

Å TENKE DET;
ØNSKE DET;
VILLE DET;
MEN GJØRE DET!

EN SOSIOLOGISK ANALYSE AV FORHOLDET MELLOM MILJØVERN OG PRIVATBILISME

BERIT SKORSTAD¹

Universitetet i Nordland

¹ 1991 Redigert utgave av Hovedfagsoppgave i Samfunnsvitenskap seksjon for Sosialpolitikk/Sosiologi, Institutt for Samfunnsvitenskap, Universitetet i Tromsø

Forord – 20 år etter

Jeg har altså funnet fram dette arbeidet 20 år etter jeg skrev den fordi den dessverre er høyst aktuell i dag. Slik jeg ser det, er det eneste jeg kan se av endringer hos meg selv og i samfunnet, mindre tillit til at den enkeltes moral og bevissthet kan få en særlig stor betydning. Den etiske fortroppen hadde ingen hovedtropp bak seg. Reduksjon av bilismens miljøbelastninger har kun skjedd som en følge av tekniske nyvinninger slik som katalysator, fjerning av blyinnhold i bensin og piggfrie vinterdekk. Bortsett fra dette er innholdet i dette arbeidet også relevant i dag.

Berit Skorstad, Bodø 4.februar 2011
Universitetet i Nordland

FORORD

Det er mange som har bidratt med ulike former for hjelp og støtte i arbeidet med denne hovedfagsoppgaven. Yngvar Løchen har som veileder vært overmåte verdifull både faglig og personlig. Mange takk skal du ha for det. Min samboer Eivind skal ha en stor klem for sitt bidrag med språklig og faglig hjelp. Det har vært meget verdifullt for meg. Mariellen har som medstudent og venn bidratt stort til å få dette arbeidet ferdig. Jeg vil savne deg når du drar. Ellers skal Roar Hagen, Heidi og Kjersti også ha mange takk for hjelp og ideer. Sosialpolitikk gruppa har med sitt gode faglige og sosiale miljø gjort arbeidet med oppgaven mere interessant og mindre uoverkommelig for meg. Jeg vil med dette også sende en varm tanke til dere heime i Namsos som har gjort det i det hele tatt mulig for meg å ta dette studiet. Og til sist, en takk til alle dere som tålmodig har hørt på endeløse utgreiinger om denne hovedfagsoppgaven.

Berit Skorstad Tromsø, 09.10.91

Innhold

Forord – 20 år etter	1
DEL I	4
1. INNLEDNING.....	4
2. DEN GLOBALE ØKOKRISEN.....	14
3. PRIVATBILEN SOM KILDE TIL MILJØPROBLEMET.....	22
4. BILEN I SAMFUNNET	25
DEL II	35
5. MILJØ OG SAMFUNNSSTYRING.....	35
6. DET POLITISKE SYSTEM	45
7. DET ØKONOMISKE SYSTEM	75
OPPSUMMERING AV DEL II.....	84
DEL III	86
8. MILJØBEVISSTHET	86
9. SAMTALER MED MILJØBEVISSTE STUDENTER.....	102
10. MILJØFRELST?	109
11. SOSIALE NORMER OG MORAL	117
12. EN ETISK FORTROPP?.....	130
DEL IV	144
13. AVSLUTNING	144

DEL I

1. INNLEDNING

"TENK GLOBALT, HANDLE LOKALT!" - Slik heter det i miljøvernkampanjen. Dette kan oppfattes som en bønn og en oppfordring til hver enkelt av oss om å bidra til redningen av det globale miljø ved å handle miljøvennlig i vårt eget lokalmiljø. Det er ingen tvil om at dette stiller store krav til enkeltmennesket, ikke minst bevissthetsmessig; i evnen til å tenke utover seg sjøl. Samtidig påpeker slagordet noe viktig; at vi som enkeltmennesker har en mulighet til å gjøre noe der hvor vi befinner oss.

I det moderne og komplekse storsamfunn er imidlertid de fleste av den oppfatning at egne valg har liten betydning i "den store sammenheng". Vi føler ofte at vi står alene overfor hverdagens moralske valg, og at hva jeg som enkeltindivid måtte velge ikke vil gi noen resultater i en større målestokk. Resultater er avhengig av enighet og samarbeid fra flere. Dette er særlig vanskelig i tilfellet miljøvern der "hele verden" må samarbeide for et bedre miljø. Overfor slike krav føler ofte enkeltindividet avmakt.

I demokratiske samfunn er de fleste enkeltindivider fri til å handle ut fra egne motiver på grunnlag av personlige overbevisninger, verdier og tro. Denne friheten til å velge er høyt verdsatt. Samtidig er summen av individuelle valg meget viktig for samfunnsutviklingen. Ofte er denne summen ikke i overensstemmelse med det som er ønskelig for samfunnet som helhet. De som skal styre samfunnet får her en vanskelig oppgave. Å legge tilrette for en samfunnsutvikling som på samme tid skal ta hensyn både til den enkelte og helheten, er i mange tilfeller umulig. Den sterke stillingen individets rettigheter har i vestlige demokratier gjør at styringssystemene stadig møter problemer med å løse kollektive oppgaver. Det er ofte ikke legitimt å intervenere på områder som begrenser folks handlefrihet eller som oppfattes som en privatsfære.

Når summen av individuelle valg og samfunnets målsettinger kommer i konflikt, er det ikke enkelt å finne løsninger. Skal man søke å begrense individenes valgfrihet? Eller skal man la samfunnets målsettinger fare? Grunnen til at jeg stiller disse spørsmålene er at jeg oppfatter dette som et vanlig problem i vestlige demokratier, og at denne spenningen er særlig tydelig i mitt tema for hovedoppgave; miljøvern og privatbilisme.

Interessen for miljø og miljøvern har økt eksplosivt de siste årene. Men til tross for denne økte interessen fra nesten alle samfunnsgrupperinger, har det ikke vært lett å finne tilfredsstillende løsninger på den tiltakende miljøkrisen. Noe av grunnen til dette ligger i problemene nevnt overfor. Både individets valgproblemer og styringssystemenes begrensninger gjør miljøproblemer til vanskelige saker å løse. Dette til tross har man på enkelte områder oppnådd en stabilisering eller endatil en reduksjon av forurensende utslipp.

Myndighetene har oppnådd bindende avtaler om miljøvern i internasjonale fora. Miljøorganisasjonene har avslørt den ene miljøskandalen etter den andre, og massemedia har fulgt opp. Myndighetene har tatt affære (i større eller mindre grad), og industrien/forurenseren har måttet stå til ansvar for sine forringelser av vårt felles miljø. Årsaken til at denne type forurensing kommer fram og blir reagert overfor er at det er lett å avsløre hvem forurensingskilden er, og hva som må gjøres. De er som regel store og alene om ansvaret for de konkrete ødeleggelser.

Noe annet er det med bilbruk og privatbilisme. Bilen er den største menneskeskapte enkeltkilde til forurensing, men utslippene fra bilen er i små og gjentakende. Det er ikke lett å ta "synderen" både fordi han er "anonym" og beskyttet i den "private sfære". Fra myndighetenes side er det kommet få og beskjedne tiltak med det formål og redusere privatbilismen. Tvert i mot har myndighetene lagt forholdene til rette for økt privatbilisme gjennom bygging og utbedring av vegnettet, tillatelse til bygging av kjøpesentra etc.

Det er likevel på mange måter et typisk eksempel på samfunnets problemer med å forholde seg til økologien som en kollektiv oppgave.

1.1. Presentasjon

Med søkelyset på privatbilisme og miljøvern ønsker jeg å avdekke konflikter som oppstår i teori og praksis omkring spørsmålet om kollektiv og individuell fornuft. Innledningsvis har jeg valgt å presentere den økologiske situasjonen som er grunnlaget for dagens samfunnsdebatt omkring miljøvern. Jeg gir i det neste kapitlet en oversikt over privatbilen som forurensner og derved en dokumentasjon på hvorfor jeg har valgt dette tema for oppgaven.

Det er med privatbilismen som med mange andre samfunnsområder at sjøl om det er den enkeltes vilje og ønske å handle kollektivt støter en på flere hindringer. Til tross for at folk stiller seg positive til miljøet som sådan, står de daglig overfor valgsituasjoner som virker tvingende og fører til at de velger "feil". Bilismen har også formet folks måte å tenke på og skapt et tempo i samfunnslivet som gjør det ekstra vanskelig å velge andre transportformer.

Jeg skal i andre del av oppgaven går jeg løs på den første drøftingen om hva som legger hindringer for en økologisk begrensning av privatbilismen. Her har jeg valgt å konsentrere meg om de relativt formaliserte sosiale prosesser og systemer i samfunnslivet. I denne delen vil det politiske og det økonomiske system være i fokus. Ved bruk av systemperspektiv forsøker jeg å avdekke sider ved politikken og økonomien som gjør dem lite egnet til å ivareta miljøvern hensyn. Et demokratisk system med markedsøkonomi vil ut fra sine grunnleggende forutsetninger støte på flere hindringer for en løsning av miljøvernproblemene.

Fra andre til tredje del av oppgaven skifter jeg ståsted og problemstilling. Tredje del tar opp den gryende miljøbevisstheten i befolkningen. Jeg vil i denne delen se på folks problematiske valg mellom privatbilisme og en miljøvennlig kollektivtransport til tross for en klar miljøbevissthet. Hovedspørsmålet blir imidlertid hvorfor og hvordan folk handler miljøbevisst på egen hånd. I den sammenhengen spør jeg om hva skal til for å motivere folk til slike handlinger.

Jeg har i den forbindelse intervjuet noen studenter som handler miljøbevisst i forhold til bilbruk ved å velge mindre forurensende transportformer til daglig. Poenget i dette eksemplet er, at disse personene har gjort bevissthet om miljøvern til praktisk handling i sin hverdag. Det jeg her er ute etter å finne illustrasjon på, er at en såkalt "holdningsendring" hos folk som gir seg utslag i "handlingsendring" er mulig.

Med det som grunnlag vil jeg drøfte hva som gjør det mulig å frambringe en motivasjon for å handle miljøvennlig. Drøftingen vil bestå av å prøve ut sosiologiske begreper som kan være gode beskrivelser på slik handling.

Jeg skal helt til slutt forsøke å komme inn på forestillinger om noen av de forutsetninger

jeg tror må være til stede i et økologisk bærekraftige samfunn. Det vil jeg gjøre ved å se på hvordan samfunnet virker på menneskelige aktiviteter og hvordan det kan harmonere med det økologiske system.

1.2. Kort om problemstilling, teori og metode

Jeg tar utgangspunkt i konflikten mellom det kollektive hensynet til vern av miljøet og det individuelle behovet for mobilitet.

Problemstillingen min er todelt. For det første spør jeg hvorfor regulering og begrensning av privatbilismen med utgangspunkt i dens miljøødeleggende effekt, er problemfylt. Det er dette jeg drøfter i den andre delen av oppgaven. Jeg har i denne delen av oppgaven hentet det meste av datamaterialet fra ulike offentlig utredninger, miljørapporter og annen publisert statistikk om miljø, transport og bilbruk. Den teoretiske tilnærminga i denne delen er i hovedsak systemteorier omkring politikk og økonomi.

For det andre spør jeg hvordan det kan være mulig å regulere privatbilismen. Dette dreier seg spesielt om holdninger og miljøbevissthet i befolkningen. I den forbindelse har jeg som nevnt intervjuet personer som begrenser sin bilbruk av miljøhensyn. I tillegg bruker jeg en del landsomfattende holdningsundersøkelser på området som datagrunnlag for denne delen av avhandlinga. Her tar jeg utgangspunkt i teorier om bevissthetsutvikling i samfunnet, sosiale normer og motiveringsfaktorer i forhold til miljøbevissthet i samfunnet.

Oppgaven har et helhetlig perspektiv på temaet. Analysen tar utgangspunkt i både mikro- og makroperspektiv på samfunnet. Jeg har med denne oppgaven forsøkt å bevege meg fra systemnivå til handlingsnivå i samfunnslivet, og mener det er nødvendig for å forstå et så omfattende problem som relasjonen mellom privatbilisme og miljøvern.

1.3 Vinkling og begreper i oppgaven

Begreper "miljø" og "miljøvern" vil bli brukt hyppig i denne oppgaven. Miljøbegrepet er et begrep som til daglig blir brukt i flere betydninger. Det jeg er opptatt av er det vi kan kalle det ytre miljø, i motsetning til det indre som har med stemning og hygge å gjøre, som for eksempel "arbeidsmiljø".

I begrepet "**miljø**" ligger en forståelse av sammenhengen mellom naturen og forhold som gir

den gode levekår. For eksempel sammenhengen mellom klima og kultur.² "Miljø"-og "økologi" begrepene vil i denne oppgave bli brukt om hverandre, fordi de i denne sammenhengen innebærer stort sett det samme. Disse begrepene vil implisere alt liv på jorda. I tillegg alt det som legger forholdene tilrette for at liv kan eksistere.

"Miljøvern" vil derved innbefatte vern og tiltak for bevaring og beskyttelse av alt som inngår i dette miljøbegrepet. Med andre ord det som skal til for å skape et såkalt bærekraftig samfunn. Samfunnsmessig forebygging og tilrettelegging av samfunnsutvikling som kan virke bedrende på miljøet, er derved også miljøvern.

"Privatbilisme" vil også være et uttrykk som vil gå igjen i hele oppgaven. Privatbilisme angår hele samfunnet vårt ettersom omtrent alle voksne mennesker i Norge er bilister. Begrepet "privatbilisme" brukes ofte som betegnelse på bilens negative effekt på samfunnet.³ Jeg vil her bruke begrepet både om biltrafikk, virkningen av økt trafikk og den måten veksten bilbruken har preget kulturen i bilsamfunnet. Det blir, som jeg sa ovenfor i hovedtrekk bilens negative sider som blir trukket frem i denne oppgaven og derved er hovedbetydningen av begrepet.

Man kan sikkert stille spørsmålsteget ved at jeg i denne oppgaven rendyrker påstanden om at privatbilen er et onde og miljøet kun et gode i vårt samfunn. I denne oppgaven vil nødvendigvis et slikt ståsted bli dominerende.

1.4. Om skriveprosessen

Dette er en oppgave om privatbilisme og miljøvern, og om moralske valg som samfunn og individ står overfor. Men den handler også om sosiologiens forklaringssevne i forhold til økologisk tenkning.

Oppgavens todelte problemstilling har sammenheng med at den ene, som utgjør tredje del av oppgaven, er kommet til syne etter hvert som oppgaven er blitt til. Den formen oppgaven har fått er derfor et bilde av den faglige og kognitive prosessen jeg har vært igjennom i oppgaveskrivingen.

²Luhmann 1989 (s.3)

³jfr.Aschehoug og Gyldendals "Store Norske leksikon" 1979

Da jeg begynte å skrive denne oppgaven var hensikten å avdekke noen sider ved samfunnslivet som hindrer oss i å komme ut av miljøkrisa. Mange av de grunnleggende ideene var fra Roar Hagens artikkel; "...Økologisk kommunikasjon?"⁴.

Det var for meg også naturlig å begynne med å se på de samfunnsinstitusjoner som det er mest vanlig å "skylde på" i dagens samfunnsdebatt. Det politiske og økonomiske systems evne til å forholde seg til miljøvernet ble derfor offer for min oppmerksomhet.

I arbeidsprosessen med oppgaven oppdaget jeg imidlertid et problem som uansett hvilken vinkling jeg hadde på temaet gikk igjen. Dette problemet var spørsmålet om forutsetninger om individets intensjoner for handlingsvalg. Jeg har derfor drøftet litt av det som teoretisk ligger til grunn for begreper om moralen og normene innenfor samfunnets forhold til økologien.

Videre har jeg drøftet om de sosiologiske begrepene er tilstrekkelige for å beskrive det som ligger bak mine informanters vurderinger om å la bilen stå av hensyn til miljøet. Det jeg ville vie mest oppmerksomhet, var spørsmålet om **hvordan folk i sine daglige handlinger vurderer hva og hvem handlingene berører**, og hvordan sosiologiske begreper kunne belyse dette. Det var i denne prosessen det andre tyngdepunktet i oppgaven utkrystalliserte seg. Det viste seg nemlig at de begrepene sosiologien stilte til rådighet var mangelfulle som redskaper til å forstå de motivene jeg ville analysere.

Opgaven kan derfor sies også å være en diskusjon om mitt fags evne til å forklare og forstå problemstillinger omkring samfunnets forhold til miljøet. Den siste delen av oppgaven blir derfor også en indirekte kritikk av de begrepene som samfunnsvitenskapen har til rådighet i denne sammenhengen.

I den litteraturen jeg har arbeidet med denne oppgaven har jeg stadig opplevd at mange av forfatterne konkluderer enten med en håpløshet eller med diffuse forestillinger om et samfunn som må gjennomgå en total omveltning. Noen har tro på internasjonalt samarbeid, andre har sin tillit til at grasrotbevegelser og læring om økologien er det som må til for å snu samfunnsutviklingen.⁵ Jeg mener også at det må relativt store endringer til, men jeg vil verken støtte meg til "dommedagsprofetene" eller de "naive" tilhengere av ensidige endringer. Da vil jeg heller støtte meg til de som sier at en konstruktiv debatt om vekselvirkninger mellom den enkeltes ansvar og livsførsel, og samfunnssystemet som må til.⁶

4.Hagen; 1989

5.Her sikter jeg til ulike forfattere som eksempelvis Lester Milbraith, Norderhaug osv..

6.Arne Næss; "Klassekampen" 05.05. 1990

Som en presentasjon på oppgaven jeg vil derfor gjerne benytte meg av Vaclav Havels ord:

Jeg håper at selv denne diffuse skisse bekrefter min tanke at en virkelig prinsipiell og framtidsrettet forandring på systemets område ikke kan skje uten en betydelig bevegelse i bevissthetens sfære, og at den altså ikke vil kunne sikres ved bare en "organisatorisk vri"; jeg kan vanskelig forestille meg at et slikt system som jeg i all korthet forsøker å beskrive, kan oppstå uten at der finner sted det jeg vil kalle "menneskets besinnelse". Det vil visselig ikke kunne innføres av noen revolusjonær eller reformator - det kan bare komme som et naturlig utslag av en mer almen åndstilstand. Nemlig av en slik tilstand hvor man ser lengre enn sin egen nesetipp, og hvor man - i bevissthet om evighetens blikk- overtar ansvaret selv for det som ikke umiddelbart angår en selv, og ofrer noe av sine særinteresser for almen interessen. Uten denne mentalitet vil selv det klokeste systemprosjekt ikke være til noen verdens nytte.⁷

7.Vaclav Havel: "Fjernforhør" (1989)

2. DEN GLOBALE ØKOKRISEN

*"1990-årene må bli et miljøverntiår dersom vi skal snu den utviklingen som undergraver menneskenes livssituasjon på jorda. Ord er ikke lenger nok, nå kreves det handling."*⁸

Dette er et sitat hentet fra Worldwatch Institutes miljørapport fra 1990. En kan trygt si at dette etter hvert er blitt velkjente ord for de fleste. Erkjennelsen av jordas økologiske krisetilstand er i løpet av få år blitt endret fra å være ansett som rene spekulasjoner til å bli anerkjent av institusjoner med stor vitenskapelig tyngde.

