

Τμήμα Φιλοσοφικών και Κοινωνικών Σπουδών
Τμήμα Ιατρικής • Τμήμα Βιολογίας • Τμήμα Κοινωνιολογίας

Διατμηματικό Πρόγραμμα
Μεταπτυχιακών Σπουδών Βιοηθική

**Διπλωματική Εργασία για το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα
Ειδίκευσης**

Ζαχαρίας Πατεράκης

***«Οδική ασφάλεια, δημόσια υγεία και ηθική ευθύνη.
Βιοηθική προσέγγιση.»***

Εξεταστική Επιτροπή

Αναστάσιος Φιλαλήθης (Επιβλέπων)

(Αναπληρωτής Καθηγητής Κοινωνικής Ιατρικής,

Ιατρική Σχολή,

Πανεπιστήμιο Κρήτης.)

Βασιλική Πετούση

(Λέκτορας Τμήματος Κοινωνιολογίας,

Πανεπιστήμιο Κρήτης.)

Τάκης Βιδάλης

(Δρ. Νομικής,

Επιστημονικός Συνεργάτης Εθνικής

Επιτροπής Βιοηθικής.)

Φεβρουάριος 2011

Ευχαριστίες

Η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία εκπονήθηκε κατά το ακαδημαϊκό έτος 2009-10, στο Ηράκλειο. Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους όσους συνέβαλαν στην ολοκλήρωση αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας. Έτσι, ευχαριστώ: Τον κ. Αναστάσιο Φιλαλήθη, επιβλέποντα καθηγητή μου, για την πολύτιμη καθοδήγηση. Τον κ. Τάκη Βιδάλη και την κ. Βασιλική Πετούση για τις σημαντικές γνώσεις που μου μετέφεραν. Την κ. Σταυρούλα Τσινόρεμα, ψυχή του ΠΜΣ «Βιοηθική», όλους τους διδάσκοντες, αλλά και τους εξαιρετικούς συμφοιτητές μου που είχαν ανεβάσει πολύ ψηλά τον πήχη του επιπέδου στις συζητήσεις για θέματα Βιοηθικής.

Ευχαριστώ τη σύζυγό μου Μαρία Χατζαντωνάκη, Msc Αγγλικής Φιλολογίας, για όλη την υπομονή που έδειξε, για την στήριξή της αυτά τα τρία χρόνια, που παρακολούθησα ανελλιπώς και πέρασα δεκαεννέα μαθήματα, παραμελώντας τους δύο γιους μας τριών ετών και ενός έτους.

Περίληψη

Ένας από τους τομείς της τεχνολογικής εξέλιξης αφορά στη μαζική παραγωγή αυτοκινήτων, τα οποία αποτελούν σήμερα βασικό μέσο μετακίνησης και μεταφοράς. Η εξάπλωση των πόλεων, οι αποστάσεις του τόπου εργασίας από αυτόν της κατοικίας, η ανάπτυξη του τουρισμού, ο καταναλωτισμός οδηγούν στην αύξηση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων (στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναλογεί περίπου 1,5 αυτοκίνητο για κάθε νοικοκυριό). Όμως, όσο αυξάνεται ο αριθμός των οχημάτων στους δρόμους, σε συνδυασμό πολλές φορές με το ανεπαρκές οδικό δίκτυο, την ελλιπή εκπαίδευση των οδηγών κλπ, τόσο περισσότερο αναδύεται ένα σύγχρονο κοινωνικό και κατ' επέκταση βιοηθικό πρόβλημα. Το τεράστιο πρόβλημα των τροχαίων συγκρούσεων

Σκοπός της εργασίας είναι να παρουσιάσει και να αναλύσει την οδική ασφάλεια, αλλά και τον αντίκτυπό της στη δημόσια υγεία υπό το πρίσμα της βιοηθικής. Γίνεται προσπάθεια ορισμού της οδικής ασφάλειας. Τα ερωτήματα που ερευνούνται στην παρούσα εργασία είναι: Ποια είναι η ηθική ευθύνη του ατόμου κατά την εφαρμογή της πολιτικής της οδικής ασφάλειας; Ποια είναι η ηθική ευθύνη της Πολιτείας κατά την εφαρμογή της πολιτικής της οδικής ασφάλειας; Η απόδοση των ευθυνών πρέπει να είναι δίκαια και ηθικά δικαιολογημένα, ώστε να φανεί κατά πόσο η πολιτεία ή το κάθε άτομο ξεχωριστά ευθύνεται για την ασφάλεια στους δρόμους.

Τελικώς, δίνονται κάποιες προτάσεις για την πιθανή βελτίωση της κατάστασης, μειώνοντας τη ζημία τόσο σε έμψυχο δυναμικό, όσο και στον τομέα της δημόσιας υγείας.

Λέξεις – Κλειδιά

Τροχαίες συγκρούσεις, δημόσια υγεία, ηθική ευθύνη, Κ.Ο.Κ., ιδιωτικότητα, πατερναλισμός, δικαιοσύνη

Summary

One of the sectors of the technological development is related to the massive production of cars, which nowadays constitute the mayor means of commuting and transportation. The spreading of cities, the distance between the working and the living place, the development of tourism and consumerism lead to the increase in car circulation (in most countries of the European Union every household has 1,5 cars on average). However, the more the number of the cars on streets increases, in combination with the inefficient road system many times, the deficient education of the drivers etc., the more a contemporary social and bioethical issue emerges. The major problem of car crashes.

The aim of the assignment is to present and analyze the road safety and its consequences on public health in the light of bioethics. There is an attempt to define road safety. The questions that are being researched in the present assignment are: Which is the moral responsibility of the individual during the application of the policy of road safety? Which is the moral responsibility of the state? The attribution of the responsibility must be fair and morally justified so that it must be apparent to what extend the state or every individual separately is responsible for the safety on the roads.

Finally, certain suggestions are provided for the potential amelioration of the situation, which will decrease the damage not only in human lives but also in the sector of public health.

Key Words

Road crashes, public health, moral responsibility, the Highway code, privacy, paternalism, justice.

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	I
1. Εισαγωγή.....	1
1.1 Γενικά στοιχεία περί οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.....	2
1.2 Φορείς οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.....	3
1.3 Σκοπός της διπλωματικής – Αντικείμενο εργασίας.....	4
2. Περί τροχαίων ατυχημάτων.....	4
3. Γενικά στοιχεία για την Ελλάδα.....	8
4. Το όραμα για έναν ασφαλέστερο αύριο.....	10
4.1 Οι δύο πιο σημαντικοί παράγοντες κινδύνου.....	12
4.2 Η εκπληκτική ασφάλεια των εμπορικών πτήσεων.....	13
4.3 Οδηγώντας υπακούοντας σε κανόνες και όχι από εμπειρία.....	15
4.4 Επιβολή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).....	15
4.5 Χαμηλής ποιότητας και ιδιότροπη πιθανότητα ανίχνευσης των τροχαίων παραβάσεων.....	15
4.6 Ο Κ.Ο.Κ. δεν πρέπει να χρησιμοποιείται ως φοροεισπρακτικό μέσο.....	16
4.7 Επιβολή του Κ.Ο.Κ. με τη χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας.....	17
4.7.1 Φωτογραφικά Ραντάρ.....	17
4.7.2 Κάμερες φωτεινών σηματοδοτών.....	17
4.8 Πλεονεκτήματα του αυτόματου ελέγχου της τροχαίας κυκλοφορίας.....	18
4.8.1 Υψηλή πιθανότητα ανίχνευσης παραβάσεων.....	18
4.8.2 Αντικειμενικότητα και αμεροληψία.....	19
4.8.3 Οδήγηση υπό την επήρεια μέθης.....	19
4.9 Η οδήγηση είναι μια δημόσια και όχι μια ιδιωτική δραστηριότητα.....	20
4.10 Κυκλοφοριακή πολιτική και αυτόματος έλεγχος.....	21
4.11 Τι πρέπει να γίνει με τα πρόστιμα;.....	23
4.12 Δαπάνες και κέρδη της νέας προσέγγισης.....	23
4.13 Άλλες αλλαγές.....	24
4.14 Προστατευτική ρύθμιση για τους πεζούς στις τροχαίες συγκρούσεις.....	25
5. Πτυχές και τομείς της ηθικής ευθύνης.....	26
5.1 Η ηθική ευθύνη της βιομηχανίας.....	27
5.1.1 Η αυτοκινητοβιομηχανία.....	27
5.1.2 Η βιομηχανία των ασφαλιστικών εταιριών (ασφαλιστική βιομηχανία).....	28
5.1.3 Η βιομηχανία οινοπνευματωδών ποτών.....	29
5.1.4 Η βιομηχανία διασκέδασης.....	29
5.1.5 Η βιομηχανία ανιχνευτών ραντάρ ταχύτητας για τα οχήματα.....	29
5.2 Η ηθική ευθύνη της κυβέρνησης.....	30

5.2.1 Η δραματική αποτυχία της αμερικάνικης πολιτικής για την οδική ασφάλεια.....	30
5.2.2 Αερόσακοι και ζώνες ασφάλειας.....	32
5.2.3 Οι οδηγοί παραπλανιούνται συστηματικά.....	34
6. «Συμβατότητα τροχαίων συγκρούσεων».....	34
7. Αντιρρήσεις για την ηλεκτρονική επιβολή του νόμου για την οδική κυκλοφορία.....	35
8. Οδήγηση υπό τη επήρεια μέθης και γρήγορες ταχύτητες.....	35
8.1 Τι μαθαίνουμε από τη M.A.D.D.	36
8.2 Πρωτοβουλίες δράσης στην Ελλάδα.....	37
9. Βιοηθικοί Προβληματισμοί.....	39
9.1 Ευθύνη του ατόμου.....	39
9.1.1 Η ηθική ευθύνη του ατόμου και της Πολιτείας από Αριστοτελική σκοπιά.....	40
9.1.2 Η ηθική ευθύνη του ατόμου και της Πολιτείας από Καντιανή σκοπιά.....	41
9.1.3 Η ηθική ευθύνη του ατόμου και της Πολιτείας - Λοιποί στοχασμοί.....	46
9.2 Η ηθική ευθύνη της Πολιτείας.....	46
9.2.1 Ποινικοποίηση.....	46
9.2.2 Πατερναλισμός.....	49
9.3 Ιδιωτικότητα.....	53
9.4 Δικαιοσύνη.....	55
9.5 Ελεύθερη βούληση και αιτιολογικά προκαθορισμένη συμπεριφορά.....	59
10. Συμπεράσματα.....	60
11. Προτάσεις.....	61
Βιβλιογραφία.....	63

1. Εισαγωγή

Η εξέλιξη της τεχνολογίας τον τελευταίο ενάμιση περίπου αιώνα οδήγησε στη μαζική παραγωγή αυτοκινήτων, τα οποία αποτελούν σήμερα βασικό μέσο μετακίνησης και μεταφοράς. Η εξάπλωση των πόλεων, οι αποστάσεις του τόπου εργασίας από αυτόν της κατοικίας, η ανάπτυξη του τουρισμού, ο καταναλωτισμός οδηγούν στην αύξηση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων (στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναλογεί περίπου 1,5 αυτοκίνητο για κάθε νοικοκυριό). Όμως, όσο αυξάνεται ο αριθμός των οχημάτων στους δρόμους, σε συνδυασμό πολλές φορές με το ανεπαρκές οδικό δίκτυο, την ελλιπή εκπαίδευση των οδηγών κλπ, τόσο περισσότερο αναδύεται ένα σύγχρονο κοινωνικό και κατ' επέκταση βιοηθικό πρόβλημα. Το τεράστιο πρόβλημα των τροχαίων συγκρούσεων (συγκρούσεις και όχι ατυχήματα. Ακολουθεί ανάλυση). Οι τροχαίες συγκρούσεις είναι σήμερα η αιτία θανάτου 120 ευρωπαίων πολιτών καθημερινά. Η κατάσταση αυτή για την Ευρώπη ισοδυναμεί με μία πτώση επιβατικού αεροπλάνου την ημέρα!

Σε ότι αφορά την Ελλάδα, οι τροχαίες συγκρούσεις αποτελούν αιτία θανάτου 6 ατόμων ημερησίως, ενώ η χώρα μας κατέχει το θλιβερό προνόμιο να έρχεται πρώτη σε θανάτους από τροχαίες συγκρούσεις και σε συνολικό αριθμό τροχαίων συγκρούσεων. Αντίθετα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρουσιάζεται μείωση, τόσο των θανατηφόρων τροχαίων λόγω της χρήσης της ζώνης ασφαλείας και της νέας τεχνολογίας στα αυτοκίνητα (π.χ. αερόσακοι, κάμερες κλπ), όσο και του αριθμού των τροχαίων μέσω εκπαίδευσης, αυστηρών ελέγχων και ποινών (έλεγχοι οχημάτων, ταχύτητας, χρήσης αλκοόλ κ.ά.). Οι περίπου 2500 θάνατοι από τροχαίες συγκρούσεις που συμβαίνουν κάθε χρόνο στη χώρα μας ισοδυναμούν με την εξαφάνιση μιας κωμόπολης κάθε χρόνο. Οι αιτίες των τροχαίων συγκρούσεων σχετίζονται με:

α) το κράτος, το οποίο είναι υπεύθυνο για την κατάσταση του οδοστρώματος και των σημάτων στις διασταυρώσεις, για το συχνό έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων, την πιστοποίηση της εκπαίδευσης των οδηγών, την επιβολή αυστηρών ποινών σε περίπτωση παραβάσεων και

β) τους πολίτες (οδηγό και πεζό), οι οποίοι παραβιάζουν τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.). Συμπεριφέρονται ρινοκίνδυνα και ανεύθυνα ως πεζοί και οδηγοί και χρησιμοποιούν τα οχήματα ως μέσα επίδειξης ικανοτήτων και όχι ως μέσα ασφαλούς μεταφοράς δικής τους και των επιβατών που τους εμπιστεύονται. (Δελτίο τύπου Υπ.Εσ., 03/06/2008)

Οι συνέπειες των τροχαίων συγκρούσεων είναι ατομικές, όπως τραυματισμοί, σωματικές αναπηρίες, ψυχικά τραύματα, θάνατος και κοινωνικές, όπως αναπηρίες ή μείωση του πληθυσμού και ιδιαίτερα των νέων που αποτελούν παραγωγικό πληθυσμό, τεράστιο κόστος σε ώρες εργασίας, αλλά και κόστος περίθαλψης, νοσηλείας, επανένταξης των αναπήρων κλπ., συνεπώς μείζων θέμα δημόσιας υγείας.

Στόχος των σύγχρονων κοινωνιών θα πρέπει να είναι η πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων με τρόπους που να γίνεται αποδεκτή από τις νέες γενεές και να επιτευχθεί η ανατροπή του υπάρχοντος συστήματος, όπως για παράδειγμα η εφαρμογή της κυκλοφοριακής αγωγής. Η κυκλοφοριακή αγωγή

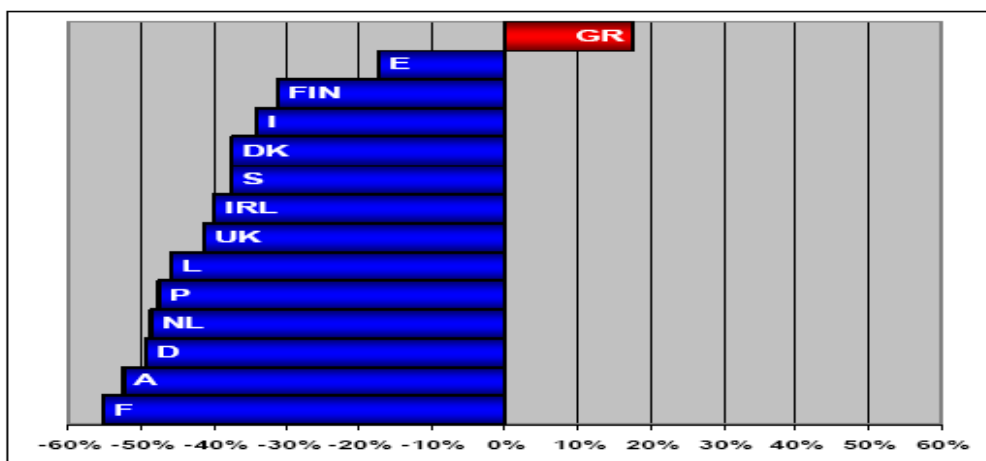
εφαρμόζεται από το Υπουργείο Μεταφορών σε συνεργασία και με τα σχολεία και τους Δήμους και έχει ως στόχο την ενημέρωση:

- για τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας που αφορούν, τόσο τους πεζούς, όσο και τους οδηγούς, ώστε να κυκλοφορούν με ασφάλεια στο οδικό δίκτυο της χώρας (π.χ. χρήση κράνους από οδηγούς δικύκλων, χρήση ζώνης στο αυτοκίνητο, προσεκτικός έλεγχος διασταυρώσεων, τήρηση ορίων ταχύτητας, αποφυγή αλκοόλ κ.ά.)
- για θέματα όπως οι ποινές των κυκλοφοριακών παραβάσεων, η κυκλοφορία ατόμων με αναπηρίες κ.ά.

1.1 Γενικά στοιχεία περί οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

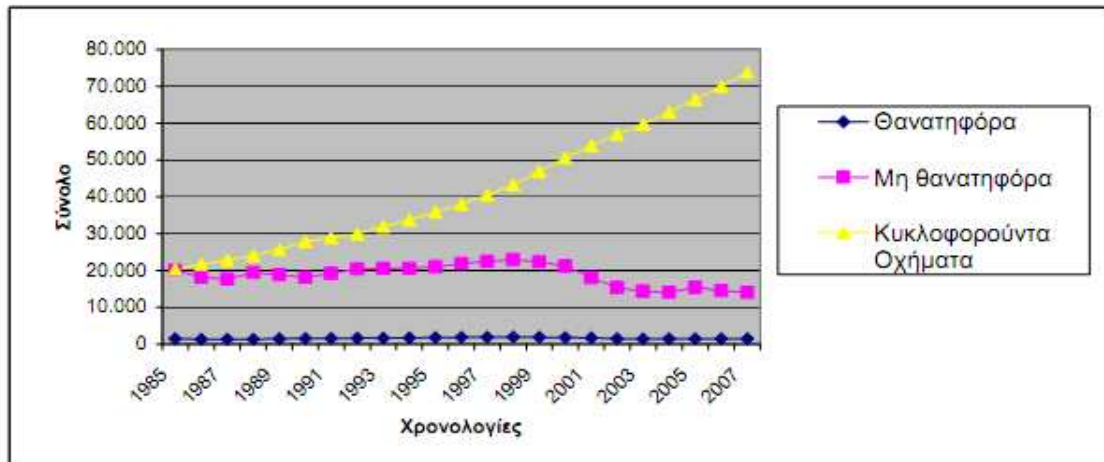
Οι τροχαίες συγκρούσεις αποτελούν σπάνια γεγονότα τα οποία αντιστοιχούν σε ένα πολύ μικρό ποσοστό των πραγματικών αλληλεπιδράσεων μεταξύ οδηγών και οδικού περιβάλλοντος ή μεταξύ των οδηγών. Αν και αποτελούν σπάνιο γεγονός, οι πληροφορίες που μπορεί να αντληθούν από αυτά τα συμβάντα είναι σπουδαίο εργαλείο για τους ειδικούς της οδικής ασφάλειας στην προσπάθεια διερεύνησης των αιτιών του ατυχήματος. Στο οδικό δίκτυο της Ελλάδας κάθε χρόνο λαμβάνουν χώρα πάνω από 16.000 ατυχήματα με πάνω από 1.600 νεκρούς και 19.000 τραυματίες, πέρα από τις σημαντικές υλικές ζημιές. Κατά την τελευταία εικοσαετία η Ελλάδα καταλαμβάνει σταθερά την τελευταία θέση στην οδική ασφάλεια μεταξύ των 15 κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά πολλούς, ως αποτέλεσμα της ουσιαστικής απουσίας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας και της αποσπασματικότητας των σχετικών δράσεων.

Το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα απεικονίζεται χαρακτηριστικά στο Σχήμα 1, στο οποίο φαίνεται η ποσοστιαία μεταβολή του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα, στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU15), κατά την περίοδο 1980-2003. Η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην ΕΕ όπου ο συνολικός αριθμός των νεκρών σε ατυχήματα αυξήθηκε και μάλιστα σημαντικά.



Σχήμα 1: Ποσοστιαία μεταβολή (%) του αριθμού των νεκρών σε οδικά ατυχήματα την περίοδο 1980-2003 (EU15)

Μια στατιστική ματιά περί του αριθμού ατυχημάτων στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε., απεικονίζεται χαρακτηριστικά στο Σχήμα 2, στο οποίο φαίνεται η διακύμανση του συνόλου των ατυχημάτων ταξινομημένα ανά κατηγορία (θανατηφόρα ή με τραυματίες), κατά την περίοδο 1985-2007.



Σχήμα 2: Εξέλιξη του συνόλου θανατηφόρων ατυχημάτων, ατυχημάτων με τραυματίες και αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων (ανά εκατοντάδες) στην Ελλάδα, κατά την περίοδο 1985 – 2007. Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.

Η συνεχής αύξηση του απόλυτου αριθμού των οδικών ατυχημάτων η οποία ακολουθεί την αύξηση του πληθυσμού και του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν, έχει καταστήσει τα οδικά ατυχήματα μια από τις κύριες αιτίες θανάτου και μια πολύ μεγάλη κοινωνική δαπάνη.

Η ασφάλεια στις μεταφορές είναι ένα πολύπλοκο ζήτημα και δεν αποτελεί μόνο προσωπική υπόθεση των χρηστών μιας οδού, αλλά σε μεγάλο βαθμό έχει απασχολήσει τόσο τις εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες όσο και την βιομηχανία που ασχολείται με την παραγωγή των οχημάτων. Οι παράγοντες που επηρεάζουν κατά κύριο λόγο την οδική ασφάλεια είναι: η οδική υποδομή και ο περιβάλλον χώρος (σήμανση, παρόδιες χρήσεις), η συμπεριφορά οδηγού, τα χαρακτηριστικά του οχήματος, οι κυκλοφοριακές και καιρικές συνθήκες, και η σωστή επιτήρηση και αστυνόμευση. (Καλαμπόκης, 2009)

1.2 Φορείς οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός φορέων που ασχολείται άμεσα ή έμμεσα με θέματα της Οδικής Ασφάλειας και ενδιαφέρονται για τα στοιχεία οδικών ατυχημάτων. Τέτοιοι φορείς είναι οι εξής: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, οι αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες οδικής συντήρησης των Περιφερειών (ΔΕΣΕ), Νομαρχιών και Δήμων, οι φορείς λειτουργίας και συντήρησης των αυτοκινητοδρόμων, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και τα λοιπά ερευνητικά

ιδρύματα. Ο κάθε φορέας έχει διαφορετικούς στόχους αναφορικά με την οδική ασφάλεια και διαφορετικές ανάγκες σε δεδομένα.

1.3 Σκοπός της διπλωματικής – Αντικείμενο εργασίας

Σκοπός της εργασίας είναι να παρουσιάσει και να αναλύσει την οδική ασφάλεια, αλλά και τον αντίκτυπό της στη δημόσια υγεία υπό το πρίσμα της βιοηθικής και να διερευνήσει τις πτυχές της ηθικής ευθύνης (τόσο της ατομικής, όσο και της Πολιτειακής) που μπορεί να υπάρχει κατά την εφαρμογή της οδικής ασφάλειας. Προσπαθώντας να ορίσουμε την οδική ασφάλεια, μπορούμε να πούμε ότι: «Οδική ασφάλεια είναι το σύνολο των κανόνων, ρυθμίσεων, ελέγχων, κυρώσεων, αλλά και των δράσεων και ενεργειών που αποσκοπούν στο να καταστήσουν ασφαλέστερη την κυκλοφορία των πεζών και εποχουμένων (ποδηλατών, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετιστών αυτοκινητιστών), δηλαδή των χρηστών γενικά στο οδικό δίκτυο, με την έννοια ότι θα συντελέσουν στο δραστικό περιορισμό των συγκρούσεων, των τραυματισμών και των θανάτων, από τροχαία δυστυχήματα, σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο».

Για την επίτευξη της οδικής ασφάλειας υπάρχουν εθνικοί και διεθνείς οργανισμοί, κρατικοί και ιδιωτικοί, που ασχολούνται με την ανάλυση και διερεύνηση των παραγόντων και των αιτίων των τροχαίων συγκρούσεων, καθώς επίσης και με τρόπους αποφυγής τους. Οι βασικοί κανόνες της οδικής ασφάλειας εμπεριέχονται συνήθως στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) του εκάστοτε κράτους. (Health-eu, 2009)

Τα ερωτήματα που ερευνούνται στην παρούσα εργασία είναι: Ποια είναι η ηθική ευθύνη του ατόμου κατά την εφαρμογή της πολιτικής της οδικής ασφάλειας; Ποια είναι η ηθική ευθύνη της Πολιτείας κατά την εφαρμογή της πολιτικής της οδικής ασφάλειας; Η απόδοση των ευθυνών πρέπει να είναι δίκαια και ηθικά δικαιολογημένη, ώστε να φανεί κατά πόσο η πολιτεία ή το κάθε άτομο ξεχωριστά ευθύνεται για την ασφάλεια στους δρόμους. Επίσης, διερευνάται σε ποιο βαθμό μπορεί (αν μπορεί) να αποδοθεί ηθική ευθύνη στα άτομα, καθώς πολλοί υποστηρίζουν ότι η ευθύνη εξαρτάται από τη λογικότητα των εναλλακτικών λύσεων που έχει στη διάθεσή του ένα άτομο όταν πρέπει να αποφασίσει πώς θα πράξει. Η έλλειψη λογικών εναλλακτικών λύσεων θα πρέπει να μειώνει το βαθμό της ατομικής ευθύνης.

Τέλος, αναζητούνται μέτρα, πολιτικές και νέες τεχνολογίες που είναι ηθικά δικαιολογημένες για να επιτευχθεί ο στόχος της προάσπισης της δημόσιας υγείας.

2. Περί τροχαίων ατυχημάτων

Δεν είναι «τυχαίο» ότι τα θύματα των τροχαίων, που καταφέρνουν να γλιτώσουν το θάνατο, αναφέρονται στο συμβάν ως «σύγκρουση» και όχι «ατύχημα». Ο Paul Wenham-Clarke, στο βιβλίο «When Lives Collide» (When lives collide, 2005), εξηγεί γιατί χρησιμοποιεί τον όρο «συμβάν» και

όχι τον όρο «ατύχημα»: «Μέχρι να έρθει η μέρα που κάποιος θα σου χτυπήσει την πόρτα και να σου αναφέρει τα καταστροφικά νέα κάποιου αγαπημένου σου, δε θα καταλάβεις πραγματικά τη διαφορά αυτών των λέξεων. Ατύχημα είναι κάτι που δε μπορεί να προληφθεί και δε χρειάζεται να επιπλήξουμε κανένα. Πόσες ιστορίες έχετε υπόψη σας που εμπίπτουν σε αυτήν την κατηγορία;»

Οι διάφοροι σύλλογοι πολιτών σε διάφορες χώρες του κόσμου (όπως ο σύλλογος Road Peace) καθώς και τα θύματα των τροχαίων συγκρούσεων επιθυμούν από τον καθένα που ασχολείται ή αναφέρεται σε οδική ασφάλεια και επαγγελματίες επιβολής του νόμου, να μη χρησιμοποιούν τον όρο «ατύχημα» όταν αναφέρονται σε οδικές συγκρούσεις.

Ο όρος «ατύχημα»: **α.** Δεν είναι ακριβής. **β.** Δεν είναι εποικοδομητικός. **γ.** Δεν είναι κατάλληλος.

α. Το λεξικό «Oxford Dictionary» ορίζει το ατύχημα σαν ένα γεγονός χωρίς προφανή αιτία ή ότι είναι απροσδόκητο. Σύμφωνα με τον καθηγητή Ian Roberts (London School of Hygiene and Tropical Medicine), η χρήση του ειδικά στους παιδικούς τροχαίους θανάτους δε θα μπορούσε να είναι πιο ακατάλληλη. Περισσότερα είναι γνωστά για το πότε, που και γιατί συμβαίνουν τροχαίες συγκρούσεις με παιδιά ως πεζούς ή εντός οχημάτων και ποιος θα σκοτωθεί ως επακόλουθο, παρά σχεδόν για οποιαδήποτε παιδική ασθένεια. Θα ήταν περισσότερο λογικό να μιλάμε για τις περιπτώσεις της μηνιγγίτιδας ή της λευχαιμίας ως «ατύχημα».

Οι αιτίες των περισσότερων τροχαίων συγκρούσεων είναι πολύ καλά γνωστές. Γνωρίζουμε ότι υπάρχει αυξημένος κίνδυνος σύγκρουσης όταν το όχημα κινείται με μεγάλη ταχύτητα ή αλκοόλ στο αίμα του οδηγού. Παρόλα αυτά και παρά τις δύο δεκαετίες επιβολής του νόμου αλλά και εκπαίδευσης, μία στις έξι θανατηφόρες συγκρούσεις ακόμα αφορά οδηγό που έχει πει πολύ αλκοόλ και δύο στις έξι αφορούν υπερβολική ταχύτητα. Ενώ η ταχύτητα μειώνεται, οι μισοί οδηγοί παραδέχονται ότι παραβιάζουν το όριο ταχύτητας. Η κούραση εκτιμάται ότι συμβάλλει στο 10% των θανατηφόρων τροχαίων. Η κόπωση είναι μία κατάσταση που έρχεται βαθμιαία και με καθαρά προειδοποιητικά σημάδια, συνεπώς δε μπορεί να θεωρείται απροσδόκητη. (Davis, 2001)

Το 2001, το επίσημο περιοδικό British Medical Journal απαγόρευσε τη χρήση του όρου «ατύχημα» ώστε να αποτραπεί ο υποτιμητικός υπαινιγμός της μη προβλεψιμότητας, αφού «οι περισσότεροι τραυματισμοί και τα θανατηφόρα περιστατικά είναι προβλέψιμα και μπορούν να αποτραπούν». (Davis, 2001) Δεκαπέντε χρόνια πριν, κορυφαίοι επιδημιολόγοι περιέγραψαν ότι η πίστη ότι οι τραυματισμοί είναι ατυχήματα «είναι η τελευταία λαογραφική πίστη (φολκλόρ) που υιοθετείται από ορθολογικούς ανθρώπους». (Haddon, et al., 1989)

Η Rita Taylor (από το Road Peace) αναφέρει: «Γιατί να ονομάζεται ατύχημα όταν κάποιος τραυματίζεται ή ξεψυχά στο δρόμο επειδή κάποιος άλλος αποφασίζει να περιφρονεί τους νόμους και να προκαλεί ανθρωποκτονίες ή σοβαρές σωματικές βλάβες;» Ο Αριστοτέλης, 2000 χρόνια πριν προειδοποίησε ότι: «δεν υπάρχει επιστήμη του ατυχήματος». Η Jane Evans (από το Road Peace) αναφέρει: «Να βλέπεις τον άντρα σου νεκρό σε μια λίμνη αίματος πάνω σε ένα δημόσιο δρόμο και το μόνο που είχε κάνει ήταν να χρησιμοποιήσει τη διάβαση πεζών, ώστε να διασχίσει το δρόμο... να

ξέρεις ότι ο οδηγός πήρε μόνο τηλέφωνο κάποιον να ρυμουλκήσει το τρακαρισμένο όχημα, πως μπορεί να κρίνεται αυτό ατύχημα; Ο άντρας μου σκοτώθηκε από άνθρωπο, σίγουρα σαν να τον πυροβόλησε στο κεφάλι ή σαν να του κάρφωσε μαχαίρι στο στήθος. Δεν ήταν ατύχημα».

β. Η οδική ασφάλεια πολύ συχνά αντιμετωπίζεται ως θέμα κυκλοφοριακό και όχι ως θέμα δημόσιας υγείας, επίσης οι τροχαίες συγκρούσεις ονομάζονται «ατυχήματα», αν και τα περισσότερα θα μπορούσαν να έχουν προληφθεί. Κατά συνέπεια, πολλές χώρες καταβάλλουν πολύ λιγότερη προσπάθεια στην έρευνα και πρόληψη των οδικών τροχαίων συγκρούσεων από ότι στην έρευνα και πρόληψη ασθενειών που προκαλούν λιγότερες σωματικές βλάβες. (Jong-Wook, L., 2004)

Στα μέσα της χρονιάς του 1990, η διοίκηση της Αμερικανικής Εθνικής Οδικής Ασφάλειας Οδών απαγόρευσε τη χρήση της λέξης «ατύχημα» δηλώνοντας ότι: «το να εξακολουθούμε να χρησιμοποιούμε αυτή τη λέξη στη θέση της λέξης σύγκρουση δρα ενάντια στη δημόσια αντίληψη της προληψιμότητας των τραυματισμών και των θανατηφόρων συγκρούσεων στο οδικό δίκτυο». (*The Guardian*, 17/02/1999.) Η χρήση του όρου «ατύχημα» διώχνει την ευθύνη από το πρόσωπο που είναι ένοχο λόγω ανικανότητας, επιθετικότητας ή λόγω άλλων ελαττωμάτων να οδηγεί με ασφάλεια. (Peter Salter, 2004.) Η αστυνομία δε θα έπρεπε να προσεγγίζει καμία έρευνα με τη συνηθισμένη παραδοχή ότι ήταν ένα ατύχημα. Έτσι οι οδηγίες του Βρετανικού ανακριτικού τμήματος τροχαίων θανάτων συνιστούν ότι οι θανατηφόρες συγκρούσεις θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως πιθανές δολοφονικές πράξεις.

Ακόμα, στις τροχαίες συγκρούσεις δεν έχει δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα, όπως στις δολοφονίες, αφού οι περισσότερες θεωρούνται χωρίς πρόθεση και συνεπώς λιγότερο ενοχοποιητικές. Αυτή η διάκριση αποδεικνύεται από το ότι:

- Η επιβολή του Κ.Ο.Κ. δεν αποτελεί κύρια ασχολία της αστυνομίας αν και τετραπλάσιοι άνθρωποι σκοτώνονται στους δρόμους από ότι δολοφονούνται. Οι τροχονόμοι μειώνονται σε αριθμό, ενώ στην αστυνομία έχουν αυξηθεί οι διαθέσιμοι αξιωματικοί, συμπεριλαμβανομένου των αποσπάσεων των τροχονόμων από την αστυνομία στην πρόληψη του εγκλήματος και της τρομοκρατίας. Σήμερα στη Βρετανική αστυνομία μόνο το 2% είναι τροχονόμοι.

- Ελάχιστα κονδύλια διατίθενται σε έρευνες τροχαίων θανάτων. Το υπουργείο Μεταφορών της Μεγάλης Βρετανίας υπολογίζει ότι οι τρέχουσες πιστώσεις που διατίθενται για μια έρευνα θανατηφόρας τροχαίας σύγκρουσης ανέρχονται σε 1600£ και 220£ για μια σύγκρουση με σοβαρό τραυματισμό.

- Η κύρια αιτία θανάτων, η υπερβολική ταχύτητα, θεωρείται «αυτοκινητιστική παράβαση» και συγκαταλέγεται στην ίδια κατηγορία με τις παραβάσεις παρκαρίσματος και εξαιρείται από τις στατιστικές των εγκλημάτων. Η υπερβολική ταχύτητα είναι υπεύθυνη για εικοσαπλάσιους θανάτους από ότι οι δολοφονίες με όπλα και για τετραπλάσιους θανάτους από ότι οι δολοφονίες με μαχαίρι.

- Δεν υπάρχει καταγραφή των αποτελεσμάτων των ποινικών διώξεων που σχετίζονται με τροχαίες

συγκρούσεις. Το υπουργείο εσωτερικών δε γνωρίζει πόσες θανατηφόρες συγκρούσεις ή με σοβαρούς τραυματισμούς έχουν ως αποτέλεσμα ένας οδηγός να διωχθεί ποινικά. Αυτό θα ήταν αδιανόητο για άλλα εγκλήματα. (Transport Select Committee Report on Traffic Law Enforcement, 2004)

- Η πιο κοινή κατηγορία σε μια θανατηφόρα σύγκρουση (και αυτή η κατηγορία αποδίδεται στη μειοψηφία των περιπτώσεων) είναι αυτή της «οδήγησης χωρίς οφειλόμενη φροντίδα και προσοχή». (Cyril Myerscough, Co Down, Chair Pedestrians Association, 1982-1991.)

