvision søges netop denne forudsætning om en *"personlig noll vision"* generaliseret og konkretiseret i en række enkelte og centrale strategiske krav til transportsystemets aktører:

- "1. The system designers are always ultimately responsible for the design, operations and use of the road transport system and are thereby responsible for the level of safety within the entire system.*
- 2. Road users are responsible for following the rules of the road transport system set by the system designers.*
- 3. If road users fail to respect these rules because of lack of knowledge, acceptance or ability, or in the case accidents do occur, the system designers are required to take the necessary steps to prevent more accidents"*.⁴⁴

Og helt klart i målsætningen at *"Ingen trafikant får nånsin straffas med döden"*⁴⁵ i transportsystemet. I denne sammenhæng er det vigtigt at påpege, at det for Immanuel Kant ikke handler om at behandle alle lige, men at behandle alle med samme absolutte respekt og dermed repræsentere en form for pligt-tænkning. Netop denne absolutte respekt for andres liv og eget liv er her det centrale både for den svenske trafikikkerhedsvision og for Immanuel Kant. Immanuel Kant fordømmer således selvmordet som absolut forkert, fordi det udviser en foragt for mennesket selv. Flere andre end Immanuel Kant har peget på, at disse typer af motivovervejelser er eksempler på en udvikling af kristen/protestantisk etik.⁴⁶ For Immanuel Kant og den svenske trafikikkerhedsvision handler det imidlertid her om at udvise respekt for det, der har værdi i sig selv. Og det indebærer nødvendigvis ikke noget ønske om at maksimere det gode som er den bærende ide hos f.eks. tilhængere af en utilitaristisk etik.⁴⁷ Immanuel Kant mener, at hvert menneske har en unik værdi som menneske og at tabet af et menneske vil slet

ikke kunne opvejes ved fødslen af et andet menneske.⁴⁸ Hermed følger også et direkte opgør med ideen om frihed til at gøre hvad man vil:

”at frihed her ikke skal forstås som frihed til at vælge et blandt det størst mulige antal alternativer, men som evnen til at sige nej til enhver handlingsimpuls som måtte gøre sig gældende.”⁴⁹

Netop fravalget af frihed, til at gøre hvad man vil, deles af den svenske trafiksikkerhedsvision. I den svenske trafiksikkerhedsvision diskuteres netop konsekvenserne af fravalget af fri fremkommelighed for alle. F.eks. har forslag om at acceptere generelle og specifikke hastighedsnedsættelser og indskrænke antallet af mennesker, der kører f.eks. på motorcykel, været fremme i diskussionen af *”Noll visionen”* i 1998.⁵⁰ Senere, i 1999, peger en af *”Noll visionens”* fædre Claes Tingvall på, at man fortsat, for at kunne indfri *”Noll visionen”*, må gøre op med netop den fri fremkommelighed:

”Since safety and mobility cannot be traded against each other, then mobility becomes a function of safety, not vice versa. The safer the road infrastructure, the greater mobility is afforded. In Vision Zero, speed is often used as an operational definition of mobility. Thus, Vision Zero states that speed must be limited to a level commensurate with the inherent safety of the road system. This is a true paradigm shift and contrasts to the more general principle, where human life, mobility and other benefits and problems are weighted against each other.”⁵¹

Men Claes Tingvall står ikke alene med disse overvejelser og tanker om deres realisering. De samme tanker er faktisk velbeskrevne i det svenske kommunikationsdepartements Promemoria *”På väg mot det trafiksäkra samhället”*, fra 1997.⁵² Udover at afdække nogle af de konflikter som trafiksikkerhedsvisionen giver anledning til, anviser citatet også en løsning på problemerne. De nye svenske vejplanlægningsprincipper er som nævnt tiltag, som ideelt set bør underordne sig trafiksikkerhedsvisionens krav. Og det er her evne til at vælge fra og, såfremt det er nødvendigt, begrænse den fri fremkommelighed ved at sætte hastigheden ned, der er en af de centrale forudsætninger for den svenske trafiksikkerhedsvisions realisering. Dette kan f.eks. ske via 30 km/t hastighedsgrænser i afgrænsede byområder⁵³, kombineret med ISA systemer.⁵⁴ *”Om den i promemorian föreslagna förändringen genomförs, kan tätorternas framtida vägnät komma att bestå av 20-30 % renodlade gator och 30-40 % 50-gator med begränsad färdhastighet till 30 kilometer i timmen i korsningspunkter”*.⁵⁵

I den forbindelse er det nok værd at pege på, at *”Noll visionen förutsätter inte att alla olyckor som leder till egendomsskador eller lindriga personskador måste elimineras”*.⁵⁶ Endelig ligger der også i

den svenske trafikikkerhedsvision et meget direkte etisk opgør med den økonomiske rationalitet og dermed primært den utilitaristiske etik udtrykt direkte i følgende udsagn:

*"If a new road, new car design, new rule etc. is judged as having the potential to save human life, then the opportunity must always be taken, provided that no other more cost-effective action would produce the same safety benefit."*⁵⁷ eller *"To demonstrate that in setting priorities for action in this field, there may be bases for values other than socio-economic balance"*.⁵⁸

Trafikikkerhedsvision, etik og Danmark

Den danske trafikikkerhedsvision udtrykt i sætningen *"Hver ulykke er én for meget - Trafikikkerhed starter med dig"* indeholder generelt etiske overvejelser med referencer til utilitaristisk etik. Utilitarismen henregnes normalt til den etisk/filosofiske hovedretning, der kaldes konsekvensetik eller konsekventalistisk filosofi.⁵⁹ Ved at acceptere et utilitaristisk verdensbillede er man i et rationelt/økonomisk univers, hvor valg mellem forskellige typer af investeringer må tages. Udgangspunktet for Utilitarismen er også den kristne/protestantiske etik og tolkningen af budskabet om at *"elske din næste"* som dig selv.⁶⁰ John Stuart Mill er en af de klareste repræsentanter for disse holdninger og præsenterer selv klart, hvad det drejer sig om:

*"Hvis der af to glæder er en, som alle eller næsten alle, der har oplevet dem begge, afgjort foretrækker uafhængigt af enhver følelse af moralsk forpligtelse til at foretrække den, så er det den mest ønskværdige glæde"*⁶¹

Med lykke mener John Stuart Mill her; menneskets glæde og fravær af smerte; med ulykke mener han menneskets smerte og berøvelse af glæde. John Stuart Mill kalder selv princippet *"den største lykkes princip"* og argumenterer for, at det kan bruges både på individ og på samfundsniveau.⁶²

*"Den utilitaristiske moral anerkender menneskers magt til at ofre deres egne største goder til fordel for andre. Blot nægter den at indrømme, at ofret i sig selv er et gode. Et offer, som ikke forøger eller bidrager til at forøge den totale sum af lykke, anser den for spildt. Den eneste selvformægtelse, utilitarismen bifalder, er at ofre sig for andres lykke, eller for befordringen af andres lykke"*⁶³

Det er med andre ord ikke nok at handle rigtigt, af pligt, og dermed give et offer som hos Immanuel Kant. Handlingens vægt skal tælle med. Eksempler på, at sådanne afvejninger finder sted ganske metodisk i praksis, er faktisk tilstede i den danske trafikikkerhedsvision og vises klart i *"Hver ulykke er én for meget - Trafikikkerhed starter med dig"* fra 2001. Her er opgørelser, der viser samfundsøkonomiske besparelser på ca. 34 milliarder kr., såfremt den 12-årige handlingsplan der præsenteres i *"Hver ulykke er én for meget - Trafikikkerhed starter med dig"* følges⁶⁴. Et andet eksempel på en

økonomisk afvejning er en oversigt over en række trafikikkerhedsinitiativers lønsomhed. De er vist ved hjælp af en graf bestående af små liniestykker med hver sin hældning. Udtrykt med rapportens egne ord vises der her, hvordan *"man billigst muligt opnår en reduktion i antallet af tilskadekomne i trafikken"*.⁶⁵ Andre eksempler på lignende afvejninger i *"Hver ulykke er én for meget - Trafikikkerhed starter med dig"* er mere indirekte, f.eks. peges der på at der til trods for en kraftig øget fremkommelighed i form af en stigning i trafikarbejdet i perioden 1980 - 1998 er sket et fald i antallet af trafikdræbte og personskadeulykker.⁶⁶ Endelig er der eksempler på, at der argumenteres ud fra rationelle/økonomiske overvejelser i forhold til andre sektorer:

*"Ikke nok med, at vi i Danmark har flere trafikdræbte pr. indbygger end Norge og Sverige - vi mister også flere leveår som følge af trafikulykker, fordi flere børn, unge og yngre trafikanter dræbes i Danmark"*⁶⁷ eller *"trafikulykker forårsager et større tab af leveår end f.eks. kræft eller hjertekarsygdomme"*.⁶⁸