Det hersker i dag liten tvil om at verden går mot et meget omfattende problem i forholdet mellom menneskesamfunnet og dets omgivelser. Det vil si at den økologiske krisen som vi den senere tid har vært vitne til, er en alvorlig trussel også mot samfunnet.

Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, den såkalte Brundtlandkommisjonen, understreker at det spesielle med disse nye farene er at de er globale. Det finnes ingen mulighet for en nasjon å skjerme seg mot dem alene.⁹ Det er derfor en gjensidig interesse for å stoppe denne utviklingen, selv om de umiddelbare behovene er forskjellige.

For Brundtlandkommisjonen har det vært viktig å understreke utviklingslandenes spesielle problem hvor det tidligere har virket som ønsket om utvikling har stått i kontrast til ønsket om å verne miljøet. Kommisjonen har derfor som hovedsynspunkt slått fast at det må en "bærekraftig utvikling" til for å forene disse målene. Det betyr sagt på en enkel måte at den økonomiske veksten ikke må føre til miljøbelastninger ved å overskride naturens "tålegrense".¹⁰ Livsbetingelsene for fremtidige generasjoner må ikke settes i fare.¹¹

Det er liten tvil om at årsaken til mange av miljøødeleggelsene er å finne i det industrielle samfunnssystemet og det moderne menneskets livsførsel. Verdenskommisjonen for miljø og utvikling slår fast at det er industrilandene som står for det meste av forurensingene.¹² Dette er derfor et samfunnsområde som burde være interessant også for samfunnsvitenskapene. En

8. Worldwatch Institute, 1990

9. Verdenskomm. 1987

10. Verdenskomm. 1987

11. Miljøverndep., 1989

12. Miljøverndep., 1989

oppgave av vesentlig betydning vil være å finne de sosiale sammenhenger mellom den globale tilstand og enkeltmenneskers handlinger.

2.1. Miljøkrise generelt

For å ta de store trekkene først, skal jeg i dette kapitlet si noen ord om de viktigste trekk ved den globale økologiske situasjonen. Dette er vesentlig for å underbygge min problemstilling.

Det er i hovedsak fire tendenser som nevnes i forbindelse med miljøkrise i globalt perspektiv. Naturgrunnlaget er truet av klimaendringer og den såkalte "drivhuseffekten" kan føre til global oppvarming. Ozonlaget som skal beskytte jorda er i ferd med å brytes ned flere steder. Det hevdes fra flere hold at befolkningsøkningen slik den ser ut i dag er mye større enn ressursgrunnlaget kan bære. Dette har igjen sammenheng med en stor fare for avskoging og ørkenspredning som også truer ressursgrunnlaget.¹³ Alle disse trekkene utgjør sammen en enorm trussel mot livet på jorda og må sees i et helhetsperspektiv for å få en forståelse av hvilke konsekvenser de kan medføre.

Jeg vil så vidt gå inn på situasjonen med forørkning og avskoging, befolkningsøkning og nedbryting av ozonlaget for så å beskrive drivhuseffekten litt mere inngående. Det er fordi alle sidene inngår i hverandre at jeg nevner dem. Det er imidlertid hovedsakelig i forbindelse med drivhuseffekten at mitt poeng, bilen har sin betydning.

Forørkning og utryddelse av regnskogen er begge konsekvenser av menneskelig rovdrift på skog og plantelivet i de varmere strøk av jordkloden. Områdene dette gjelder er som regel de økonomisk sett mest fattige områdene av verden. Disse nasjonene har i tillegg til sin fattigdom en enorm gjeldsbyrde som skal betales til de rikere deler av verden.

Dette medfører en overbeskatning av fruktbar jord og utbytting av knappe naturressurser. Den direkte virkningen av forørkningen, er store tørkekatastrofer og derved hungersnød. Slike katastrofer øker fra år til år.¹⁴

Rovhogst på regnskogen medfører flomkatastrofer på grunn av at det ikke er noe som holder på jordsmonnet. Det siste vil også føre til at CO₂ innholdet i lufta vil øke fordi det er regnskogen som står for det meste av omdanninga fra dette stoffet til oksygen som mennesker og dyr kan puste inn. Utrydding av regnskogen har derfor også virkning på drivhuseffekten, den skal jeg

13..Dette er hovedpoeng som de fleste "eksperter" på området trekker frem som de viktigste; jeg kan bare nevne noen : World-watch Institute, Brundtlandkommisjonen, Norderhaug osv

14.Miljøverndep., 1989

imidlertid komme tilbake til.

I tillegg har det betydning for artene mangfold som er så viktig for at økosystemet skal være i balanse. Disse endringer i miljøet har store konsekvenser for menneskene i de tettest befolkede deler av verden og tallet på befolkningsgrupper som berøres av tørke og flomkatastrofer har økt i de senere år.¹⁵

Det fører oss naturlig over på det andre punktet, nemlig den store økningen i befolkningen på jorda i dag. Befolkningstilveksten i noen deler av verden er faretruende store.¹⁶ Brundtlandkommisjonen hevder at denne økningen undergraver alle rimelige forventninger om bedre boforhold, helsevesen, matforsyning og energiforsyning for store deler av jordas befolkning.¹⁷ En slik utvikling kan få katastrofal betydning for det økologiske systemet om hele jordas befolkning skulle ha det samme forbruket av mat og energi som vi i den industrialiserte del av verden har. Det har altså ikke bare med følgene dette kan få for grupper som blir direkte rammet, men har også betydning for resten av verdens ansvar for fordeling av goder og byrder.

Den tredje miljøkritiske situasjonen som har vesentlig betydning i denne sammenhengen. er svekkelsen av ozonlaget i stratosfæren. Ozonlaget i den øvre atmosfæren beskytter livet på jorda mot ultrafiolett stråling fra sola. Sterkere stråling enn den vi til nå har hatt, kan skade menneskenes naturlige forsvar mot hudkreft og andre sykdommer. Denne strålingen kan også gi skader på livet ellers på landjorda og tildels i havet.¹⁸

Det er utslipp av Klor-fluor-karboner, såkalte KFK-gasser, og halogener fra industri og husholdning som er med på å svekke ozonlaget. De ozonnedbrytende gassene kommer fra blant annet kjøleskap, skumplast, emballasje, spraybokser og bileksos.

De skadelige strålene fra sola slipper gjennom ozonlaget som en følge av dette. Det medfører dårligere økologisk grunnlag til matvare produksjon i tillegg til andre konsekvenser som kan få følger for samfunnets ressurstilgang.¹⁹

15. Verdenskommisjonen 1987 s.21

16. M. Norderhaug, 1988 s.18

17. Verdenskommisj. 1987 s.20

18. Miljøverndep., 1989

19. Miljøverndep., 1989 s.24

2.2.Drivhuseffekten og utslipp av CO₂

Irvin Minzer i World resources Institute sa under en høring om Brundtlandkommisjonens arbeid i 1985 :

Det er vanskelig å forestille seg et problem som i større grad enn 'drivhuseffekten' påvirker alle mennesker og naturmiljøer i verden. Signalene er utydlige, men kanskje ser vi allerede følger..... Virkningen av drivhuseffekten kan til syvende og sist bli katastrofale. Etter grundige vurderinger er vi alle kommet til at det allerede er svært sent å starte prosessen med å finne mottiltak. Å øke folks bevissthet, finne støtte for politiske initiativer i de enkelte land og til slutt gjøre multinasjonale vedtak for å dempe utslippene vil ta tid. Problemet drivhuseffekten gir både muligheter og utfordringer. Ikke overraskende gjør det enda viktigere å finne bærekraftige utviklingsstrategier.²⁰

CO₂-utslipp er altså den viktigste kilden til drivhuseffekten og bilen en vesentlig bidragsyter til utslipp av CO₂.

Sammenhengen mellom den global klimaendring og bilbruk gjør at jeg vil gå inn på dette problemet mere grundig. I et annet kapittel vil jeg se på andre indirekte virkninger av bilismen.

Drivhuseffekten handler om at det skjer en oppvarming av jordoverflata. Den varmen som kommer inn i atmosfæren slipper ikke ut i samme grad. På grunn av noen "klimagasser" blir det liggende en "hinne" rundt jorda som stenger varmen inne.²¹

Halvparten av drivhuseffekten skyldes **karbondioksid** (CO₂), resten skyldes KFK-gasser, CH₄, N₂O og ozon. Siden industrialiseringen startet i Europa i begynnelsen av 1800-tallet, har innholdet av CO₂ i atmosfæren økt med 25%. Omtrent 70% av CO₂ utslippet skyldes bruk av kull olje og gass, eller såkalt fossilt brennstoff. Resten skyldes forørkning og avskoging av regnskogen, som jeg har vært inne på. Det meste av CO₂-utslippene kommer fra industri, husholdning og transport på den nordlige halvkule.²²

2.3.Konsekvenser for samfunn og miljø

Øking av CO₂ i atmosfæren kan få ulike økologiske konsekvenser. En temperaturøkning vil i

20. Verdenskommisj. 1987 s.133

21. Norderhaug m.m.

22. Miljøv.dep. 1989 s.19

første omgang få merkbare virkninger for jordbruket. Klimaet kan endres slik at tidligere gode jordbruksområder får problemer med tørke slik at avlingene reduseres, noe USA fikk erfare sommeren 1988. Dette gjelder også Europa og Sovjet som til dags dato har vært viktige kilder til jordas matvareproduksjon.

Drivhuseffekten vil ikke bare føre til økte temperaturer, men også at det blir større svingninger i klimaet generelt. Klimavariasjonen kan føre til ekstreme tilfeller av tørke, flom og temperaturer. Videre vil temperaturstigninga medføre at havnivået stiger og at store tett befolkede områder kan bli oversvømmet. 10 millioner km² kommer i faresonen for vannstigninga.²³ Dette kan også medføre at saltvatn vil trenge inn i grunnvannsreservene. Havstrømmene endres slik at kan fiskerier påvirkes, og at plante- og dyrelivet ellers vil få store problemer med å tilpasse seg endringer i økosystemet.²⁴

For at dette ikke skal virke for ensidig negativt, vil jeg nevne at det også finnes forskere som mener at endringen i klima ikke trenger å få negative konsekvenser. Et mildere klima vil muligens også gi noen områder gunstigere forhold for eksempel dyrking av mat. Likevel vil omstilling koste og det påstås at jordsmonnet gjennomgående er fattigere i de nye områdene hvor klimaet kan bli bedret enn i de etablerte.²⁵

2.4. Virkninger for samfunnet

Sett under ett blir de økologiske, sosiale og økonomiske konsekvenser av økinga i temperaturen på jordoverflata dramatiske, sjøl om en ikke kan si med sikkerhet hva som kan skje. Det finnes sterke tegn som tyder på at drivhuseffekten allerede er merkbar og at en forverring vil få store konsekvenser or alt liv på jorda.

Det har gjennom jordas historie skjedd stadige endringer i det globale temperaturen. Dette har medført at noen arter har forsvunnet og andre oppstått, ny balanse i økosystemet har med tida inntrådt. Dette kan også skje nå, men det ikke er dette som må understrekes i denne sammenhengen. Det sentrale her er hva økologiske endringer vil bety for **menneskesamfunnet**. Mitt poeng er imidlertid at hvis samfunnet erkjente dets gjensidige forholdet til de økologiske omgivelser så ville det være mulig å stoppe en utvikling som er skadelig for alle.

Det er ikke slik at jeg her hevder at natur og miljø ikke har en egenverdi utenfor menneskets

23.M.Norderhaug 1988 s.35, Miljøverndep.,1989 s.22

24.Miljøverndep,1989 s.22 & M.Norderhaug, 1988 s.34

25.Norderhaug 1988 .s32

nytte. Forståelsen går ut på at skal samfunnet fortsatt eksistere må det belage seg på endringer i tilpasningsgrunnlaget til sine omgivelser. Det er dette jeg skal konsentrere meg om.

Politisk er det etter hvert blitt oppnådd enighet om at det er nødvendig med endringer i de holdninger man tidligere har hatt til natur og miljø. At hensyn til miljøet må tas med i politiske avgjørelser er det tydeligvis bred enighet om, men **hvordan** og i **hvor stor grad** man bør gjøre noe, er det mange ulike meninger om. Likevel har flere og flere erkjent at det er nødvendig med politisk styring.

Den norske oppfølgingsrapporten for miljø og utvikling slår fast at det er gjennom felles innsats nasjonalt og internasjonalt at problemene må løses. Det foreslås også at det må settes politiske rammer for både produksjon og forbruk.²⁶

Men i kjølvannet av denne nye miljøbevisste "trenden", har det også vist seg at evnen til å ta konkrete avgjørelser og ansvar vært svak hos mange nasjoners myndigheter. På miljøkonferansen i Bergen i mai 1990 erfarte vi at nasjoner med stor makt satte seg imot forpliktende avtaler om reduksjon av ulike utslipp. Også her til lands har det vist seg at det kan være vanskelig å bli enige om middel for å oppnå mål om å redusere faren for en miljøkatastrofe.

26.Miljøverndep.,1989

3. PRIVATBILEN SOM KILDE TIL MILJØPROBLEMET

En vesentlig kilde til forurensing, som i etterkrigstiden har økt i omfang og forbruk, er privatbilen. Det er likevel bare de siste årene at den er tatt med i miljøvern politikken. I dag er den imidlertid blitt et hett tema for politiske debatter omkring dens effekt på økologi og samfunnsliv.

Privatbilen er utvilsomt et transportmiddel som er nyttig både for individ og samfunn generelt. Det er likevel slik at den som forurenses innebærer stor skade på miljøet. Bilen har også andre sidevirkninger som gjør den til en ulempe for omgivelsene.

Stortingsmelding nr.46 (1989) sier at vegtrafikk i dag er den dominerende forurensingskilden i de fleste byer og tettsteder i Norge. Bruken av fossilt brennstoff (olje, bensin o.l.) i transportsektoren er en vesentlig bidragsyter til CO₂-utslipp i Norge, og dermed til utslipp som bidrar til å skape den globale drivhuseffekten.²⁷ Privatbilen alene står for 15% av CO₂-utslippet i Norge. Det viser seg også at den i tillegg slipper ut andre stoffer som virker ødeleggende på vegetasjon, dyreliv og gir helseskader.²⁸

Stor biltrafikk gir også utrygge nærmiljøer, redusert trivsel og dårlige oppvekstvilkår. Sterkt trafikkerte veier skaper barrierer i boligområder og kan ødelegge viktige kultur og landskapsverdier. Hver tredje nordmann plages av trafikkstøy.²⁹

Det spesielle ved privatbilismen som kilde til forurensning er at hver enkelt bil bare har små og ubetydelige mengder utslipp. Forurensing fra biltrafikken består av små og gjentakende bidrag. Jeg skal gå nærmere inn på noen av privatbilens negative sidevirkninger for å dokumentere min utgangspunkt om at bilismens omfang ikke står i noen fornuftig forhold til den verdsetting bilen har fått i vårt samfunn.

3.1. Bilen som forurenses og ressursbruker

Som tidligere nevnt utgjør vegtransport en viktig kilde til utslipp av CO₂ i lufta (nesten halvparten i Norge). I verdensmålestokk er motorkjøretøyer ansvarlig for 17% av verdens samlede utslipp av karbondioksid (CO₂). Som igjen utgjør halvparten av de såkalte

27.Miljøverndep.,1989

28.Kolbeinstvedt og Vibe; 1991 & Miljøverndep.,1989 :Om samferdsel.

29.Miljøverndep.1989 (stortingsmelding nr.46)

klimagassene.³⁰

30.Miljøverndep.1989 (stortingsmelding nr.46)30.WWI -1990 s.124

Worldwatch Institute har både i sin 1990-rapport og den som kom i 1991, gitt transportsektoren betydelig oppmerksomhet. Her sies det blant annet at så å si alle som bor i større byer verden over blir utsatt for en av bilismens store plager, luftforurensinga. Den understreker også at bilen og andre motorkjøretøyer **forårsaker mer forurensing enn noen annen menneskelig virksomhet!**³¹ Bensin og dieselmotorer avgir nesten halvparten av all kullos, hydrokarboner og nitrogenoksider av fossilt brensel i verden.³²

I Norge representerer luftforurensning fra transport hele 65% av all utslipp til luft. Det er ikke bare eksosen som forurenser luften, også støv fra dekk, vegbane og bremsesystem er med på dette. I tillegg kommer indirekte virkninger fra spillolje, maling, plaststoffer til veimerking og kjemiske midler til fjerning av vegetasjon, snø og is. Til sammen utgjør alle stoffene rundt 200 ulike kjemiske forbindelser.³³ Flere av disse stoffene er med og forsterker den globale økologiske krisesituasjonen. Mye av dette er altså bilens forurensing spesielt til luften, men eksosen forurenser også vann og jord i sitt nære miljø. Forurensinga fra privatbilen fører også til rustdannelse og forvitring av bygninger.

Som en følge av bilens økende antall, har mer og mer ressurser gått med til produksjon og bruk av bilen. Transportmidler krever ressurser til framstilling, drivstoff, veier og parkering. Store ressurser går også til varer og tjenester til produksjon og vedlikehold. I tillegg kommer det som må til av tjenesteinnsats i overvåking og regulering, og i helse politikk, retts- og finansvesen.