Ο δήμαρχος του Λονδίνου Ken Livingstone, υπερασπιστής του συλλόγου Road Peace, ζήτησε από την αστυνομία να μη χρησιμοποιεί τον όρο «ατύχημα». Η June Webb, συντονίστρια του συλλόγου στο παράρτημα του Μάντσεστερ, πέτυχε ώστε το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης να μην αναφέρει τις συγκρούσεις σαν «ατυχήματα».

Η χρήση της λέξης «ατύχημα» υπονομεύει τη δουλειά εκείνων που μοχθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες στους δρόμους. Πώς μπορούμε να αναμένουμε από τους χρήστες των δρόμων να αντιδρούν θετικά σε οδηγίες οδικής ασφάλειας όταν κάθε θανατηφόρο τροχαίο είναι αποτέλεσμα της αμέλειας τέτοιων οδηγιών που εξηγούνται απερίσκεπτα, ακόμα και από αυτούς που τις εκδίδουν, σα να ήταν ένα «ατύχημα». Ακόμα και όταν ο δράστης της τροχαίας σύγκρουσης είναι μεθυσμένος ή υπό την επήρεια ναρκωτικών, ο όρος «ατύχημα» χρησιμοποιείται με επικίνδυνη επιμονή στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, στα δικαστήρια και στις συζητήσεις, συνεχίζοντας έτσι να ενισχύουν την ικανοποίηση του οδηγού.

γ. Ο όρος «ατύχημα» θα έπρεπε να αντικατασταθεί με λέξεις όπως σύγκρουση, περιστατικό, συντριβή κ.ά. σε όλες τις επίσημες δηλώσεις και έγγραφα. Ο σύλλογος Road Peace διαθέτει καταθέσεις θυμάτων τροχαίων βασισμένες σε 150 μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων. «Οι άνθρωποι δεν έχουν ιδέα πόσο αναστατωμένοι και προσβεβλημένοι αισθανόμαστε όταν ακούμε τη λέξη α... (ατύχημα), ενώ αγαπημένα μας πρόσωπα απάνθρωπα και άδικα σκοτώθηκαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαίες συγκρούσεις που προκλήθηκαν από εγκληματικές πράξεις άλλων οδικών χρηστών.» (Wall, B., 2004.)

Οι τροχαίες συγκρούσεις είναι βίαια αιφνίδια περιστατικά τα οποία βασανίζουν οικογένειες για δεκαετίες, αν όχι μόνιμα. Το ηθικό και δίκαιο είναι να υπάρχει σεβασμός στα συναισθήματα και στις επιθυμίες εκείνων που υποφέρουν από τις τροχαίες συγκρούσεις. Ο όρος «ατύχημα» να χρησιμοποιείται για το χυμένο γάλα και άλλα μικροσυμβάντα, όχι για να περιγράψουμε τη συχνότερη αιτία θανάτων και τραυματισμών. Η ορολογία είναι σημαντική, όχι μόνο για το σεβασμό των συναισθημάτων εκείνων που επηρεάστηκαν, αλλά και για να διασφαλίσουμε ότι θα δοθεί η κατάλληλη προτεραιότητα στη μείωση των κινδύνων συγκρούσεων, όσο και στη διασφάλιση της κατάλληλης αντίδρασης πάνω στην απώλεια της ζωής, αλλά και στην ποιότητα της ζωής. (Department of transport U.K., 2010)

Το πρώτο βήμα ώστε να αλλάξουμε την ανθρώπινη συμπεριφορά είναι να σταματήσουμε να σκεφτόμαστε με όρους ατυχήματος και να μιλάμε αποκλειστικά για συγκρούσεις. (Faith, N., 1997)

3. Γενικά στοιχεία για την Ελλάδα

Το συγκοινωνιακό σύστημα είναι ένα από τα μέρη όπου όλοι οι άνθρωποι στις σύγχρονες ανθρώπινες κοινωνίες συναντιούνται καθημερινά. Δεν υπάρχει τρόπος να αποφευχθεί η χρήση του συγκοινωνιακού συστήματος εφόσον είμαστε αναγκασμένοι να το χρησιμοποιήσουμε ως πεζοί, συνεπιβάτες ή οδηγοί. Το οδικό δίκτυο ωφελεί και εξυπηρετεί σε ατομικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο. Μπορούμε να μεταφέρουμε αγαθά, τρόφιμα, να ταξιδεύουμε σε μακρινά μέρη, πράγμα το οποίο δε θα ήταν δυνατό αν δεν υπήρχε η ανάπτυξη των υποδομών κυρίως κατά τη διάρκεια του εικοστού αιώνα. Δυστυχώς όμως δημιουργήθηκε ένα σοβαρό πρόβλημα που σχετίζεται με το οδικό δίκτυο: Παγκοσμίως, εκατομμύρια ανθρώπων σκοτώνονται και πολλοί περισσότεροι τραυματίζονται κάθε χρόνο χρησιμοποιώντας το. Λόγω αυτής της εκτεταμένης χρήσης του συγκοινωνιακού συστήματος, δε γίνεται να μειώσουμε εντελώς τους κινδύνους που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια και ο κίνδυνος να εμπλακούμε σε κάποια σύγκρουση είναι σημαντικός. (Peden M. et al., 2004)

Με βάση στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (E.E.), της Eurostat, οι νεκροί από τροχαίες συγκρούσεις στα 15 κράτη, παλαιά μέλη της E.E. από 46.096 το 1995 μειώθηκαν στους 29.516 το 2006 (μείωση κατά 36%). Μείωση σημειώθηκε σε όλα τα κράτη. Ειδικότερα στην Ελλάδα, οι νεκροί από τροχαίες συγκρούσεις από 2.411 το 1995 μειώθηκαν στους 1.657 το 2006 (μείωση κατά 31,3%). Παρόλα αυτά όμως, η χώρα μας το 2006 κατείχε την πρώτη θέση ανάμεσα στα 15 κράτη, παλαιά μέλη της E.E. στους νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους, ανά εκατομμύριο επιβατηγά αυτοκίνητα και ανά δισεκατομμύριο διανυθέντων χιλιομέτρων.

Οι μειώσεις στον αριθμό των νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις οφείλονται κυρίως στα αυστηρότερα μέτρα που πάρθηκαν από τα κράτη, μέλη της E.E. για την αντιμετώπιση της μαστιγας αυτής (κάμερες, έλεγχοι για αλκοόλ, βαριά πρόστιμα κλπ). (Δρεττάκης, 2009, εφ. Πατρίς, 16 Μάη, σελ.8)

Με βάση τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδας (Ε.Σ.Υ.Ε.), φαίνεται στον πίνακα 1 ο αριθμός των νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις ανά μήνα στα δέκα γεωγραφικά διαμερίσματα και στο σύνολο της χώρας μας, το έτος 2008.

Όπως φαίνεται από τον πίνακα 1 το μεγαλύτερο αριθμό νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις είχε η Αττική και ακολουθούν Μακεδονία, η Πελοπόννησος, η Λοιπή Στερεά Ελλάδα και η Θεσσαλία. Η Κρήτη κατέχει την έκτη θέση όπως φαίνεται στον πίνακα 1. Ο μεγαλύτερος αριθμός νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις σημειώνεται τους καλοκαιρινούς μήνες προφανώς λόγω της μεγάλης κίνησης των καλοκαιρινών διακοπών, όπως αποδεικνύεται από την τελευταία σειρά του πίνακα.

Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την κατάταξη χωρών ή περιφερειών σε ότι αφορά τα θύματα από τροχαίες συγκρούσεις, είναι ο πληθυσμός και ο αριθμός των οχημάτων (επιβατηγών, φορτηγών και λεωφορείων) που διαθέτουν. Ορθότερο όμως κριτήριο είναι ο αριθμός των

διανυθέντων χιλιομέτρων από τα οχήματα σε μια χώρα ή σε μια περιφέρεια (δυστυχώς όμως, στοιχεία για αυτά δεν υπάρχουν για τα γεωγραφικά διαμερίσματα της χώρας μας).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Νεκροί τροχαίων ανά μήνα στα δέκα γεωγραφικά διαμερίσματα και στο σύνολο της χώρας το 2008
(ΣΤΟΙΧΕΙΑ Ε.Σ.Υ.Ε.)

ΓΕΩΓΡ. ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΙΑ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	2008
ΑΤΤΙΚΗ	21	19	18	31	26	37	33	40	29	44	35	25	358
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	13	17	23	39	19	28	38	31	28	28	22	27	313
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ	28	12	26	13	21	24	26	30	14	18	16	16	244
ΣΤ.ΕΛΛ.& ΕΥΒΟΙΑ	8	11	20	9	17	16	20	34	16	17	9	15	192
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	8	6	5	9	7	7	17	17	12	5	11	7	111
ΚΡΗΤΗ	6	9	11	8	6	12	2	8	14	12	5	3	96
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ	5	3	7	6	8	8	9	17	7	7	2	2	81
ΗΠΕΙΡΟΣ	4	3	3	3	7	7	5	11	11	6	5	1	66
ΘΡΑΚΗ	4	6	7	7	3	8	7	9	0	7	3	3	64
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	4	0	1	2	2	6	2	7	3	1	1	5	34
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛ.	101	86	121	127	116	153	159	204	134	145	109	104	1559

Στη συνέχεια εξετάζεται η σειρά των γεωγραφικών διαμερισμάτων με βάση τον πληθυσμό και τον αριθμό των οχημάτων το έτος 2008 (με βάση στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε.). Στην πρώτη στήλη του πίνακα 2 δίνεται ο αριθμός των νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις στα γεωγραφικά διαμερίσματα και στο σύνολο της Ελλάδας το έτος 2008, στη δεύτερη στήλη δίνεται ο πληθυσμός την 01/01/2008, στην τρίτη ο αριθμός των οχημάτων και στην τέταρτη ο αριθμός των οχημάτων ανά 100 κατοίκους, στην πέμπτη στήλη δίνεται ο αριθμός των νεκρών ανά 100.000 κατοίκους και στην έκτη ο αριθμός των νεκρών ανά 100.000 οχήματα. Τέλος, στην έβδομη στήλη δίνεται ο αριθμός των νεκρών ανά οχήματα ανά 100 κατοίκους (πρόκειται για κριτήριο που παίρνει υπόψη τόσο τον πληθυσμό όσο και τον αριθμό των οχημάτων). Ανεξάρτητα όμως από την κατάταξη των γεωγραφικών διαμερισμάτων της χώρας, γεγονός παραμένει ότι η Ελλάδα κατέχει δυστυχώς, όπως προαναφέρθηκε την πρώτη θέση σε νεκρούς από τροχαίες συγκρούσεις ανάμεσα στα 15 κράτη – μέλη της Ε.Ε. Η θλιβερή πρωτιά της χώρας μας οφείλεται σε πολλούς παράγοντες. Ο σημαντικότερος από αυτούς είναι η προκλητική και επικίνδυνη συμπεριφορά των οδηγών, με την πολλαπλή, συνεχή παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (μέθη από αλκοόλ, υπερβολική ταχύτητα, αντικανονικά προσπεράσματα, ρισκοκίνδυνη οδήγηση με ελιγμούς πολλές φορές ακόμα και για μαγκιά κλπ). Υπάρχουν βέβαια και προβλήματα που έχουν σχέση με τον τρόπο χορήγησης διπλωμάτων οδήγησης, την παλαιότητα των οχημάτων, τον τεχνικό έλεγχο οχημάτων από το Κ.Τ.Ε.Ο., την ποιότητα και τη συντήρηση του οδικού δικτύου της χώρας κλπ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Νεκροί τροχαίων, πληθυσμός & οχήματα (επιβατηγά, φορτηγά & λεωφορεία) στα γεωγραφικά διαμερίσματα και στο σύνολο της χώρας το 2008.

ΓΕΩΓΡ. ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	ΝΕΚΡΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ 100 ΚΑΤ	ΝΕΚΡΟΙ ΑΝΑ 100.000 ΚΑΤ	ΝΕΚΡΟΙ ΑΝΑ 100.000 ΟΧΗΜ	ΝΕΚΡΟΙ ΑΝΑ ΟΧΗΜ 100.000 ΚΑΤ
ΑΤΤΙΚΗ	358	4.061.326	2.942.326	72,4	8,8	12,2	4,94
ΣΤ.ΕΛΛ.& ΕΥΒΟΙΑ	192	772.766	351.410	45,5	24,8	54,6	4,22
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟ	244	1.114.636	422.162	37,9	21,9	57,8	6,44
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	34	228.572	108.807	47,6	14,9	31,2	0,71
ΗΠΕΙΡΟΣ	66	351.786	158.677	45,1	18,8	41,6	1,46
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	111	736.079	340.923	46,3	15,1	32,6	2,40
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	313	2.469.322	1.251.430	50,7	12,7	25,0	6,18
ΘΡΑΚΗ	64	366.541	156.373	42,7	17,5	40,9	1,50
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ	81	506.483	233.768	46,2	16,0	34,6	1,75
ΚΡΗΤΗ	96	606.274	374.779	61,8	15,8	25,6	1,55
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	1.559	11.213.785	6.340.655	56,5	13,9	24,6	27,57

Στην Ελλάδα, οι τροχαίες συγκρούσεις ευθύνονται για το θάνατο περίπου επτά συνανθρώπων μας κάθε μέρα. Κάθε χρόνο στην Ελλάδα συμβαίνουν περίπου 20.000 οδικές τροχαίες συγκρούσεις με θύματα, στα οποία σκοτώνονται περισσότεροι από 2.500 οδηγοί, επιβάτες και πεζοί και τραυματίζονται άλλοι 30.000. Κυρίως νέοι, το πιο δυναμικό κομμάτι της κοινωνίας μας, χάνονται στην άσφαλτο. Ένας μεγάλος αριθμός (σχεδόν 4000 άνθρωποι το χρόνο) μένουν ανάπηροι. Ενώ στις ευρωπαϊκές χώρες, ο αριθμός των νεκρών παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια μια θεαματική πτώση, μοναδική εξαίρεση αποτελεί η Ελλάδα, όπου σημειώνεται διαχρονική αύξηση του αριθμού των νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις. Δυστυχώς, η χώρα μας παρουσιάζει ένα από τους υψηλότερους δείκτες τροχαίων συγκρούσεων και θανάτων στην Ευρώπη που δικαιολογείται κατά κύριο λόγο από την έλλειψη συστηματικών προσπαθειών πρόληψης. (Πετρίδου και Αλεξανδρίδης, 2007) Το χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα απεικονίζεται χαρακτηριστικά στο Σχήμα 1. Η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην Ε.Ε. όπου ο συνολικός αριθμός των νεκρών αυξήθηκε και μάλιστα σημαντικά. Παρόλα αυτά, στην Ελλάδα υπάρχει δυνατότητα σημαντικής βελτίωσης του επιπέδου της οδικής ασφάλειας με την υιοθέτηση ολοκληρωμένης πολιτικής που θα επιτρέψει τον σαφή διαχωρισμό των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων και τον αποτελεσματικό συντονισμό των σχετικών δράσεων. (Καλαμπόκης, 2009)

4. Το όραμα για έναν ασφαλέστερο αύριο

Οι τροχαίες συγκρούσεις έχουν προκαλέσει πάρα πολλούς θανάτους και αναρίθμητους τραυματισμούς κατά τη διάρκεια ενός και μόνο αιώνα, του αιώνα που μπήκαν ραγδαία τα οχήματα στη ζωή των ανθρώπων. Ένα μεγάλο μέρος της παρούσας εργασίας αφιερώνεται στην περιγραφή

των μέτρων που μπορούν να βοηθήσουν στην αποτροπή των συγκρούσεων ή να τις κάνουν λιγότερο ζημιογόνες σε έμψυχο υλικό και επομένως να μειωθεί το κόστος στη δημόσια υγεία. Τα ισχύοντα μέτρα απεικονίζουν τις τρέχουσες εξελίξεις, οι οποίες είναι βασισμένες κυρίως στα δεδομένα των πρώτων δεκαετιών του εικοστού αιώνα. Αυτό έχει οδηγήσει σε αυτό που κάποιος θα μπορούσε να ονομάσει ως παραδοσιακή προσέγγιση στην αντιμετώπιση των τροχαίων παραβάσεων, κάποιες παραλλαγές της οποίας βρίσκονται σε ισχύ σε όλες τις χώρες με οδική κυκλοφορία. Ποια χαρακτηριστικά αυτής της παραδοσιακής προσέγγισης, στα οποία δίνεται μεγάλη σημασία, μπορούν να επιφέρουν δραματική αλλαγή όσον αφορά τις ανθρώπινες απώλειες; Τα δεδομένα που παρατίθενται στα επόμενα κεφάλαια αφορούν την αμερικάνικη εμπειρία, αλλά οι γενικές παρατηρήσεις ισχύουν για οποιαδήποτε χώρα.

Η παραδοσιακή προσέγγιση ευνοεί συμπεριφορές παραβίασης του Κ.Ο.Κ. Παρά τους αριθμούς τραυματισμών και θανάτων, η οδική ασφάλεια δεν αντιμετωπίζεται ως κομμάτι της δημόσιας υγείας. Οι τεράστιες απώλειες σε έμψυχο δυναμικό γίνονται αποδεκτές σε μεγάλο βαθμό ως κανονικές, αναπόφευκτες και όχι ιδιαίτερου γενικού ενδιαφέροντος. Υπάρχει μια κοινή αντίληψη ότι οι τροχαίες συγκρούσεις οφείλονται κυρίως στη μοίρα και την κακή τύχη, ενθαρρύνοντας την αντίληψη – πεποίθηση ότι δε μπορούν να γίνουν και πολλά πράγματα για να τις αποτρέψουν. Επίσης, η ευρεία χρήση της λέξης «ατύχημα» απεικονίζει και ενθαρρύνει τέτοιες πεποιθήσεις. Αυτή η αντίληψη υποστηρίζει ότι κάτι μπορεί να είναι γίνει και συχνά εστιάζεται σε παράγοντες, όπως είναι το σχέδιο των οχημάτων, το οποίο έχει πολύ μικρή δυνατότητα πρόκλησης πρόσθετης διαφοράς.

Οι επιτυχίες και οι αποτυχίες των εφαρμοζόμενων συστημάτων κρίνονται σε σχέση με τους καθιερωμένους κανόνες. Υπάρχει λοιπόν μια τάση η οποία υποστηρίζει ότι το καλύτερο που μπορεί να γίνει είναι η αργή και προοδευτική εξέλιξη. Έστω και μια μικρή ποσοστιαία μείωση των θυμάτων ή των τραυματισμών από τις τροχαίες συγκρούσεις ανακοινώνονται ως σημαντικά επιτεύγματα και πράγματι είναι. Ένα μέτρο που μειώνει τον οδικό κίνδυνο έστω και ένα τοις εκατό αποτρέπει τους θανάτους περισσότερων από 10.000 ανθρώπων ετησίως στον κόσμο.

Οι προσπάθειες για μείωση των τροχαίων συγκρούσεων γίνονται προς την κατεύθυνση της επιβολής προστίμων και δευτερογενών βελτιώσεων των ισχυουσών πολιτικών. Εντούτοις, οποιαδήποτε πρόοδος και σε οποιοδήποτε ποσοστό στην ισχύουσα πολιτική έως τώρα δεν συμβαδίζει με την αύξηση των οχημάτων. Δηλαδή, δεν προσαρμόζονται οι πολιτικές στην υπεραύξηση των οχημάτων τους δρόμους. Στις Η.Π.Α. ο απόλυτος αριθμός ανθρώπων που σκοτώνονται στις τροχαίες συγκρούσεις έχει αυξηθεί από 39.250 το 1992, σε 42.815 το 2002. Παγκοσμίως, οι θάνατοι αυξάνονται με πολύ μεγαλύτερο ρυθμό από αυτόν.

Οι μέτριες αλλαγές σε διάφορα κομμάτια του συστήματος οδικής ασφάλειας που βρίσκονται σε ισχύ αυτήν την περίοδο μπορούν, σε συνδυασμό, να οδηγήσουν σε σημαντική μείωση των τροχαίων συγκρούσεων. Αντίθετα από άλλους τομείς της δημόσιας υγείας, εκείνοι που βρίσκονται σε κίνδυνο

στην οδική κυκλοφορία είναι συχνά εχθρικοί προς τους θεσμούς που στοχεύουν στην προστασία τους.

Τα Ι.Χ. οχήματα παρέχουν προσωπική ελευθερία, αλλά βλάπτουν πολλούς από εκείνους που απολαμβάνουν αυτήν την ελευθερία και άλλους που δεν επιβαίνουν σε αυτά. Μια αποτελεσματική προσέγγιση στη μείωση αυτής της βλάβης πρέπει να αρχίσει από τη μεριά των μεμονωμένων οδικών χρηστών. (Evans, 2004 ch16)

4.1 Οι δύο πιο σημαντικοί παράγοντες κινδύνου

Η έρευνα πάνω στην οδική ασφάλεια, έχει δείξει ότι δύο είναι οι παράγοντες που καθορίζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό τον κίνδυνο ενός ατόμου στην οδική κυκλοφορία. Αυτοί είναι:

1. Η συμπεριφορά του ατόμου-οδηγού.
2. Η συμπεριφορά άλλων οδικών χρηστών. (Evans, 2004 ch15)

Ενώ η συμπεριφορά ενός ατόμου είναι 100% υπό έλεγχο του, η οδική συμπεριφορά που επιλέγεται στα διάφορα κυκλοφοριακά περιστατικά επηρεάζεται πολύ από κοινωνικούς κανόνες, τη δημόσια πολιτική και από τον Κ.Ο.Κ. Ο ρόλος του Κ.Ο.Κ. είναι περιορισμένος επειδή δεν προβάλλεται σωστά, με αποτέλεσμα να προσελκύει ανεπαρκή δημόσια υποστήριξη και στην πράξη καταπατάται καθημερινά από τη μεγάλη πλειοψηφία των οδικών χρηστών. Η ευρεία αποδοχή και υποστήριξη του Κ.Ο.Κ. και της επιβολής του θα αυξανόταν αν δινόταν περισσότερη έμφαση στο δεύτερο παράγοντα. Δηλαδή, στο βαθμό στον οποίο ο κυκλοφοριακός κίνδυνος οφείλεται σε άλλους οδηγούς.

Όταν σε μια τροχαία σύγκρουση ενός οχήματος σκοτώνεται μόνο ο οδηγός του, τότε ο συγκεκριμένος θάνατος οφείλεται μόνο στην οδήγηση του αποθανόντος. Οι τροχαίες συγκρούσεις, στις οποίες σκοτώνονται και άλλοι οδικοί χρήστες περιλαμβάνουν και ενέργειες ενός οδηγού εκτός των ατόμων που σκοτώνονται. Αν ένας οδηγός σκοτωθεί σε μια τροχαία σύγκρουση δύο οχημάτων, τότε ο θάνατος αυτός περιλαμβάνει τις ενέργειες του αποθανόντος οδηγού και τις ενέργειες του οδηγού του άλλου εμπλεκόμενου οχήματος (ο οποίος μπορεί επίσης να πεθάνει). Όλοι οι τροχαίοι θάνατοι (επιβατών και πεζών) περιλαμβάνουν τις ενέργειες κάποιου οδηγού. Ο πίνακας 3 δείχνει ότι στις Η.Π.Α. το 2002, μόνο το 31% των μοιραίων τροχαίων περιστατικών περιελάμβανε την οδήγηση μόνο του προσώπου που σκοτώθηκε. Η μεγάλη πλειοψηφία των μοιραίων τροχαίων περιστατικών (69%) ήταν οι τροχαίες συγκρούσεις, στις οποίες περιλαμβάνεται και ένας άλλος οδηγός εκτός από το πρόσωπο που σκοτώθηκε. Στις υπόλοιπες χώρες του κόσμου το ποσοστό αυτό είναι ακόμα μεγαλύτερο.

Πάνω από 29.000 Αμερικανοί σκοτώθηκαν το 2002 σε τροχαίες συγκρούσεις που περιλαμβάνουν ενέργειες άλλων οδηγών εκτός από το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που σκοτώθηκαν. Από αυτούς, οι 1.769 ήταν παιδιά κάτω των 14 ετών. Περισσότερα από ένα παιδιά σκοτώνονται καθημερινά κατά

μέσο όρο ενώ περπατούσαν ή ποδηλατούσαν. Στην πλειοψηφία αυτών των συγκρούσεων δεν έχουμε χρήση οινόπνευματος από τους εμπλεκόμενους οδηγούς. Οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν οι οικογένειες από ενέργειες άλλων οδηγών είναι πολλοί περισσότεροι από οποιουδήποτε άλλους κινδύνους. Αν αυτό γίνει ευρέως γνωστό, τότε (θεωρητικά) το κοινό θα έτεινε να υποστηρίξει τα μέτρα που είναι αποτελεσματικά για την μείωση των κυκλοφοριακών κινδύνων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Τα 42.815 μοιραία τροχαία περιστατικά στις Η.Π.Α. το 2002 χωρίστηκαν σύμφωνα με το αν περιλαμβάνεται ή όχι άλλος οδηγός εκτός από το πρόσωπο που σκοτώθηκε. (Evans, 2004 ch15)

<i>persons killed</i>	<i>deceased is only driver involved</i>	<i>driver other than deceased involved</i>
drivers in single-vehicle crashes	13,399	
drivers in multiple-vehicle crashes		13,150
passengers		10,571
pedestrians		4,875
bicyclists		662
others		158
total number of fatalities	13,399	29,416
percent of all fatalities	31.3%	68.7%

4.2 Η εκπληκτική ασφάλεια των εμπορικών πτήσεων

Το 2002 υπήρξε μηδενικό ποσοστό θανάτων στις προγραμματισμένες πτήσεις στις Η.Π.Α. (US Department of Transportation, Bureau of Statistics, 2003), αλλά υπήρξαν 42.815 θάνατοι στους αμερικανικούς δρόμους. (Στους δρόμους διανύονται περίπου 9 φορές περισσότερα μίλια από ότι στις αερογραμμές. (US Department of Transportation, Bureau of Statistics, 2003 Table 1-34) Πολλοί άνθρωποι αποφεύγουν τις πτήσεις, αλλά σχεδόν κανένας, σε μια μηχανοποιημένη κοινωνία δεν φοβάται να επιβιβαστεί σε ένα αυτοκίνητο, είτε σαν οδηγός ή σαν επιβάτης. Η εντυπωσιακά μεγαλύτερη ασφάλεια των ρισοκίνδυνων πτήσεων συμβαίνει για δύο λόγους. Καταρχάς, η αρχική εστίαση γίνεται προς την αποφυγή των συγκρούσεων και δεύτερον οι αεροπορικές εταιρίες και οι πιλότοι εμμένουν αυστηρά στους θεσπισμένους κανόνες. Επομένως, ο αρχικός στόχος είναι η αποφυγή των συγκρούσεων, παρά η επιβίωση μετά από μια σύγκρουση.

Οι ανθρώπινες μετακινήσεις μέσω πτήσεων με υψηλές ταχύτητες με ψηλό (μη αεροδυναμικό) αεροπλάνο αποκλείονται από οποιαδήποτε συζήτηση αν ο πρωταρχικός στόχος ασφάλειας πρέπει να είναι η αποφυγή της σύγκρουσης ή η ασφάλεια κατά και μετά τη σύγκρουση. Όπως προαναφέρθηκε, η ασφάλεια των αερογραμμών εστιάζεται στην αποφυγή της σύγκρουσης. Η αξιολόγηση αποτελεσμάτων εσκεμμένων συγκρούσεων (test flights και crash flights) δεν αγνοούνται και τα αεροσκάφη διαθέτουν πολλά βοηθητικά συστήματα για να αυξήσουν την ασφάλεια κατά τη διάρκεια και μετά από μια συντριβή. Η έρευνα βρίσκεται πάντα σε εξέλιξη για να αυξήσει την ικανότητα

επιβίωσης των επιβατών, όταν επιβατηγά αεροσκάφη συντρίβονται. Εντούτοις, τέτοιες προσπάθειες δεν αποπροσανατολίζουν από τον αρχικό στόχο.

Αυτή είναι η κύρια αντίθεση μεταξύ αεροπορικών πτήσεων και τροχήλατης αυτοκίνησης, στην οποία οι συγκρούσεις θεωρούνται συχνά αναπόφευκτες. Αυτό έχει ως συνέπεια, να ορίζεται ως κορυφαία προτεραιότητα η αναζήτηση μέτρων μείωσης των συνεπειών των συγκρούσεων. Οι σχεδιαστικές αλλαγές των οχημάτων που πραγματοποιούνται, κατά τη διάρκεια των δεκαετιών ανάπτυξης της αυτοκίνησης, έχουν μειώσει τον κίνδυνο θανάτου σε μια σύγκρουση κατά περίπου 20%. Η προστασία των επιβαινόντων με τη χρήση ζώνης ασφαλείας μειώνει τον κίνδυνο ενός μοιραίου περιστατικού κατά 42% (ενώ ο συνδυασμός ζώνης ασφαλείας και αερόσακου κατά 47%), έτσι ένας οδηγός που φοράει ζώνη ασφαλείας σε ένα σύγχρονο αυτοκίνητο, έχει περίπου τις μισές πιθανότητες να πεθάνει σε μια τροχαία σύγκρουση, από ότι ένας οδηγός σε ένα αυτοκίνητο του 1950 παρόμοιας μάζας. Αυτό είναι ένα σημαντικό επίτευγμα που έχει σώσει πολλές ζωές. Κάποιες επιπρόσθετες (μέτριες) μειώσεις που αφορούν τον κίνδυνο θανάτου κατά μια σύγκρουση, μπορούν να επιτευχθούν από την περαιτέρω εκλέπτυνση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων εσκεμμένης σύγκρουσης οχημάτων (crash tests) και τον αυστηρό σχεδιασμό τους. Στην παρούσα όμως φάση, πρέπει να γίνει αποδεκτό ότι τα crash tests φτάνουν στα όριά τους. Δεν φαίνεται να υπάρχουν περαιτέρω οποιαδήποτε πρακτικά και αποδεκτά μέσα μείωσης του κινδύνου όταν συγκρουστεί ένα όχημα δεδομένης μάζας και μεγέθους, με μια δεδομένη ταχύτητα. Είναι αντιπαραγωγικό να δίνεται υπερβολική προσοχή σε μέτρα που έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν τον κίνδυνο θανάτου σε μια σύγκρουση κατά ένα απειροελάχιστο πρόσθετο ποσοστό επί τοις εκατό. Ακόμα και αν το ποσοστό αυτό έφτανε από το 47% στο 50%, θα πραγματοποιούνταν ακόμα πάνω από 40.000 θάνατοι ετησίως στις Η.Π.Α. Σε αντίθεση, η μείωση του αριθμού των συγκρούσεων μπορεί να προσφέρει το μεγαλύτερο όφελος, εφόσον οι συγκρούσεις παραμένουν ένα πρόβλημα.

Υπάρχει, εντούτοις, ένας τομέας που αφορά την ικανότητα επιβίωσης, στον οποίο ουσιαστικά ποσοστά βελτίωσης είναι ακόμα εφικτά. Ο τομέας αυτός είναι η αύξηση χρήσης ζωνών ασφαλείας και δεν αφορά πλέον την εργονομία των οχημάτων, αλλά την συμπεριφορά των οδηγών και των επιβατών και την επιβολή του νόμου.

Οι επιβάτες των αεροπλάνων σπάνια ρωτούν: «Ποιο αεροσκάφος είναι το ασφαλέστερο;», ενώ οι οδηγοί ή οι επιβάτες των οχημάτων ρωτούν συχνά: «Ποιο όχημα είναι το ασφαλέστερο;» Όταν γίνονται αεροπορικές συντριβές, είναι πιθανό να σχετίζονται με σχεδιαστικά ή κατασκευαστικά προβλήματα. Τέτοιοι παράγοντες δεν έχουν σχεδόν καμία συνέπεια στην οδική ασφάλεια. Είναι σημαντικό για τους οδικούς χρήστες να καταλάβουν ότι η ασφάλεια του συστήματος κυκλοφορίας και ιδιαίτερα ο τρόπος που τα οχήματα οδηγούνται, είναι σημαντικοί και κρίσιμοι παράγοντες και όχι τόσο το πως συμπεριφέρονται τα οχήματα κατά τη συντριβή.

4.3 Οδηγώντας υπακούοντας σε κανόνες και όχι από εμπειρία

Οι πιλότοι των εμπορικών πτήσεων εμμένουν σε κανόνες που ενσωματώνουν τη γνώση που συσσωρεύεται από επαγγελματικές αρχές. Δεν προέρχονται από την προσωπική τους εμπειρία. Οι πιλότοι δε μαθαίνουν να πιλοτάρουν στο όριο και όταν κάτι πηγαίνει στραβά να υπαναχωρούν. Σε αντίθεση, οι οδηγοί χρησιμοποιούν την προσωπική εμπειρία τους για να επιλέξουν αυτό που νομίζουν ως ασφαλή ταχύτητα ή ασφαλή απόσταση από το προπορευόμενο όχημα. Ένα μεγάλο μέρος αυτής της συμπεριφοράς και της λήψης αποφάσεων κατά την οδήγηση αποτελεί το ότι μια προγενέστερη παρόμοια συμπεριφορά δεν οδήγησε σε μια σύγκρουση. Η εμπέδωση τέτοιων συμπεριφορών γίνεται συνήθεια με τη βίωση μικρών συγκρούσεων ή περιστατικών που παραλίγο να καταλήξουν σε συγκρούσεις. Ενώ, στις μέρες μας, θεωρείται «κανονική» μια τέτοια συμπεριφορά για τα οδικά ταξίδια, τέτοιες διαδικασίες είναι σαφώς απαράδεκτες για τις πτήσεις. Η σύγκριση αυτή έχει σαν σκοπό να αναδείξει τις διαφορετικές πολιτικές που ακολουθούνται για παρόμοιες ανθρώπινες ενέργειες, όπως είναι η μετακίνηση – μεταφορά πολιτών.

Ο κυκλοφοριακός νόμος πρέπει να είναι το καταστάλαγμα της συσσωρευμένης γνώσης από πολλές επαγγελματικές και ηθικές αρχές, κατά τρόπο παράλληλο προς τους κανόνες που ισχύουν για τις πτήσεις. Παρόλα αυτά, σε αντίθεση από την περίπτωση των πτήσεων, ο κυκλοφοριακός νόμος παραβιάζεται συνήθως και «ίσως» πολλές φορές ανά ταξίδι από τους περισσότερους οδηγούς. Οι κοινωνικοί κανόνες είναι αυτοί που ενσωματώνουν τέτοιες παραβιάσεις και τις κάνουν αποδεκτές έως ένα βαθμό, χωρίς να υπάρχει παραλληλισμός με άλλους νόμους που στοχεύουν εξίσου στην προστασία του κοινού.

4.4 Επιβολή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.)

Υπάρχουν δύο σημαντικά προβλήματα που καθιστούν την παραδοσιακή επιβολή του κώδικα κυκλοφορίας σχετικά ατελέσφορη. Καταρχάς, παρέχει μια χαμηλής ποιότητας και ιδιότροπη πιθανότητα ανίχνευσης των τροχαίων παραβάσεων. Δεύτερον, οι οδικοί χρήστες υποπτεύονται δικαιολογημένα τα κίνητρα που βρίσκονται πίσω από τον Κ.Ο.Κ. και την επιβολή του.