Udgangspunktet for den danske trafikikkerhedsvision er som tidligere nævnt at *"Hver ulykke er én for meget - Trafikikkerhed starter med dig"* eller en *"Crash Prevention"* vision. Men der er reelt tale om, at udsagnet dækker over en delvis accept af, at ikke alle typer af trafikulykker kan fjernes. Det fremgår kun indirekte af den danske trafikikkerhedsvision, at nogle typer af trafikulykker er mere væsentlige at bekæmpe end andre.⁶⁹ Der er i *"Hver ulykke er én for meget - Trafikikkerhed starter med dig"* vist en oversigt over, hvilke typer tilskadekomne kan forventes, såfremt man følger trafikikkerhedsvisionens implementeringsplan. Her får man kun et delvist og ufuldstændigt billede af, hvorledes reduktionerne vil berøre f.eks. cyklist- og fodgængerulykker, noget der måske hænger sammen med de meget ufuldstændige danske registreringer af netop disse typer af trafikulykker.⁷⁰ En mere principiel diskussion af, hvilket niveau af fremkommelighed, en realisering af trafikikkerhedsvisionen i *"Hver ulykke er én for meget - Trafikikkerhed starter med dig"* giver f.eks. i form af hastigheds-sænkninger, findes ligeledes ikke. Endelig er der som tidligere nævnt ikke andet end en principiel opfordring til at inddrage hastighedsdifferentiering i lokal trafikikkerhedsplanlægning. John Stuart Mill har leveret et klart forsvar for sine utilitaristiske tanker og en direkte kritik af Immanuel Kant's etik, som efterfølgende vil blive diskuteret i afsnittets analyse- og konklusionsafsnit. Derfor skal denne forsvar/kritik kort præsenteres her, idet kritikken direkte i dag kan bruges og bruges som en principiel kritik mod de holdninger, der ligger bag den svenske *"Noll vision"*, men også som et indlæg i debatten om etikens grænser:

"men for illustrationens skyld kan jeg ikke lade være med at henvise til en systematisk afhandling af en af de mest berømmelige af dem, Grundlæggelse af moralens metafysik, af Kant. Denne bemærkelsesværdige mand, hvis tankesystem længe vil være en af milepælene i den filosofiske spekulations historie, formulerer i den omtalte afhandling et universelt princip som den moralske

forpligtelses oprindelse og begrundelse; det er følgende: »handl således, at den regel, hvorefter du handler, kunne antages som lov af alle rationelle skabninger.« Men når han begynder at udlede moralens faktiske pligter fra denne forskrift, er det næsten grotesk, hvor fejlslagen hans forsøg er på at vise, at der ville være selvmodsigelser, en logisk (for ikke at tale om en fysisk) umulighed i at noget rationelt væsen antager de mest uhyrligt umoralske adfærdsregler. Alt hvad han viser er, at konsekvenserne af deres almindelige antagelse ville være sådan, at ingen ville vælge at påtage sig dem. Ved denne lejlighed vil jeg uden diskussion af andre teorier forsøge at bidrage med noget til forståelsen og udbredelsen af lykketeorien eller den utilitaristiske teori, og til passende bevis for den. Det er klart, at dette ikke kan være et bevis i ordets almindelige og populære betydning. Spørgsmål om ultimative mål kan ikke bevises direkte. Hvad der end kan bevises at være godt, må bevises ved at vise, at det er et middel til noget, der uden bevis indrømmes at være godt. Lægekunsten kan bevises at være god, fordi den fører til sundhed, men hvordan er det muligt at bevise, at sundhed er godt. Musikkens kunst er god, bl.a. fordi den frembringer glæde; men hvilket bevis er det muligt at give for, at glæde er godt.»⁷¹

Trafiksikkerhedsvision, etik og Nederlandene

Den nederlandske trafiksikkerhedsvision er bygget op om begrebet bæredygtighed eller "sustainability". Der er dermed tale om en trafiksikkerhedsvision, der principielt refererer til et helt andet etisk univers end de to foregående trafiksikkerhedsvisioner, men som henter inspiration fra både Immanuel Kant's etik og John Stuart Mill's etik. Vurderingen er her, at der er tale om en nederlandsk kopiering af visionen anvendt i den såkaldte "Brundtlandrapport" fra 1987.⁷² Bæredygtighedsbegrebet dukker op i den nederlandske trafiksikkerhedsplanlægning, fordi den samfundsmæssige opmærksomhed omkring trafiksikkerhed var ved at forsvinde i slutningen af 1980'erne og i begyndelsen af 1990'erne i Nederlandene. Trafiksikkerhedsdiskussionen bliver derfor meget bevidst forsøgt koblet til konceptet "sustainable road safety" og begreberne "durable"/varig og "viable"/levedygtig.⁷³ Denne kobling sker, fordi bæredygtighedsbegrebet på dette tidspunkt står centralt i samfundsdebatten i Nederlandene inden for andre væsentlige nationale og lokale politikområder som for eksempel det sociale område. Dette er for eksempel udtrykt ved ideen om: "Sustainable social fabric (for social developments and health care)" inden for det nederlandske socialområde og inden for det nederlandske byplanlægningsområde udtrykt ved ideen om "sustainable building (of housing and roads)".⁷⁴ I den Brundtlandske originale bæredygtighedsvision, som har referencer til Jørgen Randers og Donella Meadows fra 1973⁷⁵, fremtræder bæredygtighedsbegrebet imidlertid således:

"Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. It contains within it two key concepts: - the concept of 'needs', in particular the essential needs of the world's poor, to which overriding priority

should be given; - and the idea of limitations imposed by the state of technology and social organization on the environment's ability to meet present and future needs."⁷⁶

Efter at have transformeret den Brundtlandske originale bæredygtighedsvision om til trafikssikkerhedsområdet fremtræder den nederlandske trafikssikkerhedsvision således:

*"No longer do we want to hand over a road traffic system to the next generation in which we have to accept that road transport inevitably causes thousands of deaths and ten thousands of injuries, year after year in the Netherlands."*⁷⁷

Der findes faktisk i den originale "*Brundtland rapport*" et afsnit om trafikssikkerhed med overskriften "*Reorienting Technology and Managing Risk*". Her peges der på, at der er tæt sammenhæng mellem "*the development of environmentally appropriate technologies*" og "*questions of risk management*". Som eksempel på områder, hvor det er nødvendigt at koble disse begreber, nævnes "*Mass transportation*".⁷⁸ Hovedbudskabet er, at:

*"The best vulnerability and risk analysis has not been applied consistently across technologies or systems. A major purpose of large system design should be to make the consequences of failure or sabotage less serious. There is thus a need for new techniques and technologies - as well as legal and institutional mechanisms - for safety design and control, accident prevention, contingency planning: damage mitigation, and provision of relief."*⁷⁹

Der kan således godt argumenteres for, at man som i den nederlandske trafikssikkerhed referer til begreber som bæredygtighed ("*sustainability*") og trafikssikkerhedsovervejelser på dette niveau. Samtidig anvises der faktisk i citatet et grundlag for, via nederlandske trafikssikkerhedsvision og vejplanlægningsprincipper, at implementere brug af ny teknologi som for eksempel ISA Systemer.⁸⁰ Bag "*Brundtland rapporten*" og dermed den nederlandske trafikssikkerhedsvisions anvendelse af begrebet bæredygtighed ligger imidlertid en række originale tanker baseret på overordnet accept af "*ideen om entropiprincippet*" og "*ideen om naturresurseknaphed*", men også ideen om indførelsen af et nyt etisk prioriteringssystem, udtrykt af f.eks. Nicholas Georgescu-Roegen.⁸¹ Det centrale er her opgøret med den antropocentriske tankegang. Det vil sige tankegangen om det enkelte nulevende menneske som centrum og udgangspunkt for alt.⁸² Etikken, eller den egentlige moralske fordring, er derfor her udvidet, idet der skal ske en fornuftig omgang med energi og naturressurser (udover en fornuftig omgang med andre mennesker), fordi det vil skabe et bedre liv for os alle og specielt de kommende generationer udtrykt ved tanken om "*Intergenerational Equity*", indtil lyset/solen slukkes. Ved konstruktionen af en egentlig økologisk eller bæredygtig etik⁸³ har det, ifølge John B. Cobb Jr. – som er en af de få der har forsøgt at konstruere en sådan etik på dette område - været nødvendigt på den ene side at

trække på den utilitaristiske etik og dens muligheder for at vurdere konsekvenser - samtidig med at man distancerer sig fra dens begrænsninger, som netop er knyttet til konsekvensberegningerne. Fordi: "...utilitarians limited the feelings that is valuable to the feeling humans have, a restriction most value theorists have tended to leave unquestioned"⁸⁴ Og fordi: "The urge toward continued, increased, and enhanced life has pushed and pulled living things through hundreds of millions of years toward new and unforeseeable forms. Unforeseeable ends cannot come into the calculation of the utilitarian ethic".⁸⁵ Men samtidig må man på den anden side tage et opgør med dele af Kants etik, fordi: "Kant points out that an ethical action must be in some way generalizable. It is not enough to calculate that the probable consequences of one's acting in a certain way will increase value. One must also ask what the consequences would be if people in general acted in that way".⁸⁶ Og fordi: "The most important theological question for our discussion is whether men have any commitments or debts beyond the limits of human society.... Certainly Kant had no perception of such a relation of ethics to the natural environment."⁸⁷