Veksten i verdens 400 millioner store bilpark, medfører også at flere og flere er avhengig av bilen også som inntektskilde.³⁴ I Norge var over 73 000 personer sysselsatt i biltransport sektoren. For å nevne noen av de næringene som er knyttet til bilen kan jeg begynne med de som driver i drift og vedlikeholds siden. Dette er eksempelvis, bilservice som lakking, vulkanisering, karosseriverksteder, bensinstasjoner, grossister og forhandlere. I tillegg har vi forsikrings-selskapenes bilavdelinger som er ganske store, yrkes sjåførskoler, politiets bilavdeling, biltilsyn og bilorganisasjonene. Men vi må også ha med veibyggingbransjen som har med bygging og vedlikehold på veier, gater og broer.³⁵

Det er vel ikke tvil om at disse gruppene har sterke interesser i forbindelse med bil og bilbruk. Så lenge det for disse ikke finnes noe alternativer vil det for myndighetene være vanskelig å føre

31. Worldwatch Institute: "State of the world: 1990"

32. Worldwatch Institute 1990

33. Paule, 1986

34. Worldwatch Inst.: 1991 s.59

35. Statistisk Sentralbyrås bil og veistatistikk: 1990

en politikk som reduserer privatbilismen og derved deres inntektskilde. Protestene fra industri og bilbransje på en nokså moderat CO₂-avgift illustrerer dette.³⁶

Bilen krever en stor andel av verdens totale energibruk. Olje og gass utgjør 97% av energibruken i verden. Olje utgjør igjen 1/2-parten av dette. Vegtransport bruker 1/5 av oljen. Amerikanerne bruker eksempelvis 43% av sin petroleum på biler.³⁷

Det går også med store mengder metall til bilproduksjonen. Hver bil krever et tonn metall i tillegg til andre stoffer.³⁸ Den energien som skal til for å frakte ett menneske fra ett sted til et annet kan også sees på en annen måte. Ved å sammenligne kilokaloriforbruket til privatbilen i forhold til andre transportformer komme den slående dårlig ut. Mens en sporvogn med 55 passasjerer forbruker 160 kilokalorier pr person pr kilometer, og en bybuss med 45 passasjerer bruker 285 Kcal, vil en bil med en person forbruke 1150 Kcal pr passasjerkilometer.³⁹

Massebilismen skaper problemer i de fleste større byer i verden. Trafikkorker forlenger reisetiden betraktelig for alle som reiser langs veier i og områdene rundt byene i rushtiden. I Rio de Janeiro har bilkøene forlenget reisetiden med 14 timer og London kunne stadfeste ny rekord i lengden på køen med 53km lang bilkø en dag i 1989.⁴⁰ Når slike problemer oppstår har den vanligste løsningen fra myndighetenes side vært å bygge flere veier. I Norge er 3000 km² areal båndlagt til offentlige veier. Dette tilsvarer 1/3 av jordbruksarealet. Det kan sammenlignes med jernbane og sporveier som kun har 202,6 km² til sitt bruk.⁴¹ En framtidsvisjon kan hentes fra USA hvor 2/3 av arealet i en by som Los Angeles brukes til veier og parkeringsplass.⁴² Arealbruken har betydning for nærmiljø og trivsel i byer og tettsteder. I tillegg er trafikkstøy til belastninger for nærmiljøer.⁴³

3.2.Direkte konsekvenser for helse og trivsel

Forurensing øker som kjent faren for helseskader og sykdommer. Da bilen som nevnt er den største enkeltkilde til luftforurensning i Norge, er også helsen et viktig argument i miljøvern-

³⁶.Viser her til ulike media utspill fra NAF og LO som har argumentert mot en miljøvernpolitikk som reduserer bilismen eller arbeidsplasser.

Tidsskriftet "Natur og miljø" nevner også i et intervju med miljøvernministeren dette. nr 1.1991

³⁷.Worldwatch Institute; 1991 s.60

³⁸.T.Paule:1987

³⁹.WwI: 1991 s.62

⁴⁰.Worldwatch Institute,1991 s.59

⁴¹.T. Paule "Samtiden" 1987

⁴².Steigan: 1990 og Worldw.Inst:1991

⁴³.T.Paule,1987

sammenheng. Eksos inneholder flere stoffer som kan virke negativt på folks helse. Jeg skal her såvidt gå inn på noen stoffer og deres mulige virkning på menneskets helse.⁴⁴ Kullos (CO) virker forstyrrende på blodets evne til å absorbere oksygen. Dette medfører svekkede sanser, tankevirksomhet, konsentrasjonsevne og øke risiko for hjertekrampe. CO kan også true fosterets vekst og mentale utvikling når det pustes inn av gravide kvinner. Bly virker inn på sirkulasjons-, forplantnings-, nerve- og nyresystemene, det er mistenkt for å forårsake hyperaktivitet og nedsatt læreevne hos barn. Nitrogenoksider (spesielt NO₂) kan føre til økt mottakelighet for virusinfeksjoner som foreksempel influensa. Det irriterer luftveiene og kan føre til bronkitt og lungebetennelse. Ozon reduserer lungefunksjonene, gi ulike typer pustebeviser, reduserer motstand mot infeksjoner og forverre hjerte- og lungesykdommer. Svoveldioksid fører til irriterte slimhinner og økt motstand i luftveiene. Som igjen fører til økt sykkelighet og dødelighet. Andre giftige utslipp (blant annet Benzen) mistenkes for å forårsake kreft, gi forplantningsproblemer og fødselsskader.

Dette er virkninger av forurensing hvor bilen er den klart viktigste, men ikke den eneste kilden.

For større byer rundt omkring i verden er helsefarer på grunn av trafikkens forurensing så store på spesielt disige dager at de må innføre midlertidige kjøreforbud.⁴⁵ Nå vet vi det at noen av de helseskadelige stoffene jeg har nevnt kan og har med relativt enkle midler blitt begrenset. Innføringen av katalysator på biler kan føre til en vesentlig reduksjon av utslipp av kullos og nitrogenoksider. Men dessverre har ikke det vært merkbart hittil. Den siste WHO/UNEP-rapporten har vist at 15-20% av innbyggerne i Nord-Amerika og Europa er blitt utsatt for uakseptable høye nivåer av NOX.⁴⁶

En positiv utvikling i så måte er at bensin med lavt eller intet innhold av bly blitt mer og mer vanlig. Tilfeldigvis tåler heller ikke biler med katalysator blyholdig bensin. Der katalysator har blitt påbudt har bruken av blyfri bensin ført til reduksjon av utslipp av bly, med klare helsefordeler som resultat. Det har også vist seg at katalysatoren i tillegg til å virke reduserende på noen stoffer, fører til økt utslipp av CO₂.⁴⁷

Likevel vil strengere avgassbestemmelser føre til at utslipp av CO og bly vil redusere og sjøl om

44. Paule 1987 & TØI,1973

45. Worldwatch Ins.1990

46. Worldwatch Inst. 1990 s.104

47. WwI. 1990, s.104 & s.124

man regner med en viss økning av de andre stoffene, vil det medføre bedret helse forutsatt at bilparken ikke øker for mye.⁴⁸ Men så lenge trafikk tettheten øker vil ikke de tekniske framskritt for å redusere noe av utslippene hjelpe i det lange løp.⁴⁹

3.3. Andre indirekte virkninger av biltrafikken

Foruten de direkte virkninger på helsa som avgasser fra bilen, medfører privatbilismen også til at trivselsforholdene påvirkes i den nærmiljø. Undersøkelser viser at minst 250 000 personer i Norge utsettes for helseskadelig trafikkstøy.⁵⁰

Bilen skaper og endrer livsvilkår. Dette ser vi eksempel på i forbindelse med at de som bor i trafikkerte områder har begrenset aktivitetsområder, barn har reduserte lekemuligheter og faren for trafikkulykker er betydelige i forhold til mere beskyttede områder. Bare i Norge har vi 11-12000 trafikkskadde i året. Hvert år dør 400 mennesker i trafikkulykker. Det betyr at det hver dag blir mennesker drept i trafikken. Disse ulykkene kostet samfunnet 8 milliarder kroner i 1988 bare i økonomisk målbare kostnader. Det vil si medisinsk behandling, trygd, materielle skader, produksjonstap og kostnader til rettsapparat, politi osv. Da har men ikke tatt med de personlige og samfunnsmessige tragedier dette medfører, ei heller den angsten mange går med for at det skal hende dem og deres nærmeste.⁵¹

Slike tall og opplysninger illustrerer det faktum at bilen er en stor kilde til forurensing og andre samfunnsproblemer. Faktisk er bilen den største menneskeskapte enkeltkilde til forurensing som vi har i dag.⁵²

Mange mener derfor at den eneste langsiktige løsningen på dette problemet er en reduksjon av bilbruken. Privatbilismen har imidlertid flere sider som gjør den svært problematisk å begrense. Det er dette jeg vil ta opp i neste kapittel.

48.T.Paule, 1987

49.WwI:1991 s.60

50.Aschehoug & Gyldendahl;s.444-446

51.Ibid, s.444

52.Worldwatch Institute, 1990

4. BILEN I SAMFUNNET

Privatbilen eksisterer i første rekke for å ivareta individuell behov og nytte. Den er et transportmiddel som representerer både raskhet og komfort.

Bilkjøring har som regel ikke sjølstendig mening, men en hjelpehandling. Bilkjøring er også det en kan kalle formålsrasjonell atferd. Sjøl om privatbilen også er nyttig for samfunnet regionalt og nasjonalt, er problemene ved biltrafikk lettere å registrere på aggregert nivå.

4.1. Privatbilismen

Til tross for at privatbilismen kan føre til drivhuseffekt, forurensa luft, sur nedbør, forurensa vann, forgifta og ødelagt jordsmonn, reduksjon i ressursgrunlaget, skogsdød, massedød av fisk og annet liv i ferskvann, ødeleggelse av landskap, dødsulykker og helseskader i relativt stort omfang, og begrensna livsutfoldelse for barn og voksne, fortsetter vi å forsvare bilen.

Forklaringa på dette paradokset finner vi på flere nivå i samfunnslivet, men først å fremst ved å se på bilens rolle som **premissleverandør** for utviklinga av det vestlige samfunn.

En annen viktig side ved bilen er dens sosiale og psykologiske innvirkning på individ og samfunn. Dette har selvfølgelig sammenheng med det første.

Otnes (1986) mener i sin artikkel at ingenting har, siden plogen, endret jordas overflate og menneskehetens liv som bilens nærvær. Han påpeker at når det vanligvis er geografi og fysisk struktur som legger premisser for teknologien, er det motsatt for bilen. For det er bilen som har forandret det jordiske gods, landskap og geografi. **-Det er bilen som har fått veiene bygd, ikke omvendt.**⁵³

Jeg vil i denne delen ta en kort oppsummering av bilismens historie i vårt samfunn og den viktige rollen den har spilt for andre tekniske og samfunnsmessige endringsprosesser vi har hatt dette århundre. Videre vil jeg, med det som utgangspunkt, forsøke å forstå samfunnets handlingslammelse i forbindelse med økologisk regulering av bilen. Dette for blant annet å vise at mennesket som har måttet tilrettelegge sin tilværelse til privatbilen etter hvert.

Jeg ønsker også se på noe av det som er bakgrunnen for at vi kan si at bilen er en symbolbærer i

53.Otnes 1986, s.110

samfunnet. Det er også generelle trekk ved mennesket som sosiale individ som gjør at bilen har fått slik appell i samfunnet.

4.2. Masseproduksjon og massekonsum

"**Fordismen**", som den ideologi og teknikk som lå til grunn for produksjon av den første "folke bilen", T-Forden. Dette kan være en måte å forklare bilens rolle i samfunnet på. Den er ikke bare en betegnelse på masseproduksjon, men også produksjon for massene. Lars Mjøset (1987) har i en artikkel framholdt at fordismen endret den sosiale orden, ikke bare i USA, men også etter hvert i resten av den vestlige verden. Denne formen for storskalaproduksjon av biler som Henry Ford lanserte ble altså etter hvert en ideologi. Denne ideologien forutsatte en viss bredde i økonomisk velstand i befolkningen. Dette for at det skulle være mulig med masseproduksjon og - konsum.⁵⁴

Ford selv mente at denne ideologien tok sikte på å produsere en billig pålitelig bilmodell for det store flertall. Slik kunne hvermann med sin familie "*føle den velsignelse å nyte livet i timesvis i Guds åpne rom*".⁵⁵ Når det brede lag av folket etter hvert fikk råd og mulighet til disse instrumenter for privat mobilitet, ble dette tilbuds appell uimotståelig over hele kloden. I alle kulturer og politiske sammenhenger.⁵⁶

Det er også hevdet at samtidig med at privatbilen ble skapt for middelklassen, skapte bilen en middelklasse.⁵⁷ For det norske samfunn kan massebilismen også ha sammenheng med vårt sosialdemokrati hvor likhetsprinsippet er framtrædende. Likhet kan også bety lik framkommelighet.

Variasjonene som med tiden kom i ulike biltyper og med nye modeller hvert år ble innført av firmaet General Motors. Med dette fulgte også muligheten til å klassifisere sosiale lag på en finere måte med bilen som statussymbol. Inntil i dag har masseproduksjon av bil vært den aller viktigste innovasjon i det 20. århundre.⁵⁸

4.3. Følgen av massebilismen

Følgene av massebilismen er mange. Økt fleksibilitet har ført til at det er blitt skapt nye behov

54.L. Mjøset; 1987

55.L. Mjøset, 1987

56.Ibid

Otnes, 1986 og Mjøset, 1987

58.10 Otnes; 1986 s.119 og Mjøset; 1987

for salg og service- aktiviteter. Familielivet ble flytta ut i forsteder, og markedenes plassering er blitt koblet på nye måter. Infrastrukturer som veier og parkeringsplasser som følge av massebilismen, er blitt utbygd i stor skala. Dette har igjen medført både direkte og indirekte et oppsving i produksjon av andre konsumgoder.⁵⁹ Etter hvert har bilen påvirket det moderne menneskes liv på alle nivå.

Bilholdet i de siste 40 åra har i Norge økt fra 60000 til nærmere 2 millioner i 1990. Fra 1960 da salg av bil ble frigitt har veksten i massebilismen Norge vært eksplosiv. Den har utviklet seg fra å være symbolet på framskritt og utvikling på 50-60 tallet, til og bli en problemløser for flytting bosetting og liknende på 70-tallet. Privatbilen er i dag et nødvendig onde for de fleste, men også kilde til problemer som stadig trekkes fram i politikk og nyhetsbilde.⁶⁰

Bare fra 1970 til 1987 ble trafikken langs norske veier fordoblet, det vil si at vi hadde en gjennomsnittlig økning på 4 % i året.⁶¹ I -87 var det 2,9 millioner registrerte kjøretøyer i Norge,⁶² av dette var 1.6 millioner personbiler.⁶³ I 1988 gikk antallet registrerte biler ned for første gang siden andre verdenskrig. Antallet gikk bare ned med omlag 1200 biler, men sett i forhold til veksten de foregående år, var fallet dramatisk. Likevel økte trafikken med 3 % i 1988,- dette var altså det året da biltallet gikk ned og trafikken opp.⁶⁴ Når det gjelder økning i passasjerkilometer, det vil si sammenlagt tilbakelagt kilometer for personer i privatbil, økte denne nesten fire ganger fra 1965-1987.⁶⁵

4.4. Privatbilen; til hva og for hvem ?

Undersøkelser viser at folk bruker en økende andel av inntektene sine til transport. Den tyngste posten på gjennomsnittshusholdningas budsjett er nå reiser og transport. Nesten en fjerdedel av husholdningas totale utgifter, gikk til reiser og transport i 1987. Når en ser på forskjellene på folk med og uten bil er tallene slående. Disse viser nemlig at mens de 70 % av husholdninger som hadde bil bruker nesten fem ganger mere til transport enn de som ikke har bil.⁶⁶

Andelen av utgifter til reise og transport er størst blant de yngre. Spesielt viser det seg at par

59.Mjøset,1987

60.Britt Helland-Pedersen ,1991

61.Statens vegvesen 1989

62.Statistisk sentralbyrå 1987

63.Samferdselsstatistikk 1988

64.Statens vegvesen, 1989

65.Statistisk sentralbyrå,1987

66."Sosialt utsyn" 1989

uten barn bruker vesentlig mer til transport enn til for eksempel bolig. Denne gruppen bruker dobbelt så mye til bil som til mat.⁶⁷

Det er først og fremst utgifter til bilhold som er årsak til de store transportutgiftene til folk. Kjøp og drift av bil er det som koster. Det er mest yngre folk som har bil nesten alle barnefamilier har bil, blant pensjonister er det bare en femtedel som disponerer bil. Disse forskjellene kan forklares ut fra ulikheter i forbruksmønstret i de ulike livsfaser som husholdningene befinner seg i. Dette kan igjen skyldes forskjeller i behov, inntekter og forbrukspreferanser.⁶⁸

Statistisk sentralbyrås personbilundersøkelse fra 1987 viste at 32% av denne type transport ble utført til og fra friluftsområder, besøk hos bekjente og liknende. Hele 25% av kjøringa var til og fra jobb.⁶⁹ En oversikt over eie og bruk av personbil (1980), viser at det er menn mellom 30-35 år som kjører flest kilometer. Generelt så kjørte menn 6 ganger så mye som kvinner. Kvinner har en lavere andel kjøring til jobb enn menn, de kjører derimot oftere til skole og barnehage og kjører kortere turer enn menn.⁷⁰

Alle samfunnslag i Norge har bil. Etter hvert har også hver familie hatt to biler. I tillegg er det slik at også flere ungdommer får egen bil. I 1988 var det gjennomsnittlig 2,6 personer per bil i Norge.⁷¹

Det er imidlertid bilbrukens hyppighet som betyr noe i forurensingssammenheng. Økingen i antall personbiler kombinert med flere og bedre veier har sterk sammenheng med økt forurensing i miljøet. Samtidig er dette et samfunnsproblem som er sterkt knytta til samfunnsstruktur, samfunnsplanlegging og politikk. Spesielt har planleggerne i etterkrigstiden kalkulert med økt bilbruk. De nye boområdene har skapt større avhengighet til bilen. Samtidig har blant annet etableringen av nye kjøpesentra bidratt til økt bilbruk. I de siste 5-10 årene har utbyggingen av slike bilorienterte sentra vokst sterkt. Bare fra 1980 til 1988 ble antallet mer enn doblet. Her er det store næringsinteresser med i spillet, både private og for kommuner. Kunder blir ofte lokket med lave priser og allsidige tilbud.⁷²

67. Ibid.

68. Statens vegvesen; 1989

69. Statistisk sentralbyrå 1987:7.4 Vegtransport s.36

70. Stat. sentr. b., 1980 s.34

71. Statens vegvesen 1989 og Statistisk sentr. byrå., 1989 s.127

72. Statens vegvesen 1991

4.5. Sosiale forklaringer på bilbruken

Det kan sies at samtidig som bilen påvirker samfunnsutviklingen, ser en også endringer i samfunnet som virker inn på størrelsen av bilparken. Som tidligere nevnt har privatøkonomien hos folk virket inn. I tillegg til dette kommer indirekte virkninger av endringer i kvinners levekår de siste åra som har ført til toinntektsfamilien og ønsket om lik bevegelsesmulighet. Når begge ektefeller eller samboere er i arbeid øker dette i seg sjøl transportbehovet. Det fører til økte krav om tidsbesparing. Ønske om å utnytte fritida best mulig, fører til behov for organisering og rasjonalisering av familielivet. Bilen er et middel til å løse slike behov. Som tidligere nevnt vil plasseringen av arbeid, barnehage, skole, butikk og fritidsområder i forhold til hverandre og til boligområder ha stor betydning for avhengighet av bil.⁷³

Andre samfunnsendringer som har vanskeliggjort overgangen fra barn til voksen person har ført til at førerkortet og kanskje det å bli innehaver av egen bil blir et symbol på en slik overgang. Å sitte bak rattet i en bil blir et bevis for at en har trådt inn i de voksnes rekke. Ungdomstida er også på andre måter knyttet til bilbruk. Undersøkelser viser at det er blant de unge bilførere en finner de sterkeste reaksjoner mot et bilfritt samfunn. Dette har sammenheng med at de yngste i vårt samfunn er sosialisert til bilbruk, for dem har bilen alltid vært der. Det har også sammenheng med at bilen har en selvstendig mening utover reisens egenverdi. Dette ligger i noe av grunnideen ved bilen, nemlig at den tilbyr et privatrom og derved et sted hvor en kan holde på med aktiviteter uforstyrret av voksne.⁷⁴

Privatbilen har også vært et symbol på maskulinitet markedsføringa har understreket budskap som spilte på følelser og la vekt på assosiasjoner om styrke, fart, spenning og luksus. Appellen i reklamen rettet ikke mot transportmidlet, men en stereotyp oppfattelse av maskulinitet.⁷⁵

Bilen har forøvrig vesentlige sider som gjør den mere bekvemmelige enn mange andre transportmidler. Den krever mindre anstrengelser i bruk noe som gjør den fristende i en livsstil som er basert på å finne de umiddelbart minst krevende løsninger.