4.5 Χαμηλής ποιότητας και ιδιότροπη πιθανότητα ανίχνευσης των τροχαίων παραβάσεων

Η παραδοσιακή επιβολή του Κ.Ο.Κ. περιλαμβάνει τους αστυνομικούς, συνήθως με αστυνομικά οχήματα, που παρατηρούν και ελέγχουν τις ταχύτητες των οχημάτων ή που παρατηρούν τη συμπεριφορά τους στην οδική κυκλοφορία. Παρά το ιδιαίτερα υψηλό κόστος της παραδοσιακής επιβολής του Κ.Ο.Κ., μπορεί να ελέγξει μόνο ένα μικρό μέρος της οδικής κυκλοφορίας, έτσι ώστε η πιθανότητα ανίχνευσης οποιασδήποτε παράβασης είναι υπερβολικά χαμηλή. Η λήψη ενός πρόστιμου παραβίασης της οδικής κυκλοφορίας εξαρτάται πολύ περισσότερο από το αν ένας αστυνομικός βρίσκεται εκεί για να τη διαπιστώσει, παρά από την ίδια τη συμπεριφορά του οδηγού. Μολαταύτα, δίνονται πολλά πρόστιμα. Οι οδικοί χρήστες που λαμβάνουν πρόστιμα θεωρούν τους εαυτούς τους

γενικά ως «θύματα» που βρέθηκαν σε λάθος σημείο, τη λάθος στιγμή και δεν αναγνωρίζουν ότι η συμπεριφορά τους έθετε σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια. Παρά το ότι ο Κ.Ο.Κ. είναι ένα σύστημα κανόνων που πρέπει να γίνεται αποδεκτό από όλους όσους εμπλέκονται στην οδική κυκλοφορία, το σύστημα ρύθμισης και επιβολής του πάσχει, με αποτέλεσμα συχνά οι οδικοί χρήστες να τον παραβιάζουν και να θεωρούν του εαυτούς τους άτυχους όταν τιμωρούνται για την παράβαση, ακόμα και αν αυτή είναι ελάσσονος σημασίας, ενώ άλλες παραβάσεις πολύ μεγαλύτερης βαρύτητας (και πολλές φορές ποινικά κολάσιμες) δεν τιμωρούνται.

Ένα μεγάλο μέρος των παραβιάσεων της οδικής κυκλοφορίας οφείλεται σε οδηγούς που από συνήθεια παραβιάζουν πασιφανέστατα τον Κ.Ο.Κ. Μόνο ένα μικρό μέρος των παραβιάσεων τους ανιχνεύεται. Ένας οδηγός είναι σχεδόν βέβαιο ότι θα πρέπει να είναι μονίμως παραβάτης του Κ.Ο.Κ. για να λάβει, για παράδειγμα, πέντε πρόστιμα σε μια διετία. Η ιδιότροπη φύση του παρόντος συστήματος σφυρηλατεί έναν ακατάλληλο και επιβλαβή δεσμό μεταξύ του μέσου πολίτη και των οδηγών υψηλού κινδύνου. Οι μέσοι πολίτες θεωρούν συχνά τους από συνήθεια παραβάτες ότι είναι οδηγοί ακριβώς ίδιοι με αυτούς, αλλά με χειρότερη τύχη, παρά ότι στην πραγματικότητα αποτελούν απειλή σε αυτούς και τις οικογένειές τους. (Kohan and Mazmanian, 2003)

4.6 Ο Κ.Ο.Κ. δεν πρέπει να χρησιμοποιείται ως φοροεισπρακτικό μέσο

Εκτός από το ρόλο του στη διασφάλιση αποδοτικής οδικής κυκλοφορίας, ο κύριος (και ίσως ο μοναδικός) σκοπός του Κ.Ο.Κ. πρέπει να είναι η αποτροπή οποιασδήποτε βλάβης στους οδικούς χρήστες. Μια από τις πιο ανεπιτυχείς διαπιστώσεις παγκοσμίως είναι ότι ο Κ.Ο.Κ. χρησιμοποιείται συχνά για έναν αρκετά διαφορετικό σκοπό: για την αύξηση των κρατικών εσόδων. Η χρήση του για έναν τέτοιο σκοπό τον «καταδικάζει» σε ανυποληψία και ανυπακοή. Αντί λοιπόν ο Κ.Ο.Κ. να λαμβάνεται από τους πολίτες ως ένα μέσο για την προστασία τους, θεωρείται ως ένας παράνομος, επιπλέον φόρος. Εκείνοι που αναγκάζονται να συμβάλουν (μέσω των προστίμων) συχνά τη θεωρούν ως μια διαδικασία όχι περισσότερο λογική ή δίκαιη από μια λαχειοφόρο αγορά που απλά την «κέρδισαν». Μερικές φυλετικές και εθνικές ομάδες θεωρούν ότι η επιβολή του προστίμου σε αυτές (μέσω αυτής της τυχαίας διαδικασίας επιλογής που περιγράφηκε παραπάνω) αποτελεί προκατάληψη εις βάρος τους. Όλοι οι οδικοί χρήστες έχουν δει οδηγούς να διαπράττουν ακραίες παραβιάσεις του Κ.Ο.Κ. και να μένουν ατιμώρητοι, ενώ άλλοι που συμπεριφέρονται λίγο διαφορετικά από το μέσο όρο των οδικών χρηστών να δέχονται μεγάλα πρόστιμα. Αυτό που κάνει τα πράγματα ακόμα χειρότερα είναι περιπτώσεις στις οποίες ο Κ.Ο.Κ. χρησιμοποιείται για άλλους λόγους εκτός από την αποδοτικότητα ή την οδική ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των παγίδων ταχύτητας (αδικαιολόγητα μικρά όρια ταχύτητας) που τοποθετούνται απλώς για να αυξήσουν τα κρατικά έσοδα. Οι παραδοσιακές πρακτικές επιβολής του Κ.Ο.Κ. και πιθανόν ο ίδιος ο κώδικας, έχουν δημιουργήσει μια συνταγή αποτυχίας, η οποία έχει καταστήσει σχετικά ατελέσφορη την εφαρμογή

του, ο οποίος αν εφαρμοζόταν σωστά θα μπορούσε να κάνει μια τομή στον τομέα της οδικής ασφάλειας. (Πετούση, 2005)

4.7 Επιβολή του Κ.Ο.Κ. με τη χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας

Η νέα τεχνολογία προσφέρει διέξοδο από την ανεπάρκεια της παραδοσιακής επιβολής του Κ.Ο.Κ. Η τεχνολογία μπορεί να προκαλέσει πολύ σημαντική μείωση του προβλήματος, αλλά μόνο αν εισαχθεί με τέτοιο τρόπο που να γίνει αποδεκτή από τους οδικούς χρήστες. Στη συνέχεια περιγράφονται οι μορφές της νέας τεχνολογίας και προτείνονται τρόποι με τους οποίους μπορούν να ενσωματωθούν σε ένα ευρύτερο πολιτικό πακέτο που θα έβρισκε δημόσια υποστήριξη.

Έχουν αναπτυχθεί διάφορες τεχνολογίες αυτόματης επιβολής προστίμων και χρησιμοποιούνται έως ένα βαθμό σε πολλές χώρες του κόσμου, συμπεριλαμβανομένων των Η.Π.Α., της Αγγλίας, του Καναδά, της Αυστραλίας, της Νέας Ζηλανδίας και διάφορων χωρών στην Ευρώπη. Μερικές από αυτές τις τεχνολογίες είναι απολύτως αυτόματες, ενώ άλλες επιτρέπουν στην αστυνομία να εκτελεί την εργασία επιβολής του Κ.Ο.Κ. πιο παραγωγικά από ότι πριν. Η τεχνολογία που μετρά την υπερβολική ταχύτητα και την έκδοση προστίμων για την υπερβολική προσέγγιση των οχημάτων (tailgating) έχει αναπτυχθεί και δοκιμαστεί στην πράξη στο Ισραήλ. (Richter et al., 1995) Εντούτοις, οι κύριες εφαρμογές της νέας τεχνολογίας είναι η ανίχνευση των παραβιάσεων που αφορούν την υπέρβαση των ορίων ταχύτητας και των φωτεινών σηματοδοτών κυκλοφορίας.

4.7.1 Φωτογραφικά Ραντάρ. Τα φωτογραφικά ραντάρ έχουν ως σκοπό να ανιχνεύουν αυτόματα τα οχήματα που παραβιάζουν τα όρια ταχύτητας. Περιλαμβάνουν μια φωτογραφική μηχανή και μια συσκευή ραντάρ μέτρησης της ταχύτητας. Όταν ένα όχημα μετρηθεί παραβιάζοντας το όριο ταχύτητας, το σύστημα φωτογραφίζει τον οδηγό και την πινακίδα κυκλοφορίας. Ο νόμιμος ιδιοκτήτης του οχήματος λαμβάνει στη συνέχεια ένα κυκλοφοριακό πρόστιμο μέσω ταχυδρομείου. Το ραντάρ φωτογραφιών μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τα χαρακτηρισμένα ή μη χαρακτηρισμένα οχήματα αστυνομίας. Μια αξιολόγηση των αποτελεσμάτων από τις μελέτες των διάφορων αυτόματων συστημάτων ανίχνευσης ταχύτητας έδειξε ότι μείωσαν τις τροχαίες συγκρούσεις κατά 19% (Elvik et al., 1997), ενώ μια άλλη μελέτη έδειξε ότι η μέση ταχύτητα των οχημάτων στις εθνικές οδούς μειώθηκε κατά 2,8 km/h, όταν τοποθετήθηκαν σε αυτές φωτογραφικά ραντάρ. (Chen et al., 2002) Μια τέτοια μείωση στη μέση ταχύτητα των οχημάτων στις εθνικές οδούς μπορεί να μειώσει τον κίνδυνο θανατηφόρων συγκρούσεων κατά 17%.

4.7.2 Κάμερες φωτεινών σηματοδοτών. Οι κάμερες φωτεινών σηματοδοτών είναι συστήματα με σκοπό να ανιχνεύουν αυτόματα τα οχήματα που εισέρχονται στις διασταυρώσεις αφότου το χρώμα του σηματοδότη γίνει κόκκινο. Αυτό το σύστημα έχει τέσσερα πλεονεκτήματα σε σχέση με τα φωτογραφικά ραντάρ. Καταρχάς, η παραδοσιακή ανίχνευση της παραβίασης του κόκκινου

σηματοδότη είναι λιγότερο αποδοτική, επειδή η παραβίασή του είναι λιγότερο συχνή από την παραβίαση των ορίων ταχύτητας. Δεύτερον, η παραδοσιακή ανίχνευση της παραβίασης του σηματοδότη θέτει τους αστυνομικούς σε μεγαλύτερο κίνδυνο από ότι η ανίχνευση της παραβίασης των ορίων ταχύτητας. Τρίτον, βρίσκουν περισσότερη δημόσια υποστήριξη. Τέταρτον, η τεχνική εφαρμογή τους διευκολύνεται από το ήδη υπάρχον σύστημα του φωτεινού σηματοδότη. (Insurance Institute for Highway Safety, 2000 Vol. 35, 11/03)

Οι κάμερες καταγράφουν τις εικόνες ενός οχήματος που παραβιάζει το φωτεινό σηματοδότη και τις συνθήκες του συμβάντος. Ταυτόχρονα καταγράφεται η ταχύτητα των οχημάτων κατά τη διάρκεια του πορτοκαλί σήματος και πόσο χρόνο μετά από το κόκκινο σήμα το όχημα άρχισε να εισέρχεται στη διασταύρωση. Μια δεύτερη φωτογραφία μπορεί να ληφθεί για να τεκμηριώσει ότι το όχημα προχώρησε στη διασταύρωση ενώ ο σηματοδότης ήταν κόκκινος.

Η βιβλιογραφία αποδεικνύει ότι η χρήση τέτοιου είδους καμερών οδήγησαν σε αύξηση των οπισθο-μετωπικών συγκρούσεων. (Retting et al., 2003) Αυτό είναι πιθανό να συμβεί επειδή οι προπορευόμενοι οδηγοί ξαφνικά συνειδητοποιούν ότι μια κάμερα βρίσκεται στο φωτεινό σηματοδότη, ενώ ο οδηγός που ακολουθεί όχι. Σε αυτή την περίπτωση, το φαινόμενο μπορεί να εξαλειφθεί αν τοποθετηθούν πολλές τέτοιες κάμερες ή αν αναμένεται από τους οδηγούς ότι ίσως να υπάρχουν κάμερες γενικά σε όλους τους σηματοδότες. Το σημαντικό είναι πως η βιβλιογραφία δείχνει ότι ακόμα και με αυτήν την αύξηση των οπισθο-μετωπικών συγκρούσεων, οι τροχαίες συγκρούσεις με τραυματισμούς μειώθηκαν επιπλέον κατά 25-30. (Retting et al., 2003)

4.8 Πλεονεκτήματα του αυτόματου ελέγχου της τροχαίας κυκλοφορίας

Οι νέες τεχνολογίες βρίσκονται ακόμα στα σπάργανα. Προσφέρουν τεράστια πλεονεκτήματα σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο ελέγχου. Ο διορισμός ειδικευμένων τροχονόμων για τον έλεγχο της οδικής κυκλοφορίας είναι μια ατελέσφορη χρήση πολύτιμων δημόσιων πόρων. Ότι μπορεί να κάνει ο άνθρωπος με δυσκολία, στη συγκεκριμένη περίπτωση, μπορεί να το κάνει η τεχνολογία πολύ καλύτερα με ελαχιστοποίηση του κόστους. Ο αυτόματος έλεγχος της τροχαίας κυκλοφορίας παρέχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα.

4.8.1 Υψηλή πιθανότητα ανίχνευσης παραβάσεων. Η υψηλή πιθανότητα ανίχνευσης των παραβάσεων και όχι η δριμύτητα της τιμωρίας είναι αποτελεσματικότερος παράγοντας για τη μεταβολή της συμπεριφοράς των οδηγών. Οι περισσότεροι θα συμφωνούσαν ότι μια υποθετική συσκευή στα αυτοκίνητα, η οποία θα έβαζε πρόστιμο στον οδηγό 0.1€ κάθε φορά που αυτός θα παραβίαζε το όριο ταχύτητας, θα είχε πολύ πιο δραστική επίδραση στη μείωση της παραβίασης των ορίων ταχύτητας, από ότι η ιδέα ότι η παραβίασή τους μπορεί να οδηγήσει στο θάνατο. Οι νέες τεχνολογίες ελέγχου δεν έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν τέτοια στιγμιαία ανατροφοδότηση, αλλά

παρέχουν τη δυνατότητα σχεδόν άμεσου εντοπισμού του παραβάτη οδηγού μετά τις παραβάσεις.

4.8.2 Αντικειμενικότητα και αμεροληψία. Οι άψυχες συσκευές δεν επηρεάζονται από γνωριμίες, προκαταλήψεις, συμφέροντα κλπ. Ελέγχονται όλα τα οχήματα στον τόπο όπου είναι τοποθετημένη η κάμερα. Σε αυτήν την περίπτωση, καθένας που λαμβάνει ένα πρόστιμο θα σκέφτεται ότι του συμπεριφέρονται ακριβώς με τον ίδιο τρόπο με τον οποίο συμπεριφέρονται σε όλους τους παραβάτες οδηγούς. Οι φωτογραφίες που λαμβάνονται από κάμερες αυτόματης ανίχνευσης παραβάσεων αποκλείουν την αμφισβήτηση τους, σε αντίθεση με τα στοιχεία που παρέχονται από τη συνήθη ανθρωποεξαρτώμενη επιβολή. Η αυτόματη ανίχνευση είναι σε λειτουργία 24 ώρες το 24ωρο. Ένα μεγάλο μέρος των τροχαίων συγκρούσεων πραγματοποιείται όταν ο κυκλοφοριακός όγκος είναι χαμηλός, ενώ η παραδοσιακή ανθρωποεξαρτώμενη επιβολή εστιάζεται περισσότερο όταν ο κυκλοφοριακός όγκος είναι υψηλός.

Είναι εύλογο ότι η πρόοδος στην τεχνολογία μαζικής παραγωγής και πληροφοριών θα καθιστούσε τελικά εφικτή την ανίχνευση ενός μεγάλου μέρους του συνόλου των παραβιάσεων που πραγματοποιούνται στις μέρες μας. Η επίδραση που θα έχει η νέα τεχνολογία θα οδηγήσει στη μείωση των ταχυτήτων από τους οδηγούς ακόμα και στους μη ελεγχόμενους δρόμους που βρίσκονται κοντά στους ελεγχόμενους και σε γενικές γραμμές θα υπάρξει περισσότερη συμμόρφωση με τα όρια ταχύτητας.

4.8.3 Οδήγηση υπό την επήρεια μέθης. Η παραδοσιακή μέθοδος επιβολής του Κ.Ο.Κ. ανιχνεύει περίπου έναν μεθυσμένο οδηγό ανά 2.000 διαδρομές που πραγματοποιούνται από μεθυσμένους οδηγούς. Εκτός από τα όρια ελέγχου της νηφαλιότητας των οδηγών, ένας αστυνομικός πρέπει να παρατηρεί ανάρμοστες συμπεριφορές οδήγησης πριν ελέγξει τους οδηγούς για τα επίπεδα του οινόπνευματος στο αίμα τους. Οι μεθυσμένοι οδηγοί πραγματοποιούν πιο ασταθή και πιο επικίνδυνη οδήγηση από τους νηφάλιους οδηγούς και η συμπεριφορά τους είναι αποτέλεσμα της δράσης του οινόπνευματος και όχι το ίδιο το οινόπνευμα που προκαλεί τροχαίες συγκρούσεις. Η αυτόματη ανίχνευση τροχαίων παραβάσεων είναι πιθανό να καταγράψει μεγαλύτερους αριθμούς παραβιάσεων ορίων ταχύτητας ή φωτεινών σηματοδοτών από έναν μεθυσμένο οδηγό, πολύ πριν να υπάρξει οποιαδήποτε ρεαλιστική πιθανότητα άμεσου παραδοσιακού ελέγχου από τροχονόμο για οδήγηση υπό την επήρεια μέθης. Ένα άλλο αποτελεσματικό μέτρο, η λωρίδα ελέγχου νηφαλιότητας, κοστίζει αρκετά και παρεμποδίζει όλους τους υπόλοιπους οδηγούς. Οι νομοταγείς οδηγοί σταματούν και ελέγχονται για το όριο του αλκοόλ στο αίμα τους. Αυτός ο έλεγχος των νηφάλιων οδηγών, αναμφισβήτητα αποτελεί μια πολύ μεγαλύτερη προσβολή της προσωπικότητάς τους από τη φωτογράφιση μιας παράβασής τους. Ένα από τα μεγαλύτερα οφέλη του αυτόματου ελέγχου της κυκλοφορίας (σε αντίθεση από την ασφάλεια των αερογραμμών) δεν καθυστερεί, δεν ενοχλεί ή στενοχωρεί οποιοδήποτε οδηγό που δεν παραβαίνει το νόμο.

Επομένως, μια διαφοροποίηση και τροποποίηση των σχετικών πολιτικών είναι απαραίτητη για να καταστήσει τον αυτόματο έλεγχο αποτελεσματικό και αποδεκτό. Θεωρητικά τέτοιες αλλαγές, που θα ληφθούν ως ένα πλήρες πακέτο μέτρων, μπορούν να λάβουν και την υποστήριξη του κοινού. Ο αυτόματος έλεγχος μπορεί να αποτελέσει τον καταλύτη για άλλες σημαντικές αλλαγές που αφορούν την κυκλοφορία.

4.9 Η οδήγηση είναι μια δημόσια και όχι μια ιδιωτική δραστηριότητα

Μια ήδη σιωπηρά αποδεκτή αρχή, η οποία πρέπει να αγκαλιαστεί ακόμα περισσότερο, είναι η αρχή ότι η οδήγηση είναι μια δημόσια και όχι μια ιδιωτική δραστηριότητα. Η ιδιωτικότητα πρέπει να γίνεται σεβαστή για τις ιδιωτικές δραστηριότητες, αλλά όχι για τις δημόσιες δραστηριότητες. Υπάρχει ήδη καθολική υποστήριξη για την κυβερνητική παρέμβαση σε θέματα σχετικά με την οδήγηση, η οποία θα ήταν ανυπόφορη για ιδιωτικές δραστηριότητες. Κάποιος δε μπορεί να οδηγήσει χωρίς κυβερνητική άδεια. Η άδεια μπορεί να ανακληθεί, ακόμα και διοικητικά χωρίς νομική εκδίκαση της υπόθεσης. Η κυβέρνηση δεν έχει κάποιο λόγο επέμβασης αν κάποιος είναι μεθυσμένος στο σπίτι του, αλλά ελάχιστοι θεωρούν ότι δεν έχει λόγο παρέμβασης όταν κάποιος οδηγεί υπό την επήρεια μέθης. Οι τροχονόμοι επιτρέπεται να ελέγχουν και να σταματούν οχήματα, των οποίων οι οδηγοί θεωρούνται ύποπτοι για παραβιάσεις του Κ.Ο.Κ. Η παραδοσιακή επιβολή του Κ.Ο.Κ. χρησιμοποιεί ήδη την τεχνολογία, υπό μορφή ραντάρ μέτρησης της ταχύτητας των οχημάτων και των αλκοολόμετρων. Οι παραδοσιακές πρακτικές σπάνια επικρίνονται ως παραβιάσεις της ιδιωτικότητας και των προσωπικών δεδομένων. Ακόμα, τα επιχειρήματα που υποστηρίζουν ότι οι νέες τεχνολογίες στην υπηρεσία του νόμου παραβιάζουν την ιδιωτικότητα και τα προσωπικά δεδομένα χρησιμοποιούνται για να αντιταχθούν στην εφαρμογή της για την καλύτερη επιβολή του υφιστάμενου Κ.Ο.Κ.

Μια τέτοια αντίθεση φαίνεται ασυμβίβαστη με την ευρέως διαδεδομένη αποδοχή του υποχρεωτικού ελέγχου προσωπικών αντικειμένων, αποσκευών και σωματικού ελέγχου αν χρειαστεί, είτε ηλεκτρονικά είτε από υπάλληλο της ασφάλειας του αεροδρομίου πριν την επιβίβαση σε ένα αεροσκάφος. Καθ' όλη την πτήση, το αεροσκάφος ελέγχεται αυτόματα, για το ύψος στο οποίο βρίσκεται, την ταχύτητα του, την κατεύθυνσή του και όμως κανένας δεν υποστηρίζει ότι αυτό δεν πρέπει να γίνει επειδή παραβιάζεται η ιδιωτικότητα του πληρώματος ή των επιβατών. Πρέπει λοιπόν να τονιστεί πολύ έντονα ότι η συμπεριφορά άλλων οδηγών θέτει σε πολύ μεγαλύτερο κίνδυνο τους νομοταγείς πολίτες από οποιουδήποτε άλλους κινδύνους μπορούν να αντιμετωπίσουν κατά τη διάρκεια μιας πτήσης. Οι οδηγοί που παραβιάζουν τους κόκκινους σηματοδότες σκοτώνουν περίπου 850 ανθρώπους ετησίως στις Η.Π.Α. (Retting et al., 2003) Οι άνθρωποι που συνήθως σκοτώνονται δεν είναι οι επιβαίνοντες στο όχημα που παραβιάζει τον κόκκινο σηματοδότη και προσκρούει μετωπικά, αλλά εκείνοι των οχημάτων που εισέρχονται νόμιμα στη διασταύρωση, τα οποία δέχονται

μια θανατηφόρα πλάγια σύγκρουση.

Η παρακολούθηση των καταστημάτων με κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης είναι αρκετά διαδεδομένη. Το κοινό δεν αντιτίθεται στη χρήση τους (τουλάχιστον με άμεσο τρόπο), ακόμα κι αν ο κίνδυνος που μειώνεται δεν αφορά τους ίδιους, αλλά αφορά την απώλεια της ιδιοκτησίας κάποιου άλλου. Φαίνεται ότι το κοινό δεν έχει πρόβλημα να φωτογραφίζεται από τα κυκλώματα από τη στιγμή που οι τιμές των προϊόντων των καταστημάτων δεν επηρεάζονται από αυτού του είδους την τεχνολογία και παραμένουν σε λογικά επίπεδα και δεν αναγκάζονται να καταβάλουν υψηλότερες τιμές για την κάλυψη των δαπανών από μια κλοπή στο κατάστημα. (Αυτό μπορεί να γίνει εύκολα κατανοητό αν κάποιος γνωρίζει τους άγραφους κανόνες του εμπορίου: «Η ζημιά μετακυλύεται στο προϊόν, είτε αυξάνοντας την τιμή του ή μειώνοντας το ποσοστό κέρδους».) Αν και η κυβέρνηση δεν κάνει καταγραφή, φωτογραφίες από μια σκηνή κλοπής σε ένα κατάστημα μπορεί τυχαία να περιλαμβάνουν και αθώους πελάτες, αλλά μολαταύτα παραδίδονται στην αστυνομία.

Στον αυτόματο έλεγχο της κυκλοφορίας είναι δεδομένο ότι μόνο οι παραβιάσεις και οι παραβάτες του νόμου φωτογραφίζονται και όχι άλλοι οδικοί χρήστες. Παράλληλα, λαμβάνονται μέτρα προστασίας που διασφαλίζουν ότι τα στοιχεία των οχημάτων που κινούνται νόμιμα στους δρόμους δε διατηρούνται. Πράγματι, δεν υπάρχει καμία ανάγκη και για κανένα άνθρωπο να δει τη φωτογραφία μιας παραβίασης εκτός από τον ίδιο τον παραβάτη.

Οι ενστάσεις των οδηγών για τον αυτόματο έλεγχο με τη δικαιολογία της προσβολής της ιδιωτικότητας και των προσωπικών δεδομένων μπορεί να απορριφθεί για τρεις λόγους. Καταρχάς, η οδήγηση δεν έχει ερμηνευθεί ποτέ ως ιδιωτική δραστηριότητα. Δεύτερον, η επιτήρηση του οδικού δικτύου έως τώρα, γίνεται αποδεκτή συνήθως για τη μείωση πολύ λιγότερο επιβλαβών συμπεριφορών. Τρίτον, οι οδηγοί που προκαλούν ζημιά σε άλλους οδικούς χρήστες αξιώνουν εκ των υστέρων την προστασία των προσωπικών τους δεδομένων.

4.10 Κυκλοφοριακή πολιτική και αυτόματος έλεγχος

Τα οφέλη του αυτόματου ελέγχου μπορούν να είναι διαθέσιμα στο κοινό, μόνο αν το κοινό δεχτεί αυτού του τύπου τον έλεγχο ως μια αποτελεσματική προσέγγιση σε ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα. Αυτό είναι απίθανο να συμβεί αν υπάρχει έστω και μια υποψία ότι είναι άλλο ένα σχέδιο αύξησης των κρατικών εσόδων. Ο αυτόματος έλεγχος στις Η.Π.Α. και στην Αγγλία αντιμετωπίζεται από το κοινό με εχθρότητα ακριβώς για το λόγο αυτό. Η οδική ασφάλεια πρέπει να εκληφθεί ως ένα σημαντικό πρόβλημα δημόσιας υγείας που το κράτος έχει υποχρέωση να εξετάσει, καθώς το κόστος σε έμφυχο δυναμικό, όσο και σε υλικοτεχνική κάλυψη είναι πολύ μεγάλο. Τα προβλήματα δημόσιας υγείας δεν είναι πηγές κρατικών εσόδων, αλλά μια από τις νομιμότερες δικαιολογίες για κρατική δαπάνη.

Το υπάρχον σύστημα, που τιμωρεί τον τυπικό - μέσο πολίτη, δεν πρόκειται ποτέ να προσελκύσει το επιθυμητό επίπεδο δημόσιας υποστήριξης ώστε να ενισχύσει εντυπωσιακά την οδική ασφάλεια. Ο

στόχος πρέπει να είναι ότι ο τυπικός - μέσος πολίτης δεν θα χρειαστεί ποτέ να πληρώσει ένα κυκλοφοριακό πρόστιμο. Οι σπάνιες παραβιάσεις δεν θα πρέπει να τιμωρούνται. Σχεδόν όλοι οι οδηγοί υπερβαίνουν περιστασιακά τα όρια ταχύτητας (έστω και για λίγα Km/h) ή εισέρχονται στις διασταυρώσεις κάπως αργά. Μια μεμονωμένη παραβίαση θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με μια ευγενική επιστολή προς τον παραβάτη, εξηγώντας ότι ο σκοπός του Κ.Ο.Κ. είναι να αποτρέπει τη ζημιά και να εξηγεί ότι η συμμόρφωση του παραβάτη στο μέλλον θα βοηθήσει στην επίτευξη αυτού του στόχου. Να περιλαμβάνεται μια υπενθύμιση του μεγέθους της ζημιάς που μπορεί να γίνει στους δρόμους. Μια δεύτερη παράβαση εντός μικρού χρονικού διαστήματος θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με μια εντονότερου ύφους επιστολή. Η τεχνολογία καθιστά εύκολη τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου ατομικού ιστορικού παραβάσεων με τη δημιουργία της κάθε επιστολής. Μόνο οι παραβάσεις που υπερβαίνουν κάποια δεδομένα όρια ή η σοβαρότητα της παράβασης θα πρέπει να οδηγούν σε κλιμακούμενα πρόστιμα ή σε άλλες κυρώσεις.

Η αυτόματη επιβολή του Κ.Ο.Κ. συνδέει την παράβαση του οχήματος μέσω της πινακίδας κυκλοφορίας με τον ιδιοκτήτη και όχι με τον οδηγό. Θα πρέπει να γίνουν αλλαγές του κυκλοφορικού νόμου που θα καταστήσουν τον ιδιοκτήτη του οχήματος πιο υπεύθυνο για τη χρήση του. Το πρόστιμο αποστέλλεται στο νόμιμο ιδιοκτήτη του οχήματος. Σε περιπτώσεις όπου ο νόμιμος ιδιοκτήτης δεν οδηγούσε το όχημα, θα οδηγούσαν πιθανώς σε μια συζήτηση που θα αφορά θέματα ασφάλειας μεταξύ του ιδιοκτήτη και του οδηγού. Οι σοβαρότερες οδικές παραβάσεις θα εστιάζονται άμεσα στον οδηγό και θα αντιμετωπίζονται από το ποινικό δικαστικό σύστημα με τρόπους παρόμοιους με τους υπάρχοντες.

Η αυτόματη επιβολή του Κ.Ο.Κ. μπορεί ουσιαστικά να εξαλείψει τις συνήθεις παραβάσεις των ορίων ταχύτητας. Αν κάποιος οδηγός παραβιάζει συχνά τα όρια ταχύτητας, θα αντιμετωπίζεται από το ποινικό δικαστικό σύστημα. Με την εφαρμοζόμενη παραδοσιακή επιβολή του Κ.Ο.Κ., εκείνοι που τιμωρούνται γενικά συνεχίζουν να οδηγούν με σχετικά αμετάβλητη οδική συμπεριφορά. Με την αυτόματη επιβολή του Κ.Ο.Κ., η αμετάβλητη συμπεριφορά θα ανιχνεύεται πολύ γρήγορα. Οι συνεχείς παραβιάσεις θα οδηγούν στην ανάκληση της άδειας οδήγησης και ταυτόχρονα με την αυτόματη ανίχνευση, οι οδηγοί χωρίς άδεια οδήγησης θα είναι πολύ πιθανότερο να ανιχνευθούν αν οδηγήσουν. Το πιο πιθανό αποτέλεσμα θα είναι ότι οι οδηγοί που στο παρελθόν παραβίαζαν τα όρια ταχύτητας θα συμμορφωθούν με τον κώδικα και θα γίνουν προσεκτικοί οδηγοί. Αυτός είναι ο πραγματικός στόχος του Κ.Ο.Κ.

Σε παγκόσμιο επίπεδο μέχρι σήμερα, δεν υπάρχει περίπτωση στην οποία τα όρια ταχύτητας να παραβιάζονται σπάνια. Με δεδομένο ότι η εμπειρία από τον αυτόματο έλεγχο ταχύτητας συσσωρεύεται, θα μπορούσαν να οριστούν υψηλότερα όρια ταχύτητας σε ορισμένους δρόμους και να καταλήξουμε σε μεγαλύτερη οδική ασφάλεια από τη σημερινή, στην οποία τα υπάρχοντα χαμηλά όρια ταχύτητας παραβιάζονται κατάφορα. Έτσι μια πιθανή έκβαση του αυτόματου ελέγχου

ταχύτητας μπορεί να είναι η μεταβολή των οδηγών σε νομοταγείς οδηγούς που θα ταξιδεύουν με ασφάλεια και με μεγαλύτερες ταχύτητες.

4.11 Τι πρέπει να γίνει με τα πρόστιμα;

Προκειμένου να γίνει απόλυτα σαφές ότι σκοπός του Κ.Ο.Κ. είναι να μειωθούν οι συγκρούσεις στους δρόμους, τα χρήματα που συγκεντρώνονται από τα πρόστιμα θα πρέπει να μπαίνουν σε ένα χωριστό κρατικό λογαριασμό και να προορίζονται για τη βελτίωση του οδικού δικτύου (παρά το ότι αυτό θα πρέπει να προβλέπεται από τον κρατικό προϋπολογισμό). Σε κάποια ημερομηνία, ίσως αμέσως πριν από το τέλος του ημερολογιακού έτους, το συνολικό ποσό θα πρέπει να διαιρείται εξίσου μεταξύ όλων των κατόχων αδειών και να διανέμεται σε αυτούς υπό τη μορφή κρατικών επιταγών. Το ποσό αυτό θα πρέπει να συνοδεύεται από μια επιστολή, η οποία θα εκφράζει την ελπίδα ότι θα πρέπει να εργαστούμε όλοι μαζί για να διασφαλιστεί ότι για το επόμενο έτος το ποσό θα είναι ακόμα μικρότερο και ότι ιδανικά το ποσό θα πρέπει να πλησιάζει το μηδέν, καθώς προχωράμε προς το στόχο, ο οποίος είναι: κανένας οδηγός να μη σημειώνει παραβάσεις που να υπερβαίνουν το κατώτατο όριο επιβολής προστίμου. Ο στόχος του Κ.Ο.Κ. δεν είναι να συλληφθούν και να τιμωρηθούν οι παραβάτες, αλλά να μειωθούν οι συγκρούσεις στους δρόμους με την αποτροπή των τροχαίων παραβάσεων.

4.12 Δαπάνες και κέρδη της νέας προσέγγισης

Το σημαντικότερο κυβερνητικό κόστος αυτής της νέας προσέγγισης είναι η απώλεια κρατικών εσόδων από τα πρόστιμα. Σε αυτό προστίθεται το κόστος αγοράς και συντήρησης του αυτόματου συστήματος ελέγχου, την ανάπτυξη λογισμικού για αυτό, το κόστος της αποστολής των προαναφερθέντων επιστολών και το κόστος διαχείρισης του νέου συστήματος.

Σε αντίθεση, σημαντικά οφέλη θα υπάρξουν από την επίτευξη του στόχου της μείωσης των τροχαίων συγκρούσεων, οι οποίες κοστίζουν για παράδειγμα στις Η.Π.Α. 231 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως. Οποιοδήποτε μέτρο μειώνει έστω και κατά λίγο το ποσοστό των συγκρούσεων θα έχει θετικά αποτελέσματα για όλους. Θεωρητικά αυτή η μείωση του ποσοστού δε θα είναι μικρή, αλλά θα είναι ουσιαστική.

Η αύξηση της πιθανότητας ανίχνευσης των τροχαίων παραβάσεων θα μειώσει τον αριθμό τους. Η μείωση των τροχαίων παραβάσεων θα μειώσει το συνολικό αριθμό συγκρούσεων κατά περίπου 50%, ακόμα περισσότερο τους σοβαρούς τραυματισμούς και πολύ περισσότερο τις μοιραίες συγκρούσεις. Αυτές είναι μετριοπαθείς εκτιμήσεις. Στην πραγματικότητα τα ποσοστά είναι πιθανό να είναι ακόμα μεγαλύτερα. Όταν συμβαίνει μια τροχαία σύγκρουση, συχνά δεν υπάρχει κανένα στοιχείο πέρα από την κατάθεση του οδηγού που συμμετείχε σε αυτή, με αποτέλεσμα πολλές παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. που (πιθανόν να) προηγήθηκαν της σύγκρουσης να μην καταγράφονται. Μια σύγκρουση που καταγράφεται από την τροχαία (δηλαδή μια σοβαρή σύγκρουση) μειώνει τον κίνδυνο συμμετοχής

του οδηγού σε μια μοιραία σύγκρουση κατά 35% μέσα στον επόμενο μήνα μετά από την καταγραφή. (Redelmeier et al., 2003) Κάποιος μπορεί εύκολα να σκεφτεί ποια θα είναι η επίδραση μιας αυτόματης καταγραφής του συμβάντος.