Der er med andre ord med begrebet bæredygtighed ("*sustainability*") tale om at komme med et forsøg på at definere en tredje position mellem Kants etik og den utilitaristiske etik. John B. Cobb Jr. peger på denne tredje vej, som netop bygger på en reformulering af den protestantiske tro og en omdefinering af menneskets selvopfattelse. Fra at være centrum og udgangspunkt for al tænkning, til at være et menneske der ansvarligt indordner sig skaberens univers og ikke forsøger at ødelægge det.⁸⁸ Andre, for eksempel Per Ariansen, har senere forsøgt med en lignende kritik af Kants etik og Mills etik ved formuleringen af denne tredje vej. Det centrale for begge er imidlertid netop diskussionen af, hvor langt vort ansvar går, eller hvem og hvordan en etik som denne skal dække. Skal eller kan Kants etik og Mills etik for eksempel udvides vertikalt og horisontalt, så hensynet til de fremtidige generationer og nulevende mennesker, dyr og natur inddrages.⁸⁹ Både John B. Cobb Jr. og Per Ariansen peger igen på den kristne/protestantiske etiks betydning og begrænsning for udviklingen af en egentlig bæredygtighedsetik.⁹⁰ Kenneth E. Boulding har i sin artikel "*THE ECONOMICS OF THE COMING SPACESHIP EARTH*" givet en mere direkte, klar og klassisk formulering af, hvilke overvejelser konstruktionen af en økologisk eller bæredygtig etik hviler på.⁹¹ Når der her bruges plads for at redegøre for ovennævnte historiske sammenhænge og baggrund for begrebet bæredygtighedsetik, er det fordi netop den nederlandske trafikikkerhedsvision ved at referere til bæredygtighedsbegrebet og specielt ved at henvise til hensynet til de fremtidige generationer trækker på en række elementer fra ovennævnte etik og dermed søger at retfærdiggøre sig selv. I den forbindelse er det værd at bemærke, at netop den nederlandske trafikikkerhedsvisions omdrejningspunkt er mennesker og allokering af økonomisk resurser til anlægsinvesteringer, og ikke allokeringen af naturressurser, hvilket vurderes som værende en noget bred tolkning af det oprindelige oplæg. En mere principiel kritik af begreberne "*sustainability*" og "*intergenerational equity*" som udgangspunkt for fordeling af resurser kan også rejses med afsæt i følgende citat:

"There are widespread suspicions that we are not doing enough for the future generations, but how do we determine what is enough?"⁹²

Eller sagt lidt mere direkte: Selvom man, i en ikke så fjern fremtid, ville være i stand til at kortlægge og fordele alle de kendte og ukendte økonomiske resurser og eventuelt naturresurser blandt den nulevende generation af mennesker, ville der stadig være et problem tilbage, nemlig at kortlægge hvor mange fremtidige generationer af mennesker, der skulle deles med, og tage stilling til en eventuel fordelingsnøgle mellem generationerne.⁹³ På denne baggrund er det her vurderingen, at begrebet bæredygtighed i den nederlandske trafikikkerhedsvision bruges som et bredt social-fysisk-økonomisk koncept, der kan medvirke til at opretholde og udvikle samfundsmæssig og individuel velfærd.⁹⁴ I behandlingen af den nederlandske trafikikkerhedsvision indgår det også direkte i overvejelser om fremkommelighed eller afvejningen mellem *"freedom and safety"*. Det udtrykkes således:

"He (the road user red.) must be prepared to accept an infrastructure, vehicles, rules of behavior, information and control systems that have the power to restrict his individual freedom, in return for a higher level of safety."⁹⁵

Disse overvejelser konkretiseres i den nederlandske sammenhæng politisk, idet man ved introduktionen af den nederlandske trafikikkerhedsvision i 1997 peger på, at 15 % af vejnettet i byområder *"verkeersluwe gebieden binnen de bebouwde"* er dækket af 30 km/t veje - men at målet er 50 % dækning i byområder af 30 km/t veje i år 2000 (senere udvidet til 80 %).⁹⁶

Trafikkerhedsvisioner, analyse og konklusioner

Det er her vurderingen, at det bevidste valg af klare etiske referencer i alle de tre landes trafikikkerhedsvisioner sker for at skabe plausible og klare etisk baserede argumenter for intervention på netop dette politikområde. Trafikkerhedsvisionerne vurderes her at fungere som en art aftalegrundlag for *"sociale kontrakter"* mellem et institutionelt niveau, i dette tilfælde staten, og i sidste ende et individniveau i de enkelte lande. Det er med andre ord her vurderingen, at formuleringen af trafikikkerhedsvisioner, med deres tilhørende etiske referencer, sker med udgangspunkt i en række velovervejede strategiske hensyn.

Gennemgangen af de tre trafikikkerhedsvisioners etiske budskaber viser, at de i bund og grund hviler på et kristent/protestantisk kernebudskab om næstekærlighed. Det der skiller den svenske *"Noll vision"*, den nederlandske *"Sustainable safety"* og den danske *"Hver ulykke er én for meget"* fra hinanden er, hvorledes det kristne kernebudskab om næstekærlighed er tænkt realiseret i praksis.

Tabel 1.: Politik, de nationale trafikikkerhedsvisioner og deres etiske referencer

	Trafikikkerheds- visionen	Etiske referencer	"Prevention strategy"
Sverige	"at det långsiktiga målet skall vara, at ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet, samt at vägtransportsystemets udformning och funktion anpassas til de krav som följer av detta." ⁹⁷	Immanuel Kants tanker om etik og moral.	"Loss reduction strategy"
Nederlandene	"No longer do we want to hand over a road traffic system to the next generation in which we have to accept that road transport inevitably causes thousands of deaths and ten thousands of injuries, year after year in the Netherlands." ⁹⁸	John B. Cobb, Jr.'s tanker om bæredygtighedsetik	"Loss reduction strategy"
Danmark	"Hver ulykke er én for meget - Trafikikkerhed starter med dig" ⁹⁹	John Stuart Mill's tanker om utilitaristisk etik	"Crash Prevention strategy"

De tre landes trafikikkerhedsvisioner opfattes her som bogstavelige forsøg på praktisk realisering af dette kernebudskab i form for formelle trafikikkerhedsvisioner eller "Sociale kontrakter", mellem staten og de aktører der har interesser knyttet til dette område i de enkelte lande. Det der principielt søges beskrevet og reguleret i disse trafikikkerhedsvisioner er forholdet mellem fremkommelighed og trafikikkerhed, som i sig selv ingen løsning har, da trafikikkerhedsvisionerne alene beskriver trafikikkerhedsaspektet uden at foretage en afvejning i forhold til fremkommelighedsaspektet.

1. Hvert af de tre lande formulerer hver deres trafikikkerhedsvision baseret på hver sit mere eller mindre veldefinerede etiske grundlag. Etiske holdninger fungerer her som nævnt som argumenter for intervention på området, og i forhold til andre områder i samfundet og danner som nævnt aftalegrundlaget for de "sociale kontrakter" trafikikkerhedsvisionen reelt er. Hver etik har sine principielle begrænsninger og rummer valg der kan problematiseres, hvilket har konsekvenser for de enkelte landes trafikikkerhedsvisioner. Det kan illustreres ved at anvende eksemplet "The survival lottery"¹⁰⁰ hvis hovedpointe meget forenklet er at ved at slå et rask menneske (A) ihjel, reddes to syge mennesker (Y og Z). I det oprindelige eksempel tages der udgangspunkt i behovet for organtransplantation:

*"Utilitarians ought to be in favour of it, ("The survival lottery red.) and absolutists cannot object to it on the ground that it involves killing the innocent, for it is Y's and Z's case that any alternative must also involve killing the innocent"*¹⁰¹

"Noll visionen" - Kant'sk etik: Vælger man at have holdningen at man ikke må slå ihjel (at folk ikke må dø) i *"The survival lottery"*, dør to syge menneske (Y og Z) og en rask overlever (A).¹⁰²

"Hver ulykke er én for meget" - Den utilitaristiske Mill'ske etik: Vælger man at have holdningen at man må slå ihjel (eller tillader at folk dør) for at hjælpe de to syge i *"The survival lottery"*, dør et rask menneske (A) og de to syge mennesker (Y og Z) overlever.¹⁰³

"Sustainable safety" - Den bæredygtige etik: Her må beslutningen tages med udgangspunkt i hvad der vil gavne de fremtidige generationer. Svaret kan med andre ord ikke gives klart, og hermed undlader man vel dermed reelt at besvare spørgsmålet og dermed kommer denne type af etik reelt også til kort og findes heller ikke velegnet til at løse øjeblikkelige problemer medmindre der kan henvises til omstændigheder uden for systemet, hensynet til miljøet eller lign.