Samfunnsforskere har analysert bilens sosiale rolle på flere nivåer. Tidsskriftet "Samtiden" viet temaet så stor betydning at et eget hefte ble utgitt om bilen i 1987. Dette bidraget belyste bil

73.Statens vegvesen 1989

74.Hjorthol m.fl.;1990 s.75-77 og Statens vegvesen 1989

75.Helland-Pedersen s.71 sikter til den utbredte bruken av lekre damer på panseret som var relativt vanlig i bilreklamen i 60-åra

som tema fra ulike vinkler, fra privatbilisme i forbindelse med dens psykoterapeutiske funksjon, bil i kunsten, bilen som forurensner, til bilens betydning i spenningsfilmer.⁷⁶

Bilens evne til å skape fart og spenning er også en del av forklaringen som flere gir på bilens appell til store grupper i samfunnet. Action er vår tids løsning på det å føle at man lever ved å være nær døden. Bilen er et stående tilbud om å "leve livet farlig". Den er en enkel formidler av emosjonelle og viktige opplevelser derfor ofte brukt i filmsammenheng spesielt i amerikanske actionfilmer.

Transportøkonomisk institutt (TØI) knytter, i sin rapport; - "Kan vi leve uten bil?"-begrepene "handlekraft" og "handlingsrom" til bilen. Privat bilen øker vår handlekraft ved å gi oss større bevegelighet, dette medfører at vårt handlingsrom utvides. TØI skriver også:

*Muligheten for bevegelighet og individuell valgfrihet påvirker våre forventninger, ønsker og aktivitetsmønstre.*⁷⁷

Rapporten viser også til undersøkelser som har i den senere tid understreker at det ikke er systemtvang som styrer vår bilbruk. Den er blitt det **normale** og en vane for de fleste av oss som bruker bil mener TØIs rapport.⁷⁸

4.6. Bilens tvetydighet

Privatbilens psykososiale virkning og tiltrekningskraft på oss mennesker blir også forklart ut fra dens kombinasjon av å være privat og offentlig på samme tid. En kan sitte i en eget avlukke i bilen med liten mulighet til innsyn, og samtidig være midt blant mennesker og følge trafikken spilleregler. Bilen er en lydtett sfære som inviterer til intimitet og nærhet inni og samtidig gi offentlig anonymitet.⁷⁹

Den subjektive frihet som bilføreren opplever i fører-setet kan forstås som "negative friheter" i den forstand at det gir frihet **fra** ulike elementer. "Ingen-kan-nå-meg"-følelsen er sterk hos mange bilfører. Å sitte i bilen med avstand til andre biler og mennesker kan sammenlignes med å sitte å se film. Dette kan også medføre at mange har en følelse av uvirkelighet overfor det som skjer utenfor bilvinduet. En bilkø kan forøvrig passivisere folk, bilkroppen i seg sjøl hindrer også menneskelig bevegelsesfrihet. Inni bilen må man mest sitte i ro.

76."Samtiden"; 1987

77.Hjorthol m.fl.;1990 s.3

78.Hjorthol m.fl.: 1990

79.Otnes,1986

Dette skille er også er i tråd med Goffmans modell om forholdet mellom offentlig og privat sfære. Hans definisjon går ut på at man for å oppholde seg i en privat sfære ha et medlemskap av et eller annet slag. Eller ha andre nære forhold til andre innenfor dette avgrensa området. Man må altså på et eller annet vis legitimere sin rett til å være i dette private avlukket. På en offentlig plass derimot behøver man ikke å legitimere sitt opphold. Det finnes grader av disse trekk, et område kan være mer eller mindre offentlig osv.⁸⁰

Bilen har i seg begge elementer i sterk grad. Den er meget privat inni, kun beregnet de utvalgte få. Man sitter ikke med hvem-som-helst i privatbilen. Bilens private form kan også ha sammenheng med folk vegring for å kjøre flere sammen til jobb, for eksempel.⁸¹

Bilen er likevel offentlig i den forstand at man ikke trenger å legitimere sin bruk av bilen langs veien. Man innehar mobil anonymitet til å ta i bruk tilgjengelige veger. Likevel må enhver som beveger seg ute langs trafikkerte veger må forholde seg til trafikken. Bilen er, etter Goffmans termer, både "frontstage" og "backstage" på samme tid.⁸²

Privatbilens tvetydighet gjelder på flere områder, samtidig som den innehar både en privat og en offentlig karakter, gir den et inntrykk av beherskelse og frihet i et tvingende system av køer og trafikkregler.

Den er med på å løse politiske oppgaver med hensyn på lokalisering av bolig og arbeidsplasser. Den har blitt ansett som produktivitetsfremmende og en betydelig inntektskilde til staten og næringslivet.⁸³ Den er blitt kalt "vesten økonomiske krumtapp" og "velferdsstatens kjæledegge" samtidig som den forurenser mer enn noen annen oppfinnelse og dreper og skader mer enn sykdom og de fleste kriger.⁸⁴

En av forestillingene som ligger nedfelt i bilen er at den representerer frihet og beherskelse av naturen. Man kan med den bevege seg fritt og i umenneskelig hastighet. Privatbilen **symboliserer** individuell frihet. Dette har trolig et sjøl- oppfyllende aspekt og kan derved ha virkning på det **psykologiske** plan. Dette forklarer at folk aksepterer å bruke 15-20 % av sin

80.Ibid.

81. Viser til undersøkelser presentert i et senere kapittel.

82.Otnes 1986

83.Helland-Pedersen:1991

84."Lederen" i Samtiden 1987 og

Fra NRK-fjernsynet i programmet "Velferdsstatens kjæledegge"

våkne tilstand på å føle seg fri på en sosialt ufri måte.⁸⁵ For det å sitte i bilkø i rushtrafikken er et godt eksempel på **ufrihet**. Det finnes som regel ingen mulighet til å gjøre noe som helst annet enn å bli sittende med motoren igang. Hver enkelt har ingen kontroll over situasjonen og kan heller ikke der og da velge seg ut av den, uten da å måtte forlate bilen og forårsake kaos for andre bilister.

Massebilismens framvekst har utviklingstrekk som enkelt individet ikke har kontroll over. Politiske målsetninger om å redusere bilismen ville støte på flere problemer. Hvis samferdselsmyndighetene fortsetter å kalkulere med økt bilbruk og at privatbilen blir noe som alle eier, blir dette sjøloppfyllende med økt forurensing som et resultat. I sine bestrebelser på å redusere bilbruken ville miljøvernmyndighetene også møte motstand fra enkeltindivider. Dette har sammenheng med bilens nytte og den sosiale og psykologiske virkning bilen har.

Jeg har i dette kapitlet vært inne på er blant annet spørsmålet om bilen i seg sjøl styrer våre handlinger. Det jeg har forsøkt å vise er hvordan utviklinga av bilismen i Norge har på virket samfunnet på alle nivåer. I tillegg har jeg søkt å gi en forklaring på hva bilen kan bety for enkeltmennesket og hvordan den appellerer til psykologiske og sosiale trekk ved det vestlige mennesket. Dette har jeg gjort for å trekke ut viktige sider ved privatbilen som ville gjøre den problematisk å begrense for å minske dens negative effekter på natur og miljø.

Som en oppsummering kan jeg si at privatbilen på mange måter symboliserer drømmen om frihet, men fungerer på samme tid som en "tvingende nødvendighet". Dens tvetydighet gjør den vanskelig å kontrollere både fra enkeltindividets og myndighetenes side.

85.Otnes 1986 s.117

DEL II

5. MILJØ OG SAMFUNNSSTYRING

Privatbilismen har på tross av sin nyttige funksjon skapt mange og omfattende problemer for samfunn og miljø. En løsning på disse problemene krever en kollektiv tilnærming til biltrafikk og privatbilbruk.

De relasjonene som eksisterer mellom samfunn og bilbruk kan sees fra ulike ståsteder. En mulighet er å analysere folks verdier og motivasjoner som virker på deres vurdering av bilbruk. En annen er å se på de konkrete tiltak som myndighetene rår over for å legge føringer på privatbilismen. Jeg skal starte dette kaptlet med å se litt på det siste.

5.1. Muligheter for reduksjon av privatbilismen

De mest åpenbare strategier for å begrense privatbilbruken kan inndeles i fem alternativer. For det første lover og regelverk. Disse kan på ulike måter begrense bilkjøringen ved foreksempel å forby kjøring i hele eller deler av sentrum.

En annen mulighet er å sette iverk økonomiske tiltak for å vri transportstrukturen bort fra privatbilisme. Dette kan gjøres ved å fordyre selve bilen eller bruken av den, eller gjøre kollektivtransporten mere økonomisk attraktiv. Eksempel på tiltak som er tatt i bruk er bom-, parkerings- og bensinavgifter.

For det tredje kan man utvikle teknologi som reduserer de problemene bilen skaper for miljøet. Dette være seg katalysator eller kjøretøy drevet av elektrisk kraft el.l.

Mens det fjerde kan være å informere folk om negative sider ved bilbruken og hvilke alternativer som finnes. Dette er myndighetenes indirekte metoder som også går på holdningskampanjer for mere miljøvennlig transport. Dette gir imidlertid usikre resultater og må som regel knyttes til andre metoder. Det siste jeg vil nevne er planleggingstiltak på for å redusere behovet for bruk av privatbil. Dette gjelder spesielt samferdsels- og arealplanlegging.

Myndighetene kan altså legge ulike føringer på samfunnet for å regulere biltrafikken. Utgangspunktet er at det i hovedsak er i byene de største problemene ligger og mulighetene til

kontroll finnes, at de fleste tiltak skal gjelde her. Jeg skal i et senere kapittel komme inn på noen av problemene i bytrafikken i en drøfting om kollektiv transport i forhold til privatbilisme.

Det har tildels vært sterke reaksjoner på disse forsøkene på offentlig kontroll av folks transportmuligheter. Ulike interessegrupper har protestert og lagt press på myndighetene med utgangspunkt i de ulike interessene de står for. I tillegg er gåt disse begrensningene direkte på folks valgfrihet i hverdagen. Verdier omkring individuell frihet står sterkt i vårt samfunn og statlig innblanding vekker ofte protester. Det er også ofte vært hevdet at privatbilismen i Norge allerede er overregulert og for hardt beskattet.

Problemet med biltrafikk er at når vi står overfor frie valg så blir konsekvensene at vi "alle" velger likt. Dette får indirekte konsekvenser for miljø, samfunn og individ. Kostnader ved kø og rushtrafikk er som nevnt store i dagens samfunn. Forsøk på å løse problemet med rushtrafikk har til nå begrenset seg til å være utbygging av nye veier som igjen fylles av biler og skaper mere forurensning. Det paradoksale i dette er jo at lettere tilgang samtidig gjør at flere vil bruke privatbilen som transportmiddel. Det har utallige ganger vært påvist at det å bygge nye veier på lang sikt ikke bedrer problemene med rushtrafikk.

Nå har det imidlertid vist seg at de politiske myndigheter ikke har maktet å sette igang tiltak som har vist seg å virke reduserende på bruken av bil i Norge. Jeg skal derfor i det neste se litt på de politiske realiteter i miljøvern spørsmål både i **helhet** og med hensyn på privatbilbruken

5.2. Politiske realiteter:

Det er nå snart 20 år siden den første miljøvern konferansen ble holdt. Her ble det uttalt en hel del målsetninger om begrensning av den økende ødeleggelsen av miljøet. Likevel ble det få eller ingen konkrete positive endringer i de fleste lands miljøvernpolitikk. Ved miljøkonferansen i Bergen våren 1990 var det tydelige problemer å komme fram til forpliktende vedtak om begrensning av forurensende utslipp.

Norge har med Brundtlandkommisjonen stått fram som et foregangsland på miljøvernensiden. Likevel er det også her til land lite å spore av saker som har betydd positive endringer i aktiviteter for miljøet.

Det er heller tvert imot. Som jeg har vist har privatbilismen økt. Jeg skal her vise noen av de sakene som faktisk er tatt med i den politiske dagsorden og se på konsekvenser av vedtak i praksis:⁸⁶

86. Dette materialet er tatt fra en undersøkelsen "Mål og praksis i miljøpolitikken" gjort av bladet Folkevett, med hjelp av folk i Miljøverndepartementet, Transportøkonomisk Institutt og Statens Forurensningstilsyn. I tillegg er det brukt publikasjoner fra disse instansene og SBS.

KONKRETE MÅLSETTINGER	PRAKSIS
1. Overgangen fra personbil til kollektivtrafikk (1979/80)	Ikke oppfylt (motsatt retning)
2. Fjerne helseskadelig støy (1975/76)	Ikke oppfylt (motsatt retning)
3. Redusere forurensning fra biltrafikk (1975/76)	Delvis oppfylt (noen stoffer)
4. Forurensningstiltakene skal være forebyggende (1974/75)	Ikke oppfylt
5. Vannforurensning skal være løst innen starten av 1990-årene(1975/76)	Ikke oppfylt
6. Dempet vekst i energiforbruket (1975/76)	Ikke oppfylt
7. Ikke helsefarlig konsentrasjon av SO ₂ noe sted (1975/76)	Ikke oppfylt
8. Det norske SO ₂ -utslippet må være uvesentlig for forurensningsprobl.	Oppfylt
9. Forurenseren skal betale. (1972/73)	Delvis oppfylt (ikke for bilisten)

Den første målsetningen er kanskje den mest slående for miljøvern og privatbilisme. Fra 1980 har nemlig utviklingen gått i en dramatisk retning av økt bilbruk på bekostning av kollektivtrafikken. Dette viser seg særlig i prisutviklingen på de to transporttypene.

Når det gjelder utviklinga av helseskadelig støy, viser det seg at trafikkstøyen i Norge har økt de siste 15 årene til å påføre 1/4 million mennesker helseskade. Over 1 million nordmenn er plaget av trafikkstøy. Altså et resultat motsatt av de politiske målsetningene.⁸⁷

Reduksjon i forurensing fra trafikken har imidlertid skjedd som en følge av tekniske nyvinninger som katalysator og at blyinnholdet i bensinen er redusert. Katalysator viser seg å

87.Miljøverndep, 1989

øke utslipp av CO₂ og samtidig har utslipp av andre stoffer økt med veksten i biltrafikken.⁸⁸

Forebyggende tiltak innen personbilpolitikken har vi imidlertid sett lite av enda. En utbygging av kollektiv- trafikken med redusert bilbruk som følge, ville være et eksempel på et slikt tiltak. Tilrettelegging for sykkel og redusert pris på buss, tog og trikk ville også virke forebyggende. Det har ikke skjedd noe utslagsgivende i den retningen siden dette politiske vedtaket ble tatt.

Som de fleste vet har energiforbruket i Norge bare økt de siste tiår. Også forbruk av drivstoff i privat transport- sammenheng har økt som følge av den økte biltrafikken. Sjøl om nye biler bruker drivstoffene mere effektivt i dag enn tidligere, kan ikke dette veie opp for trafikkøkningen.⁸⁹

At Norges bidrag til SO₂-utslipp ikke er vesentlig for forurensningsproblemet i landet skyldes blant annet at det meste av den sure nedbøren kommer fra utlandet.⁹⁰ Prinsippet om at forurenseren skal betale er nå innført i deler av industrien. Det er derimot ikke innført at bilkjøreren sjøl skal betale for den effekten utslippet har på omgivelsene. Dette er på trappene, men den 50-øringen som nå er innført som CO₂-avgift er langt fra tilstrekkelig til å dekke de reelle kostnadene.⁹¹

Også andre studier har bekreftet at avstanden mellom idealer og realiteter er stor i miljøvernsammenheng.⁹² Ambisjonene var store på 70-tallet, mens man i begynnelsen av 80-årene var mere opptatt av andre og tildels motstridende politiske mål.

Det har i kjølvannet av miljøpolitiske forslag oppstått debatter om hvilke av virkemidlene som er best. Ofte har disse gått ut på at det ikke nytter med det ene tiltaket uten at man også setter i verk det andre.⁹³ Dermed stopper ikke sjelden slike politiske forslag før den er blitt prøvd ut.

Det er inntil i dag ikke vist særlig vilje til enighet om konkrete og omveltende avgjørelser på privatbil og miljøvernområder. De politiske myndigheter har til og med kalkulert med en viss økning av bilbruk i årene framover. Norsk veg og trafikkplan for 1990-93 slår fast at den samlede bilpark vil øke med 37 % fram til år 2000 hvis man estimerer med et middelanslag, men en kan også regne med en vekst på 50%. Planen anslår videre at kjørelengden i 90-åra vil

88. Worldwatch Institute 1990

89. Miljøverndep. 1989

90. Miljøverndep., 1989

91. Paule, 1987

92. Norderberg (-88), WwI (-90/-91), Damman (-90) osv.

93. (bl.a. Dagbladet, 29.01.-90)

øke med 35-40 %.⁹⁴

Utbygging av større veianlegg og areal som gjør innbyggerne byene mer og mer avhengig av privatbilen for å komme til og fra jobb og butikk, er indirekte tilrettelegginger for økt privatbilisme. Ikke sjelden kommer spesielt samferdselsmyndighetenes målsettinger i konflikt med de som skal ivareta miljøvern hensyn i landet.

Transportøkonomer og veiingeniører har lenge hatt monopol på en realistisk og nøktern oppfatning om forholdet mellom bil og samfunn. Samtidig har deres løsninger konsekvenser som gjør at man ender opp langt fra de målsetninger som miljømyndighetene i landet har satt.⁹⁵

Sett i et slikt perspektiv, blir fagre ord og løfter fra valgkampanjer og diverse miljøkampanjer av liten betydning, når man samtidig legger forholdene til rette for økende bruk av miljøfiendtlig transport.