4.13 Άλλες αλλαγές

Ενώ μπορεί να επιτευχθεί μείωση των συγκρούσεων από την εφαρμογή του αυτοματοποιημένου ελέγχου της κυκλοφορίας, άλλες αλλαγές μπορούν να σημειωθούν αν ικανοποιούν κοινωνικούς κανόνες και να συνεισφέρουν σημαντικά προς την επίτευξη του στόχου του σύγχρονου Κ.Ο.Κ. Η οδήγηση είναι μια (ή πρέπει να είναι μια) από τις πιο υπεύθυνες ανθρώπινες δραστηριότητες. Σε σύγκριση με οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα ενός τυπικού - μέσου πολίτη, η οδήγηση είναι πολύ πιθανό να προκαλέσει θάνατο. Τα βήματα προς την απόκτηση μιας άδειας οδήγησης θα πρέπει να τηρούνται με ευλαβική προσήλωση και χωρίς παρεκκλίσεις. Θα πρέπει οι πολίτες να εξοικειωθούν με τη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, τόσο μέσω της εκπαίδευσης, όσο και μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης (Μ.Μ.Ε). Παράλληλα τα Μ.Μ.Ε. θα πρέπει να σταματήσουν την «επιθετική» διαφήμιση των οχημάτων εκθειάζοντας τις επιδόσεις τους. Τέτοιου είδους διαφημίσεις θα πρέπει να θεωρούνται ως δημόσια προσβολή που κοινωφελές θα ήταν να περιοριστεί. Η Αμερικάνικη Ομοσπονδιακή Επιτροπή Επικοινωνιών (US Federal Communication Commission, όπως και το Εθνικό Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο στην Ελλάδα) επιβάλλει μεγάλα πρόστιμα σε τηλεοπτικούς και σε ραδιοφωνικούς σταθμούς για υλικό αναμετάδοσης που θεωρεί ως ανάρμοστο. Με αυτόν τον τρόπο θα σώζονται ζωές από την εφαρμογή παρόμοιων πολιτικών που θα απαγορεύουν τη θετική απεικόνιση της οδήγησης ως πιθανότητας θανάτου. Τέτοιες απαγορεύσεις θα πρέπει να εφαρμοστούν επίσης και σε διαφημίσεις οχημάτων που γίνονται με την απεικόνιση ανεύθυνης οδήγησης.

Οι προτάσεις περιορισμού του περιεχομένου προγραμμάτων ή διαφημίσεων αντιμετωπίζονται ως παραβιάσεις ενός εκ των πρώτων δικαιωμάτων του ανθρώπου: της ελευθερίας του λόγου. Όπως στην περίπτωση των επιχειρημάτων για την προσβολή των προσωπικών δεδομένων από την εφαρμογή του αυτόματου ελέγχου και επιβολής του Κ.Ο.Κ., έτσι τέτοιες αξιώσεις αγνοούν τους αναρίθμητους εθελοντικούς και νομικούς περιορισμούς που βρίσκονται εν ισχύ στις μέρες μας, όσων αφορά τις αναμεταδόσεις που σχετίζονται με την ευπρέπεια και τη διαφήμιση τσιγάρων. Δεδομένου ότι ήδη υπάρχουν περιορισμοί σε ισχύ μετά από διάφορες πιέσεις, αξίζει να σκεφτούμε κάποιες που να αποτρέπουν ανθρώπινους θανάτους στους δρόμους.

Αναμφισβήτητα υπάρχει ένταση μεταξύ της ανθρώπινης ευχαρίστησης και της ασφάλειας. Η γρήγορη οδήγηση, το κάπνισμα, η κατανάλωση μεγάλων ποσοτήτων οινοπνεύματος ή άλλων εθιστικών ουσιών και η κατανάλωση τροφίμων υψηλής θερμιδικής αξίας, πλούσιων σε χοληστερόλη είναι κάποιες από τις συνηθισμένες δραστηριότητες που απολαμβάνουν πολλοί άνθρωποι. Εντούτοις, είναι ευχάριστες συνήθειες που έχουν κάποιο κόστος. Αρκετοί άνθρωποι σε παγκόσμιο επίπεδο

έχουν αποποιηθεί σκόπιμα πολλές από αυτές τις συνήθειες τους για να μειώσουν τον κίνδυνο των ανεπιθύμητων συνεπειών που μπορεί να έχουν. Μια από τις μεγαλύτερες βελτιώσεις στον τομέα της δημόσιας υγείας οφείλεται στη μείωση του καπνίσματος. Αυτή η βελτίωση δεν πραγματοποιήθηκε επειδή οι καπνιστές βρήκαν το κάπνισμα δυσάρεστο, αλλά επειδή έγινε κατανοητό ότι προκαλεί δυσάρεστες συνέπειες, τόσο στους ίδιους τους καπνιστές, όσο και στους γύρω τους. Έτσι λοιπόν, η ελπίδα έγκειται στο ότι η μείωση των τροχαίων στους δρόμους μπορεί να προκύψει επειδή οι άνθρωποι θα αποποιηθούν την ευχαρίστηση της παραβίασης των ορίων ταχύτητας. Όπως με το κάπνισμα, οι άνθρωποι που δε μπορούν να αυτοπεριοριστούν όταν βρίσκονται σε δημόσιους χώρους, τους επιβάλλεται πρόστιμο επειδή μπορεί να προκαλέσουν βλάβη στους συνανθρώπους τους, έτσι θα πρέπει να γίνει και με τους παραβάτες των ορίων ταχύτητας.

4.14 Προστατευτική ρύθμιση για τους πεζούς στις τροχαίες συγκρούσεις

Μια προστατευτική ρύθμιση σχετικά με το ποιος έχει την ευθύνη όταν ένα όχημα συγκρούεται με έναν πεζό θα μπορούσε να μειώσει τους θανάτους των πεζών στους δρόμους. Υπάρχουν ήδη καθιερωμένες ρυθμίσεις για άλλους τύπους συγκρούσεων, όπως είναι οι οπίσθιες συγκρούσεις οχημάτων, στις οποίες το όχημα που ακολουθεί θεωρείται υπεύθυνο για την σύγκρουση. Υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι για τους οποίους πρέπει να ισχύει αυτό. Οι οδηγοί πρέπει να αισθάνονται ελεύθεροι να επιβραδύνουν ή να φρενάρουν ως απάντηση στις κυκλοφοριακές συνθήκες μπροστά τους, χωρίς να ανησυχούν για το όχημα που ακολουθεί. Η υποχρέωση του οδηγού που ακολουθεί είναι σαφής. Ουσιαστικά ανεξάρτητα από το πώς κινείται ο οδηγός του προπορευόμενου οχήματος, ο οδηγός του οχήματος που ακολουθεί πρέπει να κρατά απόσταση ασφαλείας και δεν έχει δικαίωμα να συγκρουστεί στο οπίσθιο τμήμα του προπορευόμενου οχήματος.

Θεωρητικά η καθιέρωση μιας προστατευτικής ρύθμισης για τους πεζούς που εμπλέκονται σε συγκρούσεις θα μπορούσε να παρέχει σημαντικά οφέλη ασφάλειας, αν και η βάση της ευθύνης είναι αρκετά διαφορετική από την περίπτωση των οπίσθιων συγκρούσεων. Ο υπάρχον κώδικας θεωρεί ότι οι οδηγοί που οδηγούν σεβόμενοι το όριο ταχύτητας, επιδεικνύουν χαρακτηριστική προσοχή για τις πεζές διαβάσεις και εφόσον εμπλακούν σε σύγκρουση με πεζό δε φέρουν ευθύνη για τη σύγκρουση. Αυτό δηλώνει ότι οι πεζοί πρέπει να υπακούουν στο νόμο και να έχουν καλή κυκλοφοριακή κρίση και να μη μπαίνουν μπροστά στα οχήματα. Ο πεζός και ο οδηγός θεωρητικά έχουν συγκρίσιμη ευθύνη όσο αφορά την υπακοή στο νόμο, με αποτέλεσμα ο ανυπάκουος να θεωρείται και παραβάτης.

Αυτή η ρύθμιση δεν λαμβάνει υπόψη της μια κρίσιμη ασυμμετρία. Ο οδηγός ελέγχει ένα ογκώδες όχημα που ταξιδεύει με μεγάλη ταχύτητα και μπορεί να προκαλέσει πολύ μεγάλη ζημιά στους πεζούς, ενώ παράλληλα παρέχει τεράστια προστασία στον οδηγό. Οι πεζοί δεν έχουν καμία τέτοια προστασία. Αυτή η τεράστια ασυμμετρία αναφορικά με τον κίνδυνο πρέπει να ισορροπηθεί από μια αντίστοιχη ασυμμετρία στη νομική ευθύνη. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι οδηγοί δεν πρέπει

να συγκρούονται με πεζούς, οτιδήποτε κι αν κάνουν οι πεζοί, ακριβώς όπως συμβαίνει όταν το όχημά τους έπεται ενός άλλου και δεν επιτρέπεται να το τρακάρουν.

Αυτό δε σημαίνει ότι οι οδηγοί θα πρέπει να χτυπούν τους παραβάτες πεζούς. Αντιθέτως, στις μέρες μας, σε γενικές γραμμές, οι οδηγοί έχουν εντείνει την προσοχή τους όταν βρίσκονται κοντά σε πεζούς. Στόχος θα πρέπει να είναι η περαιτέρω αύξηση αυτής της προσοχής και της ευαισθησίας. Το μέτρο αυτό θα είναι ισχυρά εκπαιδευτικό. Αν αυτός ο τυπικός καθορισμός της ασφάλειας των πεζών γίνει μια σημαντική ευθύνη του οδηγού, θα παρέχει τη δυνατότητα μεγαλύτερης οδηγικής προσοχής και υπευθυνότητας.

5. Πτυχές και τομείς της ηθικής ευθύνης

Ετησίως 1,2 εκατομμύριο άνθρωποι σκοτώνονται παγκοσμίως στους δρόμους. (Peden et al., 2004) Τα περισσότερα θύματα είναι άτομα νέας ηλικίας και πριν από τις τροχαίες συγκρούσεις ήταν υγιείς, με το αναμενόμενο προσδόκιμο ζωής ατόμων με κανονική υγεία. Το πιο σημαντικό είναι ότι οι περισσότεροι δεν είναι οδηγοί. Παγκοσμίως τα περισσότερα θύματα είναι πεζοί. Οι τραυματισμοί ξεπερνούν αριθμητικώς κατά πολύ τους θανάτους. Τα κυκλοφοριακά προβλήματα (στα οποία ανήκουν και οι τροχαίες συγκρούσεις) απορρέουν από λάθος αποφάσεις που πάρθηκαν από τους μεμονωμένους οδικούς χρήστες στο συγκοινωνιακό δίκτυο, τους ηγέτες των κυβερνήσεων και της βιομηχανίας. Οι αποφάσεις αυτές εγείρουν πολλά ηθικά ζητήματα. Μολαταύτα, τα ηθικά ζητήματα αγνοούνται ή αφήνονται στο περιθώριο της συζήτησης. Όλα αυτά τα ζητήματα θα συζητηθούν στη συνέχεια. Πράγματι, ένα από τα ελάχιστα, σχετικά με το θέμα, άρθρα που υπάρχουν στην βιβλιογραφία αναφέρει: «Οι φιλόσοφοι θα πρέπει να αρχίσουν να σκέφτονται σοβαρότερα τα πολλά ηθικά ζητήματα που προκύπτουν από τη συχνή χρήση των ιδιωτικών / προσωπικών μηχανοκίνητων οχημάτων». (Husak, 2004)

Η συζήτηση οποιασδήποτε πτυχής της κυκλοφορίας στους σύγχρονους αυτοκινητόδρομους πρέπει να βασιστεί στη γνώση των χαρακτηριστικών της. Κάποιος δε μπορεί να συζητήσει, για παράδειγμα, την ηθική μιας ιατρικής διαδικασίας εκτός αν έχει γνώση του όρου τον οποίο εξετάζει, ποιες εναλλακτικές επιλογές είναι διαθέσιμες, ποιοι είναι οι πιθανοί κίνδυνοι από την επιτυχία της, ποια είναι η πιθανότητα κατά την εφαρμογή της να επιβαρυνθεί περισσότερο ο ασθενής κλπ. Η πηγή αυτής της γνώσης είναι ζητούμενο της επιστημονικής έρευνας. Οι περισσότεροι από τους φορείς χάραξης πολιτικής για την οδική ασφάλεια σκέφτονται ότι είναι ειδικοί στην κυκλοφοριακή ασφάλεια απλά επειδή οδηγούν. Οι ίδιοι θα γελοιοποιούνταν αν ισχυριζόντουσαν ότι είναι πνευμονολόγοι απλά και μόνο επειδή αναπνέουν. Οποιαδήποτε συζήτηση που αφορά τα ηθικά ζητήματα στην οδική ασφάλεια, πρέπει να στηριχτεί επάνω σε ότι είναι γνωστό από την επιστήμη για το θέμα.

Η οδική ασφάλεια έχει μελετηθεί ως επιστημονικό θέμα για περισσότερο από 70 χρόνια, με ένα

μεγάλο όγκο αξιόπιστων πληροφοριών που συσσωρεύεται σε πολλά επιστημονικά περιοδικά. Παραδείγματος χάρη, μια εργασία που υποβλήθηκε στο «American Journal of Psychology» τον Αύγουστο του 1937 περιέχει ιδέες που συχνά αγνοούνται σήμερα και έχει αναφορές σε ακόμα πιο παλιές εργασίες. (Gibson and Crooks, 1938) Ένας μεγάλος όγκος επιστημονικών πληροφοριών συνοψίζονται στο βιβλίο του Έβανς Λ., «Οδική ασφάλεια». (Evans, 2004) Η έρευνα πάνω στην οδική ασφάλεια καθορίζει ότι τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια, αλλά όχι τόσο μεγάλη όσο οι παράγοντες που καθορίζουν την ποιότητα του οδοστρώματος. Επίσης, οι παράγοντες που καθορίζουν την ποιότητα του οδοστρώματος δεν έχουν τόσες επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, όσο ο ανθρώπινος παράγοντας και ιδιαίτερα η συμπεριφορά των οδηγών. (Evans, 2004) (Treat, 1980) (Sabey and Staughton, 1975) (Evans, 1996) Η συμπεριφορά εκείνων που θέτουν σε κίνδυνο τις ανθρώπινες ζωές στο δρόμο αυξάνει την επικινδυνότητα στους αυτοκινητόδρομους. Το λιγότερο ασφαλές όχημα που οδηγείται στο λιγότερο ασφαλή δρόμο από κάποιους οδηγούς θέτει πολύ λιγότερο κίνδυνο από το ασφαλέστερο όχημα που οδηγείται στον ασφαλέστερο δρόμο από οδηγούς με επιθετική συμπεριφορά.

Είναι εύκολο να ειπωθεί ότι οι οδηγοί έχουν προσωπική ηθική ευθύνη να μη βλάψουν τους άλλους. Αυτή η διατύπωση όμως παραμερίζει άλλα ευρύτερα ζητήματα. Οι οδηγοί καταλαβαίνουν επαρκώς ότι η «κανονική» οδήγησή τους αποτελεί αδικαιολόγητη απειλή για τους άλλους; Αν όχι, γιατί όχι; Μήπως οι οδηγοί έχουν παραπληροφορηθεί; Αν έχουν πέσει θύματα παραπληροφόρησης, από ποιους έχουν παραπληροφορηθεί και για ποιους λόγους; Ενώ οι μεμονωμένοι οδηγοί είναι οι τελικοί παράγοντες, άλλοι θεσμοί συμβάλλουν σημαντικά στο πώς οι οδηγοί συμπεριφέρονται και φέρουν αναλόγως σημαντική ηθική ευθύνη για τις τροχαίες συγκρούσεις.

5.1 Η ηθική ευθύνη της βιομηχανίας

Πρέπει η βιομηχανία που έχει επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια να έχει ηθική υποχρέωση να βελτιώσει την ασφάλεια των προϊόντων της; Ή να διασφαλίσει ένα κατώτατο όριο παραγόμενου προϊόντος, ώστε να αποφεύγεται (όσο αυτό είναι δυνατόν) η ζημιά που μπορεί να προκαλέσει η ανεπάρκεια του προϊόντος τους (σε περίπτωση που δεν υπάρχει κάποιο άλλο καλύτερο); Ενώ τέτοιες ερωτήσεις προκύπτουν για τους κατασκευαστές διάφορων προϊόντων, η μεγάλη διαφορά στην οδική κυκλοφορία είναι ότι η πλειοψηφία εκείνων που βλάπτονται δεν είναι οι άμεσοι αγοραστές των προσφερόμενων προϊόντων. Ένα από τα σημαντικότερα ηθικά ζητήματα για μια βιομηχανία είναι η υποχρέωσή της να διασφαλίσει ότι τα προϊόντα της δε βλάπτουν αδικαιολόγητα εκείνους που δεν τα αγοράζουν ή δεν έχουν κανένα ενδιαφέρον για αυτά.

5.1.1 Η αυτοκινητοβιομηχανία. Η αυτοκινητοβιομηχανία διαφημίζει τα οχήματα της με τρόπους που μεγαλοποιούν και ενθαρρύνουν τη συμπεριφορά που αυξάνει τον οδικό κίνδυνο για όλους τους οδικούς χρήστες, συμπεριλαμβανομένων άλλων οδηγών, αδιάφορων για το διαφημιζόμενο προϊόν. Ο

σκοπός της διαφήμισης είναι να αλλάξει η συμπεριφορά. Δεδομένου ότι η συμπεριφορά των οδηγών είναι ο παράγοντας που έχει τις σημαντικότερες επιπτώσεις στην ασφάλεια όλων των οδικών χρηστών, μήπως πρέπει οι τρόποι με τους οποίους διαφημίζονται κάποια οχήματα να συζητηθούν με ηθικούς όρους;

Προτού να μπορέσει να πωληθεί ένα φάρμακο πρέπει να ικανοποιεί δύο προϋποθέσεις. Πρέπει να είναι αποδεδειγμένης αποτελεσματικότητας και ασφάλειας. Καμιά αντίστοιχη προϋπόθεση (ή οποιαδήποτε προϋπόθεση) δεν ισχύει για το μάρκετινγκ και την πώληση των εξαρτημάτων αυτοκίνησης. Οι κατασκευαστές διαφημίζουν συχνά τον «εξοπλισμό ασφαλείας» χωρίς οποιαδήποτε στοιχεία να ενισχύουν ή να αποδεικνύουν την ασφάλεια ή ότι η χρήση του συγκεκριμένου εξοπλισμού δε θα αυξήσει τη ζημιά.

5.1.2 Η βιομηχανία των ασφαλιστικών εταιριών (ασφαλιστική βιομηχανία). Η ασφαλιστική βιομηχανία έχει μια ιστορία υποστήριξης του επιπρόσθετου εξοπλισμού «ασφάλειας» στα οχήματα. Συχνά όμως, το προφανές οικονομικό συμφέρον τους αγνοείται. Η προσθήκη περισσότερων εξαρτημάτων σε ένα όχημα αυξάνει το κόστος του. Όσο ακριβότερο είναι ένα όχημα, τόσο υψηλότερο είναι το ασφάλιστρο για την κάλυψη της απώλειας του λόγω κλοπής, πυρκαγιάς ή ζημιάς.

Σε ένα πιο βασικό επίπεδο, οι πωλήσεις ασφαλειών αυτοκινήτου συνδέονται άμεσα με τις τροχαίες συγκρούσεις. Αν είναι να πάψουν εντελώς να συμβαίνουν τροχαίες συγκρούσεις, τότε τα ασφαλιστήρια αυτοκινήτων δεν θα έχουν λόγο ύπαρξης. (Αυτό θα συνέβαινε μετά από ένα εξαιρετικά κερδοφόρο τελικό έτος, καθώς αν ήταν να σταματήσουν με κάποιο «μαγικό» τρόπο οι τροχαίες συγκρούσεις, για ένα τουλάχιστον έτος τα ασφάλιστρα θα εκτοξεύονταν στα ύψη). Το κίνητρο των ασφαλιστικών εταιριών στον ισχυρισμό ότι θέλουν να μειώσουν τις τροχαίες συγκρούσεις πρέπει να αξιολογηθεί κατανοώντας ότι όσο πιο επιτυχής είναι ο ισχυρισμός τους σε πρακτικό επίπεδο, τόσο λιγότερα χρήματα θα εισπράξουν τελικά, σε μια ανταγωνιστική αγορά.

Ο όρος «ηθικός κίνδυνος» αναφέρεται σε μια αύξηση στον κίνδυνο που παίρνουν τα ασφαλισμένα άτομα, επειδή δεν πληρώνουν για τη ζημιά που προκαλούν. Κάποιος είναι πιθανότερο να χτυπήσει μια μπάλα του γκολφ χωρίς να το πολυσκεφτεί, ενώ το ακριβό του αυτοκίνητο βρίσκεται μέσα στο όριο βολής του, αν ξέρει ότι η ασφαλιστική εταιρεία θα πληρώσει για τη ζημιά. Οι ασφάλειες αυτοκινήτων εγείρουν επιπλέον προβληματισμούς επειδή ένας οδηγός που αγοράζει περισσότερες παροχές ασφάλειας από ότι απαιτεί ο νόμος, αυξάνει τον κίνδυνο (τις περισσότερες φορές) για όλους τους άλλους οδικούς χρήστες. Γενικά, κάποιος οδικός χρήστης αισθάνεται περισσότερο ασφαλής, όσο αφορά την οδική κυκλοφορία, όταν γνωρίζει ότι όλοι οι οδηγοί ξέρουν ότι αυτοί πρέπει να πληρώσουν από την τσέπη τους το κόστος οποιασδήποτε ζημιάς προκαλέσουν ή όπως συμβαίνει στην παρούσα κατάσταση, στην οποία η ασφαλιστική εταιρία επιβαρύνεται με το μεγαλύτερο κόστος των δαπανών; Οι ασφάλειες αυτοκινήτων μειώνουν την οδική ασφάλεια. Σε

ατομικό επίπεδο, είναι ηθική η αγορά περισσότερων παροχών ασφάλειας αυτοκινήτου από όσες ορίζει ο νόμος;

5.1.3 Η βιομηχανία οινοπνευματωδών ποτών. Η βιομηχανία οινοπνευματωδών ποτών έχει επιτύχει εξαιρετικά στη δημιουργία, στη διάδοση και στην καθιέρωση δύο αναληθειών. Καταρχάς, με τις διαφημίσεις τους, οι εταιρείες οινοπνευματωδών ποτών, έχουν πείσει το ευρύ κοινό ότι ουσιαστικά όλοι οι άνθρωποι πίνουν, όταν στην πραγματικότητα ένας στους τρεις ενήλικες (για διάφορους λόγους) δεν καταναλώνει καθόλου οινοπνευματώδη ποτά. Δεύτερον, έχουν πείσει το ευρύ κοινό ότι θέλουν όλοι οι πελάτες τους να πίνουν υπεύθυνα (αυτό «τονίζεται» συνήθως σε όλες τις διαφημιστικές τους ενέργειες). Αυτό δεν είναι αληθές, γιατί αν όλοι έπιναν υπεύθυνα, τότε οι πωλήσεις της βιομηχανίας οινοπνευματωδών ποτών θα είχαν πολύ μεγάλη μείωση στις πωλήσεις τους και θα καταστρέφονταν. Περίπου οι μισές από τις πωλήσεις οινοπνευματωδών ποτών στις Ηνωμένες Πολιτείες γίνονται σε ανήλικους και αλκοολικούς. (Evans, 2004) Στις Η.Π.Α. οι μεθυσμένοι οδηγοί είναι κυρίως νέοι, άρρενες, πότες μπύρας. Ενώ, τα σκληρά ποτά διαφημίζονται σπάνια στην αμερικανική τηλεόραση, δισεκατομμύρια δολάρια ξοδεύονται σε διαφημιστικά προγράμματα μπύρας που στοχεύουν συγκεκριμένα στα νέα αγόρια και με βεβαιότητα ότι ταυτόχρονα δημιουργούν και επηρεάζουν νέους ανήλικους πότες.

5.1.4 Η βιομηχανία διασκέδασης. Η τηλεόραση είναι πιθανώς η βιομηχανία που έχει τη μεγαλύτερη επιρροή στην ασφάλεια. Ενώ οι μεθυσμένοι δεν εμφανίζονται πλέον ως συμπαθητικοί και χιουμοριστικοί, όπως ήταν παλιότερα συνηθισμένο στις κινηματογραφικές ταινίες, τα Μ.Μ.Ε. και ιδιαίτερα η τηλεόραση και ο κινηματογράφος παρουσιάζουν ακόμα την απερίσκεπτη οδήγηση και την επιτάχυνση ως συναρπαστική και αποδεκτή.

Η τηλεόραση λαμβάνει μεγάλα ποσά μέσω της διαφήμισης από τις βιομηχανίες αυτοκινήτων και μπύρας. Είναι επομένως απίθανο να μεταδώσουν ότι μερικοί ειδικοί καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι οι διαφημίσεις μπύρας και κάποιες διαφημίσεις αυτοκινήτων συμβάλλουν στους θανάτους πολλών ανθρώπων που δε βλέπουν καν τις συγκεκριμένες διαφημίσεις.

5.1.5 Η βιομηχανία ανιχνευτών ραντάρ ταχύτητας για τα οχήματα. Οι ανιχνευτές των ραντάρ ταχύτητας τις αστυνομίας, που προσαρμόζονται στο εσωτερικό των Ι.Χ. οχημάτων έχουν μόνο ένα σκοπό: Να επιτρέψουν στους οδηγούς να παραβιάσουν τα όρια ταχύτητας και με αυτόν τον τρόπο να αυξήσουν τον κίνδυνο να βλάψουν άλλους οδικούς χρήστες. Στον Καναδά τέτοιες συσκευές είναι παράνομες, ενώ στις Η.Π.Α. είναι νόμιμες, επιθετικά διαφημιζόμενες και εμπορεύσιμες. Αυτή είναι μια εκδήλωση των ευρύτερων διαφορών στις πολιτικές προσεγγίσεις ασφάλειας των δύο χωρών.

5.2 Η ηθική ευθύνη της κυβέρνησης

Η κυβερνητική δυνατότητα να επηρεάζει τη συμπεριφορά των οδηγών υπερβαίνει οποιονδήποτε άλλο θεσμό. Η κυβέρνηση, αντίθετα από τη βιομηχανία, έχει ένα ουσιαστικό καθήκον να αποτρέψει τους πολίτες από το να βλάψουν άλλους πολίτες. Επομένως, η κυβερνητική αποτυχία να προστατέψει τους πολίτες πρέπει να κριθεί με διαφορετικά πρότυπα από αυτά που εφαρμόζονται στη βιομηχανία.

Μέχρι πρόσφατα ήταν γενικά αποδεκτό ότι οι κυβερνήσεις δεν ήταν υπεύθυνες για τον καιρό. Ακόμα υπήρξαν δικαιολογημένες απόψεις για την κυβερνητική ευθύνη, όταν ο τυφώνας Κατρίνα σκότωσε τόσους ανθρώπους στη Λουιζιάνα, όσους περίπου σκοτώνονται κάθε χρόνο στους δρόμους της Λουιζιάνα. (National Highway Traffic Safety Administration, 2010)

Ενώ η κυβέρνηση είναι μη αρμόδια για τους τυφώνες, έχει σημαντική ευθύνη για σχεδόν οτιδήποτε σχετίζεται με την οδική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού και της κατασκευής των δρόμων, της θέσπισης και της επιβολής με νόμο ορθού κώδικα οδικής κυκλοφορίας, της ορθής φορολόγησης των καυσίμων και των οινόπνευματων ποτών, ρυθμίζοντας ποια οχήματα πρέπει να κυκλοφορούν και χορηγώντας άδειες οδήγησης με αυστηρά κριτήρια. Για τον αριθμό των ανθρώπων που σκοτώνονται στους δρόμους είναι πολύ περισσότερο υπεύθυνη η κυβέρνηση από οποιαδήποτε άλλο παράγοντα.

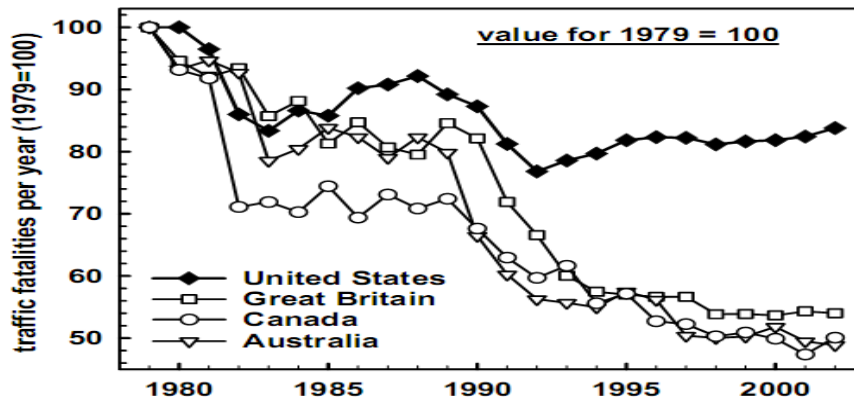
5.2.1 Η δραματική αποτυχία της αμερικάνικης πολιτικής για την οδική ασφάλεια. Η πολιτική της Αμερικάνικης κυβέρνησης για την οδική ασφάλεια είναι μια καταστροφή χωρίς προηγούμενο. (Evans, 2004 p 381-8) Πριν από τα μέσα της δεκαετίας του '60 οι Η.Π.Α. είχαν την ασφαλέστερη κυκλοφορία οχημάτων στον κόσμο, είτε αυτό μετριόταν με τους θανάτους ανά καταχωρημένο όχημα είτε με τους θανάτους για την ίδια απόσταση ταξιδιού. Μέχρι το 2002, από την άποψη των θανάτων ανά καταχωρημένο όχημα, οι Η.Π.Α. έπεσαν από την 1η στη 16η θέση.

Το διάγραμμα 1 συγκρίνει τις ποσοστιαίες επί τοις εκατό μεταβολές στους ετήσιους τροχαίους θανάτους στις Η.Π.Α. και σε τρεις άλλες χώρες, τη Μεγάλη Βρετανία, τον Καναδά και την Αυστραλία για το έτος 1979. Οι μοιραίες τροχαίες συγκρούσεις στις χώρες σύγκρισης μειώθηκαν κατά μέσο όρο 45% έναντι μόνο 16% στις Η.Π.Α.

Αυτή η τεράστια διαφορά δεν οφείλεται στη μεγαλύτερη αύξηση του αριθμού των οχημάτων ή των διανυόμενων μιλίων στις ΗΠΑ. Για την ακρίβεια συμβαίνει το αντίθετο. Η μέση αύξηση επί τοις εκατό των οχημάτων και των διανυόμενων μιλίων ήταν μεγαλύτερη στις χώρες σύγκρισης. Επομένως, αν οι μεταβολές στους θανάτους ανά καταχωρημένο όχημα ή ανά διανυόμενο μίλι συγκριθούν μεταξύ τους θα προστεθούν ακόμη περισσότεροι θάνατοι στις Η.Π.Α. Η συσσώρευση αυτών των διαφορών κατά το χρονικό διάστημα 1979 - 2002 δείχνει ότι αν οι Η.Π.Α. πλησίαζαν το μέτριο σύστημα οδικής ασφάλειας των υπό σύγκριση χωρών, περίπου 200.000 λιγότεροι Αμερικανοί

θα είχαν πεθάνει. (Evans, 2004 p387)

Διάγραμμα 1. Ετήσια μοιραία τροχαία περιστατικά στις Η.Π.Α. και σε τρεις χώρες σύγκρισης. Οι τιμές προέκυψαν με τη διαίρεση του πραγματικού αριθμού για κάθε έτος με την τιμή του 1979 και τον πολλαπλασιασμό τους με 100. Οι απόλυτοι αριθμοί θανάτων το 1979 είναι οι ακόλουθοι: Η.Π.Α.=51.093, Μ.Β.=6.352, Καναδάς=5.863, Αυστραλία=3.508. (Evans, 2004 p382)



Η καταστρεπτική τάση στην αμερικάνικη οδική ασφάλεια συνεχίζεται. Το 2005 στη Σουηδία καταγράφηκαν 440 τροχαίοι θάνατοι, ο χαμηλότερος αριθμός από τη δεκαετία του '40. Οι Η.Π.Α. κατέγραψαν 43.443, τον υψηλότερο αριθμό των τελευταίων 20 ετών. Σε 23 Αμερικάνικες πολιτείες με μικρότερο πληθυσμό από αυτόν της Σουηδίας καταγράφηκαν περισσότεροι τροχαίοι θάνατοι από ότι στη Σουηδία. Έντεκα από αυτές τις πολιτείες κατέγραψαν δύο φορές περισσότερους θανάτους από ότι στη Σουηδία και η μία (Βόρεια Καρολίνα με 1,534) κατέγραψε τρεις φορές περισσότερους θανάτους.

Οι προτεραιότητες της αμερικάνικης πολιτικής για την οδική ασφάλεια είναι σχεδόν αντίθετες από τις πρακτικές που θεωρούνται οι καλύτερες. Αυτό συμβαίνει επειδή οι Η.Π.Α. αγνόησαν και αγνοούν την καλά τεκμηριωμένη επιστημονική γνώση από άλλες χώρες. Το πρόβλημα είναι ότι οι Η.Π.Α. έδωσαν περισσότερη έμφαση σε δευτερεύοντες παράγοντες και λιγότερη έμφαση σε δεδομένα που είναι γνωστό ότι έχουν καλύτερα αποτελέσματα.

Η Αμερικάνικη πολιτική όσο αφορά την οδική ασφάλεια εστιάζει με έμφαση στα οχήματα. Ενώ, παράλληλα, θεωρείται ότι σχετικά με την αεροπορική ασφάλεια (στις εμπορικές πτήσεις) είναι πρωτοπόρα. Το 2002 οι απώλειες ήταν μηδενικές (US Department of Transportation, Bureau of Statistics, 2003 Table 2-1), μολαταύτα (για λειτουργικούς λόγους) τα σύγχρονα αεροσκάφη είναι πολύ λιγότερο ανθεκτικά στην πρόσκρουση από ότι εκείνα των πρώτων ετών, που υπήρχαν πολλές απώλειες. Η αεροπορική ασφάλεια έχει επιτύχει επειδή εστιάζει στην αποτροπή των συντριβών και όχι στην παθητική ασφάλεια (επιβίωση μετά από σύγκρουση).

Έρευνα της αμερικανικής κυβέρνησης (Treat, 1980) έδειξε ότι οι παράγοντες που σχετίζονται με τα οχήματα καθαυτά αποτελούσαν μόνο το 2% ενός μεγάλου δείγματος συγκρούσεων, ενώ ο

ανθρώπινος παράγοντας αποτελούσε από μόνος του το 93%. Τα συμπεράσματα αυτά είναι σχεδόν τα ίδια με αυτά που προέκυψαν από βρετανική έρευνα. (Sabey and Staughton, 1975)

Περισσότερες από 30 εκατομμύρια ειδοποιήσεις ανάκλησης ασφάλειας οχημάτων εκδίδονται ετησίως στις Η.Π.Α. (περίπου 1,7 ανακλήσεις για κάθε νέο όχημα που πωλείται). (McDonald, 2006) Η Αμερικάνικη Υπηρεσία Εθνικής Οδικής Ασφάλειας Αυτοκινητοδρόμων (National Highway Traffic Safety Administration), η υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τις τεράστιες δαπάνες και τις δραστηριότητες που συνδέονται με αυτές τις ανακλήσεις, δεν έχει παρουσιάσει κανένα στοιχείο ότι αυτές οι ενέργειες σώζουν έστω και μία ζωή.