2. I OECD's publikationer inden for netop denne del af trafikikkerhedsområdet har man erkendt at der ikke er nogen lige vej frem, og at den lokale kontekst må afgøre om der sker realisering af trafikikkerhedsvisionerne henholdsvis som *top-down (idealistic); the other bottom-up (realistic)*.¹⁰⁴ I både det svenske og nederlandske tilfælde vælges et *top-down (idealistic)* udgangspunkt. Det er her vurderingen at netop ved at trække referencer til bæredygtighedsetik og formulere en *"Bæredygtig vision"* får den nederlandske trafikikkerhedsvision sikkert en del goodwill foræret. Men mere vigtigt ved at trække på trafikikkerhedsvisioner baseret på denne type etiske argumenter kan evt. kritikere trænges i defensiven. Trafikkerhed er ikke mere alene et spørgsmål om økonomi, det drejer sig om liv, vores liv og vore efterkommeres liv. I den svenske trafikikkerhedsvision *"Noll visionen"* er forholdene endnu mere klare. For hvem bryder sig om mere eller mindre indirekte at medvirke til at der bliver slået andre mennesker ihjel. Hvem vil ikke støtte en god sag der redder liv. Evt. kritikere bliver her igen umiddelbart forvandlet til kynikere der med udgangspunkt i økonomiske argumenter skal til at købslå om andres liv. Der er grund til at tro at valget af det etiske grundlag for henholdsvis den svenske og nederlandske og til dels den danske trafikikkerhedsvision er valgt med omhu og af strategiske årsager med henblik på at sætte trafikikkerhedsområdet i fokus og få evt. kritikere bragt i defensiven.

3. Det kan endvidere konstateres at alle tre landes trafikikkerhedsvisioner forsøger at sætte det enkelte menneske i centrum, og de giver alle bud på en ny *"social kontrakt"* mellem individ og samfund inden for trafikikkerhedsområdet. Den *"sociale kontrakt"* der her søges etableret i alle tre lande kan principielt tolkes på to vidt forskellige måder som byggende på henholdsvis en aktiv eller passiv stra-

tegi: I den aktive strategi begynder samfundet at arbejde med den enkelte trafikants sikkerhed, og her pådrager samfundet sig også et moralsk ansvar for den enkelte trafikants sikkerhed. Prisen for at tage et sådant ansvar for en større gruppe af trafikanter bliver samfundets krav om øget kollektiv kontrol af den enkeltes adfærd, f.eks. gennem ISA systemer, hastighedsovervågning mm., igen til alles bedste. Her satses på en aktiv støtte fra den enkelte medborger. Der skal her argumenteres for at den aktive strategi er søgt anvendt i den svenske trafikikkerhedsvision og delvist i den nederlandske. Den passive strategi stiller arbejdet med den enkelte trafikants sikkerhed i centrum, og her bliver den enkelte trafikants indsats alene det centrale. Samfundet beder således den enkelte om at tage et moralsk ansvar og konsekvens for sine egne individuelle handlinger. En sådan type af tilbud kræver ikke yderligere interaktion end de gældende færdselsregler, højst skrapere sanktioner såfremt færdselsreglerne brydes. Her satses på en passiv støtte blandt de enkelte trafikanter da de alligevel må klare sig selv. Indholdet i den danske trafikikkerhedsvision minder mere om den passive strategi.

Sætter man de tre nationale trafikikkerhedsvisioner i bredere etisk/filosofisk perspektiv så må man sige at det er et gammelt ønske at så mange mennesker som muligt skal have det så godt så muligt. Men det er en forholdsvis ny erkendelse at det skal ske her mens vi er i live og bevæger os rundt på jorden. Den sidste erkendelse stiller principielt en række etiske krav til alle nulevende. Og disse krav er på hver sin måde udtrykt i de tre nationale trafikikkerhedsvisioner som netop kan opfattes som bud på hvordan vi undgår de værste trafikulykker, og dermed den værste lidelse her på jorden kan undgås.¹⁰⁵ Alligevel falder de etiske og moralske spørgsmål her tæt, for trafikikkerhedsvisionerne er alle inkonsistente og kan ikke bruges i det daglige virkelige trafikikkerhedsarbejde, men snarere som støtte ved en række mere principielle beslutninger - Spørgsmålene falder her tæt - Skal alle overleve i trafikken, hvad er prisen for det? Og hvad konkret betyder det her i denne sammenhæng, hvilke veje skal man vælge at gøre trafiksikre? Hvilke trafikanter skal beskyttes? Hvem skal have reduceret deres fremkommelighed (køre langsommere) etc. Kan der gøres andet for at øge trafikikkerheden? Og endelig hvad må man undlade at gøre når der nu ikke er penge nok? Og hvordan argumenterer man, får man midlerne til at gøre noget overhovedet?

Referencer:

- Ariansen, Per (1992): "Miljøfilosofi", ISBN 82-00-21659-4, Universitetsforlaget AS OSLO , (Publishers)
- Aurelius, Augustinus, (1884): "Om Guds Stat" Oscar Moe ed., Malling, (Publishers)
- Berg-Sørensen, Anders red. (2001): "Etik til debat - Værdier og etik i den offentlige forvaltning", ISBN 87-574-0499-2, Jurist- og Økonomforbundets forlag, (Publishers)
- Daly, Herman E. (1996): "Beyond growth: The economics of sustainable development", ISBN 0807047082, Boston Beacon Press, (Publishers)
- Daly, Herman, E. ed. (1993): "Valuing the Earth", ISBN 0-262-04133-2, MIT, (Publishers)

- Daly, Herman E. "FOR THE COMMON GOOD" (1989): ISBN: 0-8070-4705-8, Boston Beacon Press, (Publishers)
- Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY", ISBN 0-7167-1178-8, W. H. FREEMAN AND COMPANY (Publishers)
- Dijkstra, A. (1989): "Probleemsituaties op verkeersader in de bebouwde Kom: Erste Fase Verkenning", Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam, (Publishers).
- Dobson, A. ed. (1999): "FAIRNESS AND FUTURITY", ISBN 0-19-829488-3, OXFORD UNIVERSITY PRESS, (Publishers)
- Elvik, Rune (2001): "Ethics and Human Values", Grivna, M / Svanström L. (2001): "Cost Calculation and Cost-effectiveness in Injury Prevention and Safety Promotion", ISBN 80-238-6276-6, Pbtisk Pribram, (Publishers)
- Elvik, Rune (1991): "Ulykkesteori - historisk utvikling og status i dag", ISBN 82-7133-701-7, TØI, (Publishers)
- Elvik, Rune (1999): "Can injury prevention efforts go too far? Reflections on some possible implications of Vision Zero for road accident fatalities", Accident Analysis and Prevention No 31, 1999, ELSEVIER, (Publishers)
- Elvik, Rune (1999): "Nullvisionen - realisme eller bare en visjon?", Transportdager I Oslo, 5-6 mai 1999, TØI, (Publishers)
- Elvik, Rune (2001): "Cost-benefit analysis of road safety measures: applicability and controversies", Accident Analysis and Prevention No. 33, ELSEVIER, (Publishers)
- Georgescu-Roegen, Nicholas, (1971): "The Entropy: Law and the Economic Process", ISBN 0-674-25780-4, HARVARD UNIVERSITY, (Publishers)
- Gunnarsson, S. O. (1996): "ACCIDENT PREVENTION & REDUCTION REVIEW OF STRATEGIES", IATSS Research Vol. 20, No. 2., 1996, (Publishers)
- Gunnarsson, S. O. (1996): "Traffic accident prevention and reduction, review of strategies", Traffic accident analysis and traffic safety policies, IATSS RESEARCH Vol 20 no. 2., (Publishers)
- Haddon, William Jr. (1972): "A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity", Journal of Trauma 1972, Vol. 12. No. 3, Williams & Wilkins Co. (Publishers)
- Haddon, William, Jr. (1968): "The changing approach to the epidemiology prevention, and amelioration of trauma: The transition to approaches etiologically rather than descriptively based", American Journal of Public Health, Washington, D.C. 1968, Vol. 58, No. 8: American Public Health Association (Publishers)
- Haddon, William, Jr. (1970): "Why the issue is Loss Reduction Rather than Only Crash Prevention", Paper at Automotive Engineering Congress, Detroit, Michigan, January 12-16th, 1970, 700196, ASE, (Publishers)
- Haddon, William, Jr. (1973): "ENERGY DAMAGE AND THE TEN COUNTERMEASURE STRATEGIES, Journal of Trauma 1973, Vol. 13. No. 4, Williams & Wilkins Co. (Publishers)
- Haddon, William, Jr. and Susan P. Baker (1978): "Injury control", Insurance Institute for Highway Safety, Washington D.C., (Publishers)
- Harris, J. (1975): "The survival lottery", Philosophy, Volume 50, Sider 81-87, The Royal Institute of Philosophy, (Publishers)
- Holst V. H. (ed.) (1995): "Transportation, Traffic Safety and Health", ISBN 3-540-62524-0, Springer Verlag, Berlin (Publishers)
- Johansson, R. et al. (1998): "Lugna gatan!", Svenska Kommunförbundet, ISBN 91-7099-719-5, Katarina Tryck AB, Stockholm, (Publishers)