5.3. Hvem har skylda?

Miljøverndebatten har pågått med skiftende styrke i de siste 20 årene. Den har ofte endt i diskusjoner om hvem som har skylda for den situasjonen økologien har kommet opp i. Noen vil gjerne legge skylda på myndighetene og politikernes manglende evne til å ta de nødvendige konsekvensene av situasjonen. Andre vil hevde at det er det økonomiske systemet i de industrialiserte landene som bør ta ansvaret for elendigheten. Men det å tildele skyld har neppe noen hensikt i forhold til å avdekke hindringer for forbedring av samfunnets forhold til miljøet. Det vil være en meget vanskelig oppgave å finne de ansvarlige for miljøkrisen.

Det er likevel viktig å se på de institusjoner som har makt i samfunnet for å forsøke å avdekke eventuelle svakheter som gjør dem dårlig egnet til å ta økologiske hensyn. Jeg skal i de neste to kapitlene analysere sider ved de politiske og økonomiske system som kan ha sammenheng med samfunnets forhold til økologi og privatbilisme. Jeg skal her ta utgangspunkt i systemperspektiv, men etter hvert bevege meg også på andre plan i analysen.

Det politiske og økonomiske system kan belyses fra ulike ståsteder. Både innenfor politisk og økonomisk teori finner vi normative og deskriptive teorier. Det betyr at noen hevder at de ulike systemene bør fungere på noen måter, mens andre igjen hevder at samfunnet i virkeligheten er

94.Norsk veg og trafikkplan 1990-93

95.Wyller & Wyller red. 1978

på den ene eller den andre måten. Ofte finner vi en god blanding av normative og deskriptive teorier. Slik er det også når det gjelder teorier om konkurransedemokratiet og markedsøkonomien.

5.4. Teoretiske og samfunnsmessige implikasjoner

Jeg vil i denne delen av oppgaven ta utgangspunkt i at samfunnet tildels er slik som teoriene beskriver. Det er samtidig også slik at forutsetningene i teoriene er med å skape systemer med det samme utgangspunkt. Hva jeg mener med dette vil forklares senere i analysen. Når jeg presenterer det politiske system i form av konkurransedemokratiet og økonomien som et markedsystem, hevder jeg ikke at det er den eneste riktige måten se på hvordan samfunnet fungerer.

Det jeg ønsker er imidlertid å beskrive den **delen** av systemenes funksjonsmåte som etter min mening er den viktigste **for å avdekke hindringer for begrensning av privatbilismen og vern av miljøet**.

Før jeg presenterer teorien vil jeg føye til at jeg tror det er andre sider ved disse systemene som kan være med å løse miljøproblemet. Det ville imidlertid være under andre premisser og forutsetninger som jeg senere i oppgaven vil komme tilbake til.

5.5. Kommunikasjons system

Niklas Luhmann (1988) er en sosiolog som har forsøkt å belyse forholdet samfunn/økologi i systemperspektiv. Systemteoretisk sett består samfunnet av sosiale funksjons- systemer, som for eksempel politikk, økonomi, kirke, vitenskap og rettssystem.

Hos Luhmann er det snakk om at hvert system ut fra sin vitale funksjon i samfunnet forholder seg til omgivelsene gjennom **kommunikasjon**. Kommunikasjon består i å dele et utvalg av andre systemers erfaring. Dette betyr at informasjonen som systemet mottar er en selektiv del av de signalene som er sendt.

For ethvert system framstår omgivelsene, deriblant de andre systemene, som meget komplekse. For å redusere denne kompleksiteten og gjøre omgivelsene mere forståelig, systematiseres den omkringliggende verden gjennom systemets egne "**koder**" og "**symboler**". Kodene og symbolene er det som kjennetegner hvert system, og er helt spesielle for hver enkelt. Informasjon kan bare struktureres gjennom disse kodene, alt annet er uforståelig "støy". Kodene

krever, fra systemets ståsted, universell gyldighet og ekskluderer alle andre muligheter.⁹⁶

Systemene er både lukkede og åpne. De er lukket, fordi de hele tiden må henvise til seg sjøl og kan bare gjennom sine "preferanser" vurdere viktigheten av hendelser i sin omgivelse. Men det siste gjør også at de er åpne. De kan gjennom sin mulighet til omtolking forholde seg til andre systemer. Systemet er en del av sitt miljø, men begrenser sitt forhold gjennom at det aldri kan se situasjoner slik de er i seg sjøl, bare ut fra det betyr for systemet. Luhmann begrunner dette med at systemene er preget de er sjølhenvissende og sjølreproduserende.

Luhmann snakker ikke bare om at systemene bruker koder, men han understreker at disse kodene er doble eller todelte ("binary coding"). I dette ligger det at funksjonssystemene har en måte å dele viktig informasjon på, og det er ved å skille dem i motpoler. Eksempel på dette er Vitenskapens skille mellom det sanne og det usanne, Rettssystemets deling mellom det som er ulovlig og lovlig. Politikken for eksempel er kodifisert ut fra **høyre-/venstre** tenking. Økonomiens kode tar utgangspunkt i en **pris** som gir kostnad eller gevinst. Politikkens **symbol** er **makt** og økonomiens symbol er **penger**. Dette innebærer at systemene kun kan vurdere informasjon ut fra disse kriterier, andre sider kan ikke tas opp til vurdering.⁹⁷

5.6. Økologisk kommunikasjon

"Økologisk kommunikasjon" et samspill mellom samfunnets systemer og dets økologiske omgivelser. Det innebærer konkret at samfunnet oppfatter krisen i økologien og at det i tillegg endres for å rette på krisen.

Ved hjelp av de begreper jeg presenterte overfor, avdekker Luhmann end el sider ved sosiale kommunikasjonssystemer som gjør dem lite egnet til å "forstå" signaler fra økologien. Dette skyldes blant annet det selvrefererende trekk ved systemene.

Det må ifølge Luhmann være en eller annen form for kommunikasjon mellom systemene og økologien for at samfunnet skal kunne gjøre noe med den økologiske krisen i verden i dag. Det er vel og bra at miljøorganisasjoner og bevegelser gjør folk bevisste på miljøkrisen. Men dette fanges kun opp som "støy" hvis det ikke meddeles gjennom de koder som kommunikasjonssystemene bruker. Det vesentlige er i følge Luhmann at det er først når samfunnets

96.Luhmann; 1989 .

Dag Østerberg; 1989 (om Luhmanns systemteori)

97.Ibid

styringsmekanismer oppfatter krisen at kan samfunnet reagere på den.⁹⁸

Jeg skal i det neste illustrere dette poenget med utgangspunkt i to av systemene, nemlig politikk og økonomi. Grunnen til at jeg har valgt disse to systemene er fordi jeg mener de spiller en meget viktig rolle på miljøvern området. Det er også andre av systemene som kan trekkes inn i denne sammenhengen, blant andre rettsystemet og vitenskapen.

Men for å illustrere et viktig problem innen miljø og privatbilisme har jeg likevel valgt å holde meg til det politiske og det økonomiske system. Politikken har makt som symbol og kodene som systemet kan forstå og svare på må kunne systematiseres inn under høyre/ venstre ideologiene i det politiske system. Økonomien har penger som symbol og vil bare forholde seg til koder som kan omgjøres til en pris.

Problemet her er at økologi ikke er et område som tradisjonelt er knyttet til politikk og økonomi. Det er noe av grunnen til at miljøvern ikke i tilstrekkelig grad blir tatt hensyn til i systemene. Det er her viktig å understreke at jeg ikke vil følge Luhmanns teorier til punkt og prikke her, noe som skyldes at jeg synes teorien er vanskelig tilgjengelig.

Det mest vesentlige i Luhmanns teori, som er understrekingen av at ingenting vil skje før samfunnssystemene oppfatter signalene, vil jeg imidlertid holde meg til. Det er også fruktbart å fortsatt bruke hans begreper om koder og symboler. Det Luhmann derimot ikke legger vekt på, men som jeg vil trekke inn som et vesentlig punkt, er systemenes forutsetning om individers motiver for handlingsvalg. Systemene dette gjelder er konkurransedemokratiet og markedsøkonomien. En systemforståelse av samfunnet innebærer at individuelle aktører ikke har en sentral rolle. Individene anses som "låst" i systemet. Likevel mener jeg at disse to systemene implisitt forutsetter rasjonelle individer som handler ut fra en nyttekalkyle. Jeg vil derfor fra nå av se menneskelige aktører som nyttemaksimerende innenfor sine systemer. Politikeren maksimerer stemmer, eller i form av at velgeren får "personlig" gevinst ved partiets politikk. Mens den økonomiske aktør (produsent/konsument) maksimerer profitt eller nytte av konsum.

Dette er noe av grunnen til at slike systemer kjører seg fast i forsøket på å ta hensyn til økologien. Problemet består i at hensynet til den kollektive og den individuelle fornuft ikke lar

98.Luhmann; 1989 og
Roar Hagen 1990

seg forene i disse systemene.

At Luhmann ikke legger vekt på betydningen av økt miljøbevissthet i befolkningen, er det jeg i utgangspunktet har mest å utsette på han teori. Likevel anser jeg den som fruktbar til det formål å analysere systemenes begrensning til økologisk kommunikasjon.

6. DET POLITISKE SYSTEM

Politikk i denne forstand dreier seg i store trekk om det demokratiske systemet. I politisk teori er det ofte snakk om to forståelser av begrepet "demokrati". Det gjelder konkurransedemokratiet og diskursdemokratiet. Jeg vil i denne delen hovedsakelig holde meg til det politiske system som man innen politisk teori definerer som "konkurransedemokratiet". Den andre typen skal jeg komme tilbake til senere i oppgaven.

6.1. Konkurransedemokratiet

I første omgang skal jeg ta utgangspunkt i Luhmanns politikkbegrep til tross for at mitt ståsted er noe annerledes.

Luhmann ser på demokratiet som et valgsystem hvor politikerne forsøker å få styring ved å oppnå så mange stemmer som mulig. Politikens symbol er ut fra denne tankegangen **makt**. For å få makt blir det om å gjøre for de politiske partier å sanke så mange stemmer som mulig ved å ha populære saker på sitt program.

Denne forståelsen av politikk er det som også ofte kalles "konkurransedemokratiet". Dette systemet kommer til uttrykk gjennom et representativt demokrati; dvs. en elite velges, som skal representere befolkningens interesser. Borgerne skal gi stemmer ved valg og på denne måten skal politikken realisere kollektive goder som ikke kan oppnås for den enkelte alene.⁹⁹ Det er gjennom de ulike politiske partier disse interessene formidles. Partiene skal altså forsøke å vinne stemmer for å kunne sette makt bak kravene, Det er konkurranse om å enten få sitte i regjeringsposisjon slik at man får utøvende makt og utføre sin partipolitikk eller komme i opposisjon og komme med populære protester. For sistnevnte blir symbolpolitikk viktig for å vinne stemmer.¹⁰⁰ Dette forutsetter egoistiske individer som velger det som har størst nytteverdi for seg sjøl. Sjøl om ikke Luhmann setter søkelyset på individuelle aktører, tar han utgangspunkt i, etter det jeg forstår, et demokrati basert på konkurranse om makt.¹⁰¹

99.Sjåmo,90

100.Hagen, 1988

101.Luhmann 1989 s.92

6.2. Ideologier fra høyre til venstre

Det er jo ikke slik at alle har sitt eget parti, eller at grupper har sine egne parti slik det fungerer for interesseorganisasjonenes politiske kanal. I det tradisjonelle valgsystemet er politiske partier inndelt ut fra en annen typologi. Utgangspunktet for våre politiske skillelinjer stammer fra Frankrike etter revolusjonen hvor ideologiene ble skilt inn i "progressive" (sosialistiske) og "konservative" (kapitalistiske). Skillet mellom "høyre" og "venstre" kommer også derfra fordi de progressive hadde sine sitteplasser til venstre og de konservative til høyre i den franske stortingssalen. Fremdeles er det vanlig å plassere politiske holdninger og partier på en rettlinjert skala fra "ytterste venstre" til "høyre ekstremistene". Velgerne har partier fordelt fra høyre til venstre å forholde seg til.

Jeg skal så vidt gå inn på verdier som ligger til grunn for disse skillelinjer. Hvilke holdninger og politiske saker de ulike partiene har, begrunnes ofte ut fra disse verdiene.¹⁰²

Luhmann mener at systemet er basert på denne inndelingen fremdeles og at politikk har problemer med å forstå koder som ikke kan inndeles i denne dikotomien.¹⁰³ Dette er også en av Lester Milbraiths innvendinger mot dagens demokratiske system.¹⁰⁴ Jeg vil her ta for meg Milbraiths drøftelse omkring disse skillelinjene, med noen egne kommentarer til slutt. Han viser at både de sosialistiske og de kapitalistiske styresmakter i de ulike industrialiserte land har store problemer med å takle miljøvern problematikken. Jeg forutsetter her at begge politiske retninger er demokratiske.

I sin diskusjon om et bærekraftig samfunn ser Milbraith på inndelingen mellom sosialisme og kapitalisme som de to viktigste skillelinjene vi i dette århundret har hatt innenfor politiske retninger.

102.Milbraith:89, Luhmann,89

103.Luhmann 1989 (s.88)

104.Milbraith,1989

Forskjeller mellom venstre- og høyretenkning i politikken kan illustreres slik:

SOSIALISME	KAPITALISME
1. Offentlig (statlig) eiendom	1. Privat eiendom
2. Planleggingsøkonomi	2. Markedsøkonomi
3. Kollektive goder	3. Private (individuelle) goder
4. Likhhet	4. Indlividualle forskjeller

Dette er i korte trekk det som skiller høyre og venstre siden i det demokratiske partisystem.¹⁰⁵

Men før jeg går inn på en debatt om betydningen dette har for miljøvernpolitikken skal jeg se på de likhetstrekk doktrinene har i forutsetning og tro.¹⁰⁶

* Mennesket bør dominere (herske over) naturen. Dette impliserer en "ressursisme" som innebærer oppfatning som tyder på at ressursene er ubegrenset. I tillegg sterke oppfatninger om at naturen ikke er alvorlig ødelagt

*Økonomien skaper samfunnet og er basis for makt.

Her skinner det igjennom en maksimering av produktivitet og velstand, og at de bør være dominerende saker i politikken.

*Det finnes også likheter i den forståelsen av at økonomisk vekst er viktigere enn miljømessige beskyttelse. Å ta sjanser overfor naturen er akseptabelt hvis det kan øke velstanden.

De to ideologiene konkurrerer om hvem som kan produsere mest mulig på kortest mulig tid. De har begge tro på økonomisk vekst og er begge villige til å risikere ødeleggelser på naturen for å oppnå velstand. Vekst blir et gode i seg selv. Lederne i begge systemene krever at de må ha makt og styrke denne for å beskytte det mot fiender, både indre og ytre. Teknologi og vitenskap har en dominerende stilling i begge samfunnstypene.¹⁰⁷

105.Milbraith ,89

106.Milbraith; 1989

107.ibid

6.3. Miljøvern og politisk ideologi

Når det gjelder å takle miljøproblemer viser det seg at begge ideologiene står ganske hjelpeløse overfor dette problemet. I Øst-Europa er miljøproblemene vanvittig store i noen distrikter. Dette forklares oftest og enklest med at landene er dominert av tungindustri. En annen ting er at bedriftene ofte var statseide og at produktiviteten dermed ble et offentlig anliggende. Så sjøl om det hevdes at de legger vekt på kollektive goder blir det her konflikt mellom to typer kollektive goder, miljøet og bedriftens produktivitet.

Når vi i tillegg vet at disse landene ofte var meget avhengig av eksport og vestlig valuta, og at økonomiske vekst er en viktig forutsetning, vil miljøhensyn komme i andre rekke.¹⁰⁸

Det viser seg imidlertid at de kommunistiske landene har et større og bedre tilbud når det gjelder kollektivtrafikk. Her er også privatbilismen relativt liten i omfang.¹⁰⁹

Det kan nok hende at vektleggingen på kollektive goder er en vesentlig grunn til det. Dette gjør at utbyggingen av kollektivtrafikken blir enklere å prioritere. Samtidig blir det mere legitimt å legge begrensninger på enkeltindividers eie og bruk av privatbil.

Med de omveltninger av politisk ideologi som har skjedd i Øst-Europa de siste årene vil nok en endring skje på dette området. Worldwatch Institute regner med en reduksjon av forurensing fra tungindustrien i de tidligere sosialistiske landene i Europa. Men samtidig kan de økonomiske reformene i dag føre til at det bli en økning av utslipp fra husholdningen. Privatbilismen kan derved etter hvert øke i så stor grad at det vil utjevne reduksjonen av for eksempel CO₂ fra industrien.¹¹⁰

Den rene kapitalismen møter også begrensninger med å takle miljø og forurensnings problemer. Her har staten begrenset mulighet til å hindre industri og husholdninger å drive miljøødeleggende virksomhet. Privateide foretak som indirekte gjør skade på omgivelsene har ikke i utgangspunktet ansvar for ødeleggelsene så lenge dette ikke inngår i dens eiendom eller produksjonsvirksomhet. At dette skaper store problemer også i regulering av privatbilismen vil jeg i det neste avsnitt komme inn på. Dette skal jeg forøvrig også komme tilbake til i drøftinger om det økonomiske system.

108.Forelesningsnotat; Praha, mai -91

109.Worldwatch Institute 1991

110.WwI 1990, s.20

Kort sagt viser spesielt Milbraith, men også Luhmann, at det politiske system med utgangspunkt i høyre/venstre dikotomien ikke er skikket til å behandle miljøvernpolitikk på en tilfredsstillende måte. Når samtidig tro på vekst og liten lydhørhet for varsler om økologisk krise er dominerende trekk, fortoner deres mulighet for vern seg som relativt begrenset.

6.4. Privatbilismen i sosialdemokratiet

I Norge finner vi verken den ene eller den andre av disse ideologiene i rendyrket form. Sosialdemokratiet i praksis hevdes ofte å fungere som en god blanding av disse ideologiene i praksis. Myndighetenes oppgave er å ivareta kollektive oppgaver, markedet skal fungere relativt fritt på områder der private hensyn skal ivaretas. Det er også de politiske myndigheters oppgave å regulere markedet for at de negative sidevirkningene av markedsmechanismene ikke skal bli for store.¹¹¹ Disse bieffektene av markedet er ofte av kollektiv form, noe jeg skal komme tilbake til i neste kapittel.