Δεν υπάρχει κάτι το ιδιαίτερο στην πολιτική οδικής ασφάλειας στις χώρες σύγκρισης, γιατί επηρεάζεται από ομάδες πίεσης, από παρανοήσεις, από συμφέροντα κλπ και από την ανησυχία των νομοθετών να μην ενοχλήσουν το εκλογικό σώμα, με την ελπίδα να επιστρέψουν στο γραφείο τους στις επόμενες εκλογές. Μπορεί, λοιπόν, η πολιτική οδικής ασφάλειας να περιγραφεί ως ανόητη; Η αμερικάνικη οδική πολιτική είναι μάλλον ανόητη. Όπως θα έλεγε ο Γκαίτε: «Δεν υπάρχει τίποτα πιο τρομακτικό από την άγνοια σε δράση.» (Evans, 2004 p407) Η πολιτική οδικής ασφάλειας της αμερικανικής κυβέρνησης θέτει με τον πιο δραματικό τρόπο ένα ηθικό θέμα τεραστίων διαστάσεων. Είναι ηθικά αποδεκτό να αγνοηθεί η υπάρχουσα (αποκτηθείσα) γνώση, αν κάνοντάς το οδηγούμαστε σε δυσάρεστες και παράλληλα καταστρεπτικές συνέπειες;

5.2.2 Αερόσακοι και ζώνες ασφάλειας. Ένα μεγάλο μέρος της σκέψης που περιβάλλει την πολιτική οδικής ασφάλειας στις Η.Π.Α. είναι βασισμένο σε μια μεγάλη υπόθεση που δεν διευκρινίζεται σχεδόν ποτέ, πόσο μάλλον συζητείται ή υποστηρίζεται. Θεωρείται ότι οι τροχαίες συγκρούσεις είναι αναπόφευκτες. Προέρχεται ή απορρέει από την ατελή φύση του ανθρώπου. Συνεπώς, το μόνο πράγμα που μπορούμε να κάνουμε είναι να μειώσουμε τις απώλειες όταν συμβαίνουν τροχαίες συγκρούσεις. Ήταν μια έντονη πεποίθηση, παρά μια επιστημονική γνώση που εξουσίαζε την αμερικάνικη πολιτική οδικής ασφάλειας κατά την κρίσιμη δεκαετία του '70 που οδήγησε στην παρούσα καταστρεπτική φάση. Η πεποίθηση ήταν ότι η παθητική ασφάλεια (ασφάλεια που παρέχεται από το όχημα χωρίς να απαιτείται καμία ενέργεια από τους χρήστες) ήταν πραγματικά καλύτερη από την ενεργητική ασφάλεια (απαιτείται ενέργεια από τους χρήστες). Πιο συγκεκριμένα, ότι οι αερόσακοι ήταν καλύτεροι από τις ζώνες ασφάλειας.

Η πεποίθηση υποστηρίχθηκε χρησιμοποιώντας την πειστική αναλογία ότι η προσθήκη του γλωρίου στη δημόσια παροχή νερού είναι ένα πολύ πιο αποτελεσματικό μέτρο ενάντια στη χολέρα από το να προσπαθείς να πείσεις όλο τον κόσμο να βράζει το πόσιμο νερό. Η αρχή ότι η παθητική ασφάλεια είναι καλύτερη από την ενεργητική καθόρισε την οδική πολιτική παρά το ότι η επιστήμη έδειξε ότι οι ζώνες ασφάλειας ήταν τρεις φορές πιο αποτελεσματικές από ότι οι αερόσακοι. Η Αυστραλία ήταν η πρώτη χώρα που θέσπισε με νόμο την υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφαλείας το

1970. Περισσότεροι από 100.000 Αμερικανοί πέθαναν μέχρι το 1984, επειδή οι Η.Π.Α. δεν πέρασαν νόμο που να ορίζει την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας. (Evans, 2004 p.406) Η ολιγωρία αυτή οφειλόταν ακριβώς σε αυτήν την πεποίθηση για την ορθότητα των παθητικών λύσεων.

Παρά το γεγονός ότι η τεχνική κοινότητα ήξερε οι αερόσακοι παρείχαν μόνο μικρά καθαρά οφέλη (επί τοις εκατό), η αμερικάνικη κυβέρνηση έθεσε κάποια πρότυπα, μέσα στα οποία ήταν και η υποχρεωτική χρήση αερόσακων στο βασικό εξοπλισμό των οχημάτων. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες, λοιπόν, που είχαν σκοπό να ανταποκριθούν στα αμερικάνικα πρότυπα, θα μπορούσαν να σκοτώσουν ανθρώπους, οι οποίοι θα μπορούσαν να μείνουν ατραυματίστοι στις τροχαίες συγκρούσεις, με τη χρήση αερόσακων.

Ακόμα και μετά από κυβερνητικά στοιχεία που τεκμηριώνουν ότι πολλές γυναίκες χαμηλού αναστήματος σκοτώθηκαν σε τροχαίες συγκρούσεις, στις οποίες αν δεν υπήρχε αερόσακος, θα σωζόντουσαν ή θα τραυματιζόνταν ελαφρώς, οι αερόσακοι εξακολουθούν να υπάρχουν στις απαιτούμενες προδιαγραφές των οχημάτων. (Kahane, 2006) Οι γυναίκες χαμηλού αναστήματος που αγοράζουν οχήματα είναι υποχρεωμένες από το νόμο να αγοράσουν και μια συσκευή (αερόσακος) που είναι γνωστό πλέον ότι αυξάνει τον κίνδυνο του θανάτου τους σε περίπτωση τροχαίας σύγκρουσης. Επίσης, θεωρείται παράνομο να τους απενεργοποιούν εκτός και αν λάβουν συγκεκριμένη κυβερνητική άδεια. Όταν ένα φάρμακο θεωρηθεί υπεύθυνο για τον θάνατο ασθενών, ανακαλείται χωρίς να ληφθεί υπόψη αν βοηθά περισσότερους ασθενείς από όσους βλάπτει. Πώς μπορούν λοιπόν, τόσο διαφορετικά πρότυπα να ισχύουν παράλληλα, όταν διαφορετικοί μηχανισμοί ασφάλειας σκοτώνουν;

Η περίπτωση των αερόσακων θέτει άλλο ένα ηθικό ερώτημα. Εκείνοι που σχεδίασαν τα αμερικάνικα πρότυπα (που απαιτούν την προστασία των άδετων χρηστών) αύξησαν την ποσοστιαία απώλεια των θηλυκών ατόμων, αλλά μείωσαν αυτή των αρσενικών ατόμων. (Dalmotas et al., 1996) Για να φανεί (στατιστικά) μια μέτρια μείωση του κινδύνου στον ευρύτερο πληθυσμό των οδηγών από τη χρήση ζώνης ασφαλείας, πρέπει να εμπλακούν σε τροχαίες συγκρούσεις δύο φορές περισσότεροι άνδρες από ότι γυναίκες. Ποια διάσταση της ιατρικής ηθικής θεωρεί ότι είναι αποδεκτό να θυσιάστουν θηλυκά άτομα προκειμένου να σωθούν αρσενικά;

Τα παραπάνω σχόλια αφορούν τους αερόσακους πρώτης γενιάς. Τα πιο πρόσφατα πρότυπα αερόσακων ενσωματώνουν αλλαγές με σκοπό να ενσωματώσουν και την παραπάνω περίπτωση. Πώς ελέγχθηκαν; Χρησιμοποιώντας ως υποκείμενα απρόθυμους και γενικά χρήστες που δε γνώριζαν για τη διεξαγωγή της έρευνας κατόχους νέων οχημάτων. Οι επανασχεδιασμένοι αερόσακοι ήταν μια βελτίωση, αφού σκοτώνουν τους κατόχους τους σε μικρότερο ποσοστό από τους αερόσακους πρώτης γενιάς, αλλά συνεχίζουν να σκοτώνουν υγιείς ανθρώπους που θα τραυματιζόνταν ελαφρώς ή καθόλου, αν αυτοί δεν υπήρχαν. (Kahane, 2006) Η αντίθεση μεταξύ αυτής της περίπτωσης και της «ενήμερης συγκατάθεσης» είναι τεράστια, όπως και άλλων επίσημων πρωτοκόλλων που υπάρχουν για τις δοκιμές φαρμάκων.

5.2.3 Οι οδηγοί παραπλανιούνται συστηματικά. Οι Αμερικανοί οδηγοί για δεκαετίες έχουν πειστεί ότι η οδική ασφάλεια έχει να κάνει με τα οχήματα, τα αποτελέσματα των δοκιμαστικών συγκρούσεων (crash tests) και τον εξοπλισμό ασφαλείας των οχημάτων (ιδιαίτερα των αερόσακων). Το πρόβλημα διογκώνεται εξαιτίας των αποφάσεων που λαμβάνουν οι υπεύθυνοι για την κατασκευή δρόμων και οχημάτων.

Οι οδηγοί γνωρίζουν ότι δεν κατασκευάζουν αυτοί τους δρόμους ή τα οχήματα, έτσι οδηγούνται στην πίστη ότι η οδική ασφάλεια έχει λίγο να κάνει με τους ίδιους, αν δεν περιορίζεται μόνο στην οδήγηση. Ενθαρρύνονται στο να πιστεύουν τα αντίθετα από αυτά που είναι πραγματικά θετικά για την οδική ασφάλεια. Οι οδηγοί δεν μπορούν να κάνουν ηθικές επιλογές κατά τη διάρκεια της οδήγησης, εκτός κι αν οι ηθικές επιλογές τους έχουν γίνει βίωμα και καταλαβαίνουν ότι οι επιλογές και οι ενέργειές τους είναι αυτές που ασκούν περισσότερη επίδραση όχι μόνο στη δική τους ασφάλεια, αλλά και στην ασφάλεια των άλλων οδικών χρηστών.

6. «Συμβατότητα τροχαίων συγκρούσεων»

Ένας παράγοντας που αφορά τα οχήματα και έχει προκαλέσει μεγάλο ενδιαφέρον χαρακτηρίζεται ως «συμβατότητα τροχαίων συγκρούσεων» και αναφέρεται στους σχετικούς κινδύνους επιβατών που ταξιδεύουν για κάθε ένα από τα οχήματα που εμπλέκονται στην τροχαία σύγκρουση δύο οχημάτων. Αν οι κίνδυνοι για κάθε όχημα είναι ίδιοι, τότε τα οχήματα θεωρούνται ως «συμβατό σύστημα σύγκρουσης». Ένα όχημα (συνήθως μεγάλο και βαρύ) που επιβάλλει περισσότερους κινδύνους στους οδηγούς άλλων οχημάτων χαρακτηρίζεται ως όχημα με μεγάλη «συμβατότητα τροχαίας σύγκρουσης».

Όπως προαναφέρθηκε, η πραγματικά μεγάλη ασυμβατότητα, η οποία είναι και ένα από κεντρικά θέματα από την απαρχή της αυτοκίνησης, είναι αυτή μεταξύ των πεζών και των οχημάτων. Όταν ένα όχημα χτυπά έναν πεζό, ο τύπος, η μάζα και το μέγεθος του οχήματος έχουν λίγη επίδραση στη μοίρα του πεζού. Οι περισσότεροι από τους 1,2 εκατομμύρια ανθρώπους που σκοτώνονται στους δρόμους παγκοσμίως κάθε χρόνο είναι πεζοί. (Στις Η.Π.Α. καταγράφηκαν 4.881 θάνατοι πεζών το 2005.)

Ακόμα και όταν δύο πανομοιότυπα οχήματα συγκρουστούν κατά μέτωπο, οι οδηγοί τους δεν έχουν τους ίδιους κινδύνους. Αν ο ένας οδηγός είναι άνδρας και ο άλλος γυναίκα (περίπου ίδιας ηλικίας), η γυναίκα είναι 28% πιθανότερο να πεθάνει. Αν ο ένας οδηγός είναι 20 ετών και ο άλλος 70 ετών, ο γηραιότερος είναι τρεις φορές πιο πιθανό να πεθάνει. Αν ένας οδηγός είναι μεθυσμένος και ο άλλος νηφάλιος, ο μεθυσμένος είναι δύο φορές πιο πιθανό να πεθάνει (επειδή το οινόπνευμα έχει επιπτώσεις σε πολλά όργανα του σώματος και όχι μόνο στον εγκέφαλο). (Evans, 2004 p120-46)

Αν ένας οδηγός ταξιδεύει μόνος του, ενώ ο άλλος έχει έναν επιβάτη, ο πρώτος οδηγός είναι 14% πιθανότερο να πεθάνει από ότι ο δεύτερος οδηγός, επειδή το όχημα του δεύτερου οδηγού είναι

βαρύτερο κατά τη μάζα ενός επιβάτη. (Evans, 2001 p1076-81) Ο μόνος τρόπος να επιτευχθεί η ισότητα του κινδύνου στην οδική κυκλοφορία είναι να αποφευχθούν οι συγκρούσεις, ώστε όλοι οι συμμετέχοντες να μην τραυματίζονται. Η καλύτερη τροχαία σύγκρουση είναι αυτή που δε συμβαίνει ποτέ.

7. Αντιρρήσεις για την ηλεκτρονική επιβολή του νόμου για την οδική κυκλοφορία

Η χρήση ηλεκτρονικών μέσων για την επιτήρηση της κυκλοφορίας έχει αποδείξει ότι μειώνει τις τροχαίες συγκρούσεις. Παρόλα αυτά αντιτάσσεται συχνά σε δύο φιλοσοφικές αρχές: την ελευθερία του ατόμου και το δικαίωμα του στην ιδιωτικότητα. Ποτέ οι οδηγοί δεν είναι ελεύθεροι να οδηγήσουν στην πλευρά του δρόμου που επιλέγουν, με την ταχύτητα που επιθυμούν, μετά από κατανάλωση της ποσότητας του οινοπνεύματος που θέλουν. Η οδήγηση πραγματοποιείται σε δημόσιο δρόμο και μόνο με κυβερνητική άδεια. Οι αστυνομικοί εξουσιοδοτούνται να παρατηρούν και να σταματούν τα οχήματα. Η αρχή ότι η οδήγηση είναι μια δημόσια δραστηριότητα που ρυθμίζεται από την κυβέρνηση έχει αποφασιστεί πολύ καιρό πριν και παρουσιάζεται ως παγκοσμίως αποδεκτή.

Ένα μεγάλο μέρος της συχνά έντονης συζήτησης για τα «δικαιώματα» προχωρά στην απόλυτη άγνοια του γεγονότος ότι περισσότερα από χίλια παιδιά οκτώ ετών ή νεώτερα σκοτώνονται κάθε χρόνο στους αμερικάνικους δρόμους (συν περίπου 65 έμβρυα). (Evans, 2001 p1076-81) Είναι καιρός να εστιάσουμε στον τρόπο με τον οποίο η συμπεριφορά εκείνων που θεωρούνται σε θέση να κάνουν ηθικές επιλογές (συνήθως οι οδηγοί των οχημάτων) επιδρούν στις ζωές εκείνων που δε μπορούν να κάνουν τέτοιες επιλογές (συνήθως οι πεζοί).

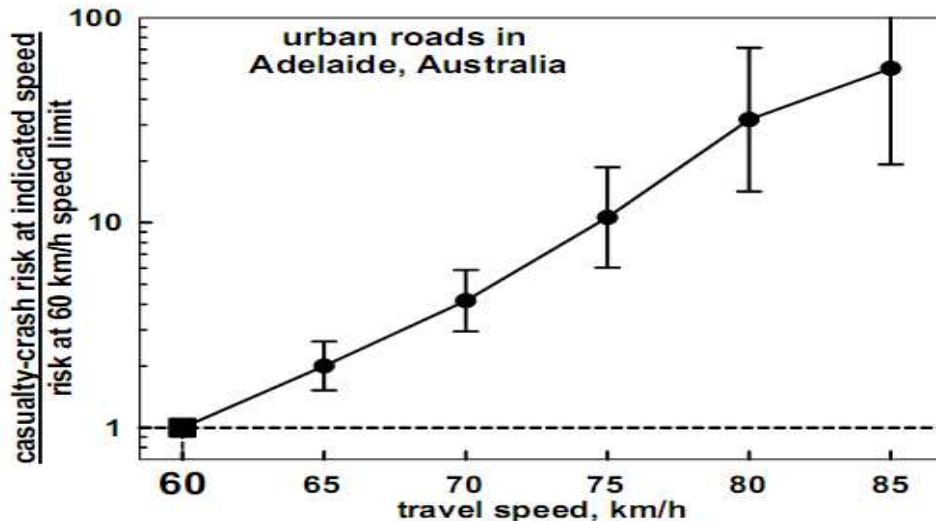
8. Οδήγηση υπό την επήρεια μέθης και γρήγορες ταχύτητες

Η οδήγηση υπό την επήρεια μέθης έχει συζητηθεί στις Η.Π.Α. περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο θέμα οδικής ασφάλειας (ακόμα και με ηθικούς όρους). Αυτό οφείλεται κυρίως σε μια κίνηση πολιτών με το όνομα «Mothers Against Drunk Driving ή M.A.D.D.» (μητέρες κατά της οδήγησης υπό την επήρεια μέθης). Η M.A.D.D. ιδρύθηκε το 1980 από μια μητέρα, της οποίας η κόρη σκοτώθηκε από έναν μεθυσμένο οδηγό ενώ περπατούσε στο δρόμο ένα μεσημέρι στην Καλιφόρνια. Η M.A.D.D. δημιούργησε και διέδωσε μια ηθική οργή έναντι στη οδήγηση υπό την επήρεια μέθης που κατέληξε σε πολλές κοινωνικές και νομοθετικές αλλαγές. Η επίδραση αυτής της ηθικής παρέμβασης έσωσε πιθανώς περισσότερες ζωές από οποιοδήποτε άλλο μέτρο οδικής ασφάλειας στις Η.Π.Α.

Κατά την αποτίμηση της επιτυχίας της M.A.D.D., πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στη μεγαλύτερη πλειοψηφία τα θύματα της οδήγησης υπό την επήρεια μέθης είναι οι ίδιοι οι μεθυσμένοι οδηγοί και οι ομοίως μεθυσμένοι συνεπιβάτες. Ένα πεζό παιδί που σκοτώθηκε από ένα μεθυσμένο οδηγό

γέννησε την M.A.D.D. Εντούτοις, περίπου το 90% των πεζών παιδιών που σκοτώνονται στις Η.Π.Α. σκοτώνονται από τους νηφάλιους οδηγούς. (Evans, 2004 p342) Το σημαντικότερο πρόβλημα στην κυκλοφορία είναι οι νηφάλιοι οδηγοί (όχι οι μεθυσμένοι) και ο σημαντικότερος παράγοντας που μεγιστοποιεί το πρόβλημα είναι η υπερβολική ταχύτητα (Διάγραμμα 2).

Διάγραμμα 2. Η επίδραση της ταχύτητας στον κίνδυνο πρόκλησης τραυματισμού ή τροχαίας σύγκρουσης στους αστικούς δρόμους σε σχέση με το όριο ταχύτητας των 60 km/h. Κάθε αύξηση κατά 5 km/h στο όριο ταχύτητας των 60 km/h διπλασιάζει τον κίνδυνο συμμετοχής σε μια σύγκρουση που θα στείλει κάποιο οδικό χρήστη στο νοσοκομείο. (Evans, 2004 p210)



Η εξάλειψη του φαινομένου της υπερβολικής ταχύτητας θα απέτρεπε πολύ περισσότερο τα παραπάνω φαινόμενα από την οδήγηση υπό την επήρεια μέθης. Η ταχύτητα πρέπει να συζητηθεί υπό ηθικούς όρους ακόμη περισσότερο από την οδήγηση υπό την επήρεια μέθης, επειδή οι οδηγοί που τρέχουν έχουν τον πλήρη και συνειδητό έλεγχο της συμπεριφοράς τους (εκτός ορισμένων περιπτώσεων, οι οποίες θα πρέπει να ελέγχονται από το ισχύον σύστημα), ενώ οι περισσότεροι μεθυσμένοι οδηγοί που εμπλέκονται στις τροχαίες συγκρούσεις είναι αλκοολικοί, οι οποίοι στις περισσότερες περιπτώσεις έχουν μειωμένο έλεγχο συμπεριφοράς.

8.1 Τι μαθαίνουμε από τη M.A.D.D.

Ετησίως 43.000 Αμερικανοί σκοτώνονται σε τροχαίες συγκρούσεις. Αυτός ο αριθμός απεικονίζει ήδη μια μείωση περίπου 15.000 θανάτων ετησίως λόγω του ελέγχου (όσο γίνεται) και της μείωσης της οδήγησης υπό την επήρεια μέθης. (Evans, 2004 p258) Η κυριότερη αιτία μείωσης της οδήγησης υπό την επήρεια μέθης ήταν η ανάδειξη του ζητήματος υπό ηθικούς όρους, κυρίως λόγω των δραστηριοτήτων της M.A.D.D. Ήταν η δημοσιοποίηση τέτοιων συζητήσεων που συνέβαλε σε σημαντικές αλλαγές στην συμπεριφορά των ανθρώπων και στις δημόσιες τοποθετήσεις τους, οι οποίες παρήγαγαν στη συνέχεια αλλαγές στη νομοθεσία και στη βιομηχανία της ψυχαγωγίας στις Η.Π.Α.

Η οδική ασφάλεια πάνω από οποιαδήποτε παραβατική συμπεριφορά, όπως η οδήγηση υπό την επήρεια μέθης, θα πρέπει να διασφαλίζεται με κάθε δυνατό ηθικά τεκμηριωμένο. Αν το οινόπνευμα επρόκειτο να εξαφανιστεί, περισσότεροι από 26.000 Αμερικανοί θα εξακολουθούσαν να σκοτώνονται στους δρόμους ετησίως. (Evans, 2004 p251) Στις Μουσουλμανικές χώρες παρατηρούνται μερικοί από τους υψηλότερους δείκτες μοιραίων τροχαίων συγκρούσεων, ενώ η κατανάλωση αλκοόλ απαγορεύεται και θρησκευτικά και με νόμο.

Αυτό που πρέπει να απομείνει από την κίνηση M.A.D.D. είναι ότι η συζήτηση μιας πηγής ζημιάς στην τροχαία κυκλοφορία, υπό ηθικούς όρους, οδήγησε σε σημαντική μείωση των θανάτων από εκείνη την πηγή. Επομένως, η αυξανόμενη επαγγελματική και δημόσια συζήτηση των ηθικών ζητημάτων που αναδύονται από όλες τις αιτίες ζημιάς στην τροχαία κυκλοφορία μπορεί να έχει σημαντική συμβολή στη μείωση αυτών των παραγόντων, οι οποίοι έχουν ως συνέπεια τον θάνατο 1,2 εκατομμυρίων ανθρώπων ετησίως στους δρόμους παγκοσμίως. Σε παγκόσμιο επίπεδο υπάρχουν και άλλες πρωτοβουλίες δράσης σαν την M.A.D.D., όπως είναι τα Road Peace, Make Roads Safe κλπ.

8.2 Πρωτοβουλίες δράσης στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα υπάρχουν διάφορες πρωτοβουλίες δράσης πολιτών. Οι δράσεις αυτές είναι είτε μεμονωμένες, είτε περισσότερο οργανωμένες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο κ. Αναστάσιος Μαρκουίτζος (ψευδώνυμο Ιαβέρης) πρώην οδηγός αγώνων ταχύτητας αυτοκινήτων, ο οποίος προσπαθεί με ομιλίες σε ολόκληρη την Ελλάδα να ενημερώσει τους πολίτες για την αναγκαιότητα της ασφαλούς οδήγησης.

Όσον αφορά σε οργανωμένο επίπεδο υπάρχουν διάφοροι φορείς, από τους οποίους αναφέρουμε μόνο το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς», λόγω της τελευταίας προσπάθειας που κάνει σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το Ινστιτούτο «Πάνος Μυλωνάς» συνεχίζοντας με συνέπεια την προσπάθεια του για την εδραίωση υπεύθυνης νοοτροπίας στους Έλληνες οδηγούς, παρουσίασε τη νέα πρωτοβουλία του «Δρόμοι στο μέλλον. Συμμαχία για την ασφάλεια και τον πολιτισμό στο δρόμο». Στη δημιουργία αυτού του κοινού φορέα συμμαχούν οι εταιρείες Αττική Οδός Α.Ε., Γέφυρα Α.Ε., Cosmote, Diageo Hellas και Genesis Pharma, ενώνοντας τη φωνή τους και συστρατεύοντας τις δυνάμεις τους με δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς για ένα καλύτερο, πιο υπεύθυνο και ασφαλέστερο μέλλον στους δρόμους της Ελλάδας. Η συμμαχία υποστηρίζεται από το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, το European Transport Safety Council (ETSC) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τελεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, του ΥΠΕΧΩΔΕ, του υπουργείου Υγείας και του Δήμου Αθηναίων. Υποστηρικτές και αγγελιοφόροι του μηνύματος της Συμμαχίας για την Ασφάλεια & τον Πολιτισμό στο Δρόμο είναι και οι σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου Α.Ε., Μορέας Α.Ε., Ολυμπία Οδός Α.Ε.

Κοινός στόχος όλων των μελών αυτής της νεοσύστατης, αλλά και πολλά υποσχόμενης πρωτοβουλίας, που θα υποστηρίζεται από το ΙΟΑΣ, είναι η υποστήριξη και προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, τη μελέτη, έρευνα, ενημέρωση και εκπαίδευση των πολιτών, αποσκοπώντας στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων συγκρούσεων. Πιο συγκεκριμένα, οι άξονες δράσης της συμμαχίας είναι: Παιδιά και Οδική Ασφάλεια (Αττική Οδός), Αλκοόλ και Οδήγηση (Diageo), Ασφαλής Οδήγηση και Κινητό (Cosmote), Καλή Υγεία για Ασφαλή Οδήγηση (Genesis Pharma) και Οικολογική Οδήγηση (Γέφυρα Α.Ε.) οι οποίοι συνάδουν με τους άξονες δράσης και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC). Με βάση τους παραπάνω άξονες δράσης αλλά και νέους άξονες που θα προστεθούν αργότερα και σε σχέση με το αντικείμενό τους, τα μέλη της συμμαχίας αναλαμβάνουν να σχεδιάσουν και να υλοποιήσουν ενέργειες που θα συμβάλλουν στην ευαισθητοποίηση και ενεργοποίηση του κοινού προς την υιοθέτηση μιας υπεύθυνης οδηγικής συμπεριφοράς.

9. Βιοηθικοί Προβληματισμοί

Παραδοσιακά, η οδήγηση έχει θεωρηθεί πως συνδέεται με το άτομο, την αυτονομία και την ανεξαρτησία του. Συνεπώς, οι συγκρούσεις θεωρούνται κατά μεγάλο μέρος ως ατομική ευθύνη και μια τροχαία σύγκρουση θεωρείται είτε ως ένα τυχαίο περιστατικό, είτε ως ατομικές λανθασμένες ενέργειες. Στις μέρες μας, όλο και περισσότερο η οδική ασφάλεια αντιμετωπίζεται ως κοινή προσπάθεια και ευθύνη, η οποία διανέμεται μεταξύ διαφορετικών δρώντων. Παραδοσιακά, η πολιτική σε σχέση με την οδική ασφάλεια εστιάζεται στην ευθύνη των μεμονωμένων οδικών χρηστών. (Peden et al., 2004) Η εστίαση στην ατομική αιτιακή ευθύνη και στην ατομική τιμωρία συνδέονται πιθανώς με την υπόθεση ότι η σημαντικότερη αιτία για τις τροχαίες συγκρούσεις είναι ο ανθρώπινος παράγοντας (ανθρώπινο λάθος). (Petridou and Moustaki, 2000)

Επομένως, πρέπει να συζητηθεί το ερώτημα: «Ποιος είναι υπεύθυνος για την οδική ασφάλεια;». Είναι το άτομο υπεύθυνο για το ότι δε συμπεριφέρεται σωστά, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο τη ζωή του και τις ζωές των άλλων ή η ευθύνη ανήκει στην πολιτεία και στην εκάστοτε κυβέρνηση να φτιάξει ένα ασφαλές σύστημα; Επιπλέον οι νέες τεχνολογίες μπορούν να προσφέρουν δυνατότητες που αυξάνουν την οδική ασφάλεια π.χ. με κάμερες επιτήρησης ή με ακριβείς μετρήσεις του ποσοστού αλκοόλ στους οδηγούς κλπ. Όμως τίθεται το ζήτημα κατά πόσο γίνεται έλεγχος στην προσωπική ζωή του κάθε πολίτη με αυτά τα μέτρα. Η αυστηρή αστυνόμευση μπορεί να καταστρατηγεί την ανθρώπινη ελευθερία έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια;

9.1 Ευθύνη του ατόμου

Κατά την προσπάθεια ανάλυσης των παραπάνω βιοηθικών ερωτημάτων και συγκεκριμένα την ευθύνη του κάθε πολίτη ξεχωριστά στο θέμα της οδικής ασφάλειας και των τροχαίων ατυχημάτων,

φαίνεται να είναι απαραίτητη η ψυχιατρική ανάλυση των κινήτρων πίσω από την επικίνδυνη οδική συμπεριφορά του ατόμου.

Κατά τον ψυχίατρο Γιώργο Κωμαΐτη (εφ. Εμπρός, 27/03/2009) και όπως επισημαίνεται στην έρευνά του, ένα από τα υψηλότερα επιτεύγματα του τεχνολογικού πολιτισμού, το αυτοκίνητο, έχει γίνει πηγή δυστυχίας και θλίψης. Πίσω από το τιμόνι υπάρχει ένας ανθρώπινος εγκέφαλος όπου δισεκατομμύρια νευρικών κυττάρων, άπειρες συναισθηματικές επιρροές, καθορίζουν την οδική μας συμπεριφορά. Ακόμα το συλλογικό ασυνείδητο του ανθρώπινου είδους, οι ενστικτώδεις επιθετικές ροπές προσδιορίζουν εν μέρει τις τροχαίες συγκρούσεις. Το φαινόμενο της «κοινής» οδικής συμπεριφοράς είναι αφενός ατομικό και αποτελεί συνιστώσα μιας γενικής κοινωνικής αναρχίας. Αφετέρου η μειωμένη κοινωνική ευθύνη επηρεάζει μέσω της μαζικής ψυχολογίας την ατομική συμπεριφορά και έτσι εγκαθίσταται ένας φαύλος κύκλος. (Walker, in revision) (Soddy, 1947)

Στην πολυπαραγοντική ανάλυση των αιτιών βρίσκουμε ως ακρογωνιαίο λίθο την ψυχολογία του ατόμου. Η ατομική αλλά και ομαδική ψυχολογία ευθύνεται: α) για την επικίνδυνη οδήγηση, β) για την επιπόλαιη άστοχη και ρηχή νομοθεσία, γ) για την καταστρατήγηση των τεχνικών προδιαγραφών στην κατασκευή των δρόμων, δ) για την κακή συντήρηση και παραμέληση των οχημάτων και τη συνειδητή χρησιμοποίηση ακατάλληλων μέσων μαζικής μεταφοράς.

- Οι παράγοντες της επικίνδυνης οδικής συμπεριφοράς είναι:

- 1) Ατομικοί – ψυχολογικοί, οι οποίοι έχουν να κάνουν άμεσα με τον τρόπο που το άτομο βιώνει τη ζωή.
- 2) Συμπεριφορικοί, οι οποίοι περιλαμβάνουν λάθος μαθημένες κοινωνικές και ατομικές συνήθειες (έλλειψη συστηματικής οδικής παιδείας).
- 3) Κοινωνιογενείς, οι οποίοι αφορούν την κακή κοινωνικοποίηση του ανθρώπου, τον ατομικισμό και την έλλειψη σεβασμού της ελευθερίας και των δικαιωμάτων των άλλων.
- 4) Νευροφυσιολογικοί, που οφείλονται σε νόσους και σε κακή περιστασιακή δυσλειτουργία οπτικοκινητικών λειτουργιών του εγκεφάλου από διάφορα αίτια (συναισθηματικά, φαρμακευτικά, χρήση αλκοόλ και τοξικών ουσιών, κόπωση, αϋπνία κ.τ.λ.).
- 5) Γνωστικοί, που περιλαμβάνουν την έλλειψη τεχνικών και λειτουργικών γνώσεων για το αντικείμενο (εν προκειμένω το αυτοκίνητο) και το χειρισμό του.

- Τα τροχαία προκύπτουν: α) από αυξημένη επιθετικότητα ή αυτοκαταστροφικότητα και β) από το μειωμένο έλεγχο των επιθετικών ενστίκτων και της παρορμητικότητας. Τα τελευταία οφείλονται σε μειωμένες ατομικές και κοινωνικές αναστολές, σε μια ανενεργή ηθική συνείδηση και στο ότι ο κώδικας της «απαγόρευσης» δε λειτουργεί.

- Η αύξηση της επιθετικότητας προέρχεται:

- 1) Από τον εγωκεντρισμό-ναρκισσισμό που θεωρεί τον εαυτό του κέντρο του κόσμου.
- 2) Από ψυχοπαθητική διαταραγμένη δομή της προσωπικότητας. Εδώ ανήκουν οι κοινωνικά απροσάρμοστοι (δυσκοινωνικοί, αντικοινωνικοί). Ακόμα συγκαταλέγονται οι συναισθηματικά

απροσάρμοστοι, δηλαδή ασταθείς, υπερβολικά ανήσυχοι, και από πάσχοντες από συναισθητική ακράτεια.

- 3) Ψυχολογική αναστάτωση, συγκρούσεις, φοβίες, θυμό, ανασφάλεια, παράπονο.
- 4) Από χρήση διεγερτικών ή κατασταλτικών ουσιών.
- 5) Από ενστικτώδεις καταστροφικές τάσεις.
- 6) Από ανορμία (δηλαδή έλλειψη ευχαρίστησης) και αναζήτηση «εξιταρίσματος» με επικίνδυνες συμπεριφορές όπως οι «κόντρες».
- 7) Από ενδογενείς εγκεφαλικές ουσίες (αδρεναλίνη, ανδρογόνα κλπ).
- 8) Από έλλειψη εμπειριών, νοητική στέρηση (οριακή ή βαρύτερη).
- 9) Από συμπλέγματα κατωτερότητας.
- 10) Από ψυχικές παθήσεις όπως η αγχώδης διαταραχή, η σχιζοφρένεια, η μανιακή διέγερση, η άνοια, κινητικές, οπτικές και ακουστικές αναπηρίες.
- 11) Κοινωνικοί παράγοντες: Αναρχία, σαθρές κοινωνικές δομές, ηθική έκπτωση, έλλειψη θρησκευτικότητας. Αναζήτηση κοινωνικής καταξίωσης μέσω ανορθόδοξου τρόπου (ένταξη σε συμμορίες, γκέτο και συγχρωτισμός σε εξαθλίωση).

Συμπερασματικά, κρίνοντας από τα παραπάνω, θα μπορούσαμε να επισημάνουμε ότι τα αίτια της εσφαλμένης και επικίνδυνης οδικής συμπεριφοράς είναι πολλά και ποικίλης φύσης. Το άτομο ως οδηγός φαίνεται να έχει την κύρια ευθύνη για τις πράξεις του, οι οποίες είναι είτε προϊόν αμάθειας και έλλειψης παιδείας, είτε νοσηρής κατάστασης και συμπεριφοράς. Οι συνέπειες, ωστόσο, για την ασφάλεια των άλλων ανθρώπων φαίνονται να είναι πάρα πολύ σοβαρές, μιας και πλήττεται η δημόσια υγεία των πολιτών αλλά και το γενικότερο κοινωνικό σύνολο τείνει να επηρεάζεται και να μιμείται αρνητικές συμπεριφορές, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις χαλαρών μέτρων επιτήρησης από την πολιτεία.