- Jos, H. A. (1994): "Road safety as an aspect of integrated traffic and transport policy: Experiences in the Netherlands", paper at "THE THIRD INTERNATIONAL CONFERENCE ON SAFETY AND THE ENVIRONMENT IN THE 21ST CENTURY", November 7-10th, 1994, Tel-Aviv, Ministry of Transport, (Publishers)
- Kant, Immanuel (1997): "Groundwork of the Metaphysics of Morals", ISBN 0521 62235 2, Cambridge University Press, (Publishers)
- Karyd, A. (2001): "SWEDENS VISION ZERO: THE LEAST MOURNED TRAFFIC CASUALTY", Paper for the conference "Traffic Safety on Three Continents", Moscow 19 - 21 September 2001, Arne Karyd, Department of Science and Technology, (Publishers)
- Koornstra, Matthis J. (1991): "Evolution of mobility and road safety", Proceedings from the Second international conference on new ways for improved road safety and quality of life", October 7-10th, 1991
- Lafferty, W. (1995): "Bærekraftig utvikling", ISBN 82-417-0617-0, Ad Notam, Gyldendal, (Publishers)
- Laslett, P. et al. (1992): "Justice between age groups and generations", ISBN 0-300-05073-9, Yale University press, New Haven London (Publishers)
- Lindström, S. (1967): "SCAFT 1968", Subtitle: "Riktlinier för stadsplanering med hänsyn til trafiksäkerhet", Publikation nr. 5., Statens Trafiksäkerhetsråd, Statens planverk i samvirke med Statens vägverk, Stockholm, (Publishers)
- Lloyd, G. E. R. (ed.) "Hippocratic Writings", ISBN 014044451, Mar 1984, Penguin Classic, (Publishers)
- Makolkin, Anna "THE GENEALOGY OF OUR PRESENT MORAL DISARRAY" (2000): ISBN 0-7734-7800-0, The Edwin Mellen Press, (Publishers)
- Meldal, L. (1996): "VÆKSTENS GRÆNSER", ISBN 87-89843-02-9, Det økologiske råd, (Publishers)
- Mikkonen, Valde (1997): "PARADIGMS OF PRACTICE BEYOND TRAFFIC SAFETY THEORIES AND MODELS" i Rothengatter, T. et al. (1997): "TRAFFIC AND TRANSPORT PSYCHOLOGY", ISBN 0-08-042 7863, Subtitle: Theory and Application, ISBN 0-08-042-7863, PERGAMON, (Publishers)
- Mill, John Stuart (1995): "Utilitarisme", ISBN 87-90030-25-7, Det lille forlag, (Publishers)
- Mintzberg, Harry, "THE RISE AND FALL OF STRATEGIC PLANNING" (1994): ISBN 0-13-781824-6, Prentice Hall Europe, (Publishers)
- Nyborg, Kariner, (1998) "Some Norwegian politicians' use of cost-benefit analysis", Public Choice 95: sider 381- 401, Kluwer Academic Publishers, (Publishers)
- Nyeng, Frode (1999): "Ethiske teorier", ISBN 87-0039676-7, Gyldendal, (Publishers)
- Reagan, Charles E. (1996): "Poul Ricoeur, His Life and His Work", ISBN 0-226-70602-8, The University of Chicago Press, (Publishers)
- Sachs, W. (1993): "Global Ecology: A New Arena of Political Conflict", ISBN 1-85649-163-3, Hb Fernwood Books Ltd., (Publishers)
- Safety on Roads - WHAT'S THE VISION", (2002): ISBN 92-64-19681-1, OECD, (Publishers)
- Solheim, Trygve (1999): "Null drepte i trafikken - fra visjon til gjennomførbare tiltak", ISBN 82-480-0111-3, TØI rapport 448/1999, TØI (Publishers)
- Spolander, Krister (red): "Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvision", ISBN 91-87198-25-8, Förlag NTF Förlag AB (Publishers)
- Talens, H. et al. (2001): "Traffic management in the Netherlands", subtitle: A collection of published papers, September 2001, CROW, (Publishers)

Tingvall, C. (1999): "Vision Zero - an ethical approach to safety and mobility", Paper presented to the 6th International Conference Road Safety Traffic Enforcement beyond 2000, Melbourne 6-7 September 1999

Tingvall, C. and Haworth, N., (1999): "Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility", Paper presented to the 6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement, Melbourne 6-7 September 1999, (Publishers)

Trican G.W. et al. (1988): "Reducing traffic injury - a global challenge", Royal Australasian College of Surgeons, Melbourne, ISBN 0-909844-20-8, (Publishers)

Tripp, H. A. (1942): "TOWN PLANNING AND ROAD TRAFFIC", Butler & Tanner Ltd., (Publishers)

Wegman, F. (1997): "Sustainable solutions to improve road safety in The Netherlands", Publication number D-97-8, SWOV Institute for Road Safety Research, (Publishers)

Wramborg, P. (2000): "The New Approach to Traffic Planning and Street Design - Growth, Account and Implementation", Proceedings 2000-12-15 Paris, France Institut de l'Economie Urbaine, Séminaire "Déplacements et mobilité en ville: Qualité de vie et sécurité des personnes" (City Travelling and Accessibility): (Publishers)

"Bytrafik, Projektgruppe 0" (1980): Subtitle "November 1980" (1980), Vejregeludvalget, Vejdirektoratet, (Publishers)

"CROW Publicatie 116" (1997): Subtitle: "Handboek categorisering wegen op duurzaamveilige basis", Publicatie 116. C.R.O.W Centrum voor Onderzoek en Regelgeving in de Grond- Wateren Wegenbouw en de Verkeerstechniek, Ede, (Publishers)

"Dokumentation, Notat nr. 55" (1998) Subtitle: Regeringens handlingsplan for trafikssikkerhed, ISBN 87-7491-938-5, Vejdirektoratet, (Publishers)

"Færdselslov § 40 - Nye former for trafiksanering" (1978): Betænkning nr. 827, ISBN 87-503-2350-4, Justitsministeriet, (Publishers)

"Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan, Betænkning nr. 1157" (1988), ISBN 87-503-7668-3, Statens Informationstjeneste, (Publishers)

"Hver ulykke er én for meget - Trafikssikkerhed starter med dig" (2000), Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for trafikssikkerhed, ISBN 87-90262-81-6, Trafikministeriet, (Publishers)

"Marketing of traffic safety" (1993): OECD report, Nov-93, ISBN 92-64-13903-6, OECD, (Publishers)

"Noll visionen", - Folder - Vägverket (Publishers)

"OUR COMMON FUTURE" (1987), ISBN 0-19-282080, Oxford University Press, (Publishers)

"Persberichten Nummer: 5626 1. juli 1997, http://www.minvenw.nl/cgi-bin/vdkw_cgi/xb7d6a1fe-20354/Search/7832076/1", Ministerie van Verkeer en Waterstaat, (Publishers)

"På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): Regeringskansliet, ISBN 91-38-31252-2, ISSN 0284-6012, Kommunikationsdepartementet, Stockholm 1997, (Publishers)

"Regeringens proposition 1996/97:137", Subtitle: "Nollvisionen och det trafiksäkra samhället, Prop. 1996/97: 137", Kommunikationsdepartementet, (Publishers)

"Road Safety Principles and Models", (1997): ISBN 92-64-15623-2, OECD, (Publishers)

"Second Transport Structure Plan" (1990), Subtitle: "Part d, Government decision", Ministerie van Verkeer en Waterstat, (Publishers)

"Towards safer Roads" (1996): Subtitle "Opportunities for a policy to bring about a sustainably safe traffic system", The transport Research Centre (AVV) of the Ministry of Transport and Public Works, (Publishers)

"Vejplanlægning i byområder, Hæfte 0" (2000), oktober 2000, Vejdirektoratet, (Publishers)

¹ Note: Indholdet i paperet drejer sig om det nationale politiske strategiske beslutningsniveau. Definitionen på strategisk planlægning tager udgangspunkt i overvejelser fra Mintzberg, Harry (1994): "THE RISE AND FALL OF STRATEGIC PLANNING", side 6. Her peges på strategisk planlægning med en horisont på op til 10 år og som reel også påpeger det umulige i at planlægge strategisk for private virksomheder i dag !!!