Sosialdemokratiet med velferdsstaten i spissen, har derfor relativt gode muligheter til å begrense privatbilismen på bakgrunn av dens miljøødeleggende effekt og samtidig beholde sin legitimitet. Likevel vil jeg tro at den likhetstankegangen som ligger til grunn for dette systemet kan sies å være noe av det som har gitt åpning for massebilismen i Norge. Prinsippet om fordeling og like muligheter fører i sin logiske konsekvens til at ikke bare en privilegert gruppe av samfunnet skal ha privatbil. Konsekvensen av likhetstanken blir et mål om lik framkommelighet. En diskusjon omkring dette skal jeg imidlertid ikke begi meg utpå her.

Det er imidlertid slik at vårt sosialdemokratiske system innebærer at også vi har partier som tar utgangspunkt i høyre/venstre tenkingen. Konkurransen partiene imellom får egne konsekvenser for personbil- og miljøvernpolitikken.

Det er ikke minst viktig å trekke inn maktaspektet i miljøvernpolitikken. Som jeg innledningsvis har framhevet er konkurransedemokratiet avhengig av stemmer for å få eller opprettholde makt. Populariteten de ulike politiske saksområdene har, er viktig for partienes vektlegging av saker i sine program.

Miljøvern er et område som tydelig har slått godt an på de siste årenes meningsmålinger. Men dette er et område som krever styring og innblanding fra det politiske parti som til enhver tid

111.C. Offe (1984)

sitter med makten. Problemet med å få til å drive miljøvernpolitikk i praksis kan være konkurransedemokratiets forutsetning om egennyttige individer og deres forhold til kostnad og gevinst.

6.5. Privatbil- og miljøvernpolitikk

I dette politiske systemet er det slik at sakstype bestemmer hvordan saker skal behandles. Forholdet mellom velgeroppslutning, pressgruppeinteresser og ulike sakers betydning for den enkelte velger er viktig for politikken i praksis. Spesielt er det slik at fordelingen av kostnad og gevinst i ulike offentlige tiltak er viktig for troen på om sakene mobiliserer grupper. Disse kan grovt sett deles inn i fire typer:

KOSTNAD VS. GE- VINST VED OFFENT- LIGE TILTAK		KOSTNAD	
		spredt	konsentrert
GEV- INST	spredt	A	D
	konsentrert	C	B

112

Situasjon A: Politiske saker hvor både kostnader og gevinster er spredte i befolkningen er den typiske majoritetspolitikk; eksempel her er forsvaret og miljøvern i større sammenheng.

Situasjon B: Typisk interessegruppolitikk får vi når både gevinster og kostnader er konsentrerte. Dette kalles også nullsumspill fordi den ene gruppens gevinst er den andres tap. Dette er den type politikk som mobiliserer befolkningsgrupper lettest.¹¹³

Situasjon C. Den type velferdspolitik som vi fører i Norge finner har spredte kostnader og konsentrert gevinst. Her finner en for eksempel det offentlige helsevesen. Innenfor denne type saker er kostnadene fordelt på alle mens det er den syke som får gevinsten av tiltaket.

Situasjon D: Denne typen er kjennetegner mye av den praktiske miljøvern politikken. Et typisk eksempel vil være regulering av privatbilismen gjennom avgifter eller ytre begrensninger. Her

112. Wilson, J.Q., (1973)

113. Petracca, Mark P. 1990

er kostnadene konsentrerte og gevinstene spredte.

For de tre første gruppene er det forståelig man tror de mobiliserer massene, fordi folks nytte av tiltakene enten er "til å ta og føle på" eller så er de i hvert fall ikke merkbart kostbare i forhold til nytten.

Det er derimot det siste tilfelle (D). Her er konflikten mellom individuell og kollektiv fornuft, meget utpreget. Kostnaden av en regulering av privatbilismen vil bli merkbart for den enkelte, dette vil konkret bli en reduksjon av hver enkelts bruk av bilen. Nyttens vil imidlertid bli et bedre miljø, noe som angår hele kloden, men som vi enkeltvis neppe vil registrere i første omgang.

Hemninger med å drive den slags politikk kan derfor sees som politiske partiers redsel for å miste makt ved å drive upopulær politikk, under de gitte forutsetninger. Her er det viktig å understreke at denne modellen tar utgangspunkt i det **politikkerne tror** vil mobilisere grupper. Det er ikke dermed sagt at det er slik det faktisk er.

Nå er det jo slik at ikke alle miljøvern oppgaver blir like dårlig ivaretatt av det politiske system. Når det for eksempel gjelder rensing av kloakk viser det seg at oppgavene blir løst uten større problemer. Også opprettelse av Statens Forurensningstilsyn (SFT) har bred oppslutning i partiene. Dette er politikk som kommer inn under situasjon (A) der både nytten og kostnaden er relativt lik i spredning. En skulle derfor tro at en slik politikk var lettere å legitimere.

Det er vel ikke tvil om at spesielle saker som kommer inn under typen som jeg her har plassert under type (B) står sterkt i dagens politikk. Det kommer etter min mening ikke bare av at det mobiliserer massen lett, men også fordi det ofte er snakk om pressgrupper som har sanksjonsmuligheter overfor myndighetene. Demokratiet fungerer slik at de som er medlem av en organisasjon overlater avgjørelsene til noen få toppledere.

Arne Næss har blant annet påpekt svakheter denne typen politikk har i forhold til miljøvern. Han sier:

*Stemningen på grunnplanet når ikke opp til dit beslutningene fattes. Det er altså et fåmannsvelde og som sådan et fiendtlig system for det økologiske samfunn.*¹¹⁴

114.Klassekampen 05.05.90

6.6. Prinsipielle problemer med miljøvern i praksis

Miljøvern er rettet mot hele grupper, nasjoner, ja til og med hele kloden med både "folk og fe". Det er ikke rettet direkte mot enkeltindividets nytte. Likevel må ofte kostnadene bæres av den enkelte.

Miljøet er ikke i sterk grad regnet som et gode i seg sjøl, og vern av miljøet blir ofte omtalt som en byrde for samfunnet, det være seg privatpersoner eller staten.

Fordi vern ofte settes som en motsetning til vekst kommer det i konflikt med dominerende og tradisjonelle målsetninger i vårt samfunn. Fordi miljøødeleggelser i stor grad har negative konsekvenser et godt stykke inn i framtida og framtidige velgernes mening ikke har betydning i denne type politikk, vil saker som angår kommende generasjoners ve og vel, bli oversett.

Miljøvernets særegne trekk gjør at det politiske system slik jeg her har presentert det ikke makter i særlig grad å handle i forhold til økologien. Spesielt fører dette til store komplikasjoner i forhold til privatbilismen der folk flest har et nærmere forhold til sin bil enn til naturen. Dette gjelder spesielt innenfor et politisk system som forutsetter egoistiske individer.

En politikk som ikke kommer inn under interessegruppers område, men avhenger av at noen få tar ansvar for noe som angår alle må overkomme hindringer. Den største av disse hindringene er det politiske systems manglende evne til å ta individuelle aktører som handler etter en kollektiv fornuft med i beregningen. Det jeg her viser er at det i hovedtrekk er på grunn av konflikt mellom kollektiv og individuell fornuft at konkurransedemokratiet ikke kommuniserer tilstrekkelig med sine økologiske omgivelser.

Innenfor de siste årenes politiske trender blir det kollektive mål om å begrense bilbruken ansett som en trussel mot individets frihet. Denne trenden er også med på å fjerne det menneskelige ansvaret for konsekvensen av egne handlinger. Også de offentlige utrederne kan påstås å være med å underbygge denne tendensen ved å legge opp til økt bilavhengig samfunn.¹¹⁵

6.7. Makt, tradisjonell tankegang og individuell fornuft

Bakgrunnen for dette er altså å forsøke å avdekke hvorfor det politiske systemet har vært relativt handlingslammet i forhold til økologiske verdier og hvorfor **privatbilismen** spesielt har sluppet så billig unna.

115. Wyller, Kari B. & Wyller Thomas C. 1978

Luhmann påpeker at det politiske system er et delsystem som kun er i stand til å svare (gi resonans) innenfor det som kommer inn under de politiske språktermer og forståelses områder (frekvens).

Et av problemene med økologisk kommunikasjon er altså at politikken ikke svarer fordi dette ikke åpner for makt. Det er makten som er symbolet for det politiske system.

Men er det ikke slik at også politikere på topplan kan ha ønske om å gjøre miljøet bedre? Luhmann gir en viss åpning for den ansvarsbevisste politiker, men understreker at enhver endring en politiker måtte ønske av systemet er begrenset av at dette nye forstås innenfor den "gamle" kodifisering. Det er jeg til en viss grad enig i, men samtidig har vi erfaring med at noen politikere har hatt en viktig rolle i å formidle og åpne for miljøverdier i vårt land. Dette har en betydning som er viktig ikke å undergrave. Et av problemene er likevel det har jeg vist gjennom Milbraiths kritikk av det han kaller "det dominerende sosiale paradigme" i vår tid. Dette paradigme legger blant annet vekt på vekst, effektivitet, konkurranse og en politikk langs høyre-/venstre-aksen. I tillegg mener Luhmann at dette politiske system er begrenset av sine midler til å utøve makt. I siste instans har dette system kun ett makt middel; nemlig tvang - fysisk tvang. Men innenfor vårt politiske system kan ingen tvinges til en atferd som vil forbedre forholdet mellom samfunnet og dets miljø.¹¹⁶ En annen mulighet er å gi belønning for ansvarlighet i forhold til det kollektive mål. Dette kan likevel være en løsning, men uten sikkerhet for at målsetningen nåes.

Nå er det heller ikke slik, som jeg også tidligere har vært inne på, at demokratiet kun fungerer gjennom konkurranse, basert på politikernes higen etter makt. Deres legitimitet må også begrunnes i noe som folk kan anerkjenne. Argumentene må derfor ofte ha moralske begrunnelser, noe som igjen baseres på at folk flest har andre valgmotiver enn egen nytte. Teorien om diskursdemokratiet, bygger nettopp på denne forutsetningen. Den tar utgangspunkt i en offentlig debatt for å komme til enighet om realisering av kollektive goder.¹¹⁷ Dette kan være noe av forklaringen på at miljøvern er blitt offentlig politikk. Det har vi erfart i de siste årene der myndighetene har innført bøter for miljøfarlig utslipp til naturen. Likevel er det langt igjen.

Det jeg imidlertid senere i oppgaven vil følge opp er forutsetningen om individuelle aktører i

116.N. Luhmann 1988 s.89

117.E. Skagerbø (1986)

samfunnsteoriene. Det er forestillinger om de menneskelige motiver for handling som etter min mening er med og begrenser politikkenes eget utgangspunkt for å drive miljøvennlig politikk.

Ved å bruke tre trekk ved det politiske system har jeg her forsøkt å analysere systemets utilstrekkelighet i forhold til miljøet. Jeg har brukt Luhmann understreking av maktaspektet ved det demokratiske system. Spesielt Milbraiths kritikk av høyre/venstre ideologiene i politikken har vært fruktbar i denne sammenhengen. Og sist, men ikke minst politikkenes manglende evne til å trekke i individers ulike motivasjoner for handling.

Det politiske system er også avhengig av andre delsystem for å sette politikken ut i livet. De viktigste av disse systemer er rettssystemet og det økonomiske system. Jussens midler er generelt sett lover og reguleringer som tar utgangspunkt i hva som er lovlig og ulovlig, og hvor grensen mellom det går. De økonomiske virkemidler går ut på å forsøke å vri produksjon og konsum til et samfunnsmessig gunstigere område, ved å gjøre dette mere lønnsomt eller mindre kostbart. Dette forutsetter at disse systemene har utviklet koder slik at de kan kommunisere med de økologiske omgivelsene. Jeg skal i neste kapittel vise at heller ikke det økonomiske systemet er særlig godt utvikla for dette.

7. DET ØKONOMISKE SYSTEM

Det er relativt bred enighet om at markedsøkonomien alene ikke kan mestre å ta hånd om miljøverninteresser. Likevel mener mange idag at markedsmekanismene til en viss grad kan regulere aktiviteter som er forurensende og miljøødeleggende. Prinsippet om at forurenser skal betale har i de siste år blitt en populær formulering både hos økonomer og politikere. Det at miljøet må få en pris så det kan omsettes i penger er vesentlig også ut fra Luhmanns teori om det økonomiske system.

Jeg vil i dette kapitlet se på ulike måte økonomisk teori forsøker å tilnærme seg spørsmålet om miljøvern på. Jeg vil her først redegjøre, på en forenklet måte, for hvordan markedsmekanismene fungerer i prinsippet. Videre vil jeg presentere sider ved det økonomiske system som vanskelig lar seg forene med miljøvern.

Det er altså slik at markedet ikke automatisk klarer å innlemme miljøvern i systemet. Mye av det jeg presenterer her forutsetter at det politiske system har satt miljøvern på dagsorden.

7.1. Markedet

Den typen "styringssystem" som markedet til en viss grad er, gjør at den ikke har egne intensjoner eller ideer bak hva den vil omfatte. Idealmodellen er at "den usynlige hånd" styrer markedet og at det automatisk oppstår en likevekt i systemet. Det er vanskelig å finne eksempler på "det perfekte marked" i rendyrket form. Sjøl om vi i Norge ikke benytter markedet alene som et styringssystem, ligger det ofte markedsprinsipper til grunn for økonomiske og politiske avgjørelser angående miljøvern.

I det systemet vi i vårt land benytter oss av, skal markedsmekanismene bare delvis ha fritt spillerom. Det er det vi kaller blandingsøkonomi. Dette innebærer at staten eller politikken har kontroll med økonomien med utgangspunkt i samfunnsmessige vurderinger. Den skandinaviske velferdsstaten er et eksempel på et system som har forsøkt å finne en balanse mellom statlig og privat økonomi etter hva slags oppgaver de ulike institusjonene skal ivareta. Denne oppgavefordelingen har ulike årsaker. En av årsakene er at det har vist seg at markedet ikke virker i sin rene form, men fører til "markedssvikt" på ulike nivå. Dette gjelder også miljøvernoppgaver. Her fungerer markedet heller som en årsak til miljøproblemet enn som en løsning. Forklaringen på det ligger blant annet i markedssystemets funksjon og kommunikasjon.

7.2. Fullkommen konkurranse

I et "fullkomment" markedssystem må alle goder (varer og tjenester) verdsettes eksplisitt i en pengepris for å komme inn under mekanismene i markedet. Fra konsumenten sin side tillegges godene vanligvis en pris ut fra sin bruksverdi. Denne viser også til den enkeltes preferanser i forhold til andre goder. Prisen vil i teorien være en konsekvens av subjektive vurderinger. For produsenten vil prisen være avhengig av hva varen koster å produsere.

Markedet skal også fungere slik at priser fastsettes der hvor tilbyderens pris og mengde tilsvare etterspørernes vilje til å betale for denne mengden til den samme pris på aggregert nivå. For hver enkelt produsent og konsument oppleves prisen som fast. De må tilpasse seg på en måte som er mest nyttig for dem. For produsenten vil det si at profitt kun kan oppnås gjennom å gjøre kostnadene minst mulig.

I et fritt marked forutsettes det altså fullkommen konkurranse. For at det skal være oppfylt, må en del forutsetninger være tilstede. Aktørene i dette systemet er enten konsumenter eller produsenter. Det forutsettes at aktørene er rasjonelle det vil si at de nytte- eller profitt maksimerende. I tillegg forutsettes det at alle aktørene har **full informasjon** om alt som er relevant for markedet og at godene i markedet er **private**.¹¹⁸

Private goder karakteriseres ved at de kan stykkes opp, og at kjøp og bruk av en enhet utelukker andres nytte av samme enhet. Private goder skal være uten eksterne virkninger, som betyr at ingen andre enn konsumenten selv skal nyte godt av, eller ha ulemper ved at de blir konsumert. Det sees også bort fra at samfunnet som helhet kan ha andre preferanser overfor godet enn konsumenten sjøl.¹¹⁹

7.3. Markedssvikt

Under forhold som idag regnes inn under miljø- og forurensingsproblematikken vil altså flere av det fullkomne markedets forutsetninger ikke være tilstede. Jeg skal her beskrive fire av de

118.Holte,Fritz C.,(1981)

119.Ringstad,Vidar (1986)

viktigste trekkene ved miljøvern som gjør det uforenelig med det frie markedet.¹²⁰

1) **Indirekte virkninger eller eksterne effekter** medfører at de indirekte kostnader som for eksempel forurensing, ikke påføres produsenten sjøl direkte. I et fritt marked betyr dette at miljøødeleggelser som følge av produksjon ikke blir medregnet i produksjonskostnadene. Eksterne effekter kan man også finne i konsumet av et gode. Det vil si at forbruket av et gode har sidevirkninger som virker positivt eller negativt på omgivelsene.

I helhet vil dette føre til at goder som produseres eller konsumeres med store indirekte virkninger ikke vil få en "riktig" pris

2) **Kollektive goder:** Når det gjelder miljøgoder som for eksempel renhetsgraden av luft og vann, gatestøynivå osv. kan ikke heller ikke markedsmekanismene benyttes. Blant annet fordi folk sjelden har klare preferanser kollektive goder. Det innebærer at den ens bruk av godet ikke utelukker andres bruk av det. Godet har heller ikke klare eiendoms- og ansvarsforhold.

3) **Irreversibilitet** innebærer uopprettelige handlinger, som markedet forsøker oversette i en pris. Noen goder er slik at vi ved å forbruke dem, foretar såkalte irreversible inngrep. Ved for eksempel å bygge en vei eller parkeringsplass i et tidligere ubenyttet område, er det mulig at planter eller dyrs livsvilkår kan være ødelagt for alltid. Utryddelse av plante- og dyrearter er umulig å rette opp senere. At en pris på slike goder i dag ikke nødvendigvis er det økonomene kaller riktige har sammenheng med framtidige generasjoners preferanser.

4) I forbindelse med prisfastsetting vil **framtidige generasjoners** preferanser være viktige. Slike verdsettinger kan ikke markedet fange opp. Den eneste muligheten er å bruke noe som kalles kalkulasjonsrente og tidspreferanserate hvor det medregnes i prisen hva det koster å utsette konsum eller forbruk av et gode. Det har gjennom slike beregninger vist seg at samfunnet som helhet har lavere kalkulasjonsrente enn det enkeltpersoner har. Det vil igjen si at samfunnet som helhet er mere villige til å vente med å konsumere et gode enn enkeltindividet er. Dette betyr at irreversible inngrep og ødeleggelser av økologien kan hindres hvis helhetsbetraktninger kommer med. Noe som ikke betraktes i markedet.

120.se bl.a. Ringstad, Vidar:(1984)

Dette er altså eksempel på det økonomene kaller **markedsvikt**. Det viser seg at mye av de problemene med miljøvern som oppstår i økonomien er de samme som i politikken. Jeg kan bare overføre problemformuleringen fra forrige kapittel angående særtrekk ved vern av miljøet.