9.1.1 Η ηθική ευθύνη του ατόμου και της Πολιτείας από Αριστοτελική σκοπιά. Για να απαντηθεί το ηθικό δίλημμα για το ποιος ευθύνεται για την οδική ασφάλεια και τις επιπτώσεις της στη δημόσια υγεία στήριγμα αποτελούν τα κλασσικά φιλοσοφικά κείμενα. Στα «Ηθικά Νικομάχεια», ο Αριστοτέλης πρωτοπορεί δίνοντας τον ορισμό του ενάρτεου και ηθικά υπεύθυνου ανθρώπου, ο οποίος ελεύθερα επιλέγει τις πράξεις του ύστερα από σκέψη, συνεργώντας έτσι τόσο στο δικό του καλό, όσο και σε ευεργετικές πράξεις για το κοινωνικό σύνολο.

Ωστόσο, τονίζεται ότι ο άνθρωπος δε γεννιέται υπεύθυνος, αλλά γίνεται υπεύθυνος μέσα από μια σειρά επαναλαμβανόμενων συμπεριφορών που στόχο έχουν να θεμελιώσουν την καλή συνήθεια. Δηλαδή, μέσω της «έξης» γίνεται ο άνθρωπος αγαθός, ενάρτεος, αποφεύγει την υπερβολή και τις ακρότητες και επιλέγει το σωστό κρίνοντας από τα αποτελέσματα που επιφέρει κάθε πράξη. Ένα ηθικά υπεύθυνο άτομο λοιπόν, για να εκτελέσει μία ηθική πράξη, ακολουθεί τα εξής στάδια: Κατά

πρώτον προσδιορίζει, αναλύει και συγκρίνει όλες τις εναλλακτικές λύσεις που αφορούν μια συγκεκριμένη περίπτωση σύμφωνα με τις δυνατότητές του. Στη συνέχεια επιλέγει την καλύτερη από αυτές και αποφασίζει να την πραγματοποιήσει.

Ακόμα, σύμφωνα με τον Αριστοτέλη, μεγάλη ευθύνη φέρουν οι νομοθέτες, οι οποίοι πρέπει να προσπαθούν να φτιάξουν πολίτες σωστούς και ηθικά υπεύθυνους, όχι με τη βία αλλά πείθοντας τους ανθρώπους για το τι είναι ηθικά ωφέλιμο για το κοινωνικό σύνολο.

Επομένως, εφόσον ένα άτομο μπορεί να είναι σε θέση να διαλέξει το σωστό ύστερα από ελεύθερη σκέψη συμπεραίνουμε ότι κάθε άνθρωπος είναι ηθικά υπεύθυνος για τις πράξεις του. Όμως και η πολιτεία έχει άμεσα χρέος να καλλιεργήσει στους πολίτες της συνήθειες χρηστές και ωφέλιμες για όλους, όχι μέσω του εξαναγκασμού αλλά διαμορφώνοντας ελεύθερα σκεπτόμενα άτομα. Κάθε άτομο χρειάζεται να αναγνωρίζει το αληθές και το σωστό, και μέσω της ορθής του επιθυμίας και πράξης, να γίνεται ο κανόνας και το μέτρο της αρετής για τους άλλους ανθρώπους. (Αριστοτέλη, Ηθικά Νικομάχεια)

9.1.2 Η ηθική ευθύνη του ατόμου και της Πολιτείας από Καντιανή σκοπιά. Το βιοηθικό δίλημμα, κατά πόσο ένας οδηγός που προκαλεί τροχαία σύγκρουση είναι υπεύθυνος αποκλειστικά ή μοιράζεται και κατά πόσο την ευθύνη με την πολιτεία θα διερευνηθεί και μέσα από τους φιλοσοφικούς στοχασμούς του Καντ. Ως κατεξοχήν εκπρόσωπος του νεότερου ευρωπαϊκού διαφωτισμού, ο Καντ με τη διδασκαλία του πρεσβεύει τα δικαιώματα του πολίτη.

Οι διατυπώσεις της κατηγορικής προστακτικής: Για τον Καντ, μια και ο ηθικός νόμος εξαναγκάζει τη θέληση να διευρύνει τους υποκειμενικούς της γνώμονες ώστε να αποκτήσουν καθολικό κύρος, ο χαρακτήρας του είναι προστακτικός. Ο Καντ θέτει ένα ερώτημα: Μήπως αυτή η προσταγή είναι τόσο ιδεατή, ώστε δεν υπάρχει κανένα αισθητό της δείγμα; Διαβλέποντας μια αναλογική σχέση της ιδέας του ηθικού νόμου προς την εποπτεία και προς το αίσθημα, ο Καντ διατυπώνει αυτό το νόμο με πολλούς τρόπους, χωρίς να είναι πάντα σαφές αν κάθε αναδιατύπωση επαναλαμβάνει απλά το ίδιο με άλλα λόγια ή εάν πρόκειται για κάτι ριζικά διαφορετικό. Αποτελεί λοιπόν πρόβλημα, πόσες είναι οι ενδεχόμενες διατυπώσεις της κατηγορικής προστακτικής και σε ποια σχέση βρίσκονται αναμεταξύ τους, καθώς επίσης πως η κατηγορική προσταγή, με τις διάφορες διατυπώσεις της, μπορεί να αναδείξει το βιοηθικό δίλημμα της παρούσας εργασίας. Οι διατυπώσεις της Κατηγορικής Προσταγής είναι πέντε:

α) Με αναφορά στον καθολικό νόμο: «Πράττε μόνο σύμφωνα με ένα τέτοιο γνώμονα, μέσω του οποίου μπορείς συνάμα να θέλεις αυτός ο γνώμονας να γίνει καθολικός νόμος». (Τα θεμέλια της Μεταφυσικής των ηθών, σελ.52)

β) Με αναφορά στο νόμο της φύσης: «Πράττε σαν να έπρεπε ο γνώμονας της πράξης σου να γίνει με τη θέλησή σου καθολικός νόμος της φύσης. (Τα θεμέλια της Μεταφυσικής των ηθών, σελ.52)

- γ) Με αναφορά στον αυτοσκοπό: «Πράττε έτσι ώστε να χρησιμοποιείς την ανθρωπότητα, τόσο στο πρόσωπό σου όσο και στο πρόσωπο κάθε άλλου ανθρώπου, πάντα ταυτόχρονα ως σκοπό και ποτέ μόνο ως μέσο». (Τα θεμέλια της Μεταφυσικής των ηθών, σελ.66-67)
- δ) Με αναφορά στην αυτονομία: «Πράττε μόνο έτσι ώστε η θέλησή σου μέσω του γνώμονά της να μπορεί να θεωρεί τον εαυτό της ταυτόχρονα ως καθολικό νομοθέτη». (Τα θεμέλια της Μεταφυσικής των ηθών, σελ.76)
- ε) Με αναφορά στο κράτος των σκοπών: «Πράττε σαν να ήσουν πάντα, χάρη στους γνώμονές σου, ένα νομοθετικό μέλος του κράτους των σκοπών». (Τα θεμέλια της Μεταφυσικής των ηθών, σελ.83)

Από τους διάφορους ερμηνευτές του βιβλίου του θεωρείται συνήθως βέβαιο, ότι η πρώτη διατύπωση της κατηγορικής προστακτικής είναι η πιο βασική. Αλλά κατά πόσο υπάρχει μια σχέση ταυτότητας ή αναλογίας ανάμεσά τους ή ίσως ανάμεσα στην α και στη β και ανάμεσα στη δ και στην ε, έτσι ώστε οι πέντε διατυπώσεις να αναχθούν σε τρεις βασικές, οι ερμηνευτές δε βρίσκονται σύμφωνοι. Έχει μάλιστα αμφισβητηθεί ακόμα και το αν επιτρέπεται να συγκαταλεχθούν οι δ και ε ανάμεσα στις υπόλοιπες διατυπώσεις της κατηγορικής προστακτικής και έχει προταθεί να θεωρηθούν με κάποιο γενικότερο νόημα ως «αξιώματα της ηθικότητας». (Πελεγρίνης, 1980)

Για τον Καντ, ο ηθικός νόμος βασίζεται στην ελευθερία: το έλλογο άτομο διαλέγει ελεύθερα, λόγω της αίσθησης του καθήκοντός του, να προσκολληθεί σε καθολικά ηθικά αξιώματα. Έτσι, για να είναι ορθολογικά βάσιμοι οι ηθικοί νόμοι δεν μπορούν να στηρίζονται σε καμιά μορφή καταναγκασμού ή περιορισμού. Το υποκείμενο πρέπει να προσκολλάται ελεύθερα σε αυτούς μέσω μιας λογικής πράξης. Η ελευθερία αντιμετωπίζεται από τον Καντ ως αυτονομία της θέλησης: είναι η ελευθερία του έλλογου ατόμου να ακολουθήσει τα προστάγματα του ίδιου του του λόγου, προσκολλώμενο στους καθολικούς αυτούς ηθικούς νόμους. Η αυτονομία ετούτη της θέλησης είναι λοιπόν για τον Καντ η υπέρτατη αρχή της ηθικότητας. Την ορίζει ως «την ιδιότητά της μέσω της οποίας είναι ένας νόμος από μόνη της (ανεξάρτητα από κάθε ιδιότητα αντικειμένων της βούλησης)». Η ελευθερία είναι, δηλαδή, η ικανότητα του ατόμου να νομοθετεί για τον εαυτό του ή της, ελεύθερο από εξωτερικές δυνάμεις. Παρόλα αυτά, η ελευθερία της αυτοθέσμησης ετούτης πρέπει να βρίσκεται σε συμφωνία με τις οικουμενικές ηθικές κατηγορίες. Έτσι, για τον Καντ, η αρχή της αυτονομίας είναι: «ποτέ μην επιλέγεις παρά με τρόπο τέτοιο ώστε τα αξιώματα της επιλογής να συμπεριλαμβάνονται στη βούληση ενός καθολικού νόμου».

Θα παρατηρούσε κανείς πως υπάρχει ένα κεντρικό παράδοξο στην ιδέα αυτή της ελευθερίας: είσαι ελεύθερος να επιλέξεις εφόσον κάνεις την σωστή επιλογή, εφόσον επιλέξεις καθολικά ηθικά αξιώματα. Για τον Καντ, μολαταύτα, δεν υπάρχει εδώ καμιά αντίφαση διότι, ενώ η προσκόλληση στον ηθικό νόμο είναι καθήκον και απόλυτη προσταγή, εξακολουθεί να είναι ένα καθήκον που επιλέγεται ελεύθερα από το άτομο. Ο ηθικός νόμος εγκαθιδρύεται μέσω του ορθού λόγου και

εφόσον η ελευθερία δε μπορεί να ασκηθεί παρά μόνο από έλλογα άτομα, τότε εκείνα θα επιλέξουν απαραίτητα, και όντας ελεύθερα, να υπακούσουν τον ηθικό αυτό νόμο. Με άλλα λόγια, μια πράξη είναι ελεύθερη μόνο στο βαθμό που συμμορφώνεται με ηθικές και ορθολογικές προσταγές, αλλιώς, είναι παθολογική και ως εκ τούτου «ανελεύθερη». Με τον τρόπο αυτό, η ελευθερία και η κατηγορική προσταγή δεν είναι ανταγωνιστικές, αλλά μάλλον αλληλοεξαρτώμενες έννοιες. Η ατομική αυτονομία, για τον Καντ, είναι αυτή καθεαυτή η βάση των ηθικών νόμων.

Ο Καντ υποστήριξε ότι οι ηθικές επιλογές που κάνουμε στη ζωή μας, υπαγορεύονται από τη «βούλησή» μας. Με τον όρο όμως «βούληση» δεν εννοεί επιθυμίες, ορέξεις, πάθη, συγκινήσεις, συναισθήματα, ένστικτα ή όποιες άλλες ψυχικές αντιδράσεις συνηθίζουμε να αποδίδουμε με τον όρο αυτό, αλλά την ηθική βούληση που ταυτίζει με ότι αποκαλεί πρακτικό λόγο.

Το κριτήριο, πάντως, για τη συνάρτηση της ηθικής συμπεριφοράς μας με την καθαρή μορφή της βούλησής μας είναι η ελευθερία. Η ελευθερία αποτελεί αναγκαίο όρο για την ηθική συμπεριφορά μας. Μια πράξη αξιολογείται ηθικά, αν πρώτα από όλα το πρόσωπο που την τέλεσε ήταν ελεύθερο, όταν αποφάσισε να την τελέσει. Δεν είναι θεμιτό για παράδειγμα να αποδώσουμε ηθική ευθύνη σε κάποιον που εξαναγκάστηκε, υπό την απειλή ενός περιστρόφου, ας πούμε να τρέχει με 130 χιλιόμετρα την ώρα, να περάσει τη διπλή διαχωριστική γραμμή μπαίνοντας στο αντίθετο ρεύμα και κατά συνέπεια να σκοτώσει ένα οδηγό δικύκλου.

Κατά τον Καντ, η αναγκαία για την ηθική μας συμπεριφορά προϋπόθεση της ελευθερίας μπορεί να ικανοποιηθεί στο πλαίσιο της καθαρής βούλησης. Η βούληση υπό την καθαρή μορφή της, όπως την όρισε ο Καντ, είναι ελεύθερη επειδή η αιτία της εκάστοτε επιδίωξής της βρίσκεται μέσα της, επειδή αυτοκαθορίζεται. Η ελευθερία της βούλησης, κατά τον Καντ, συνίσταται στην αυτονομία της, η οποία είναι εφικτή στο πλαίσιο μόνο της καθαρής μορφής της.

Ικανοποιώντας το αίτημα της ελευθερίας που ως ηθικά πρόσωπα πρέπει να έχουμε (ή διαφορετικά, αν οι πράξεις μας δεν υπόκεινται στο καθεστώς της ελευθερίας) ο Καντ παραλείπει να μας ορίσει σκόπιμα κάποια ηθική αρχή εν ονόματι της οποίας οφείλουμε να ρυθμίσουμε τη συμπεριφορά μας. Μη καθορίζοντας αυτό το πλαίσιο της κατηγορικής προσταγής, τι πρέπει να πράττουμε, για να είναι οι πράξεις μας ηθικά σωστές, μας αφήνει εντελώς ελεύθερο το πεδίο να επιλέξουμε μόνοι μας τι πρέπει να πράττουμε. Για παράδειγμα μπορεί κάποιος να θεωρεί ως ηθικά σωστή την τήρηση των υποσχέσεών μας και κάποιος άλλος να υποστηρίζει το αντίθετο. Καθένας είναι ελεύθερος να πράξει εκείνο που κρίνει ηθικά σωστό.

Τα σημεία που συγκροτούν την ανάβαση προς τη μεταφυσική των ηθών μπορούν συνοπτικά να περιγραφούν ως εξής:

- Τα έλλογα όντα, εξαιτίας αυτής της ιδιότητας τους, διαθέτουν τη βούληση να ενεργούν σύμφωνα με την παράσταση των νόμων που διαθέτουν. Η βούληση που ενεργεί με αυτόν τον τρόπο δεν είναι τίποτα άλλο παρά πρακτικός λόγος.

- Εάν ο λόγος καθορίζει απόλυτα τη βούληση τους, χωρίς την παρέμβαση κάποιου άλλου στοιχείου, τότε οι πράξεις τους είναι αντικειμενικά και υποκειμενικά αναγκαίες. Στην περίπτωση αυτή έχουμε μια «άγια» βούληση που από μόνη της υποτάσσεται σε αντικειμενικούς πρακτικούς νόμους.

- Αν, ωστόσο, ο καθορισμός της βούλησης τους από το λόγο δεν είναι απόλυτος, αν δηλαδή υπεισέρχονται και άλλοι παράγοντες, όπως η άγνοια, το συναίσθημα και η κλίση, τότε οι πράξεις τους είναι αντικειμενικά αναγκαίες, αλλά υποκειμενικά ενδεχόμενες.

- Στην περίπτωση αυτή ο λόγος εξαναγκάζει τη βούληση, αφού η υπακοή της δεν είναι εξασφαλισμένη.

- Η παράσταση του αντικειμενικού πρακτικού νόμου, στο βαθμό που εξαναγκάζει τη βούληση ονομάζεται εντολή του λόγου και διατυπώνεται με τη μορφή μιας προστακτικής που εκφράζεται με το «πρέπει». Σημειωτέον ότι έχουμε να κάνουμε με ένα εσωτερικό εξαναγκασμό που δεν έχει τίποτα το κοινό με τον συνήθη εξωτερικό εξαναγκασμό που στηρίζεται σε κυρώσεις ή αμοιβές (λ.χ. αυτόν του δικαίου).

- Οι προστακτικές διακρίνονται σε υποθετικές και κατηγορικές. Οι κατηγορικές προστακτικές («πρέπει να το κάνεις»), που είναι και οι προστακτικές της ηθικής, ορίζουν ότι μια πράξη πρέπει να γίνει λόγω της μορφής της και της πηγής της και όχι εξαιτίας του περιεχομένου της ή του σκοπού που αυτή επιδιώκεται. Η κατηγορικότητά τους έγκειται στο ότι η εκτέλεση τους είναι επιβεβλημένη και δεν εξαρτάται από καμία προϋπόθεση ή συνέπεια («πρέπει να το κάνεις – τελεία»).

Η δυσκολία εντοπίζεται στο πώς είναι δυνατές οι κατηγορικές προσταγές, οι οποίες αποτελούν *a priori* συνθετικές προτάσεις. Αυτό σημαίνει στο πλαίσιο της καντιανής σκέψης ότι α) το κατηγορούμενο δεν περιέχεται ήδη στο υποκείμενο και ότι β) δεν προέρχονται από την εμπειρία. Πιο ελεύθερα θα λέγαμε ότι πρόκειται για προτάσεις που αναφέρονται σε κάτι που αφορά τον κόσμο της εμπειρίας (μας λένε ποιοι γνώμονες οφείλουν να προσδιορίζουν τις πράξεις μας) χωρίς, ωστόσο, να έχουν εμπειρική προέλευση, αλλά ορθολογική. (O'Neill, 2002)

Κρίνεται σκόπιμο να γραφεί και ότι σχετικά με την αυτονομία της βούλησης ή θέλησης όπως την εννοεί ο Καντ έχουν δοθεί κατά καιρούς διάφορες ερμηνείες, οι οποίες τη συσχετίζουν άλλοτε περισσότερο και άλλοτε λιγότερο στενά με την ηθική. Η αυτονομία της βούλησης είναι αυτή η ιδιότητα που έχει η βούληση να είναι ο νόμος για τον εαυτό της. Η κρίσιμη αυτή πρόταση που διατυπώνεται στα «Θεμέλια της μεταφυσικής των ηθών» αποτελεί την υπέρτατη αρχή της ηθικότητας. Η αυτονομία επιτρέπει να καταλάβουμε πως το ηθικό υποκείμενο είναι ταυτοχρόνως ελεύθερο και υποταγμένο στον ηθικό νόμο. Αυτό συμβαίνει γιατί ο ηθικός νόμος έλκει την καταγωγή του από τον λόγο. Από τη σκοπιά αυτή δεν υπάρχει καμία αντίφαση ανάμεσα στην ηθική και στην ελευθερία: είμαστε ελεύθεροι δεν σημαίνει ότι κάνουμε όλα όσα επιθυμούμε, ότι είμαστε δηλαδή υποχείρια των παθών μας. Είμαστε ελεύθεροι σημαίνει ότι πράττουμε σύμφωνα με τον νόμο που εμείς οι ίδιοι

ορίσαμε στον εαυτό μας και για όλους τους άλλους. Ή, όπως το διατυπώνει ο Καντ: «Η ελεύθερη βούληση και η βούληση που υποτάσσεται σε ηθικό νόμο είναι ένα και το αυτό πράγμα».

Ο σεβασμός αποτελεί ηθικό συναίσθημα με ορθολογική καταγωγή: είναι σεβασμός για τον ηθικό νόμο. Ο σεβασμός δηλώνει τη διπλή φύση του ανθρώπου, ως φορέα του ορθού λόγου και του συναισθήματος. Ως φορέας του ορθού λόγου δίνει ο ίδιος στον εαυτό του τον ηθικό νόμο και υποτάσσεται ελεύθερα σε αυτόν. Ως φορέας συναισθημάτων, η υποταγή αυτή επιβάλλεται στον άνθρωπο σαν καταναγκασμός, ο οποίος στερεί τις επιθυμίες από την επίδρασή τους στη βούληση. Ο σεβασμός είναι ακριβώς το συναίσθημα που προκύπτει από τη συνείδηση αυτού του καταναγκασμού.

Σχετικά με την αξιοπρέπεια, πρόκειται για ένα θέμα που είχε αναπτυχθεί ήδη στην Αναγέννηση. Αλλά μόνο στην ηθική του Καντ η έννοια της αξιοπρέπειας θα αποκτήσει αποφασιστική φιλοσοφική σημασία και θεμελίωση. Ο φιλόσοφος στην προκειμένη περίπτωση αντιπαραθέτει αυτό που έχει τιμή, δηλαδή σχετική αξία, με αυτό που έχει εσωτερική, εγγενή αξία, την αξιοπρέπεια: «Η ίδια η ανθρωπότητα αξίζει αξιοπρέπεια. Πράγματι ο άνθρωπος δεν μπορεί να γίνει αντικείμενο χρήσης από κανέναν άνθρωπο (ούτε από άλλους ούτε ακόμη από αυτόν τον ίδιο) απλώς ως μέσον. Πρέπει πάντοτε να αποτελεί ταυτοχρόνως σκοπό και σε αυτό ακριβώς συνίσταται η αξιοπρέπεία του (η προσωπικότητα) χάρη στην οποία εξυψώνεται πάνω από όλα τα άλλα όντα του κόσμου που δεν είναι άνθρωποι και μπορούν, συνεπώς, να χρησιμοποιηθούν υπό όρους» [...]. (Τσινόρεμα, 2006)

Συμπληρώνοντας στο σημείο αυτό και τις απόψεις του Κ. Σαργέντη για τους καντιανούς στοχασμούς, αναφέρει ότι «την απόλυτη αυτενέργεια, ο Καντ την αναδεικνύει στη «Θρησκεία», όπου αναφέρει χαρακτηριστικά: «Η ελευθερία της βούλησης έχει την εντελώς ιδιαίζουσα φύση να μη μπορεί (η βούληση) να καθορίζεται από κανένα ελατήριο προς μια πράξη, παρά μόνο στο βαθμό που ο άνθρωπος το έχει ενσωματώσει στο γνώμονά του (το έχει κάνει καθολικό κανόνα, σύμφωνα με τον οποίο θέλει να συμπεριφέρεται), μόνον έτσι μπορεί ένα ελατήριο, όποιο και αν είναι αυτό, να συνυπάρχει με την απόλυτη αυτενέργεια της βούλησης (την ελευθερία)» (VI:24)».

Σύμφωνα με τον Καντ, το ηθικό περιεχόμενο των πράξεών μας μπορεί να κριθεί με βάση δύο κριτήρια. Πρώτον, αν οι πράξεις μας έχουν στόχο τους άλλους ανθρώπους ή αν χρησιμοποιούμε τους άλλους ως μέσον για να ικανοποιήσουμε άλλους δικούς μας στόχους. Στη δεύτερη περίπτωση, οι πράξεις μας δεν κρίνονται ως ηθικές. Δεύτερον, αν οι πράξεις μας μπορούν να γενικευθούν χωρίς να προκαλέσουν κοινωνική δυσαρμονία και κατάσταση ανελεύθερου κοινωνικού βίου ή αν αντίθετα γενικευόμενες περιορίζουν τους όρους ελεύθερης κοινωνικής ζωής. Στη δεύτερη περίπτωση, όταν δηλαδή οι πράξεις μας δεν ικανοποιούν το κριτήριο της καθολικότητας, δεν έχουν ηθικό περιεχόμενο. (Τσινόρεμα, 2006)

9.1.3 Η ηθική ευθύνη του ατόμου και της Πολιτείας - Λοιποί στοχασμοί. Παρόλο που δεν υπάρχουν πολλά γραμμένα πάνω στη βιοηθική της οδικής ασφάλειας, είναι άφθονες οι φιλοσοφικές συζητήσεις που αφορούν την ευθύνη, τον πατερναλισμό, την ιδιωτικότητα και τους κινδύνους. Η πρόκληση είναι να αναλύσουμε τη σχέση αυτών των εννοιών στα υποκείμενα της οδικής ασφάλειας. Αν και ένας θεωρητικός φιλόσοφος θα μπορούσε να εστιάσει όλες τις προσπάθειες στην παλιά συζήτηση ανάμεσα στους υπέρμαχους και στους αντιπάλους της ελεύθερης βούλησης και τι θα υποδήλωνε η ύπαρξη ή η μη ύπαρξη της ελεύθερης βούλησης για την έννοια της ηθικής ευθύνης, αυτό δε θα ήταν απαραίτητα σχετικό με το πεδίο της οδικής ασφάλειας. Αντί να αναλύσουμε την ευθύνη σε σχέση με το κυκλοφοριακό πρόβλημα, ένας καλύτερος τρόπος να αρχίσουμε είναι να δούμε συμβάσεις που υποστηρίζουν ότι υπεύθυνοι είναι τα άτομα και κοινωνικοί παράγοντες. Πρώτον, κάποιος θα μπορούσε να ρωτήσει, ποια είναι η συνηθισμένη απάντηση στην ερώτηση ποιος είναι υπεύθυνος για τις τροχαίες συγκρούσεις και την οδική ασφάλεια; Δεύτερον, υπάρχουν ανταγωνιστικές απόψεις; Τρίτον, ποια είναι η πιο δικαιολογημένη εξήγηση; Αφότου θα έχουμε κάποιες ιδέες για το ποιες είναι μάλλον οι απαντήσεις στις δυο πρώτες ερωτήσεις, θα ήταν πολύτιμο να κατευθύνουμε την προσοχή στις φιλοσοφικές θεωρίες της ευθύνης. Ίσως υπάρχουν εκεί κατάλληλα πλαίσια αναλύσεων που θα μπορούσαν να διευκολύνουν την κατανόησή μας για την πρακτική να θεωρούμε ο ένας τον άλλο υπεύθυνο για το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Στη διασταύρωση ανάμεσα στις φιλοσοφικές θεωρίες της ευθύνης και στην πρακτική να θεωρούμε τους δρώντες υπεύθυνους για το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας ίσως βρεθεί μια πιθανή απάντηση στην τρίτη ερώτηση. Με αυτόν τον τρόπο, οι φιλόσοφοι που ενδιαφέρονται για τις εφαρμοσμένες θεωρίες σε εμπειρικά υποκειμενικά ζητήματα κινούνται πίσω και μπροστά ανάμεσα στη θεωρία και την πράξη. Ο σκοπός αυτής της διαδικασίας ίσως μπορεί να εστιαστεί ως διευκόλυνση της ανάλυσης, για παράδειγμα της πρακτικής να θεωρούμε τους δρώντες υπεύθυνους για το πρόβλημα της κυκλοφοριακής ασφάλειας. Ιδανικά, αλλά όχι απαραίτητα, ερευνώντας ένα εμπειρικό πεδίο όπως το πρόβλημα της κυκλοφοριακής ασφάλειας επίσης βελτιώνει τη θεωρία κατά κάποιο τρόπο.

9.2 Η ηθική ευθύνη της Πολιτείας

9.2.1 Ποινικοποίηση. Στο σημείο τομής του νόμου και της ηθικής φιλοσοφίας η ερώτηση που προκύπτει εύλογα είναι: «Ποιες πράξεις πρέπει να θεωρηθούν εγκληματικές και πρέπει να τιμωρηθούν;». Προφανώς υπάρχουν διάφορες πράξεις στην οδική κυκλοφορία που τιμωρούνται και υπάρχει μια συνεχής συζήτηση σε πολλές κοινωνίες για το ποιες πράξεις πρέπει να τιμωρούνται και με ποιον τρόπο.

Η τιμωρία μπορεί να οριστεί σαν ένα είδος προστίμου το οποίο επιβάλλεται σε κάποιο πρόσωπο για την ανάρμοστη συμπεριφορά του ή για την παράβαση ορισμένων κανόνων, τους οποίους οφείλει να τηρεί, ενώ ποινή είναι τιμωρία που προβλέπεται από το νόμο. Επομένως, πρώτα πρέπει να δούμε

τι τιμωρούμε και για ποιο λόγο και στη συνέχεια να δημιουργήσουμε το νομικό πλαίσιο. Υπάρχουν δύο κύρια ρεύματα που εξετάζουν την τιμωρία: οι υπέρμαχοι της ανταποδοτικής δικαιοσύνης (retributivists), που υποστηρίζουν ότι οι παραβάτες τιμωρούνται επειδή τους αξίζει να τιμωρηθούν και οι συνεπειοκράτες - ωφελιμιστές, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η τιμωρία δικαιολογείται μόνο αν είναι πιθανό να έχει περισσότερες ωφέλιμες συνέπειες στην κοινωνία. Οι νόμοι και οι δημόσιες συζητήσεις για τους νόμους είναι συχνά ένα μίγμα αυτών των δύο ρευμάτων. Το ίδιο συμβαίνει και για την νομοθεσία που ρυθμίζει τα της κυκλοφορίας.

Οι κοινωνικές και πολιτιστικές πεποιθήσεις, οι κανόνες και οι συμβάσεις επηρεάζουν σημαντικά τον τρόπο που οι άνθρωποι βλέπουν τη δριμύτητα των διάφορων κυκλοφοριακών παραβάσεων. Μερικές από τις κυκλοφοριακές παραβάσεις θεωρούνται λιγότερο κολάσιμες από την πλειοψηφία των ανθρώπων, ενώ άλλες θεωρούνται πολύ πιο σοβαρές. Η παραβίαση των ορίων ταχύτητας είναι ένα παράδειγμα παράβασης του Κ.Ο.Κ. που δε θεωρείται ως σημαντική, ακόμα κι αν η παραβίαση αυτή φαίνεται από στατιστικά δεδομένα ότι είναι μια από τις σημαντικότερες αιτίες θανατηφόρων συγκρούσεων. (Corbett, 2000) Παρά ταύτα, ακόμα και περίπου το 50% των οδηγών στη Σουηδία, όπως δείχνουν έρευνες, παραβιάζουν τα όρια ταχύτητας. Οι υψηλές ταχύτητες συμβάλλουν ουσιαστικά στις συγκρούσεις και η ταχύτητα που έχουν τα οχήματα σε μια σύγκρουση είναι κρίσιμη τόσο για τη σφοδρότητά της όσο και για τους ακόλουθους τραυματισμούς. (Vagverket/Swedish National Road Administration, 2005)

Υπολογίζεται ότι περίπου 50 ζωές θα μπορούσαν να σωθούν στη Σουηδία κάθε έτος αν οι οδηγοί σταματούσαν να υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας. Μπροστά σε αυτή την κατάσταση, η γενική αποδοχή της παραβίασης των ορίων ταχύτητας είναι αρκετά αδικαιολόγητη. Αντίθετα, η οδήγηση υπό την επήρεια του οινοπνεύματος θεωρείται ανήθικη και οι τροχαίες συγκρούσεις που οφείλονται σε μεθυσμένους οδηγούς έχουν ως συνέπεια συχνά συναισθηματικά φορτισμένες συζητήσεις σχετικά με το πώς πρέπει να τιμωρηθούν οι υπαίτιοι. Αυτό το παράδειγμα δείχνει ότι υπάρχουν συμβάσεις στο τι είναι λάθος και τι σωστό στην οδική κυκλοφορία και αυτές οι συμβάσεις πρέπει να αμφισβητηθούν λαμβάνοντας υπόψη τις ανακαλύψεις των ερευνητών οδικής ασφάλειας σχετικά με τις αιτίες των μοιραίων περιστατικών και των τραυματισμών. Τα σχετικά με την τιμωρία δύο φιλοσοφικά ρεύματα γίνονται σαφή, όταν κάποιος προτείνει ποινές μακροχρόνιας φυλάκισης και συγκρίνουν την οδήγηση υπό την επήρεια του αλκοόλ με τη δολοφονία, ενώ άλλοι εκφράζουν αμφιβολίες ως προς το αν αυτό είναι αποτελεσματικό, εστιάζοντας στις συνέπειες.

Ένας σημαντικός στόχος για την τιμωρία και την ποινικοποίηση μιας πράξης είναι να αποτραπούν οι άνθρωποι από την πραγματοποίησή της. Το αν η ποινικοποίηση οδηγήσει πραγματικά στην πρόληψη είναι μια εμπειρική ερώτηση και έχει υποστηριχτεί από πολλούς ότι αυτό είναι ένα συχνά παραμελημένο γεγονός. Ο Schonsheck υποστηρίζει ότι οι φιλόσοφοι και οι δικηγόροι σιωπηρά υποθέτουν ότι αν μια πράξη ποινικοποιηθεί, οι άνθρωποι θα προσαρμοστούν αυτόματα στο νέο νόμο. Με άλλα λόγια, η «απαγόρευση» και η «πρόληψη» χρησιμοποιούνται εναλλακτικά.

(Schonsheck, 1994) Επιπλέον, υποστηρίζει, ότι αν αντ' αυτού μιλήσουμε για εγκληματική απαγόρευση ως μια προσπάθεια αποτροπής, θα μας αναγκάσει να αναλογιστούμε την αποτυχία και τους εναλλακτικούς τρόπους αποτροπής της ανεπιθύμητης πράξης. Η συζήτηση για το αν πρέπει να ποινικοποιηθεί μια συγκεκριμένη πράξη, πρέπει να λάβει υπόψη και τις συνέπειες της θέσπισης και της επιβολής, καθώς επίσης των παρενεργειών και των δαπανών. (Schonsheck, 1994)

Για να γίνει καλύτερα αντιληπτό, ας εξετάσουμε την επίδραση του οινοπνεύματος στην οδήγηση. Η οδήγηση υπό την επήρεια του οινοπνεύματος θεωρείται παράβαση του Κ.Ο.Κ. στις περισσότερες χώρες του κόσμου και μερικές φορές υποστηρίζεται ότι μια περίπτωση μοιραίας σύγκρουσης στην οποία εμπλέκεται μεθυσμένος οδηγός πρέπει να συγκρίνεται με δολοφονία. Σύμφωνα με το Schonsheck, πριν ακόμη ποινικοποιήσουμε την οδήγηση υπό την επήρεια του οινοπνεύματος, οφείλουμε να εξετάσουμε τις εναλλακτικές λύσεις προσεκτικά και να αναλύσουμε αν η ποινικοποίηση της πράξης είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος αντιμετώπισης του προβλήματος. Ένας εναλλακτικός τρόπος για την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι ένα σύστημα που δεν επιτρέπει στον οδηγό να εκκινήσει το όχημα αν πρώτα δεν ελεγχθεί η νηφαλιότητά του (alcohol interlock). Ο οδηγός πρέπει να αποδείξει τη νηφαλιότητά του μέσω ενός δείγματος εκπνοής πριν την εκκίνηση του αυτοκινήτου. Το σύστημα αυτό συνδέεται με το σύστημα ηλεκτρικής ανάφλεξης (μίζα) του αυτοκινήτου και αν το μετρημένο επίπεδο του οινοπνεύματος είναι πάνω από το ανώτατο επιτρεπτό όριο, το αυτοκίνητο δεν παίρνει μπροστά. Προφανώς, το να αναγκάσεις όλους τους κατόχους να εγκαταστήσουν μια τέτοια συσκευή στα οχήματα τους αντιπροσωπεύει έναν απολύτως διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισης του προβλήματος και είναι πιθανό να συναντήσει αντιδράσεις. Επιπλέον, θα πρέπει να εξεταστούν οι πιθανές ηθικές πτυχές της εγκατάστασης αυτών των συσκευών. (Grill and Fahlquist, forthcoming from Springer) Το σημαντικό είναι ότι υπάρχουν διαφορετικοί τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος της οδήγησης υπό την επήρεια του οινοπνεύματος και η ποινικοποίηση είναι ένας από αυτούς τους τρόπους. Πριν ποινικοποιηθεί μια πράξη ή κατά την αντιμετώπιση του ζητήματος αν πρέπει να επιβληθεί αυστηρότερη τιμωρία από την προϋπάρχουσα, θα πρέπει να εξετάζονται οι εναλλακτικές λύσεις που υπάρχουν τη δεδομένη χρονική περίοδο. Αν είναι δυνατό να λυθεί ένα πρόβλημα χωρίς την αύξηση των ποινικών μέτρων ή την ποινικοποίηση όλο και περισσότερων πράξεων, πρέπει τουλάχιστον να εξετάζονται οι εναλλακτικοί τρόποι αντιμετώπισης και να εξετάζονται ως τέτοιοι.