² Dijkstra, A. "Probleemsituaties op verkeersader in de bebouwde Kom: Erste Fase Verkenning", (1989): side 11.

³ Holst V. H. (ed.) (1995): "Transportation, Traffic Safety and Health", side 37. Note: Her giver Tingvall C. en af de første samlede officielle fremstillinger af den svenske "Noll visionen". Se også Solheim, Trygve (1999): "Null drepte i trafikken - fra visjon til gjennomførbare tiltak", side 1. For en samlet fremstilling af "Noll visionens" fødsel se Spolander, Krister (red): "Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvision", side 105., hvor Johan Lidberg meget detaljeret gør rede for forløbet, som skal ses i lyset af blandt andet Estonia skibskatastrofens indflydelse på svensk indenrigspolitik.

⁴ Note: Claes Tingvall peger i Holst V. H. (ed.) (1995): "Transportation, Traffic Safety and Health", side 50, på at "the system can make a deal with the users of the system". Note: Efterfølgende i denne teksts analyse trækkes der på et begreb lånt fra Rawls. Rawls udgangspunkt og dermed også analysen som derfor er præget af en liberal tankegang. Standpunktet kan selvfølgelig problematiseres. Er der reel tale om en social kontrakt eller er der tale om en række subkontrakter? Er alle med i disse sociale kontrakter, og hvis ikke så hvorfor ikke?

⁵ "Marketing of traffic safety" (1993): side 6 og 7. Note: Her bruges begrebet "social marketing" mere snævert om trafikikkerhedskampagner - men side 15. peges netop på at strategiske principper kan ligge til grund for "social marketing". I nederlandsk sammenhæng anvendes begrebet direkte. I "Towards safer Roads" (1996), side 9. I svenske sammenhæng anvendes begrebet ikke direkte, men til gengæld beskrives det direkte hvordan de svenske borgere skal inddrages og involveres i strategien, se "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997) side 42. Berg-Sørensen, Anders red. (2001): "Etik til debat - Værdier og etik i den offentlige forvaltning", side 135. Niveaudelingen er hentet fra den franske filosof Poul Ricoeur som præcist redegør for denne i sin etikdefinition, hvor der indgår en "matrix" der skildrer forholdet mellem "Etisk stræben, Moralske normer, Praktisk visdom" og det "personlige niveau, det sociale niveau og det institutionelle niveau". Begrebet "social kontrakt" eller "social contract" er som nævnt hentet fra Rawls. Poul Ricoeur afviser ideen om den "sociale kontrakt" som fiktion, se Reagan, Charles E. (1996): "Poul Ricoeur, His Life and His Work", side 91. At begrebet alligevel bruges her og har sin berettigelse, skyldes opfattelsen i nærværende paper af, at meget af det nationale trafikikkerhedsarbejde netop går ud på at etablere sådanne "sociale kontrakter" for derigennem at kunne legitimere interventioner, se f.eks. "Safety on Roads - WHAT'S THE VISION", (2002): side 11.

⁶ Wramborg, P. (2000) "The New Approach to Traffic Planning and Street Design - Growth, Account and Implementation", side 10.

⁷ Tingvall, C. (1999) "Vision Zero - an ethical approach to safety and mobility", side 1. og Koornstra, Matthis J. (1991) "Evolution of mobility and road safety" side 1. Man kan diskutere om denne diskussion hos Tingvall mfl. er reel. Arne Karyd peger i sit paper: Karyd, A. (2001) "SWEDENS VISION ZERO: THE LEAST MOURNED TRAFFIC CASUALTY" side 13. på, at man som udgangspunkt må diskutere og evt. reducere samfundets "demand for road traffic", og at dette effektivt kan ske gennem en national svensk økonomisk politik, samt evt. stille skærpede krav til f.eks. vægt og hastighedsgrænser for lastbiler.

⁸ "Regeringens proposition 1996/97:137", side 3. Note: "Noll visionen" er reel mere vidtgående end visionen om "Duurzaam veilig wegverkeer" i sit etiske budskab. For en yderligere diskussion af de etiske konsekvenser af denne vidtgående svenske vision se f.eks. Elvik, R. (1999) "Noll vision - Realisme eller bare visjon". For en direkte henvisning se f.eks. Johansson, R. et al. (1998): "Lugna gatan!", side 7.

⁹ "Towards safer Roads" (1996), side 5. Note: For en direkte henvisning se "CROW Publicatie 116" (1997), side 7.

¹⁰ <http://www.riksdagen.se/debatt/9798/prot/13/13S00135.ASP>, 06-08-2003 10:29:14 Note: "Votering: 218 för utskottet , 66 för res. 1, 65 frånvarande".

¹¹ Note: Referring to 1997, the central document is the 'Startprogramma Duurzaam Veilig' This document was a 'declaration of intent' by four (private and public) bodies: Association of Dutch Municipalities VNG, Interprovincial Consultation Body IPO, Ministry of Transport and Water Management V&W and finally the Association of Water Management. Boards UvW. So the Startprogramme was a matter of all road authorities in the Netherlands. The signing of the Startprogramme was mentioned in the 'Rijksbegroting 1998' (National Budget 1998). Both Houses of the Dutch Parliament generally vote on this Budget as a total package. There were no separate votings on the Startprogramme. (see also <http://www.tweedekamer.nl/>) - Oplyst af Atze Dijkstra, SWOV - 7. august, 2003, se også den nederlandske "Second Transport Structure Plan" (1990).

¹² Note: Den danske færdselssikkerhedskommission består af repræsentanter udpeget af den danske trafikminister og rådgiver trafikministeren i spørgsmål om trafikikkerhed.

¹³ "Hver ulykke er én for meget - Trafikkerikkerhed starter med dig" (2000): side 9. Note: Der er her tale om anden gang man anvender denne trafikikkerhedsvision, men ingen af de nævnte visioner er vedtaget af det danske folketing. Færdselssikkerhedskommissionen udsendte i foråret 2000 en ny plan med nye mål for trafikikkerhedsarbejdet i perioden 2001-2012. I forlængelse af Regeringens handlingsplan for trafikikkerhed "Hver ulykke er én for meget" udstikker kommissionen som mål: "Antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal inden udgangen af 2012 være reduceret med mindst 40 procent i forhold til 1998. Det vil sige, at vi ved udgangen af 2012 højst må have 300 dræbte og 2.443 alvorligt tilskadekomne i Danmark".

¹⁴ "Hver ulykke er én for meget - Trafikkerikkerhed starter med dig" (2000): side 9.

¹⁵ "Veiplanlægning i byområder, Hæfte 0" (2000): side 7 og 8.

¹⁶ Johansson, R. et al. (1998): "Lugna gatan!", side 11.

¹⁷ "CROW Publicatie 116" (1997): , side 7.

¹⁸ Tripp, H. A. (1942): "TOWN PLANNING AND ROAD TRAFFIC", side 16. Note: Se side 16: "Any town so planned that the citizens are killed and injured in vast numbers is obviously an ill-planned town". For en opfølgning af denne diskussion se f.eks. Trican G.W. et al. (1988): "Reducing traffic injury - a global challenge", som giver en samlet oversigt over status inden for det internationale trafikikkerhedsarbejde, side 109.

¹⁹ Note: "William Haddon Jr., M.D., er uddannet læge og har en "Master of Public Health degree from the Harvard School of Public Health in 1957" og en "Bachelor of Science degree from the Massachusetts Institute of Technology in 1949". Han var skaberen af den amerikanske "National Highway Traffic Safety Administration". En klar, enkel og lidt udviklet gennemgang af Haddons matrice eller framework findes hos Gunnarsson, S. O. (1996): "Traffic accident prevention and reduction, review of strategies".

²⁰ Haddon, William Jr. (1968): "The changing approach to the epidemiology prevention, and amelioration of trauma: The transition to approaches etiologically rather than descriptively based", side 1434 og 1435.

²¹ Haddon, William Jr. (1972): "A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity", side 199.

²² Haddon, William Jr. (1970): "Why the issue is Loss Reduction Rather than Only Crash Prevention", side 1.

²³ Haddon, William Jr. and Susan P. Baker (1978) "Injury control", side 2.

²⁴ Haddon, William Jr. (1972): "A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity", side 193.

²⁵ Haddon, William Jr. (1973): "ENERGY DAMAGE AND THE TEN COUNTERMEASURE STRATEGIES", side 321.

²⁶ Haddon, William Jr. (1972): "A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity", side 7.

²⁷ Elvik, Rune (1991): "Ulykkesteori - historisk udvikling og status i dag", side 58 og 59.