Miljøvern er rettet mot hele grupper, nasjoner og hele kloden og ikke mot enkeltindividets nytte. Innenfor markedssystemet må likevel kostnadene ofte bæres av den enkelte. Miljøvern er ikke i sterk grad regnet som et gode i seg sjøl, men blir ofte omtalt som en byrde for samfunnet. Fordi vern ofte settes som en motsetning til vekst kommer det i konflikt med dominerende målsettinger innenfor økonomien. Fordi miljøødeleggelser i stor grad har negative konsekvenser et godt stykke inn i framtida og framtidige generasjoners nytte ikke har betydning i denne type økonomi, kan goder som skulle tilkommet senere generasjoner bli forbrukt.

Slik finnes det utallige eksempler på problemet ved verdsetting av miljøgoder. Men jeg skal her gjøre som en typisk økonom ville ha gjort. Jeg **forutsetter** at det finnes en korrekt verdi av miljøgodet ut fra folks maksimale betalingsvillighet for det.

7.4. Å Sette pris på miljøet

Miljø- og ressursøkonomi går faktisk ut på å finne pengeverdier eller **pris** på miljøgodet. Det finnes mange metoder for en slik operasjon, men jeg vil her gi eksempel på de mest vanlige i dag.

Framgangsmåten for å fange opp folks betalingsvillighet er forskjellig ut fra hvilken type verdi man skal ta utgangspunkt i. Det skilles her mellom bruksverdi, opsjonsverdi og bevarings- og eksistensverdi. Disse verdiene skilles fra hverandre fordi det ofte gjelder ulike typer miljø og naturgoder. Ved for eksempel en veiutbygging i et område med uberørt natur som ikke er i et typisk rekreasjonsområde, vil det kanskje være mest naturlig å finne bevarings- og eksistensverdien. I andre tilfeller er bruksverdien for eksempel den mest "riktige".¹²¹

Her finnes ulike metoder for å finne folks verdsetting av miljøgoder. Det mest vanlige blant økonomer er å skille mellom indirekte og direkte metoder for slik kartlegging. De indirekte metodene tar sikte på å kartlegge etterspørselen etter vanlige goder der miljøkvaliteter ligger innebygget i godet. Eksempel her er variasjoner i eiendomspriser i områder med ulike støy-, eller luftforurensning. Dette tar utgangspunkt i at folk har ulike preferanser m.h.t. nivået av

121.Førsund F. og Strøm S.;1121.980

luftkvalitet o.l.. En annen indirekte metode er å finne folks nytte av et miljøgode som for eksempel et naturområde gjennom deres villighet til å betale f. eks. reiseutgifter for å benytte det.

Den direkte metoden for å kartlegge verdien av et miljøgode er å spørre folk direkte. Her spørres det om hvor mye de er villige til å betale for hypotetiske endringer i miljøet. Det kan også spørres om maksimal kompensasjon for slike endringer.¹²²

Hensikten med alt dette er å sette en pengeverdi på noe som ikke har markedspris. I følge økonomene er dette viktig, spesielt for å kartlegge verdien av miljøgoder for politikerne. Det er altså et forsøk på å oversetter forhold i økologien til et språk som økonomien kan forstå, nemlig penger. Lønnsomheten ved mulige endringer som griper inn i økologien blir da lettere å veie i forhold til annen økonomisk lønnsomhet.

Det er kommet mye kritikk på at man i det hele tatt skal forsøke å sette prislapp på naturen. Generelt gjelder kritikken det at markedet forutsetter at man i det hele tatt kan bytte natur og miljø om i penger og omvendt. Prisen på forurensing vil i økonomisk forstand bygges på subjektive vurderinger. I dette kan det ligge vilkårlige bedømmelser av de negative virkninger av utslipp. Også folks preferanser i forholdet mellom miljøet og andre mere private goder vil her spille en rolle. Dette kan også gi resultater som naturlig nok ikke ville være til fordel for det kollektive godet. Jeg har likevel gitt eksempel på hvordan det økonomiske systemet må ha en pris på et gode (vare) for å forholde seg til dette.

7.5. Vårt felles miljø og den private bilen

I og med at natur og miljø er et såkalt kollektivt gode, hvor den enes bruk ikke utelukker at også andre kan bruke det, er det en meget vanskelig oppgave å sette en riktig pris på dette godet. Dette skal jeg videre sette i sammenhengen med privatbilisme og miljøvern. Her finner vi det flere av de sidene som jeg tidligere betegnet som "markedssvikt". Privatbilen har det man innenfor økonomien kaller "eksterne effekter" fra både produsent og konsument til miljøet. Spesielt bilens forurensningseffekt er et godt eksempel å det. Dette innebærer at den enes konsum av et gode har indirekte konsekvenser for andre forbrukeres "nyttentivå". Virkningene karakteriseres videre at den som rammes ikke kan unngå disse uten å "gjøre bruk av ressurser".¹²³

122.Hansson & Glesne:1985

123.Førsund F. og Strøm S.: 1980

Det grunnleggende utgangspunktet er at den forbruker som kontrollerer de faktorer som gir eksterne effekter, ikke tar hensyn til den skade som handlingen forårsaker for andre. For bilkjøreren betyr dette at man ved å fortsette å bruke bil ikke tar hensyn til omgivelsenes skade av dette. Bilen har ekstern effekt både på dens nære miljø, for eksempel overfor myke trafikanter, folk som bor i umiddelbar nærhet til veier, og på natur og miljø i ubegrenset omkrets. Her er luftforurensning og støyforurensning det største problemet. Og det er ikke ennå slik at bilisten betaler for den eksterne effekten av bilkjøring. Her spiller bilens tvetydighet en viktig rolle.

Det paradoksale med bilen som fenomen er at det er bilføreren sjøl som kanskje merker minst til de eksterne effekter i det nære miljø. Et populært, men noe useriøst forslag for å løse dette problemet er å lage en innretning som fører bilens eksos inn i "bilkupèen". De eksterne effektene fra bilen påfører hele miljøet skade og har ikke direkte virkning på enkeltpersoner eller enkeltgrupper dramatisk. Forurensning fra biltrafikk kommer tvert imot i små og gjentagende doser. Alt dette utgjør til sammen sviktende muligheter for enkeltpersoner å registrere og reagere på det.

Problemet med kollektive goder er likevel etter min mening det største problemet for markedsøkonomien i forhold til miljøvern. Dette slår spesielt ut i forbindelse med fastsetting av samfunnskostnader av bilbruk. Det er ikke vanskelig å forestille seg problemene med å regne inn alle bilens negative konsekvenser for samfunnet i en sum. Når man videre skal følge prinsippet om at forurenser skal betale må denne summen igjen fordeles på alle bilene som er i bruk.

I praksis vil dette si at man indirekte betaler for frisk luft eller rent miljø ved å legge dette inn i kostnaden av bilbruken. Dette kan idag gjøres enten ved å kalle den miljøavgift eller CO₂-avgift. I tillegg til problemer med prisfastsettelse, er det at forurensing er en **indirekte** virkning av bilbruk, og at den som umiddelbart merker minst til dette er bilføreren sjøl. Miljøødeleggelser altså en **kollektiv bivirkning** av bilbruk. Det markedsprinsippet om at forurenser skal betale er det, som jeg var inne på i forrige kapittel, derfor vanskelig å få gjennomslag for. I tillegg vet vi det i dag at dette prinsippet ikke reduserer privatbilismen, uten at prisen på drivstoff nærmere fordobles. En kan derfor spørre om det da er riktig å omsette miljø og natur til kroner og øre når det ikke bedrer forholdene for disse. Dette virker spesielt problematisk i sammenheng med irreversible inngrep. Her skjer det en "omsetning" av et gode som forsvinner for godt. Hva er da den riktige prisen for dette? En kan også spørre om det er mulig å betale seg ut av en slik handling. Markedssvikt blir kommunikasjonsvikt.

Rent markedsøkonomisk vil også bilens nytte være mere åpenbar enn kostnadene. Et viktig trekk i den industrialiserte del av verden er at tidsbesparelser i forbindelse med transport av varer og personer er en vesentlig del av lønnsomhetsbetraktningene. Når vi vet at lønnsomhet ofte betyr "privatøkonomisk lønnsomhet" er det stor sannsynlighet for at privatbilen kommer heldig ut. Bilens indirekte virkning kan altså ikke registreres i markedet før eventuelle myndigheter griper inn eller at etterspørselen faller dramatisk.

Det kan derfor virke som om det økonomiske system er lite egnet til å løse de problemene som er i sviktende kommunikasjon mellom samfunnssystemene og økologien, som jeg nevnte innledningsvis i denne delen.

Som jeg tidligere har påpekt, er det politiske systemet avhengig av det økonomiske for å utøve makt eller iverksette politiske tiltak. I tillegg er det slik i vårt "blandingsystem" at økonomien eller markedet til dels er overlatt til seg sjøl og derved styrer ut fra sine premisser. Det jeg her har forsøkt å vise er at det finnes flere sider ved det økonomiske systemet som gjør det lite egnet til å bevare miljøet spesielt i forhold til privatbilismen.

7.6. Preferanser og verdier

Det jeg vil trekke ut av denne diskusjonen er imidlertid det som økonomisk teori har som fundament, nemlig at **alt kan måles i penger**. Dette innebærer at man må ta standpunkter i spørsmål hvor man velger mellom tradisjonelle økonomiske verdier og ikke- økonomiske verdier. Dette fører etter min mening til at samfunnets grunnleggende **verdier** ikke blir tatt hensyn til. Og det å ivareta økologiens bærekraft her uten tvil en grunnleggende samfunnsverdi. Men i økonomien er det snakk om noe annet, nemlig folks **preferanser**. Fordi verdier og preferanser er to forskjellige saker vil man komme skjevt ut.

Verdier er forskjellig fra preferanser i det de stikker dypere og er mye mere allmenne enn preferanser. Preferanser kan være individuelle, mens det betyr mer for oss at andre har de samme verdiene som vi sjøl har.¹²⁴ Verdier, til forskjell fra preferanser, kan rangeres i hierarkier. Mens en preferanse kan være like god som en annen. Med det mener jeg at preferanser kan stilles opp mot hverandre, noe jeg ikke mener miljøvern og privatbilisme kan. Det vil si at miljø mere må regnes som verdi, mens bilbruk er knyttet til folks preferanser. Her er det altså snakk om refleksjoner over livskvalitet med og uten materielle goder.¹²⁵ En

124.Milbraith; 1989

125.Milbraith: 1989 s.58)

verdsetting av miljøgoder i forhold til bilbruk kan derfor ikke etter min mening skje gjennom eksplisitt tallfesting.

Likevel vil jeg tro at så lenge vi har det økonomiske systemet finnes det argumenter til forsvar for at økonomien tar miljøet inn i sine betraktninger omkring samfunnsmessig lønnsomhet. Alternativet ville kunne bli en overkjøring av alle samfunnets "uvurderlige" og "uerstattelige" sider. Det er imidlertid viktig å alltid ha det klart at dette er saker som kan ligge i grenselandet. Og at andre typer verdsetting er viktig som ikke går å omsette i kroner og øre.

Uansett kan en såkalt miljø- eller marginalkostnadspris på bilbruk være et godt signal overfor den enkelte bilist om hva dette kjøretøyet egentlig kan koste samfunnet i målbare størrelser. Slik som prisene er i dag på bruk av bil går utviklingen miljømessig i meget gal retning. Flere økonomer argumenterer for at en høyere brukeravgift på bilen vil gi gunstigere effekter enn det prissystemet vi har i dag. En slik avgift kan ha vridningseffekt i ressursbruk og derved overføre noe av trafikken til kollektivtransporten. Men samtidig mener mange at en må redusere kjøperavgiften på personbil slik at det blir billigere å anskaffe seg bil. Dette er et argument for at en utskifting til en mer miljøvennlig bilpark i Norge.¹²⁶ At økonomiske virkemidler til en viss grad kan brukes på denne måten er jeg ikke tvil om, men spørsmålet blir da hvor langt dette virker.

Det er tre ting som kan brukes som argument mot en slik økonomisk politikk. For det første vil lavere avgift på kjøp av bil føre til økt produksjon av biler som igjen fører til økt forurensing fra produsenten. I tillegg har det vist seg at avgifter ikke virker før de settes så høyt at det fungerer som bøter. Avgifter retter heller ikke opp for irreversible inngrep.

Den største hindringen ligger altså i at det som skal vurderes er privatbilen i forhold til miljøvernet. Mens bilen som kjent gir privat nytte, fører den samtidig til kollektive kostnader på miljøet. Og det er dette som etter min mening er den vesentligste konflikten innenfor dette systemet. Markedet er ikke basert på å ivareta kollektive goder. Det forutsetter individuelle aktører som maksimerer egen nytte og sjøl om folk ønsket å ivareta kollektive goder legger ikke dette systemet forholdene tilrette for det. Som styringssystem er markedet derfor lite egnet til å ivareta miljøvern hensyn når det settes opp mot privat nyttehensyn.

Det globale kapasitetsnivå er begrenset og det er som sagt grunn til bekymring over den økende

126.Hervik, A. & Brunstad R.J.,1989

bilbruken i verden. Markedsøkonomien fungerer slik at det alltid vil produseres biler så lenge det finner individer nok som etterspør dem.

OPPSUMMERING AV DEL II

Jeg har tatt i denne oppgaven utgangspunkt i at verden står på terskelen av en miljøkatastrofe forårsaket av blant annet forurensning. Bilen er den største menneskeskapte enkeltkilde til forurensning. Til tross for at Norge har offisielle mål om å redusere og stabilisere utslipp som er med på å skape økologiske krise har ingen konkrete tiltak redusert privatbilismen¹²⁷. Tvert imot har myndighetene tilrettelagt for økt privatbilisme.

I denne delen av oppgaven har jeg konsentrert meg om de makrososiologiske forklaringer på samfunnets manglende evne til å takle miljøproblemene. Spesielt har deler av det politiske og økonomiske systems utilstrekkelighet blitt sentrum for min oppmerksomhet. Systemteori og økologisk kommunikasjon er begreper jeg her har benyttet meg av.

For ikke å forkaste systemenes muligheter helt, vil jeg tilføye en ikke uvesentlig side av Luhmanns tanker omkring dette. Luhmann mener nemlig at kommunikasjonssystemene ikke er skapt slik de er, en gang for alle. Han gir en viss åpning for endring og gjenskaping, og at forståelse kan oppstå gjennom kommunikasjon.¹²⁸ Dette har vi også sett eksempler på i den senere tid.

Likevel tror jeg at politikken og økonomien slik de fungerer idag ikke har et godt nok apparat til å fange opp og ta hensyn til signaler fra økologien om at det er fare på ferde. Og sjøl om eksempelvis vitenskapen påpeker faresignalene slik at de er blitt tydeligere, er det likevel vanskelig for myndighetene med sine midler begrense privatbilen. Miljøets kollektive aspekt krever samarbeid for å realisere dette viktige godet. Bilens private karakter gjør et slikt samarbeid vanskelig.

Den teoretiske tilnæringsmåten som jeg her har presentert gir også grunnlag til å tro at miljøproblemet vanskelig lar seg løse. Den forståelse av systemene som gir dem et eget liv uavhengig av samfunnsmedlemmenes bevissthet, åpner etter min mening i liten grad for en integrasjon mellom en kollektiv og en individuell fornuft.¹²⁹ Dette skyldes blant annet forut-

¹²⁷ pr 01.01 90

¹²⁸ Christie, Nils: (1990)

¹²⁹ Østerberg (1988) mener tvert imot at Luhmanns systemteori nettopp åpner overkommer konflikten mellom kollektiv og individuell fornuft. Jeg har imidlertid problemer med å forstå argumentene for dette.

setningen om individers motiver for handling innenfor teorier om konkurransedemokratiet og markedet. Jeg har også forstått det slik at teoriene ikke skiller klart nok mellom aktørers handlingspremisser innenfor de formelle sosiale system og i det uformelle sosiale liv.

Jeg vil derfor i den neste delen vie oppmerksomheten til den litt annen forståelse av samfunnet, nemlig den uformelle sosiale siden. Det vil si **de institusjoner og prosesser som danner bindeledd mellom individene, sub - systemene, og stat og marked**. Det jeg her tenker på, er blant annet bevissthet -, moral- og normendring hos folk flest.

Jeg beveger ståstedet fra å se på kontraktbaserte relasjoner bygd på kalkulasjoner til det tradisjonelle fellesskapet preget av nærhet og samhörighet. Altså i sosiologiske termer fra "Gesellschaft" til "Gemeinschaft" ¹³⁰

Med en endring i tilnæringsmåte, foretar jeg også en endring i problemstillingen. I foregående kapittel har jeg en problemstilling som går ut på hva som kan forklare **mangel** på økologisk regulering av privatbilismen. Mens jeg i neste del vil se på **mulighetene** for at privatbilen kan reguleres. Dette perspektivet belyser samfunnet først "underfra", for så å kombinere de to tilnæringsmåtene til miljøvern og privatbilisme.

Jeg setter derved søkelyset på en mulig miljøbevissthet som gjør at individuelle aktører kan begrense sin egen bilbruk. Som et bindeledd mellom de to perspektivene vil jeg i neste kapittel tildels beholde forutsetningene fra foregående kapittel, men bruke det på et annet nivå i samfunnslivet.

Som en avslutning en denne delen vil jeg sitere Marx:

*"Nettopp ut fra denne motsetningen mellom den individuelle og den felles interesse får fellesinteressen sin egen skikkelse som stat, atskilt fra de virkelige sær- og fellesinteressene og samtidig som et illusorisk fellesskap.. Det "kunstige" skille mellom menneskene som i dette tilfelle produksjonsforholdene (og demokratiet) skaper, fører til at man først må oppnå makt for så å kunne fremstille egne interesser, som den **allmenne**.. "Nettopp fordi individene **bare** søker sin egen interesse, som for dem ikke faller sammen med fellesinteressen, ... blir fellesinteressen gjort gjeldende som en fremmed.."¹³¹*

130.Ideen er hentet fra; - Innledning i "Sosiologi i dag"nr2/3-89 s.1

131.Marx 1981 s.73

DEL III

8. MILJØBEVISSTHET

Som jeg i de foregående kapitler har vist, strander systemenes evne til å takle dagens miljøproblemer blant annet på forutsetningen om nyttemaksimerende aktører. På grunn av at det kalkuleres med at folk er strategisk egennyttige, makter verken konkurransedemokratiet eller markedet å ta konsekvensen av den økologiske krisen verden står overfor. Med vekt på konflikten mellom det offentlige og private belyste jeg sider ved samfunnslivet som gjør miljøvernoppgaven vanskelig å løse.