Το παραπάνω είναι ένα συνεπειοκρατικό. Εντούτοις, η τιμωρία δεν αποδίδεται απλώς για την αποτροπή των ανεπιθύμητων ενεργειών. Η οδήγηση υπό την επήρεια του οινοπνεύματος μπορεί να ποινικοποιηθεί και να τιμωρηθεί επειδή απλά θεωρείται ότι είναι ηθικά λανθασμένο κάποιος να διακινδυνεύει τις ζωές των άλλων ανθρώπων οδηγώντας ενώ έχει καταναλώσει οινόπνευμα. Ο Douglas Husak (1994), ο οποίος έχει εξετάσει τη σοβαρότητα της οδήγησης υπό την επήρεια του οινοπνεύματος, εξετάζει και την παραπάνω σκέψη. Η ιδέα είναι ότι ο παραβάτης πρέπει να

τιμωρηθεί σύμφωνα με τη δίκαιη τιμωρία που του αρμόζει. Σύμφωνα με τον Husak, η οδήγηση υπό την επήρεια του οινοπνεύματος δεν είναι καθ' αυτό ένα πολύ σοβαρό έγκλημα, αλλά πρέπει να υπάρξει μια ιεραρχία των παραβάσεων υπό την επήρεια του οινοπνεύματος που θα μπορεί να διακρίνει την επιδεινωμένη μορφή, η οποία θεωρείται σοβαρότερη παράβαση από τη συνηθισμένη οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, η οποία δεν είναι. Παρά το ότι η συνηθισμένη οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος δε δημιουργεί έναν ουσιαστικά υψηλότερο κίνδυνο τραυματισμού από τη νηφάλια οδήγηση, η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος με BAC 0,2% (Blood Alcohol Content ή Blood Alcohol Concentration) αυξάνει αυτόν τον κίνδυνο. (Husak, 1994)

9.2.2 Πατερναλισμός

Το βιοηθικό ερώτημα για την ευθύνη της πολιτείας στις τροχαίες συγκρούσεις και την πρόληψή τους προκειμένου να επιτευχθεί ένα υψηλό επίπεδο στη δημόσια υγεία αποτελεί την άλλη πλευρά της έρευνάς μας. Οι ελλείψεις στη σήμανση, οι κακοτεχνίες στους δρόμους, πολλές φορές και η μη επαρκής αστυνόμευση έχουν ως αποτέλεσμα τον τραυματισμό αλλά και την απώλεια χιλιάδων ζώων όπως δείξαμε με στοιχεία σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Όμως τίθεται το ζήτημα κατά πόσο η ανθρώπινη ελευθερία καταστρατηγείται αν το πολιτειακό σύστημα υιοθετήσει ένα αυστηρά πατερναλιστικό τρόπο αντιμετώπισης του προβλήματος. Για παράδειγμα, η τοποθέτηση κάμερας σε πολλά σημεία, ο έλεγχος των οδηγών για αλκοοτέστ ή άλλες παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, η επιβολή αυστηρών προστίμων κτλ μπορεί να θεωρηθεί ότι μειώνουν το αίσθημα ελευθερίας, το οποίο συνδέεται πολλές φορές με την οδήγηση ενός οχήματος. Επίσης ότι βάζουν τους πολίτες να είναι υπό συνεχή επιτήρηση με σκοπό τη διαφύλαξη της ζωής των πολιτών.

Εδώ κρίνεται αναγκαία η ανάλυση του όρου πατερναλισμός. Όταν κάποιος δε μπορεί να καταλάβει από μόνος του ποιο είναι το καλό του ή το καταλαβαίνει αλλά είναι αδύναμος να το πράξει και έτσι αποτελεί απειλή για τον εαυτό του και τους άλλους θα πρέπει να του επιβληθεί η προστασία από εξωτερικούς παράγοντες. Αυτή η απρόσκλητη προστασία λόγω ενδιαφέροντος για τη διαφύλαξη της ατομικής ακεραιότητας του ανθρώπου λέγεται πατερναλισμός. Όταν αυτή η προστασία συνοδεύεται από απειλή άσκησης βίας, ή τιμωρίας από την πολιτεία ονομάζεται νομικός πατερναλισμός. Στο νομικό πατερναλισμό, το κίνητρο δεν είναι η μείωση της ανθρώπινης ελευθερίας αλλά είναι σχεδόν αλτρουιστικό εφόσον σπαταλά πόρους για την προστασία του γενικού συνόλου.

Η αναγκαιότητα του νομικού πατερναλισμού γεννά αντιμαχόμενα επιχειρήματα. Σύμφωνα με τον Αριστείδη Χατζή (Νομικός Πατερναλισμός, Ορθολογικότητα και Γνωστικοί Περιορισμοί, υπό δημοσίευση Δικαιώματα του Ανθρώπου) η επιβολή νόμων για τη συμπεριφορά των ατόμων στηρίζεται στην παραδοχή ότι τα ίδια τα άτομα είναι ανίκανα να παίρνουν σωστές αποφάσεις σε σημαντικά θέματα που αφορούν τη ζωή και την ασφάλειά τους, για παράδειγμα αν θα φορέσουν

κράνος ή ζώνη ασφαλείας αυτοί και τα παιδιά τους, αν θα πουν αλκοόλ ενώ έχουν να οδηγήσουν κτλ.

Πολλοί φιλόσοφοι, κοινωνικοί επιστήμονες, μελετητές, ερμηνευτές κοινωνικών φαινομένων και ψυχολόγοι θεωρούν ότι είναι ηθικά σωστό να προστατέψεις ένα άνθρωπο ο οποίος μπορεί με τις επιλογές του να βλάψει τον εαυτό του και τους συνανθρώπους του. Ακόμη και σε κείμενα όπως η «Πολιτεία» του Πλάτωνα, διαφαίνεται ότι οι άνθρωποι δεν είναι ελεύθεροι να κάνουν λάθη αλλά οι φύλακες είναι αυτοί που έχουν εκλεχθεί να κυβερνήσουν τους πολλούς και να πάρουν τις σωστές αποφάσεις για το κοινωνικό σύνολο.

Μπορούμε να έχουμε σύμφωνα με τον Dworkin (1995), έναν ισχυρό πατερναλισμό όταν δεν αμφιβάλουμε για την ορθή κρίση των κυβερνώντων και δεχόμαστε τις επιλογές τους και ένα ήπιο πατερναλισμό όταν έχουμε παρέμβαση μόνο σε περίπτωση που το άτομο θεωρείται ότι δρα παρά τη θέλησή του και έτσι θέλουμε να αποτρέψουμε κάποιο ατύχημα. Το βασικό επιχείρημα υπέρ του πατερναλισμού είναι ότι η ελευθερία θα πρέπει να περιοριστεί προς χάρη της ευημερίας. Για παράδειγμα, ένας οδηγός που είναι επιρρεπής στο αλκοόλ πρέπει να περιορίζεται με έλεγχο και τιμωρία έτσι ώστε η επιθυμία του να πει να μην αποβεί μοιραία για αυτόν και τους άλλους.

Ο Dworkin υποστηρίζει έναν ήπιο πατερναλισμό όπου γίνεται μια υποθετική συναίνεση των ορθολογικών ατόμων στο να περιοριστεί η ελευθερία τους προκειμένου να διαφυλαχτούν από λανθασμένες αποφάσεις. Θα πρέπει όμως να ισχύουν τρεις προϋποθέσεις: Κατά πρώτον, το κράτος πρέπει να αποδείξει ότι πρόκειται για μια βλάβη που ένα λογικό άτομο δε θα προκαλούσε. Δεύτερον, η ωφέλεια από την απαγορευμένη ενέργεια να είναι σαφώς μικρότερη του κόστους της και κατά τρίτον ο περιορισμός να είναι ο ελάχιστος αναγκαίος. Σύμφωνα με το Dworkin το άτομο έχει ως γνώμονα το κριτήριο της αποδοχής. Αν αποδεχτεί ότι κάτι τον ωφελεί, τότε βελτιώνει τη ζωή του. Επίσης μπορεί να μην αποδέχεται κάτι από την αρχή, αλλά να μαθαίνει από το νόμο βλέποντας τις θετικές συνέπειές του και να τον αποδέχεται. Για παράδειγμα ένας οδηγός είναι δυσαρεστημένος για το υψηλό πρόστιμο σε περίπτωση που δε φορά τη ζώνη ασφαλείας, αλλά φοβούμενος το νόμο τη φοράει. Σε περίπτωση σύγκρουσης με άλλο όχημα σώζεται η ζωή του εξαιτίας της ζώνης και έτσι αποδέχεται την αναγκαιότητα του. Ο Χατζής (Νομικός Πατερναλισμός, Ορθολογικότητα και Γνωστικοί Περιορισμοί, υπό δημοσίευση Δικαιώματα του Ανθρώπου) βέβαια εδώ επισημαίνει τον κίνδυνο προπαγάνδας και πλύσης εγκεφάλου που καταστρατηγούν την ανθρώπινη ελευθερία.

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με τον Καντ, ο πατερναλισμός προσβάλλει όχι μόνο την ηθική αυτονομία, την ελευθερία επιλογής, το δικαίωμα στην ιδιωτική ζωή και τελικά στην ίδια την ελευθερία αλλά εμποδίζει και την ανάπτυξη του αισθήματος της ατομικής ευθύνης. Από την κατηγορική προστακτική του Καντ για την ανθρωπότητα ως αυτοσκοπό προκύπτει και η

απαγόρευση να χρησιμοποιείται ο άνθρωπος ως μέσο για το δικό του καλό.¹ Σύμφωνα με τον Kant απόλυτη αξία έχει η ηθική αυτονομία. Κάθε εξωγενής παρέμβαση είναι αναποτελεσματική και μπορεί να οδηγήσει σε χειρότερες καταστάσεις από τη μη παρέμβαση. Επίσης, κατά τη θεωρία της ορθολογικής επιλογής όπως αυτή θεμελιώνεται από τους Hobbes, Mandeville, του Smith και του Thomas Jefferson, οι άνθρωποι, ακολουθώντας τις επιθυμίες τους, θα κάνουν ότι χρειάζεται για να επιτύχουν τους στόχους τους και να προασπίσουν το συμφέρον τους. Οπότε δε χρειάζονται κάποια εξωτερική καθοδήγηση.

Τα μέλη της σχολής των συμπεριφορικών οικονομικών (behavioral economics) υποστηρίζουν τον πατερναλισμό, γιατί θεωρούν ότι τα άτομα από μόνα τους δεν έχουν ούτε πλήρη πληροφόρηση, ούτε τόσο καλή ικανότητα να παίρνουν σωστές αποφάσεις. Μπορεί να παρασύρονται και να είναι επιρρεπείς σε αδυναμίες, σε λανθασμένα πρότυπα και έτσι να έχουν καταστροφική συμπεριφορά. Για παράδειγμα, στο θέμα της οδικής ασφάλειας, κυρίως οι νέοι είναι ρισοκίνδυνοι, προσπαθούν να αποδείξουν ότι αξίζουν στην παρέα τους και δε φοβούνται, βλάπτοντας έτσι τον εαυτό τους και πολλές φορές και άλλους. Επίσης, μπορεί να γνωρίζουν τι είναι το σωστό αλλά να μην το κάνουν λόγω αδυναμίας στο χαρακτήρα τους. Υπάρχει ακόμα η περίπτωση υπερεκτίμησης ή υποτίμησης των κινδύνων ή των δυνατοτήτων τους οπότε πάλι τα άτομα οδηγούνται σε λάθος αποφάσεις.

Ο πατερναλισμός έχει απασχολήσει και συνεχίζει να ταλανίζει αρκετά την ελεύθερη σκέψη. Πιο φιλελεύθεροι φιλόσοφοι υποστηρίζουν την αναγκαιότητα του αυτο-πατερναλισμού που βασίζεται στην εμπειρία, στη δοκιμή και στο λάθος, στην ελεύθερη διακίνηση των ιδεών και της πληροφορίας. Η κοινωνία μπορεί να ασκήσει αυτο-πατερναλισμό μόνο μέσω του συντάγματος όπου και εκεί θα προστατεύσει τον εαυτό της από την αυθαιρεσία της πλειοψηφίας και όχι από την ίδια της την ελευθερία. Ο πατερναλισμός λύνει προβλήματα αλλά μειώνει την ελευθερία.

Οι κατηγορίες για πατερναλισμό από τη μεριά της Πολιτείας είναι κοινές στην ιστορία των συζητήσεων περί οδικής ασφάλειας, π.χ. για την υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας, των κράνων ποδηλάτων και μοτοσικλετών. Υποστηρίζεται ότι η ατομική ελευθερία και η ατομική ευθύνη υποβαθμίζονται όταν οι άνθρωποι δεν έχουν την δυνατότητα να αποφασίσουν μόνοι τους για το αν θα πάρουν ή όχι έναν συγκεκριμένο κίνδυνο.

Υπάρχουν δύο σημαντικές αιτιολογήσεις για την ύπαρξη των νόμων που αξιώνουν από τους ανθρώπους να χρησιμοποιήσουν τέτοιες συσκευές που ενδεχομένως να περιορίζουν την ελευθερία. Πρώτον, υπάρχει ένα οικονομικό κίνητρο που ωθεί προς τη μείωση των δαπανών για τη διάσωση ανθρώπινων ζώων και της αποκατάστασης των τραυματιών από τις τροχαίες συγκρούσεις. Δεύτερον, (και πιο αμφισβητούμενο) μπορεί να υποστηριχτεί ότι οι άνθρωποι πρέπει να αναγκαστούν, π.χ. να χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας για το δικό τους καλό.

¹ «Πράττε έτσι ώστε να χρησιμοποιείς την ανθρωπότητα, τόσο στο πρόσωπό σου όσο και στο πρόσωπο κάθε άλλου ανθρώπου, πάντα ταυτόχρονα ως σκοπό και ποτέ μόνο ως μέσο» (I. Kant, *Τα Θεμέλια της Μεταφυσικής των Ηθών* [1785] σε Βιββιάκη 2004: 32). Επίσης, με το Nozick συμφωνεί απόλυτα και ο Christman (2002: 15-16) (η ηθική θεωρία του Kant είναι θεμελιωδώς αντι-πατερναλιστική).

Ο Mill, στη διάσημη υπεράσπιση του κατά του πατερναλισμού, δηλώνει ότι η μόνη δικαιολογημένη παρέμβαση στην ελευθερία των ατόμων είναι αυτή που στοχεύει στην προστασία άλλων ατόμων από τη ζημιά (Harm Principle). (Mill, *On Liberty* μετ.1985) Από τότε, πολλοί θεωρητικοί έχουν συμβάλει στη διεύρυνση της συζήτησης σε σχέση με τον πατερναλισμό.

Η υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας είναι δυνατό να υποστηριχτεί από μια πατερναλιστική σκοπιά, από μια οικονομική άποψη ή το συνδυασμό τους. Οι υπερασπιστές του πατερναλισμού έχουν δυο πιθανές δικαιολογίες για την δημιουργία ενός τέτοιου νόμου, που θα ελέγχει την αναλογία κόστους – ζημιάς στις τροχαίες συγκρούσεις, το κόστος για τους άλλους και η ζημιά για το άτομο που δε χρησιμοποιεί ζώνη ασφαλείας. (Schonsheck, 1994) Το μόνο φιλελεύθερο επιχείρημα για έναν τέτοιο νόμο είναι η ανάδειξη του οικονομικού κόστους που δημιουργείται στους άλλους από εκείνους που δε χρησιμοποιούν ζώνη ασφαλείας. (Schonsheck, 1994) Η συζήτηση σχετικά με την ενδεχομένως πατερναλιστική αιτιολόγηση για τη χρήση των ζωνών ασφαλείας ισχύει μόνο για τον οδηγό, δεδομένου ότι ο οδηγός είναι υπεύθυνος για τη μη βλάβη των επιβατών. Θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι η απαίτηση του νόμου, στην οποία ο οδηγός πρέπει να σιγουρευτεί ότι οι επιβάτες χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας είναι μια επίπτωση της αρχής της ζημιάς (Harm Principle) παρά μια περίπτωση πατερναλισμού. Έχει προταθεί ότι η αποδοχή της αντιπατερναλιστικής άποψης του Mill δεν συνεπάγεται απαραίτητως και την παρεμπόδιση δραστηριοτήτων όπως η οδήγηση με επιβάτες που δε φορούν ζώνης ασφαλείας. (Hansson, 2006) Όπως υποστηρίζεται από τον Dworkin σχετικά με το νόμο που απαιτεί από τους μοτοσικλετιστές να φορούν κράνος, αν το οικονομικό κόστος για τα κράτη είναι ο μόνος λόγος για τον οποίο απαιτούνται τα κράνη, θα μπορούσε να επιτευχθεί με την απαίτηση οι μοτοσικλετιστές να έχουν μια ιατρική ασφάλεια, η οποία θα καλύπτει και αυτό το κόστος και έπειτα να παίρνουν άδεια οδήγησης. (Dworkin, 1983 p105-111) Επειδή η οδήγηση μοτοσικλετών είναι μια επικίνδυνη δραστηριότητα και ο νόμος που απαιτεί από τους μοτοσικλετιστές να φορούν κράνος εμφανίζεται να είναι ένας αρκετά λογικός νόμος, έχει ειπωθεί ότι ένας τέτοιος νόμος αποτελεί «ντροπή» για τον φιλελευθερισμό και θέτει τα θεμέλια για την εφαρμογή περισσότερο πατερναλιστικών μέτρων. (Feinberg, 1986)

Συχνά, σε πραγματικές περιπτώσεις, δεν είναι απολύτως σαφές αν τα ενδεχομένως πατερναλιστικά μέτρα θεσπίζονται καθαρά για πατερναλιστικούς λόγους ή λόγω των κοινωνικών δαπανών που συνδέονται με τη μη εφαρμογή της νέας πολιτικής. Οι συζητήσεις σχετικά με τις συσκευές που ενδεχομένως περιορίζουν την ελευθερία θα συνεχίσουν σίγουρα να προκύπτουν στα πλαίσια της οδικής ασφάλειας. Εντούτοις, η οδική κυκλοφορία είναι κάτι πολύ διαφορετικό από άλλους κινδύνους, π.χ. το κάπνισμα από την οδήγηση ενός αυτοκίνητου που εκθέτει τους άλλους σε ουσιαστικό κίνδυνο. Η καλύτερη υπεράσπιση για την υποχρεωτική εγκατάσταση συσκευών ανίχνευσης οινοπνεύματος σε όλα τα αυτοκίνητα, για παράδειγμα, είναι πιθανώς ότι ο οδηγός που πίνει πριν να οδηγήσει εκθέτει τους άλλους σε κίνδυνο. Ένας καπνιστής που δεν καπνίζει έξω από το

σπίτι του δεν προκαλεί άμεσα ζημιά σε άλλους, έτσι μια απαγόρευση στο κάπνισμα θα ήταν πολύ πιο πατερναλιστική από έναν νόμο σχετικά με τις συσκευές ανίχνευσης οινόπνευματος.

9.3 Ιδιωτικότητα

Κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, η οδήγηση έγινε χαρακτηριστικό γνώρισμα της κοινωνικής, οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης του δυτικού κόσμου. Πολιτιστικά, συνδέεται έντονα με τις αξίες της αυτονομίας, της ανεξαρτησίας και της ελεύθερης κυκλοφορίας. Σίγουρα, αυτοί είναι σημαντικοί λόγοι για την απροθυμία των ανθρώπων να εκτεθούν σε κάμερες επιτήρησης - παρακολούθησης και άλλα είδη ελέγχου της οδήγησής τους. Υπάρχει μια έμφυτη τάση συσχετισμού, κατά τη σύλληψη της οδικής κυκλοφορίας, μεταξύ της ιδέας της ελεύθερης κυκλοφορίας και ενός προσιτού συστήματος μεταφορών αφενός και της οδικής ασφάλειας αφετέρου. Θέλουμε να είμαστε σε θέση να κινούμαστε ελεύθερα χωρίς περιορισμούς, αλλά θέλουμε επίσης να είμαστε ασφαλείς. Εκείνοι που υποστηρίζουν ότι η ιδιωτικότητα είναι μια *prima facie* αξία, θα μπορούσαν ενδεχομένως να υποστηρίξουν ότι η ασφάλεια είναι μια ακόμα πιο θεμελιώδης αξία, ενώ εκείνοι που υιοθετούν μια πιο φιλελεύθερη προσέγγιση θα υποστήριζαν την αξία της ατομικής ελευθερίας και της ιδιωτικότητας. Ο συσχετισμός μεταξύ της αυτοκίνησης και τέτοιων αξιών είναι πολύ ισχυρή. Έχει ακόμη υποστηριχτεί ότι «η αυτοκίνηση» συμπληρώνει την αυτονομία και ότι τα αυτοκίνητα ενισχύουν την ιδιωτικότητα. (Lomasky, 1997)

Λόγω της τεχνολογικής ανάπτυξης υπάρχουν διάφορες νέες δυνατότητες που αναγκάζουν τους οδικούς χρήστες (πρώτιστα οι οδηγοί αυτοκινήτων), να συμπεριφέρονται με έναν συγκεκριμένο τρόπο ώστε να αυξηθεί η ασφάλεια, είτε να ελέγξουν τη συμπεριφορά των οδικών χρηστών. Οι συσκευές ανίχνευσης οινόπνευματος είναι ένα παράδειγμα της πρώτης κατηγορίας και οι κάμερες επιτήρησης ένα παράδειγμα της δεύτερης. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας πληροφοριών παρέχει χρήσιμα εργαλεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να ενισχύσουν την ασφάλεια, αλλά μερικές φορές με πιθανό κόστος την ατομική ιδιωτικότητα. Η τεχνολογία ασφάλειας οχημάτων έχει αναπτυχθεί με στόχο να συνδεθούν τα οχήματα με την οδική υποδομή και αυτό είναι πιθανό να έχει ουσιαστικά οφέλη ασφάλειας, αλλά και να αυξήσει τον κίνδυνο εκτενούς επιτήρησης. Αυτό θέτει ερωτήματα σε σχέση με το πρόβλημα της «δημόσιας ιδιωτικότητας» (ιδιωτικότητας σε δημόσιους χώρους - *privacy in public*). (Zimmer, 2005) Ο Nissenbaum (1998) υποστηρίζει ότι αν και οι δικηγόροι και οι φιλόσοφοι ασχολούνται συχνά με την ιδιωτικότητα, εστιάζονται περισσότερο στα ευαίσθητα προσωπικά δεδομένα. Σήμερα, το πρόβλημα είναι ότι ένα μεγάλο μέρος των πληροφοριών που μπορούν να συλλεχθούν και τελικά συλλέγονται είναι από την προαναφερθείσα λίγο έως πολύ αγνοούμενη δημόσια σφαίρα. Ως εκ τούτου, οι θεωρίες σχετικά με το δικαίωμα στην ιδιωτικότητα πρέπει να εξεταστούν ως πρόβλημα της δημόσιας ιδιωτικότητας.

Ο Nissenbaum (2004) προτείνει ότι το πρόβλημα της δημόσιας ιδιωτικότητας πρέπει να εξεταστεί και η ιδιωτικότητα να γίνει αντιληπτή ως «contextual integrity»², που ουσιαστικά σημαίνει ότι κάθε πλαίσιο έχει τους δικούς του κανόνες καταλληλότητας και διασποράς – διανομής. Αυτό σημαίνει ότι οι πληροφορίες που πρόκειται να διανεμηθούν ποικίλουν ανάλογα με τα διαφορετικά πλαίσια. (Nissenbaum, 2004) Ο Zimmer εφαρμόζει αυτές τις ιδέες για τα ταξίδια στις εθνικές οδούς, προσπαθώντας να πιστοποιήσει ότι οι υπάρχοντες κανόνες καταλληλότητας και διανομής είναι εντός των πλαισίων τέτοιων ταξιδιών. Προτείνει ότι ενώ θεωρείται σωστό να ελέγχονται και να διανέμονται πληροφορίες που παρατηρούνται εύκολα (π.χ. ο αριθμός των πινακίδων κυκλοφορίας) δεν είναι σωστό σύμφωνα με τους υπάρχοντες κανόνες για να ελέγχονται και να διανέμονται πληροφορίες για την ταυτότητα των κατόχων των οχημάτων. Επιπλέον, ενώ είναι σωστό να μοιράζονται οι πληροφορίες για τους αριθμούς των πινακίδων κυκλοφορίας, οι ισχύοντες κανόνες διανομής περιορίζουν τη δυνατότητα άντλησης πρόσθετων πληροφοριών που συνδέονται με τον αριθμό των πινακίδων κυκλοφορίας. (Zimmer, 2005) Δεν πρέπει να εστιάζουμε μόνο στους υπάρχοντες κανόνες, αλλά και στους αυστηρά εξετασμένους κανόνες.

Με τη νέα τεχνολογία να αναπτύσσεται με εντυπωσιακό ρυθμό, υπάρχει ελπίδα ότι το όχημα και η οδική ασφάλεια θα βελτιωθούν ουσιαστικά. Εντούτοις, δεδομένου ότι ένα σημαντικό μέρος της νέας τεχνολογίας συνεπάγεται κάποια μορφή συλλογής πληροφοριών, η πιθανή απειλή της στην ιδιωτικότητα πρέπει να αναγνωριστεί. Το ζήτημα ουσιαστικά είναι η εξισορρόπηση των αξιών της ατομικής ελευθερίας και της ασφάλειας. Επιπλέον, το θέμα είναι αν οι οδηγοί θεωρούν ότι η οδήγηση είναι μια ιδιωτική ή δημόσια ενέργεια. Στις αναπτυγμένες χώρες, κατά την οδήγηση θεωρείται ότι το όχημα κατέχει ένα ιδιωτικό χώρο και πολλοί άνθρωποι οδηγούν τα αυτοκίνητά τους προκειμένου να δραπετεύσουν από τη δημόσια σφαίρα για λίγο. Εντούτοις, στα πλαίσια του υψηλού αριθμού μοιραίων περιστατικών και τραυματισμών, το να οδηγείς ένα αυτοκίνητο είναι προφανώς διαφορετικό, π.χ. από το να είσαι στο σπίτι κάποιου και θα μπορούσε να εξεταστεί τώρα αν ο «οδικός» ιδιωτικός χώρος φαίνεται να είναι ένα λογικό δικαίωμα ή όχι, λαμβάνοντας υπόψη το ανθρώπινο και το οικονομικό κόστος της οδικής κυκλοφορίας. Μπορεί να μην είναι λογικό να αναμένεται η ίδια ιδιωτικότητα στα αυτοκίνητά μας, όπως στα σπίτια μας. Αφετέρου, ένας σημαντικός αριθμός γυναικών πεθαίνει κάθε έτος λόγω της βίας στο σπίτι, η οποία θα έδειχνε ότι το επιχείρημα των ανθρώπων που πεθαίνουν δεν είναι επαρκές να υπερασπίσει την εισβολή στην ιδιωτικότητα στην οδική κυκλοφορία, αλλά όχι στα σπίτια μας. Μέχρι ποιο σημείο πρέπει να πραγματευτεί η ιδιωτικότητα και να γίνει ποσοτικοποίηση της έναντι της ασφάλειας είναι σαφώς μια δύσκολη ερώτηση, αλλά είναι μια σημαντική ηθική ερώτηση που πρέπει να υποβάλλεται σε σχέση με την οδική κυκλοφορία.

² «Contextual integrity is a conceptual framework for understanding privacy expectations and their implications developed in the literature on law, public policy, and political philosophy».

9.4 Δικαιοσύνη

Παραδοσιακά, τα τμήματα μεταφορών των υπουργείων έχουν διαχειριστεί επιτυχώς ή ανεπιτυχώς την οδική ασφάλεια (κυρίως μέσω της νομοθεσίας και της οδικής σήμανσης). Συνεπώς, οι μεταφορές είναι ένα κύριο ζήτημα και δίνεται μεγάλη έμφαση στις οδικές υποδομές και στα οχήματα, ενώ συνήθως παραμελείται η ασφάλεια των πεζών. (Peden et al., 2004) Αυτή η κατάσταση είναι προβληματική για διάφορους λόγους. Τα παιδιά, οι μικρής ηλικίας ενήλικοι και οι ηλικιωμένοι εκτίθενται δυσανάλογα στον κίνδυνο τραυματισμού ή θανάτου σε μια τροχαία σύγκρουση, ειδικά αν είναι πεζοί. (Malek, 1990) (Fontaine and Gourlet, 1997) (Yee et al., 2006) Οι πεζοί και οι ποδηλάτες εκτίθενται γενικά σε μεγαλύτερο κίνδυνο από τους οδηγούς αυτοκινήτων. Διαισθητικά, λοιπόν, φαίνεται να υπάρχει μια ηθική διαφορά μεταξύ των διαφορετικών ομάδων οδικών χρηστών. (Hokstad and Vatn, 2008) Σαφώς, υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές μεταξύ των πεζών παιδιών και των ρισοκίνδυνων ενηλίκων που π.χ. επιλέγουν να οδηγήσουν μια μοτοσικλέτα αφού πρώτα έχουν συλλογιστεί τους κινδύνους της πράξης τους. Το πρόβλημα είναι πώς να εφαρμοστεί αυτή η διαίσθηση στη χάραξη πολιτικής και μέχρι ποιο σημείο μπορεί να την επηρεάσει. Πρόσφατα έχει υποστηριχτεί ότι πρέπει να διατίθενται λιγότεροι πόροι στους «σκόπιμους οδικούς παραβάτες» υπέρ των «αθώων» οδικών χρηστών, για λόγους δικαιοσύνης. (Hokstad and Vatn, 2008)

Δεδομένου ότι οι ευάλωτοι οδικοί χρήστες έχουν μια υψηλού κινδύνου έκθεση και πρέπει να χρησιμοποιήσουν τους δρόμους καθημερινά, ίσως θα πρέπει οι παρεμβάσεις ασφάλειας να εστιαστούν σε περιοχές που δε γίνεται να αποφύγουν. Θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι έχουν το δικαίωμα να κινηθούν στους δρόμους με τρόπους που δεν αντιστοιχούν - ταιριάζουν με το δικαίωμα του να οδηγείς αυτοκίνητο. Αυτές οι ομάδες δεν είναι μόνο οι πιο ευάλωτες, αλλά επιπλέον στερούνται μερικές φορές τη δυνατότητα να επηρεάσουν την οδική υποδομή και αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη στη χάραξη πολιτικής. Η επίγνωση των διαφορών, όσο αφορά τον οδικό κίνδυνο και την δυσαναλογία δύναμης και ευθύνης μεταξύ των διαφορετικών ομάδων οδικών χρηστών, μπορεί να φωτιστεί περισσότερο από την προσπάθεια απάντησης στην ακόλουθη ερώτηση. Για ποια ομάδα οδικών χρηστών σχεδιάζεται το οδικό σύστημα και οι οδικές υποδομές; Εν μέρει αυτό είναι ένα πρακτικό ερώτημα για το πώς το οδικό σύστημα έχει εξελιχθεί βαθμιαία από την εισαγωγή του αυτοκινήτου, αλλά ο τρόπος με τον οποίο λειτουργεί το υφιστάμενο σύστημα πρέπει επίσης να αναλυθεί και από την σκοπιά της δικαιοσύνης. Γενικά, υποστηρίζεται ότι το σύγχρονο οδικό σύστημα σχεδιάζεται πρωτίστως για τους οδηγούς αυτοκινήτων π.χ. εξαιτίας του γεγονότος ότι ξοδεύονται τεράστια χρηματικά ποσά στις εθνικές οδούς και την ασφάλεια των αυτοκινήτων, σε αντιδιαστολή με τις διαβάσεις πεζών ή τους πεζόδρομους και με την ασφάλεια των πεζών και των ποδηλατιστών. Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, στο αυτοκίνητο έχει δοθεί προτεραιότητα εις βάρος των πεζών και έχει υποστηριχτεί ότι αυτό πρέπει να αλλάξει για περιβαλλοντικούς λόγους και λόγους δημόσιας υγείας. (Gunnarsson, 2005)

Αν οι κοινωνικοί πόροι ήταν απεριόριστοι θα θεωρούνταν επιτακτικό να σωθούν όλοι οι οδικοί χρήστες από πιθανούς τραυματισμούς ή θανάτους στους δρόμους ή μάλλον ότι θα ήταν επιτακτικό να σωθούν όσο το δυνατόν περισσότερες ζωές εφόσον δεν επιφέρουν μέτρα ασφάλειας που να ενισχύουν με αδικαιολόγητο τρόπο το «ηθικό κόστος». Όπως π.χ., την εισβολή στην ιδιωτικότητα των ατόμων. Εντούτοις, οι πόροι είναι περιορισμένοι και πρέπει να τεθούν προτεραιότητες. Η ερώτηση, επομένως, γίνεται πώς πρέπει να χρησιμοποιηθούν οι πόροι;

Πιθανόν, πρόσθετοι πόροι θα πρέπει να ξοδευτούν για τους ευάλωτους οδικούς χρήστες, όπως τα πεζά παιδιά, ακόμα κι αν δεν είναι ο πιο οικονομικά αποδοτικός τρόπος χρήσης των δημόσιων κεφαλαίων. Αντ' αυτού, υπάρχει μια τάση τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με αναπηρία να θεωρούνται ότι έχουν λιγότερη αξία από τους ενήλικες (που δεν ανήκουν στα άτομα με αναπηρία). Η ιδέα/έννοια του περιορισμού - ρύθμισης του προσδόκιμου ζωής λόγω αναπηρίας (disability adjusted life year - DALY) χρησιμοποιείται για να συγκρίνει το φορτίο της ασθένειας στις διαφορετικές χώρες. Ποσοτικοποιεί τη θνησιμότητα και τη νοσηρότητα και μετρά τα έτη που χάνονται λόγω πρόωγου θανάτου και τα χρόνια που ζουν τα άτομα με αναπηρία. Οι διαφορετικές αναπηρίες αξιολογούνται διαφορετικά σύμφωνα με τις επιπτώσεις που υπολογίζεται να έχουν στην ποιότητα της ζωής. Αυτό το πρότυπο έχει επικριθεί και μια από τις επικρίσεις εστιάζεται στο ότι τα έτη ζωής που χάνονται για ένα παιδί ή για ένα άτομο μεγαλύτερο από 55 χρονών θεωρείται μικρότερης αξίας από τα έτη ζωής που χάνονται για ένα ενήλικο άτομο κάτω από την ηλικία των 55 ετών. Επιπλέον, η προσέγγιση DALY θεωρεί ότι οι άνθρωποι με αναπηρίες έχουν χαμηλότερη ποιότητα ζωής από τους ανθρώπους που δεν έχουν και ότι οι άνθρωποι με αναπηρίες έχουν μικρότερο δικαίωμα στους υγειονομικούς πόρους. (Arnesen and Nord, 1999) Αυτό, φυσικά, εναντιώνεται στη διαίσθηση ότι οι ευάλωτες ομάδες πρέπει να προστατεύονται και ίσως ακόμα να πρέπει να αποτελούν βασικό παράγοντα κατά τον σχεδιασμό των οδικών υποδομών. Επιπλέον, η ίδια η υπόθεση ότι η ποιότητα της ζωής ενός ατόμου μπορεί να μετρηθεί αντικειμενικά και ότι το μόνο σχετικό κριτήριο για να κριθεί η ποιότητα της ζωής ενός ατόμου είναι αν έχει κάποια αναπηρία ή όχι, από αντικειμενική σκοπιά προκαλεί ανησυχία. Σίγουρα, οι περισσότεροι άνθρωποι θα «προσβάλλονταν» από την ιδέα ότι η ποιότητα ζωής τους κρίνεται από ανθρώπους που δεν τους γνωρίζουν και καθορίζεται σύμφωνα με έναν «αντικειμενικό» κατάλογο που συνδέει τις αναπηρίες με αριθμούς. Επιπλέον, όπως έχει επισημανθεί από τους Arnesen και Nord, το να υποθέτει κάποιος ότι όσο πιο υγιές είναι ένα πρόσωπο, τόσο πιο πολύτιμη είναι η ζωή του και για τους ίδιους και για την κοινωνία και αυτό έρχεται σε αντίθεση προς τη Διακήρυξη των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων και της βασικής έννοιάς της ότι όλοι οι άνθρωποι είναι ίσοι. (Arnesen and Nord, 1999)

Ένα άλλο πρόβλημα είναι πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται οι ομάδες με τη διαφορετική ροπή προς τον κίνδυνο. Παραδείγματος χάρη, οι μοτοσυκλετιστές έχουν περισσότερες πιθανότητες να σκοτωθούν ή να τραυματιστούν σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο οδικό χρήστη. (Elliott et al., 2007)

Έχει υπολογιστεί ότι ο κίνδυνος τραυματισμού σε ένα ταξίδι με μοτοσικλέτα είναι περίπου δέκα φορές υψηλότερος από ότι με το αυτοκίνητο. (Aare and von Holst, 1999) Η ερώτηση είναι αν ο μοτοσικλετισμός πρέπει να θεωρηθεί ως επιλογή που εκθέτει κάποιον σε κίνδυνο και ως εκ τούτου είναι μια ενέργεια για την οποία κάποιος πρέπει να είναι περισσότερο υπεύθυνος και να κοστίζει ενδεχομένως πιο πολύ από ότι η οδήγηση αυτοκινήτου.