²⁸ "Road Safety Principles and Models" (1997): side 29. Note: Paradigmmodellen er udviklet af Valde Mikkonen, se Mikkonen, Valde (1997): "PARADIGMS OF PRACTICE BEYOND TRAFFIC SAFETY THEORIES AND MODELS"

²⁹ "Marketing of traffic safety" (1993): side 16.

³⁰ "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): side 10. Se også Elvik, Rune (1991): "Ulykkesteori - historisk udvikling og status i dag", side 42-43.

³¹ Tingvall, C. (1999): "Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility", side 1.

³² "Towards safer Roads" (1996), side 5.

³³ Spolander, Krister (red): "Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvision", side 105. Note: Hvor Johan Lidberg meget detaljeret gør rede for forløbet, men også hvilke personer der var involveret i forløbet. Se også Spolander, Krister (red): "Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvision", side 93, Tingvall, Claes og Lie, Anders "Vad är Nollvisionen ? Några reflektioner kring Nollvisionens grundprincipper".

³⁴ Koornstra, Matthis J. (1991) "Evolution of mobility and road safety", side 1. Og "Towards safer Roads" (1996); side 1. De fleste af de nederlandske deltagere i dette arbejde har været tilknyttet SWOV, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

³⁵ Note: Oplyst af Poul Greibe, Danmarks TransportForskning - 7. august, 2001.

³⁶ "Hver ulykke er én for meget - Trafikkerikkerhed starter med dig" (2000): side 9.

³⁷ Spolander, Krister (red): "Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvision", side 105.

³⁸ Kant, Immanuel (1997): "Groundwork of the Metaphysics of Morals", side vii. Note: Kant tager opgøret med britisk empirisme, specielt den del af empirismen som David Hume repræsenterer, og som lidt omskrevet siger at vi kan ikke vide at der findes naturlove, men vi gør klogt i at tro at de findes. Kant siger kort sagt at der er noget vi ved a priori, noget vi må tage for givet (a priori = "det som kommer før"). Dette har selvfølgelig erkendelsesmæssige konsekvenser, men har, som det også ses i denne sammenhæng, også etiske konsekvenser. Se også Elvik, Rune (2001): "Ethics and Human Values", Grivna, M / Svanström L. (2001): "Cost Calculation and Cost-effectiveness in Injury Prevention and Safety Promotion", side 35. som også mener at der er tale om et udsagn der tager udgangspunkt i Kant.

-
- ³⁹ Nyeng, Frode (1999): "Ethiske teorier", side 59.
- ⁴⁰ Nyeng, Frode (1999) "Ethiske teorier", side 59. Note: Dette er det første af Immanuel Kant's kategoriske imperativer eller moralske forpligtelser
- ⁴¹ Kant, Immanuel (1997) "Groundwork of the Metaphysics of Morals", side 31. Note: Forrige citat findes også her i engelsk version hvor Kant klargør at det gode er en forudsætning for alt og er en "universal law of nature"
- ⁴² "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): side 42
- ⁴³ Nyeng, Frode (1999) "Ethiske teorier" side 57.
- ⁴⁴ "Noll visionen", side 21 eller "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): side 9.
- ⁴⁵ "Noll visionen", side 21. Note: De samme tekster findes på svensk i "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): side 9 og 10.
- ⁴⁶ Makolkin, Anna (2000) "THE GENEALOGY OF OUR PRESENT MORAL DISARRAY", side 51. The Kantian "rational beings" have obviously a lot in common with the pious Christians of the past, whose ethics and morality derive the source - Love of the Neighbour commandment." Immanuel Kant kom endvidere fra et pietistisk hjem.
- ⁴⁷ Note: For en mere udførlig diskussion henvises til Elvik, Rune (1999) "Can injury prevention efforts go too far? Reflections on some possible implications of Vision Zero for road accident fatalities", (1999)
- ⁴⁸ Nyeng, Frode (1999): "Ethiske teorier", side 60.
- ⁴⁹ Nyeng, Frode (1999): "Ethiske teorier", side 63.
- ⁵⁰ Note: Se f.eks. MC-TV-debatt: eller på <http://www.nmcu.org/meninger/> En av de fremste talsmennene for Nullvisjonen, tidligere trafikkisikkerhetsdirektør i Vägverket, Claes Tingvall, sa i en TV-debatt: "Motorsykler er uforenlige med Nullvisjonen og må på sikt bort fra veien. Et direkte forbud er imidlertid umulig av hensyn til demokratiet og borgernes frihet. De som absolutt vil kjøre motorsykel må få lov til å fortsette med det, men vi må hindre nyrekrutering. Det vil aldri fungere å kombinere motorsykler med våre høye ambisjoner om trafikkisikkerhet."
- ⁵¹ Tingvall, C. and Haworth, N. (1999) "Vision Zero - An ethical approach to safety and mobility", side 2. Note: Claes Tingvall uttrykker det samme på flere måder, se f.eks. samme paper side 1 "the speed limits within the road transport system should be determined by the technical standard of vehicles and roads so as not to exceed the level of violence that the human body can tolerate. The safer the roads and vehicles, the higher the speed that can be accepted"
- ⁵² "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): side 42. Note: Se også det bagvedliggende arbejde fra Kommunikationsdepartementet "Hastighetgränser tätort - Redovisning till Kommunikationsdepartementet (1996).
- ⁵³ "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): side 39.
- ⁵⁴ "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): side 66.
- ⁵⁵ "På väg mot det trafiksäkra samhället" (1997), side 39.
- ⁵⁶ "På väg mot det trafiksäkra samhället, Ds 1997:13", (1997): side 62.
- ⁵⁷ Holst V. H. (ed.) (1995): "Transportation, Traffic Safety and Health", side 56.
- ⁵⁸ Holst V. H. (ed.) (1995): "Transportation, Traffic Safety and Health", side 55.
- ⁵⁹ Mill, John Stuart (1995) "Utilitarisme", side 97: Der er i denne gennemgang ikke skelnet mellem handlingsutilitarisme og regelutilitarisme.
- ⁶⁰ Note: Det Gamle Testamente, Tredje Mosebog 19 vers 18: De 10 bud - Mill, John Stuart (1995) "Utilitarisme", side 17. Note: Mill, John Stuart refererer således stadig til kristen etik i 1871 når han skal dokumentere utilitarismens berettigelse. Se side 30 hvor han refererer Jesus for at sige "At gøre som du vil, at der skal gøres mod dig, og elske din næste som dig selv, udgør den ideelle fuldkommengørelse af utilitaristisk moral.
- ⁶¹ Mill, John Stuart (1995) "Utilitarisme", side 14. Note: John Stuart Mill generaliserer selv sit udsagn med udgangspunkt i andre områder end lykke/smerte, f.eks. til det økonomiske ved sin anvendelse af eksemplet højere aflønning og skat, se side 81 og 82.
- ⁶² Mill, John Stuart (1995) "Utilitarisme", side 23.
- ⁶³ Mill, John Stuart (1995) "Utilitarisme", side 29.
- ⁶⁴ "Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig" (2000): side 19. Note: "Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig" har også en anden moralsk dimension, nemlig opfordring til at hver enkelt dansker aktivt medvirker til den realisering og dermed udviser en adfærdsændring. Bilisterne får således præsenteret tre gyldne regler for god adfærd, der såfremt de blev overholdt ville reducere antallet af trafikdræbte med 40 % frem til år 2012. Årsagen til at dette tema ikke gennemgås yderligere her er at det ikke vurderes at det er her den reelle indsats ligger. Et godt eksempel på hvorledes der regnes i danske trafiksikkerhedsplaner gives i "Dokumentation, Notat nr. 55" (1998).
- ⁶⁵ "Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig" (2000): side 46 og 47.
- ⁶⁶ "Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig" (2000): side 15.
- ⁶⁷ "Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig" (2000): side 5.
- ⁶⁸ "Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig" (2000): side 15.
- ⁶⁹ Note: Rune Elvik har følgende overvejelser om norsk trafiksikkerhedspolitik: "I virkeligheden har man altid god-tatt et visst antall drepte i trafikken, selv om det selvsagt aldri har vært uttalt offisielt", se Elvik, Rune, (1999) "Nullvisjonen - realisme eller bare en visjon?" side 154.
-