Υπάρχουν τόσο τοπικά, όσο και παγκόσμια κοινωνικοοικονομικά σχέδια που συνεπάγονται προβλήματα δικαιοσύνης. Οι φτωχές χώρες και οι φτωχοί άνθρωποι σε όλες τις χώρες μπορούν να ανεχτούν ένα δυσανάλογο φορτίο ασθένειας και μοιραίων περιστατικών. Εκτός από την άποψη του κόστους ως ανθρώπινου πόνου, το οικονομικό κόστος είναι μεγάλο. Εκτιμάται ότι το άμεσο κόστος λόγω τροχαίων συγκρούσεων είναι περίπου 1-2% του Α.Ε.Π. σε χώρες με χαμηλού και μεσαίου μεγέθους εισοδήματα και το συνολικό κόστος σε αυτές τις οικονομίες είναι περίπου 65 δισεκατομμύρια δολάρια, που είναι περισσότερο από το συνολικό ετήσιο ποσό βοήθειας/στήριξης που αυτές λαμβάνουν.(Jacobs et al., 2000) (Nantulya and Reich, 2003) Επιπλέον, υπάρχει ένα αυξανόμενο χάσμα μεταξύ των χωρών υψηλού εισοδήματος και των χωρών χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος, με τις πρώτες να βιώνουν τη βελτιωμένη οδική ασφάλεια, ενώ οι δεύτερες να βιώνουν τα αυξανόμενα ποσοστά θνησιμότητας και τραυματισμών. (Aare and von Holst, 1999) Σχετικά με την υγεία και την ασφάλεια, οι διεθνείς μελέτες έχουν δείξει ότι κοινωνικοοικονομικοί παράγοντες έχουν επιπτώσεις στη δριμύτητα του τραυματισμού. (Zambon and Hasselberg, 2006) Επιπλέον, οι κοινωνικοοικονομικές διαφορές έχουν επιπτώσεις στους τραυματισμούς ακόμα και όταν οδηγούν από διαφορετικές κοινωνικοοικονομικές ομάδες άτομα αυτοκίνητα που είναι εξίσου ασφαλή. (Laflamme et al., 2005)

Το γεγονός ότι οι φτωχοί άνθρωποι σε όλες τις χώρες εκτίθενται σε μεγαλύτερο κίνδυνο οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι δε μπορούν να αντέξουν οικονομικά της κατοχής ενός αυτοκινήτου. Αντ' αυτού, πρέπει να περπατήσουν, να οδηγήσουν ένα ποδήλατο ή ένα μηχανοκίνητο δίτροχο ή να μετακινούνται με δημόσιες συγκοινωνίες. Σε αυτό έχει σημασία ο τρόπος με τον οποίο η τεχνολογία και οι πολιτικές ασφάλειας εξάγονται από τις χώρες υψηλού εισοδήματος. Στις χώρες υψηλού εισοδήματος σκοτώνονται περισσότεροι κάτοχοι αυτοκινήτων στις τροχαίες συγκρούσεις. Αυτό οφείλεται στον υψηλό βαθμό μηχανοποίησης και ως εκ τούτου στη μεγάλη εστίαση στην ασφάλεια των οχημάτων. Προφανώς, η εστίαση στην ασφάλεια οχημάτων δεν ήταν ο αποτελεσματικότερος τρόπος μείωσης του αριθμού των μοιραίων περιστατικών και τραυματισμών στις χώρες όπου οι ευάλωτοι οδικοί χρήστες, όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες σκοτώνονται ή τραυματίζονται πιο συχνά από τους κατόχους αυτοκινήτων. (Ameratunga et al., 2006)

Το πρόβλημα του παγκοσμίως άνισου αριθμού μοιραίων περιστατικών και τραυματισμών στους δρόμους σχετίζεται με τη φιλοσοφική συζήτηση σχετικά με τον τρόπο που οι θεωρίες της διανεμητικής δικαιοσύνης και των ανθρώπινων δικαιωμάτων πρέπει να ενσωματώσουν τους τομείς της υγείας και της υγειονομικής περίθαλψης. (Daniels, 2001) Έχει υποστηριχτεί ότι οι ανισότητες

στον τομέα της υγείας είναι χειρότερες από άλλα είδη ανισοτήτων και ότι η υγεία είναι ιδιαίτερης ηθικής σπουδαιότητας. (Daniels et al., 2004) Επιπλέον, η έννοια της δικαιοσύνης στον τομέα της υγείας πρέπει όχι μόνο να περιλάβει τη διανομή της υγειονομικής περίθαλψης, αλλά και την ικανότητα να επιτευχθεί η «καλή» υγεία. (Sen, 2004) Αν κάποιος έχει δικαίωμα στην υγεία ή δικαίωμα να μη σκοτωθεί ή να τραυματιστεί σοβαρά σε μια τροχαία σύγκρουση, όταν π.χ. πηγαίνει στο παντοπωλείο να αγοράσει γάλα, ποιος έχει το καθήκον να τεκμηριώσει αυτό το δικαίωμα; Είναι το κυβερνητικό καθήκον ή στα πλαίσια των παγκοσμίων ανισοτήτων, είναι ένα διεθνές καθήκον που πρέπει να ελέγχεται από τα Ηνωμένα Έθνη; Η έννοια ενός δικαιώματος είναι προβληματική σε σχέση με την έκθεση στον κίνδυνο. Η ηθική φιλοσοφία εστιάζει παραδοσιακά στις περιπτώσεις όπου οι εναλλακτικές λύσεις για δράση δίνονται εκ των προτέρων και οι συνέπειες αυτών των ενεργειών είναι ευρέως γνωστές. Τις περισσότερες φορές όμως αυτό δε συμβαίνει και ενώ η πλειοψηφία των ανθρώπων θα συμφωνούσε ότι το να σκοτώνεις δεν είναι σωστό, είναι λιγότερο σίγουροι όταν έρχονται αντιμέτωποι με μια περίπτωση στην οποία κάποιος εκτίθεται σε κίνδυνο θανάτου ή τραυματισμού. Παρά το ότι οι περισσότεροι άνθρωποι θα συμφωνούσαν ότι δεν είναι αποδεκτό να εκθέτεις κάποιον άλλο σε κίνδυνο όταν οδηγείς το αυτοκίνητό σου αν η πιθανότητα είναι 1 προς 10, είναι λιγότερο σαφές αν είναι επιτρεπόμενο όταν ο κίνδυνος είναι 1 προς 1.000.000. (Hansson, 2003) Αν όλοι έχουν το απόλυτο δικαίωμα να μην εκτίθενται στον κίνδυνο θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού στους δρόμους, τότε αυτό θα σήμαινε ότι η οδική κυκλοφορία (στην τρέχουσα μορφή της) δεν θα επιτρεπόταν. Σε αυτήν την περίπτωση, αυτό το δικαίωμα παραβιάζεται παντού σε όλο τον κόσμο. Οι περισσότεροι άνθρωποι είναι πιθανό ότι δεν θα ενέκριναν ένα τέτοιο δικαίωμα δεδομένου ότι θα μειωνόταν εντυπωσιακά η ικανότητα μετακίνησης και θα υπήρχαν σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομία. Έτσι είτε η έννοια ενός δικαιώματος δεν είναι κατάλληλη για την οδική ασφάλεια κυκλοφορίας είτε πρέπει να τροποποιηθεί. Ίσως το δικαίωμα έπρεπε να διατυπωθεί ως το δικαίωμα να ζεις σε μια κοινωνία όπου έχουν γίνει όλα όσα είναι πρακτικά και οικονομικά δυνατά για να μειωθεί ο κίνδυνος θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού, ειδικά για τους ευάλωτους οδικούς χρήστες. Αλλά αυτό είναι μάλλον ένα αόριστα διατυπωμένο δικαίωμα, επειδή είναι δύσκολο να καθοριστεί τι σημαίνει «όλα όσα είναι πρακτικά και οικονομικά δυνατά».

Στα πλαίσια των παγκόσμιων ανισοτήτων, όσο αφορά τη θνησιμότητα και τους τραυματισμούς στις τροχαίες συγκρούσεις, ένα κεντρικό θέμα που πρέπει να εξετάζεται είναι το τι μπορούν και πρέπει να κάνουν οι χώρες υψηλού εισοδήματος προκειμένου να βοηθήσουν τις χώρες χαμηλού και μέσου εισοδήματος, ώστε να αποκτήσουν υποδομή και οχήματα που να προωθούν την ασφάλεια. Αν και επιτυχείς στρατηγικές των χωρών υψηλού εισοδήματος θα μπορούσαν μερικές φορές να μεταφερθούν, αυτό πρέπει να γίνεται με προσοχή καθώς τα κοινωνικά, πολιτιστικά και πολιτικά πλαίσια είναι διαφορετικά. (Nantulya and Reich, 2003)

9.5 Ελεύθερη βούληση και αιτιολογικά προκαθορισμένη συμπεριφορά

Η έννοια της ευθύνης συχνά χρησιμοποιείται σε δημόσιες συζητήσεις και διαφωνίες. Εμφανίζεται ως σημαντικό για μας, ως ανθρώπινα όντα και μέλη μιας κοινωνίας, να αποδώσουμε ευθύνη σε άτομα και θεσμούς για πράξεις, παραλείψεις, κάποιες από τις συνέπειες των πράξεων κλπ. Δεδομένης της σημαντικότητας της απόδοσης ευθυνών στην κοινωνία, δεν αποτελεί έκπληξη που η έννοια αυτή είναι επίσης σημαντική για τη βιοηθική. Όμως, αυτό που είναι μάλλον έκπληξη, είναι ότι η εστίαση ενός αξιοσημείωτου κομματιού της συζήτησης εάν η ηθική ευθύνη είναι συμβατή με τον ντετερμινισμό. Η φιλοσοφική συζήτηση πάνω στην ηθική ευθύνη έχει ευρέως διεξαχθεί μέσα στο πλαίσιο της συμβατότητας και της ασυμβατότητας, η πρώτη δέχεται την ευθύνη ως συμβατή με τον ντετερμινισμό και η δεύτερη το αρνείται. (Fischer, 1999)

Γι' αυτό το λόγο, φαίνεται να υπάρχει ένα σημαντικό χάσμα ανάμεσα στη δημόσια έννοια της ευθύνης, η οποία εξετάζει την ελεύθερη βούληση σε κάποια έκταση λιγότερο ή περισσότερο και στις σοβαρές φιλοσοφικές συζητήσεις, οι οποίες σπάνια πάνε πιο πέρα από το να συζητούν τη σπουδαιότητα της. Αυτό που ενδιαφέρει ευρέως από φιλοσοφική σκοπιά είναι αυτό που ονομάζεται «κανονιστική ευθύνη». (Audi, 1991) Βεβαίως υπάρχουν ενδιαφέρουσες πτυχές αυτού του προβλήματος και κάποιες από αυτές ίσως χρησιμοποιούνται σε αναλύσεις που αφορούν την ευθύνη σε εμπειρικά πλαίσια. Όμως, υπάρχουν άλλες σημαντικές πτυχές της ηθικής ευθύνης που χρειάζονται διασαφήνιση, όπως για παράδειγμα η φύση και η έκτασή της. (Audi, 1991)

Η ουσία της διαφωνίας ανάμεσα στους υποστηρικτές της συμβατότητας και της ασυμβατότητας είναι κατά πόσο πρέπει να θεωρούμαστε ελεύθεροι για να μας αποδίδεται υπευθυνότητα. Αν και αυτή η συζήτηση είναι συχνά σχετικά εσωτερική, το κεντρικό ζήτημα που προβάλλει είναι παρόν σε δημόσιες διαφωνίες και συνηθισμένες συζητήσεις. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η συνεχής διαμάχη του κατά πόσο θεωρούμαστε υπεύθυνοι για αυτό που είμαστε. Για παράδειγμα, αν ένα άτομο μεγάλωνε σε ένα σπίτι στο οποίο κακοποιούνταν καθημερινά, κατά πόσο είναι υπεύθυνο για τον χαρακτήρα του ως ενήλικας και κατά πόσο είναι υπεύθυνο για πράξεις που βασίζονται σε ένα τέτοιο χαρακτήρα; Τέτοιες διαφωνίες συχνά υπάρχουν ανάμεσα σε εκείνους που είναι πρόθυμοι να συγχωρήσουν ένα άτομο του οποίου το παρελθόν μπορεί να προκαλέσει τη δημιουργία έως ένα βαθμό ενός προβληματικού χαρακτήρα και εκείνους οι οποίοι υποστηρίζουν ότι τα άτομα είναι ελεύθερα ώστε να μην αφήσουν το παρελθόν τους να προδιαγράψει το μέλλον τους.

Η ίδια ένταση που υπάρχει ανάμεσα στην αναγκαιότητα και στην ελευθερία αντηχεί στη συζήτηση που αφορά στο ποσοστό που ένα συγκεκριμένο πολιτισμικό - πολιτιστικό παρελθόν συγχωρεί μια συγκεκριμένη συμπεριφορά, η οποία κάτω από άλλες συνθήκες θα θεωρούνταν ανήθικη. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η διαμάχη που αφορά τους επονομαζόμενους φόνους τιμής, ιδιαίτερα σε μουσουλμανικούς πληθυσμούς. Ένας φόνος τιμής είναι η περίπτωση όπου μια γυναίκα θανατώνεται από ένα άνδρα συγγενή, συνήθως τον πατέρα ή τον αδερφό, επειδή δεν ακολουθεί την οικογενειακή παράδοση και θρησκεία ή επειδή πιστεύουν ότι είχε μη αρμόζουσες σχέσεις με ένα

άνδρα, ο οποίος δεν είναι αποδεκτός από την οικογένεια. Λίγοι από μας θα συγχωρούσαν κάποιον ο οποίος δολοφόνησε την κόρη του για πολιτισμικούς λόγους και αυτό είναι ένα ακραίο παράδειγμα. Σε λιγότερο δραματικές περιπτώσεις είναι λιγότερο ξεκάθαρο σε ποιο ποσοστό οι πολιτισμικού υποβάθρου συνθήκες μπορούν να απελευθερώσουν ένα δρώντα από την ευθύνη. Είναι ευρέως διαδεδομένη και σε κάποια έκταση αληθοφανής η πίστη ότι τα άτομα επηρεάζονται από το πολιτισμικό και κοινωνικό τους πλαίσιο. (Isaacs, 1997) Αν κάτι είναι αποδεκτό πολιτισμικά και κοινωνικά, αλλά ηθικά λανθασμένο, οι άνθρωποι σε αυτόν τον πολιτισμό μπορεί να διαπράξουν λανθασμένες πράξεις χωρίς να έχουν την πρόθεση να προκαλέσουν κάτι κακό, ωστόσο αν η αποδοχή της πολιτισμικής επιρροής υπερβεί κάποια όρια, γίνεται δύσκολο να μιλήσουμε για ηθική πρόοδο. (Isaacs, 1997) Επομένως, πρέπει να επιτευχθεί μια ισορροπία ανάμεσα στην παρατήρηση ότι τα πολιτισμικά και κοινωνικά πλαίσια επηρεάζουν τη συμπεριφορά μας και την αντίληψη της υπευθυνότητας του ατόμου.

10. Συμπεράσματα

Σύμφωνα με τη βιοηθική ανάλυση που πραγματοποιήθηκε, γίνεται φανερή η ηθική ευθύνη τόσο των ατόμων – οδικών χρηστών, όσο και της Πολιτείας. Στα διάφορα επίπεδα διερεύνησης η ηθική ευθύνη της Πολιτείας είναι σαφέστατα μεγαλύτερη, καθώς η οδική ασφάλεια στις περισσότερες τροχαίες συγκρούσεις καθορίζεται από στιγμιαίες αποφάσεις των οδικών χρηστών. Επομένως, για να αποφευχθούν τέτοιες καταστάσεις η Πολιτεία θα πρέπει να καθορίσει, να συντονίσει και να ρυθμίσει τον Κ.Ο.Κ. με τρόπο ώστε να τείνουν στο μηδέν οι ακαριαίες, ενστικτώδεις αντιδράσεις των οδικών χρηστών. Οι ρυθμίσεις όμως που πρέπει να γίνουν από την Πολιτεία δεν πρέπει να αφορούν μόνο τον Κ.Ο.Κ., αλλά θα πρέπει να γίνουν σε πολλαπλά επίπεδα (π.χ. αυτοκινητοβιομηχανία, ασφαλιστική βιομηχανία, βιομηχανία οινοπνευματωδών ποτών κλπ), ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή και απρόσκοπτη οδική κυκλοφορία.

Μια σημαντική τομή στην οδική ασφάλεια μπορεί να επιτευχθεί με την υιοθέτηση των δύο βασικών αρχών που οδήγησαν στην πολύ μεγάλη ασφάλεια που προσφέρουν οι εμπορικές πτήσεις. Ο πρωταρχικός στόχος πρέπει να είναι η αποτροπή των συγκρούσεων και όχι η παθητική ασφάλεια. Δεύτερον, οι οδηγοί πρέπει να ακολουθούν τους κανόνες που προέρχονται από βασικές αρχές ασφάλειας που απορρέουν από διάφορες επαγγελματικές αρχές και όχι από προσωπική εμπειρία του κάθε οδηγού.

Το κλειδί για τη μείωση των τροχαίων συγκρούσεων είναι η υπακοή στον Κ.Ο.Κ. Δύο αναποτελεσματικές μέθοδοι της παραδοσιακής επιβολής του κυκλοφοριακού νόμου έχουν ακρωτηριάσει την αποτελεσματικότητά του. Καταρχάς, ο παραδοσιακός τρόπος θεωρείται άδικος, καθώς δίδονται πάρα πολλές κλήσεις στους μέσους πολίτες για μικρής σημασίας παραβάσεις, ενώ άλλοι οδηγοί που σημειώνουν φοβερές παρατυπίες (πολλές φορές κατ' επανάληψη) δεν ανιχνεύονται

ούτε τιμωρούνται. Δεύτερον, τα πρόστιμα θεωρούνται ως τρόπος αύξησης του κρατικού εισοδήματος, παρά ως προσπάθεια καλής πίστης που θα ενίσχυε τη δημόσια ασφάλεια. Για να είναι επιτυχής η πολιτική κυκλοφοριακής ασφάλειας πρέπει να έχει ένα μόνο στόχο: την προστασία των οδικών χρηστών. Παράλληλα οι οδικοί χρήστες θα πρέπει να αναγνωρίζουν και να υποστηρίζουν αυτόν το στόχο.

Οι νέες τεχνολογίες αυτόματης ανίχνευσης, αν εισαχθούν ως συστατικό της πολιτικής ασφάλειας, μπορούν να μειώσουν εντυπωσιακά τη ζημιά στους δρόμους. Οι νέες τεχνολογίες περιλαμβάνουν κάμερες, οι οποίες παρέχουν αντικειμενικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των φωτογραφιών των οχημάτων που παραβιάζουν τα όρια ταχύτητας ή που περνούν παράνομα τους φωτεινούς σηματοδότες. Οι νόμιμοι ιδιοκτήτες των οχημάτων που φωτογραφίζονται να παραβιάζουν τον Κ.Ο.Κ. θα λαμβάνουν ταχυδρομικά τις κλήσεις.

11. Προτάσεις

Η μεγάλη πλειοψηφία του κοινού θα χαιρέτιζε μια διαδεδομένη χρήση τέτοιας τεχνολογίας, η οποία θα επέβαλε αποτελεσματικά τον Κ.Ο.Κ., αν αποτελούσε κεντρικό μέρος της νέας πολιτικής για την οδική ασφάλεια που θα περιείχε τα ακόλουθα τέσσερα συστατικά:

1. Ο κυκλοφοριακός νόμος θα είχε μόνο ένα σκοπό: να αποτρέψει τις τροχαίες συγκρούσεις, τους τραυματισμούς και τους θανάτους που αυτές προκαλούν. Αυτή πρέπει να είναι η πολιτική και οι οδικοί χρήστες θα πρέπει να την γνωρίζουν και να τη δέχονται.

2. Αρχικά, οι αυτόματα ανιχνεύσιμες δευτερεύουσες ή σπάνιες παραβάσεις δεν θα επιφέρουν καμία τιμωρία στους παραβάτες. Συχνότερες και πιο σοβαρές παραβάσεις θα υπόκεινται σε κλιμακούμενα πρόστιμα και αυξανόμενες κυρώσεις.

3. Όλα τα κυκλοφοριακά πρόστιμα θα κατατίθενται σε έναν ξεχωριστό λογαριασμό και θα διανέμονται εξίσου σε όλους τους κατόχους αυτοκινήτων ως ετήσιο επίδομα.

4. Οι αλλαγές του νόμου θα καταστήσουν τον εγγεγραμμένο ιδιοκτήτη του οχήματος που παραβιάζει το νόμο αρμόδιο για την απάντηση ή προσαρμογή του στις κυκλοφοριακές κλήσεις.

Οι προτάσεις αυτές θα μειώναν την οδική ζημιά, κυριολεκτικά και μεταφορικά, στο μισό. Οι δημόσιες δαπάνες που απαιτούνται μπορούν να καλυφθούν κυρίως μέσω των προστίμων και αφορούν στην αγορά και στη λειτουργία του τεχνικού εξοπλισμού. Δεδομένου ότι οι τροχαίες συγκρούσεις κοστίζουν στις Η.Π.Α. \$231 δισεκατομμύρια ετησίως, οι δημόσιες δαπάνες που θα μειώνουν τις συντριβές αποφέρουν στους ιδιοκτήτες των οχημάτων έστω και μικρά μερίσματα από τα πρόστιμα. Παρά το ότι η αυτόματη ανίχνευση και καταγραφή των παραβάσεων θα είναι πολλαπλάσιες φορές πιο αποτελεσματική από την παραδοσιακή ανίχνευσή τους από αστυνομικούς, ο στόχος δεν είναι να αυξηθεί ο αριθμός των κυκλοφοριακών κλήσεων που εκδίδονται, αλλά να μειωθεί εντυπωσιακά ο αριθμός τους. Αυτό θα συμβεί γιατί η πιθανότητα της ανίχνευσης κι όχι η δριμύτητα της τιμωρίας είναι η αιτία που θα έχει επιπτώσεις στη συμπεριφορά των οδικών χρηστών.

Δεδομένου ότι η αυτόματη ανίχνευση μπορεί να κάνει την πιθανότητα της ανίχνευσης βεβαιότητα, ο αριθμός των παραβάσεων μπορεί να πλησιάσει το μηδέν. Ο στόχος του κυκλοφοριακού νόμου δεν είναι να συλληφθούν και να τιμωρηθούν οι παραβάτες, αλλά να μειωθεί η ζημιά στους δρόμους με την παρεμπόδιση της διάπραξης των παραβάσεων.

Αντίθετα από τα μέτρα ασφάλειας των εμπορικών πτήσεων, που το κοινό τα έχει ήδη δεχτεί, οι παραπάνω προτάσεις θα έσωζαν δεκάδες χιλιάδες ζώων ετησίως σε παγκόσμιο επίπεδο, χωρίς να δυσχεραίνουν, να καθυστερούν, να στενοχωρούν ή να αδικούν οποιοδήποτε νομοταγή πολίτη.

Βιβλιογραφία

Άρθρα

- Aare, M., von Holst, H., 1999. Injuries from motorcycle and moped crashes in Sweden from 1987 to 1999. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 10:131-138.
- Ameratunga, S., Hijar, M., Norton, R., 2006. Road traffic injuries: confronting disparities to address a global health problem. *Lancet*, Jul 15;368(9531):201-2.
- Arnesen, T., Nord, E., 1999. The value of DALY life: problems with ethics and validity of disability adjusted life years. *British Medical Journal*, 27 (319):1423-1425.
- Audi, R., 1991. Responsible Action and Virtuous Character. *Ethics*, 101:304-321.
- Chen, G., Meckle, W., Wilson, J., 2002. Speed and safety effect of photo radar enforcement on a highway corridor in British Columbia. *Accident Analysis and Prevention*, 34: 129-138.
- Corbett, C., 2000. A typology of drivers' responses to speed cameras: Implications for speed limit enforcement and road safety. *Psychology, Crime and Law*, 6(4), 1-26.
- Dalmotas, D.J., Hurley, J., German, A., Digges, K., 1996. Air bag deployment crashes in Canada. *15th Enhanced Safety of Vehicles Conference, Melbourne, Australia*, Paper 96-S10-05, 13-17 May.
- Davis, R.M., Pless, B., 2001. BMJ bans "accidents". *British Medical Journal*, 322 (7298): 1320.
- Elliott, M.A., Baughan, C.J., Sexton, B.F., 2007. Errors and violations in relation to motorcyclists' crash risk. *Accident Analysis and Prevention*, 39 (3):491-499.
- Evans, L., 1996. The dominant role of driver behavior in traffic safety. *American Journal Public Health*, 86:784-5.
- Evans, L., 2001. Causal influence of car mass and size on driver fatality risk. *American Journal of Public Health*, 91:1076-81.
- Fischer, J.M., 1999. Recent work on moral responsibility. *Ethics*, 110:1, pp. 93-139.
- Fontaine, H., Gourlet, Y., 1997. Fatal pedestrian accidents in France: A typological analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 29(3):303-312.
- Gibson, J.J., Crooks, L.E., 1938. A theoretical field-analysis of automobile driving. *American Journal of Psychology*, 51: 453-71.
- Gunnarsson, S.O., 2005. Strategi for att skapa en gangvanlig och mansklig stad. *Fotgangarnas forening Basun*, 2005:1.
- Haddon, Suchman and Klein, *Injury Prevention: Meeting the Challenge*, 1989, National Committee for Injury Prevention and Control.
- Husak, D., 2004. Vehicles and crashes: Why is this moral issue overlooked? *Social Theory and Practice*, 30:351-70.
- Hansson, S.O., 2003. Ethical criteria of risk acceptance. *Erkenntnis*, 59:291-309.
- Hansson, S.O., 2006. Extended antipaternalism. *Journal of Medical Ethics*, 31:97100.

- Hokstad, P., Vatn, J., 2008. Ethical dilemmas in traffic safety work. *Safety Science*, 46:1445.
- Husak, D., 1994. Is drunk driving a serious offense? *Philosophy & Public Affairs*, 23(1):52-73.
- Isaacs, T., 1997. Cultural Context and Moral Responsibility. *Ethics*, 107:4, p670-684
- Kohan, A., Mazmanian, D., 2003. Police work burnout and proorganizational behavior. *Criminal Justice and Behavior*, 30:559-583.
- Laflame, L., Vaez, M., Hasselberg, M., Kullgren, A., 2005. Car safety and social differences in traffic injuries among young adult drivers: A study of two-car injury-generating crashes in Sweden. *Safety Science*, 43:1-10.
- Lomasky, L.E., 1997. Autonomy and automobility. *The Independent Review*, 2(1).
- Malek, M., Guyer, B., Lescohier, I., 1990. The epidemiology and prevention of child pedestrian injury. *Accident Analysis and Prevention*, 22 (4):301-313.
- Nantulya, V.M., Reich, M.R., 2003. Equity dimensions of road traffic injuries in low- and middle income countries. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 10(1-2):13-20.
- Nissenbaum, H., 2004. Privacy as contextual integrity. *Washington Law Review*, 79(1):119-157.
- Nissenbaum, H., 1998. Protecting privacy in an information age: The problem with privacy in public. *Law and Philosophy*, 17:559-596.
- Peden, M.R., Scurfield, D., Sleet, D., Mohan, A., Hyder, E., Jarawan, C., Mathers, C., 2004. World Report on Road Traffic Injury Prevention. *World Health Organization*.
- Petridou, E., Moustaki, M., 2000. Human factors in road traffic crashes. *European Journal of Epidemiology*, 16(9):819-826.
- Retting, R.A., Ferguson, S.A., Hakkert, A.S., 2003. Effects of red light cameras on violations and crashes: A review of the international literature. *Traffic Injury Prevention*, 4:17-23.
- Redelmeier, D.A., Tibshirani, R.J., Evans, L., 2003. Traffic-law enforcement and risk of death from motorvehicle crashes: Case-crossover study. *The Lancet*, 36: 2177-2182.
- Richter, E.D., Ben-David, G., Ortiz, R., Cortes, J., 1995. A traffic monitoring and driver behavior modification system. *USAID CDR Project*, C8-043.
- Soddy, K., 1947. Psychological aspects of accidents and accident prevention. *British Medical Journal*, 18; 2(4528): 623-626.
- Yee, W.Y., Cameron, P.A., Bailey, M.J., 2006. Road traffic injuries in the elderly. *Emergency Medicine Journal*, 23(1):42-46.
- Zambon, F., Hasselberg, M., 2006. Socioeconomic differences and motorcycle injuries: Age at risk and injury severity among young drivers. A Swedish nationwide cohort study. *Accident Analysis and Prevention*, 38:1183-1189.
- Zimmer, M., 2005. Surveillance, privacy and the ethics of vehicle safety communication. *Ethics and Information Technology*, 7:201-210.

Βιβλία

- Αριστοτέλης, 1993. *Ηθικά Νικομάχεια* Απόδοση Β. Μόσκοβη, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Daniels, N., 2001. *Just health care*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Daniels, N., Kennedy, B., Kawachi, I., 2004. *Health and inequality, or, why justice is good for our health*. In Anand, S., Peter, F., Sen, A., 2004. *Public health, ethics and equity*. Oxford: Oxford University Press.
- Dworkin, R., 1995. *Foundations of Liberal Equality*. In Darwall, S. (Ed.), 1995. *Equal Freedom. Selected Tanner Lectures on Human Values*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Dworkin, G., 1983. *Paternalism: Some second thoughts*. In Sartorius, R. (ed), *Paternalism*. Minneapolis: University of Minnesota Press, pp 105-111.
- Elvik, R., Mysen, A.B., Vaa, T., 1997. *Trafikksikkerhetshåndbok (Traffic Safety Handbook)*. Oslo, Norway: Institute of Transport Economics.
- Evans, L., 2004. *Traffic Safety*. Bloomfield Hills MI: Science Serving Society.
- Faith, N., 1997. *Crash "The Limits of Car Safety"*. London: Boxtree.
- Feinberg, J., 1986. *Harm to self*. Oxford: Oxford University Press.
- Grill, K., Nihlen Fahlquist, J. *Responsibility, paternalism and alcohol interlocks*. In Dawson, A., Donckers, H., Maes, L. (eds), 2006. *Ethics of health promotion*. Forthcoming from Springer
- Insurance Institute for Highway Safety, 2000. *Officials nationwide give a green light to automated traffic enforcement. Status Report*. Volume 35 (3); 11 March.
- Jacobs, G., Aeron-Thomas, A., Astrop, A., 2000. *Estimating global road fatalities*. TRL Report 445. London: Transport Research Laboratory.
- Kahane, C.J., 2006. *An Evaluation of the 1998-1999 redesign of frontal air bags*. Report DOT HS 810 685. Washington, DC: US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration.
- Καλαμπόκης, Γ., 2009. *Ανάπτυξη Συστήματος Καταγραφής Στοιχείων Τροχαίων Ατυχημάτων*. Διπλωματική εργασία. Αθήνα.
- Kant, I., 1984. *Τα θεμέλια της Μεταφυσικής των ηθών*. Αθήνα: Δωδώνη.
- McDonald, K.M., 2006. *Shifting out of park: Moving auto safety from recalls to reason*. Tucson, Arizona: Lawyers & Judges Publishing Company.
- Mill, J.S., 1985. *On Liberty*. London: Penguin.
- National Highway Traffic Safety Administration. *Fatality Analysis Reporting System (FARS)* Web-Based Encyclopedia.
- O'Neill, O., 2002. *Autonomy and Trust in Bioethics*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Pelegrinis, T.N., 1980. *Kant's conceptions of the categorical imperative and the will*. London: Zeno.
- Πετρίδου Ε., Αλεξανδρίδης Α., 2007. *Κυκλοφοριακή Αγωγή – Ατυχήματα*. Αθήνα: ΥΠΕΠΘ.

Schonsheck, J., 1994. *On Criminalization. An essay in the philosophy of criminal law*. Dordrecht: Kluwer Academic Press.

Sen, A., 2004. *Why health equity?* In Anand S, Peter F, Sen, A., 2004. *Public Health, Ethics and Equity*. Oxford: Oxford University Press, pp 21-33.

Treat, J.R., 1980. *A study of precrash factors involved in traffic accidents*. Ann Arbor, Michigan: The HSRI Research Review.

Τσινόρεμα, Σ., 2006. *Τα εννοιολογικά θεμέλια της Βιοηθικής: Ηθικές θεωρίες*. Ρέθυμνο: Σημειώσεις μαθήματος ΦΙΛ.101 Πανεπιστήμιο Κρήτης.

Χατζή Αριστείδη Ν., 2010. *Νομικός Πατερναλισμός, Ορθολογικότητα και Γνωστικοί Περιορισμοί, Υπό δημοσίευση Δικαιώματα του Ανθρώπου*.

Εφημερίδες

Δρεττάκης Μ., 2009. *Πατρίς*, 16/7 σελ.8.

Κωμαΐτης, Γ., 2009. Τροχαία ατυχήματα. «Εμπρός» ημερήσια εφημερίδα νομού Λέσβου online, 27/03. Available at: < <http://www.emprosnet.gr/Opinions/articles/?EntityID=ec0b5136-1d62-49dc-8e3b-f84f4c26b71a>>

Παρουσιάσεις – Δελτία Τύπου

Παυλόπουλου, Π., 2008. Οδική Ασφάλεια. Εκδήλωση Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, 03/06.

Πετούση, Β., 2005. *Τροχαία αστυνόμευση: θεσμικά ζητήματα*. 3ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας, Πάτρα, 10-11/10.

Sabey, B.E., Staughton, G.C., 1975. *Interacting roles of road environment, vehicle and road user in accidents*. Presented to the Fifth International Conference of the International Association for Accident and Traffic Medicine, London, UK; 1975.

Swedish National Road Administration. 2005. *Vagverket Uppdrag om hastighetsgranser*, 100.

Transport Select Committee Report on Traffic Law Enforcement, 2004, London.

US Department of Transportation, Bureau of Statistics. Table 2-1. Transportation fatalities by mode.

Internet

Europa-EU, 2009. *Οδική ασφάλεια*. Available at:

http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_el.htm

Roadpeace, 2004. *Crash not accident*. Available at:

http://www.roadpeace.org/resources/Crash_not_accident.pdf

U.K. Department of transport, 2011. *Working to deliver a transport system which balances the needs of the economy, the environment and society*. Available at:

http://www.transport.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents

Walker, I., 2010. *Psychological factors affecting the safety of vulnerable road users: A review of the literature* University of Bath. Available at:

<http://staff.bath.ac.uk/pssiw/traffic/Walkerreview.pdf>

Wenham-Clarcke, P., 2005. *When lives collide*. Available at:

<http://www.whenlivescollide.co.uk/book.html>