-
- ⁷⁰ "Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig" (2000): side 43, 48 og 49.
- ⁷¹ Mill, John Stuart (1995) "Utilitarisme", side 14
- ⁷² "Towards safer Roads" (1996), side 5
- ⁷³ Wegman, F. (1997): "Sustainable solutions to improve road safety in The Netherlands": Note: Her findes en god gennemgang af trafiksikkerhedsvisionen.
- ⁷⁴ Talens, H. et al. (2001): "Traffic management in the Netherlands", side 106. Note: Der peges hos Dobson, A. ed. (1999): "FAIRNESS AND FUTURITY" side 46 - 47, på tre årsager til begrebets gennemslagskraft. (i) First, there is a growing belief that the headlong pursuit of development does not pay economically..... (ii) Second, there is a growing belief that unrestrained development is indefensible morally.... (iii) Finally, there is a growing belief that the cost of restrained development are unacceptable ecologically..... Hos Jos, H. A. (1994): "Road safety as an aspect of integrated traffic and transport policy: Experiences in the Netherlands", side 95, peges på den tætte sammenhæng mellem de nye nederlandske vejplanlægningsprincipper og den nederlandske A, B og C lokaliseringsstrategi.
- ⁷⁵ Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY", side 301. Note: Jørgen Randers og Donella Meadows var/er ikke hvem som helst, men gav et afgørende bidrag til udviklingen af "The Club of Rome" med abstractet "Limits to Growth" fra 1972.
- ⁷⁶ "OUR COMMON FUTURE" (1987): side 43. Note: En kritisk gennemgang af denne vision findes hos Sachs, W. (1993): "Global Ecology: A New Arena of Political Conflict" side 91. Note: Her peges på, at det faktisk var Gro H. Brundtland, der selv formulerede visionen om en fortsat økonomisk vækst samtidig med skabelsen af et bæredygtigt miljø og social udvikling. Ideen om de begrænsede ressourcer og entropitankegangen set i et økologisk/økonomisk perspektiv præsenteres for eksempel af Nicholas Georgescu-Roegen (1971) i hans bog fra 1971 med titlen "The Entropy Law and the Economic Process". Her redegøres for hvorfor økonomisk rationalitet må underordne sig den økologiske realitet. For en uddybende forklaring og enkle redegørelser for disse tanker kan henvises til Daly, Herman E. (1996): "Beyond growth: The economics of sustainable development" hvor der klart redegøres for førnævnte tankegang.
- ⁷⁷ "Towards safer Roads" (1996);, side 5.
- ⁷⁸ "OUR COMMON FUTURE" (1987): side 60-61.
- ⁷⁹ "OUR COMMON FUTURE" (1987): side 61.
- ⁸⁰ "Towards safer Roads" (1996);, side 8.
- ⁸¹ Georgescu-Roegen, Nicholas (1971): "The Entropy Law and the Economic Process", side 21. Note: Betragtes her som den person, der konstruerer "ideen om Entropi som et bærende princip" og "ideen om resurseknaphed" som bærende ideer i et nyt økonomisk system der er underordnet det økologiske system.
- ⁸² Daly, Herman E. ed. (1993): "Valuing the Earth", side 217. Note: Her diskuterer John B. Cobb Jr. netop også, hvordan man finder en tredje etisk vej. For et mere udførligt opgør med antropocentrismen, se Herman E. Daly (1989): "FOR THE COMMON GOOD", side 382.
- ⁸³ Note: John B. Cobb Jr. bruger selv begrebet økologisk etik, "ecological ethics", se Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY", side 319.
- ⁸⁴ Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY" side 309. Note: For en ajourføring af denne diskussion se for eksempel Daly, Herman E. (1989): "FOR THE COMMON GOOD", som er skrevet sammen med John B. Cobb Jr., som også her i denne sammenhæng er forfatteren bag dette og de følgende 3 citater.
- ⁸⁵ Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY" (1973): side 319.
- ⁸⁶ Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY" (1973): side 315.
- ⁸⁷ Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY" (1973): side 317.
- ⁸⁸ Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY" (1973): side 317.
- ⁸⁹ Ariansen, Per (1992): "Miljøfilosofi", side 130 og 209.
- ⁹⁰ Ariansen, Per (1992): "Miljøfilosofi", side 20 og 148. Note: Begge steder er den kristelige skabelsesberetning og vor kristne selvpfattelse i centrum for kritik. Deraf fremkommer en mere direkte diskussion om, hvordan vi så behandler andre/andet (natur og dyr) end mennesker.
- ⁹¹ Daly, Herman E. ed. (1973): "TOWARD A STEADY-STATE ECONOMY", side 129.
- ⁹² Dobson A. ed. (1999): "FAIRNESS AND FUTURITY", side 93.
- ⁹³ Meldal, L. (1996): "VÆKSTENS GRÆNSER", side 43. Note: Se Laslett, P. et al. (1992) "Justice between age groups and generations". Først side 2-3 for en kritisk diskussion af muligheden for, med udgangspunkt i generationsstørrelser, at etablere en social kontrakt indeholdende intergenerationelle forpligtigelser. Dernæst side 18-19, hvor der peges på at udviklingen i intergenerationelle forpligtigelser er et barn af den utilitaristiske etik. Diskussionen om det intergenerationelle ansvar er vigtig, fordi den på én gang udstiller alle styrker og svagheder ved de etiske principper. Kan man etablere en kontrakt med mennesker man ikke kender inden for sin egen generation eller fremtidige generationer, og vil man acceptere de begrænsninger det måtte give. Det er her de centrale spørgsmål.
- ⁹⁴ Lafferty, W. (1995): "Bærekraftig udvikling", side 16.
- ⁹⁵ "Towards safer Roads" (1996): , side 5.
- ⁹⁶ Persberichten Nummer: 5626, 1. juli 1997 fra "Ministerie van Verkeer en Waterstaat".
- ⁹⁷ "Regeringens proposition 1996/97:137", side 3.
-

⁹⁸ "Towards safer Roads" (1996): side 5.

⁹⁹ "Hver ulykke er én for meget - Trafiksikkerhed starter med dig" (2000): side 9.

¹⁰⁰ Harris, J. (1975): "The survival lottery", side 81. Note: Eksemplet er brugt af Elvik, Rune (1999) "Can injury prevention efforts go too far? Men originalt præsenteret af Harris, J. (1975): "The survival lottery". Rune Elvik argumenterer her og i andre sammenhænge for at den svenske "Noll vision" vil være så dyr at implementere at den vil medføre at antallet af døde generelt vil stige. Argumentation er tre-delt. Først en påvisning af manglende konsistent etisk konsistens i visionen. Dernæst en påvisning af en manglende generel støtte til strategier der "maximising life saving" (bemærk der omtales ikke strategier der minimerer antallet af døde) og endelig en demografisk/økonomisk kalkulation der viser at realisering af "Noll visionen" i Norge vil føre til en nettostigning på 1145 døde pr. år. Fordele ved at anvende cost-benefit analyser beskrives mere principielt af Rune Elvik i Elvik, Rune (2001): "Cost-benefit analysis of road safety measures: applicability and controversies" - Til trods for Rune Elviks principielle modstand indeholder den norske "Strategiplan: Trafikksikkerhet på veg 2002 - 2011" følgende "0 visionen": "Regjeringen anser omfanget av drepte og skadde på de norske vegene som et alvorlig samfunnsproblem. Grunnlaget for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet er en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i vegtrafikken".

¹⁰¹ Harris, J., "The survival lottery" (1975): side 86.

¹⁰² Elvik, Rune (1999): "Can injury prevention efforts go too far? Reflections on some possible implications of Vision Zero for road accident fatalities", Side 265. Note: Hele Rune Elviks pointe er at brugen af den "Kantianske" "Nollvision" som styrende ide bag trafiksikkerhedspolitikken vil blive "counterproductive" og med andre ord vil ikke kunne betale sig eller føre til investeringer der ville have givet mere "nytte" andre steder i samfundet".

¹⁰³ Nyborg, Kariner (1998): "Some Norwegian politicians' use of cost-benefit analysis", Note: Kariner Nyborg peger imidlertid i "Some Norwegian politicians' use of cost-benefit analysis" (1998) på at ingen af de interviewede 16 norske folketingspolitikere i deres arbejde med vejinvesteringsplaner har brugt en cost-benefit ratio as a "final answer" og at "Several of them pointed out that if decisions were made that way, politicians would be redundant. People expect a politician to participate more actively in the evaluation process than simply adhering to the results of a mathematical calculation".

¹⁰⁴ "Road Safety Principles and Models" (1997): side 102.

¹⁰⁵ Note: Tvivlen om vi selv må drage omsorg for os selv eller andre gør det (Gud) kan føres tilbage til Aurelius Augustin, f.eks. i hans "De civitate Dei" (0410) Aurelius, Augustinus, "Om Guds Stat" (1884) (Oscar Moe ed.): og hans forsøg på at skabe beviser for Guds eksistens og dermed argumentere mod skepticisismen. Ræsonnementet er her at vi nu selv må drage omsorg for os selv. Gud døde i det øjeblik at menneskene blev nødt til at bevise hans eksistens hvilket netop Augustin, som en af de første, brugte en del af sit liv på – og dermed måtte vi også tage vort eget liv i vores egne hænder - men selve tanken om at man ved sin gode gerning kan gøre noget godt, f.eks. via sit professionelle virke kan føres tilbage til den Hippokratiske, fra omkring første halvdel af 300-tallet f. Kr., se f.eks. Lloyd, G. E. R. (ed.) "Hippocratic Writings".