Luhmann berører også bevissthetsaspektet ved samfunnslivet, men mener dette ikke har betydning for endring så lenge signalene fra økologien ikke forstås av systemene. Dette mener jeg imidlertid er å legge for liten vekt på betydningen av en samfunnsbevissthet. En av årsakene til systemenes manglende evne er at de ikke makter å fange opp endringen i miljøbevisstheten i befolkningen i de senere årene. For opptatthet og interesse for miljø står sterk hos den norske befolkning, det viser flere undersøkelser. Jeg skal i det neste avsnittet presentere en av dem.

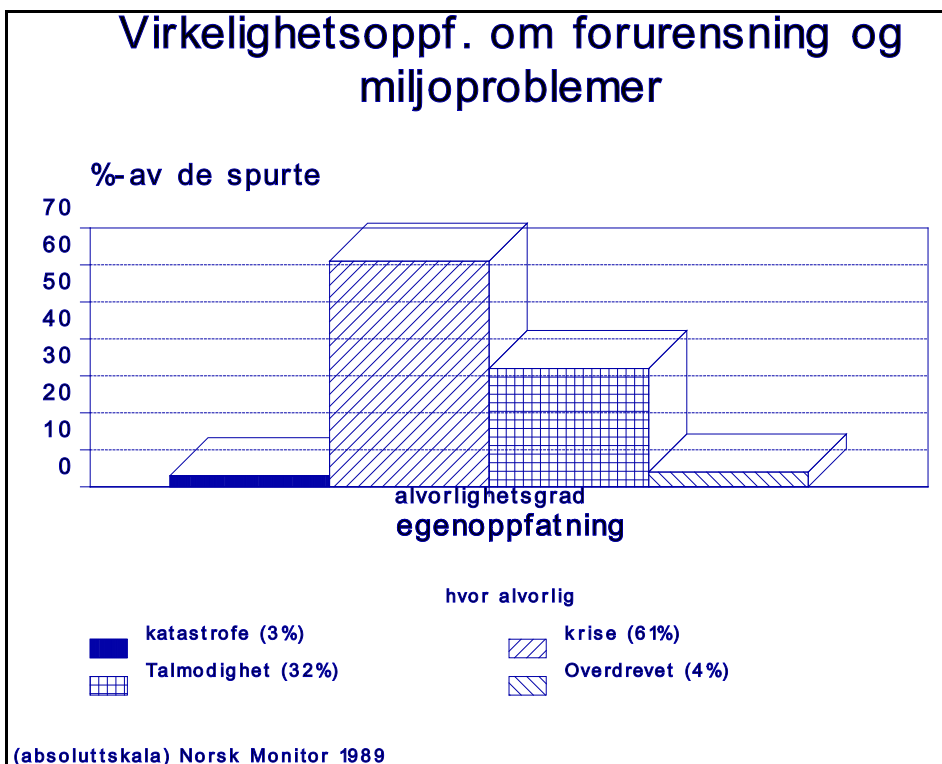
8.1. "Ja, å tenke det; å ønske det; å ville det; - men å gjøre det!"

"Ola- et miljøbevisst miljøsvin", var overskriften i Aftenposten 1. desember 1990¹³² da de presenterte resultatene fra en spørreundersøkelse fra Norsk Monitor i desember, 1990. Denne undersøkelsen sa noe om virkelighetsoppfatninger om forurensing og miljøproblemer og om folks praktiske handling i forhold til dem. Undersøkelsen understreker hvor sterkt den såkalt "miljøbevisstheten" står i befolkningen.¹³³ La meg her presentere noen av de resultatene denne undersøkelsen kom fram til.

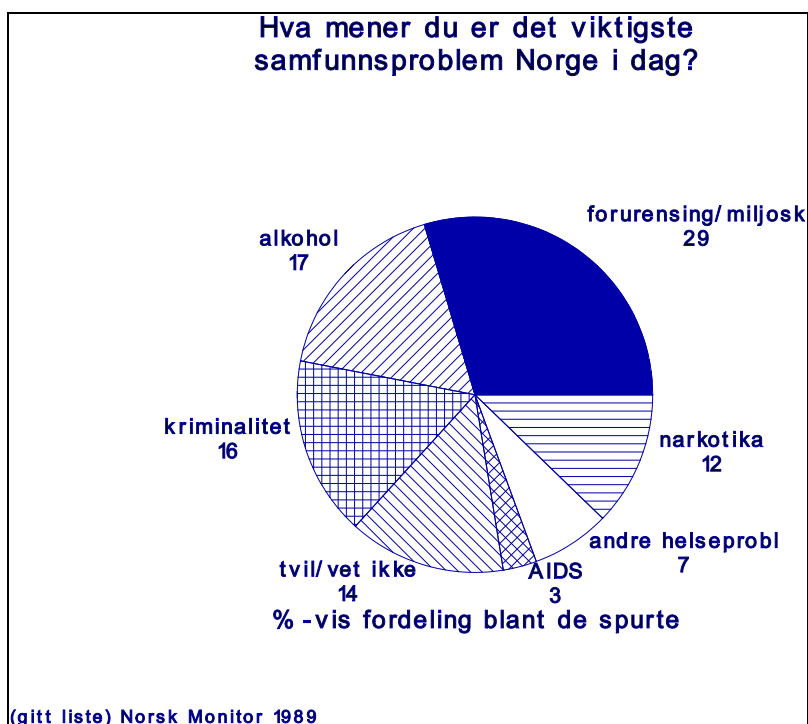
Denne undersøkelsen viser at hele 61 % av de spurte mente at situasjonen er så alvorlig (krise) at det er nødvendig med øyeblikkelige og drastiske tiltak om vi skal løse problemene. (fig.1)

132.Aftenposten 01.12. 90

133.Norsk Monitor: Intervju i september 1989 ,utvalg på litt over 2900 personer (MMI) (Se også vedlegg) Takk til O. Hellevik for dette materialet.



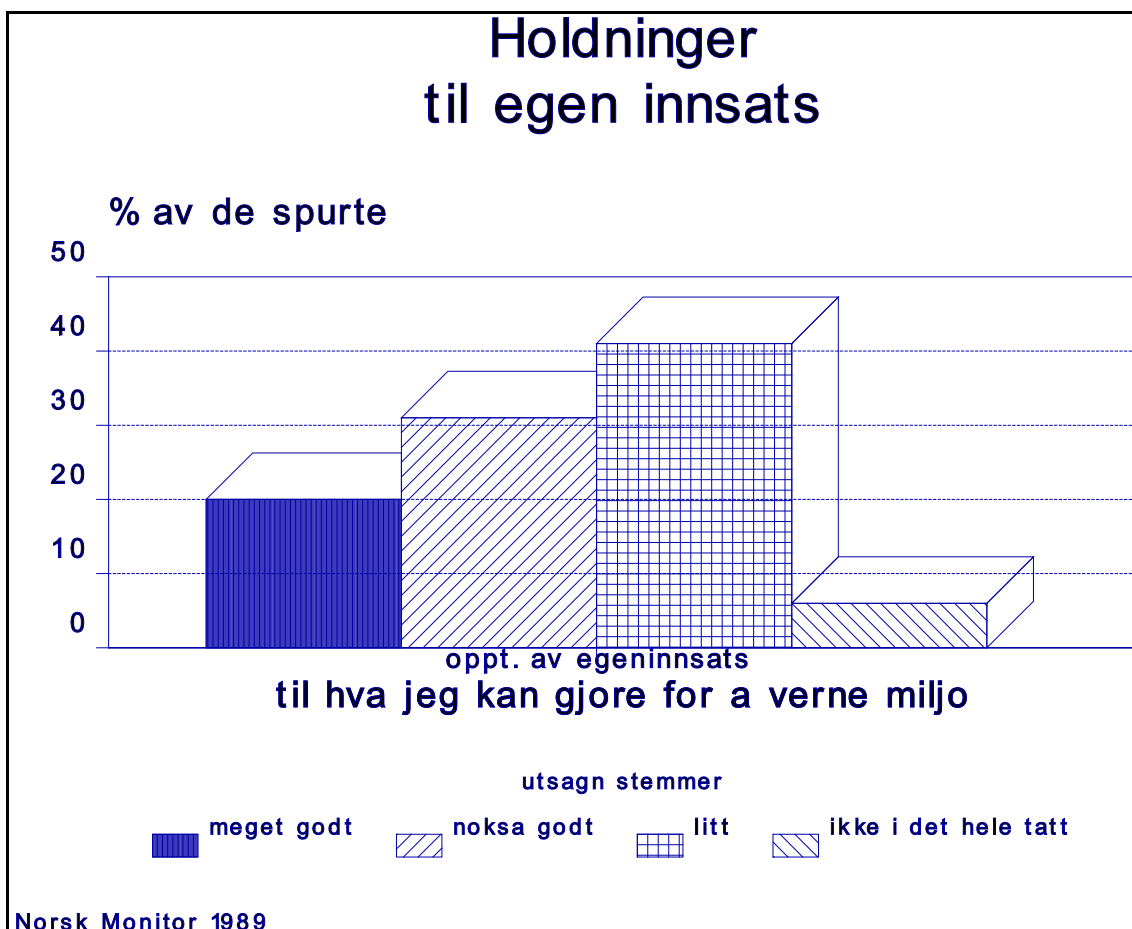
Figur 1



Figur 2

Også figur 2 på foregående side gir et bilde av hvor alvorlig folk ser på miljøsituasjonen. Relatert til andre gitte samfunnsproblemer fikk miljøproblemet flest prosentpoeng. Hele 29% mente at forurensings- og miljøproblemet var det viktigste i Norge i dag.¹³⁴

Når det gjaldt holdning til egen innsats så det slik at 51% mente at utsagnet, "Jeg er opptatt av hva jeg kan gjøre for å verne om miljø og naturressurser", stemte godt.¹³⁵



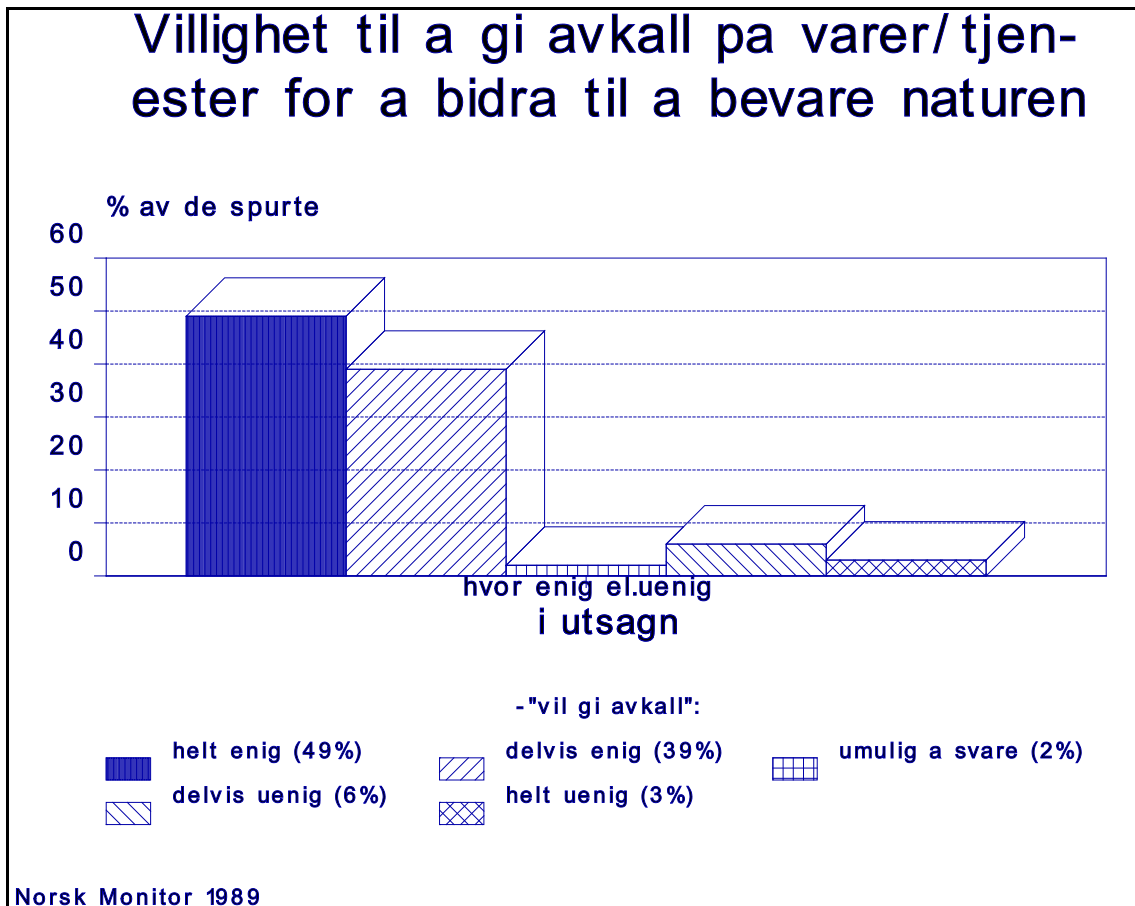
Figur 3

Til tross for det var hele 49 % fullstendig villig (helt enig) til å gi avkall på varer og tjenester de

134. Spørsmål om arbeidsløshetsproblemet var ikke gitt her

135. Det var her 20% mente det stemte meget godt, 31% mente det stemte nokså godt, 41% at det stemte litt og 6% at det stemte dårlig. Norsk monitor; 1989

nå bruker hvis det kan bidra til å bevare våre naturressurser. Bare 9 % var fullstendig uenig i dette.



figur 4

Hypotetisk sett er altså folk villige til å gå ganske langt i begrensning av forbruks artikler.

Anders Todal Jensen viser til en undersøkelse fra 1988 som ga liknende utslag. Hele 92 % sa seg enige i at det måtte gjøres noe radikalt med samfunnsutviklingen for å unngå en livstruende miljøkatastrofe.¹³⁶ Det viste seg her at 73 % av de som hadde en mening om miljø- og naturvern sa seg enig i at de "av hensyn til miljøet måtte begrense bruken av privatbil i årene som kommer". Bare 18 % sa seg uenig i dette.¹³⁷

At disse spørsmål er av hypotetisk karakter gjør at det sier lite om hvordan folk faktisk velger. Det viser likevel at mange kan være villige til å strekke seg ganske langt.

Undersøkelsen til Norsk Monitor viser også at 45 % mente at vekst må vike for vern hvis det skulle oppstå konflikt. De fleste mente at det burde gis mer plass til miljøspørsmål i barneoppdragelsen.

Når det gjaldt interessen for informasjon lå natur og miljøvern på topp. Her fikk natur og miljøvern flest prosentpoeng (53 %) i forhold til andre samfunnsspørsmål.

Miljøvern som politisk oppgave pekte seg derimot ikke ut i forhold til andre oppgaver.

Blant de spurte i denne undersøkelsen var bare 4 % av de spurte medlemmer av en eller annen miljøvernorganisasjon.

136.Todal Jensen, 1990

137.Todal Jensen,1990

Likevel mente svært mange (49 %) at de sjøl nok bidrog til å forsterke miljøproblemet ved for eksempel å kjøre bil.¹³⁸

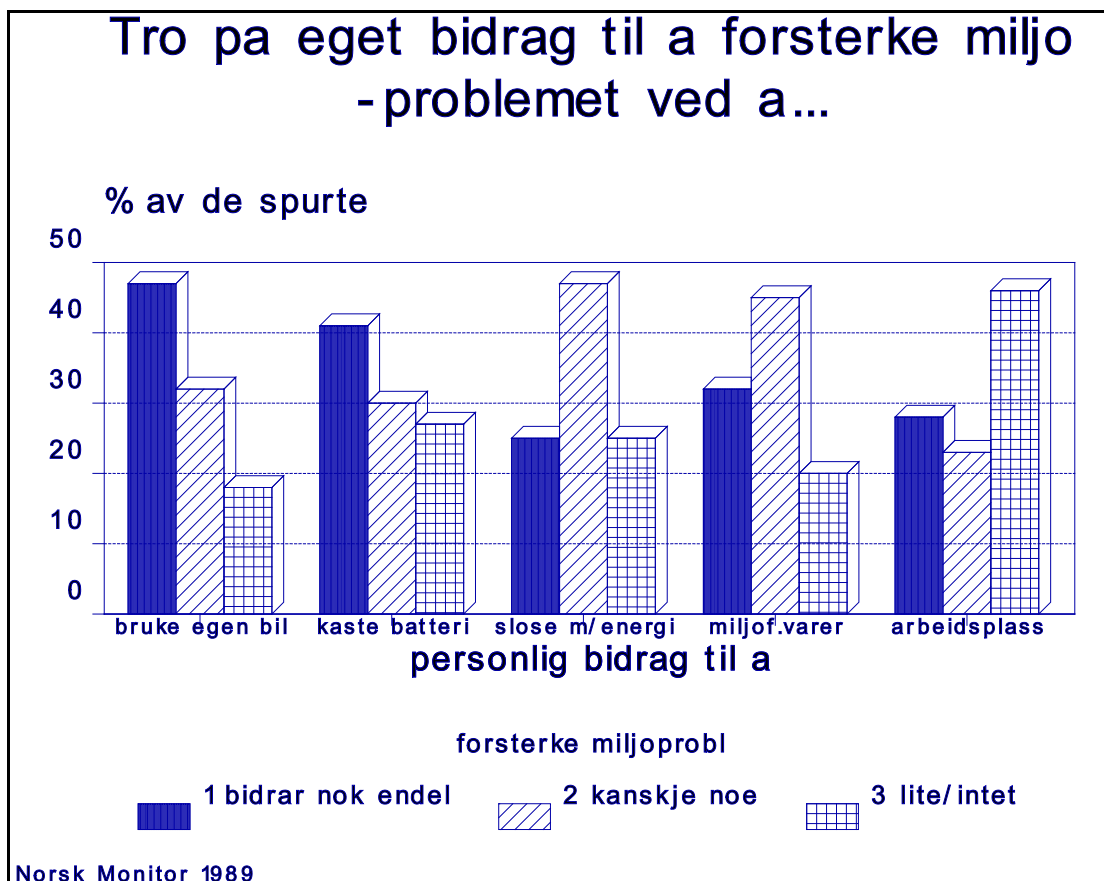


Figure 3

Hele 79 % trodde at de bidrog en del eller noe til å forsterke miljøproblemene ved å kjøre bil. Dette kan si noe om skyldfølelsen hos de spurte, men kan også si noe om deres forståelse av konsekvensen av egen atferd

138. Utsagnet lød "I hvor stor grad tror du at du personlig bidrar til å forsterke miljøproblemene ved å....."

Undersøkelsen viser her et slående trekk ved folk miljøbevissthet. De sjørrapporterte forsøk på å ta hensyn til miljøet påpeker en vesentlig forskjell i forståelse og atferd:

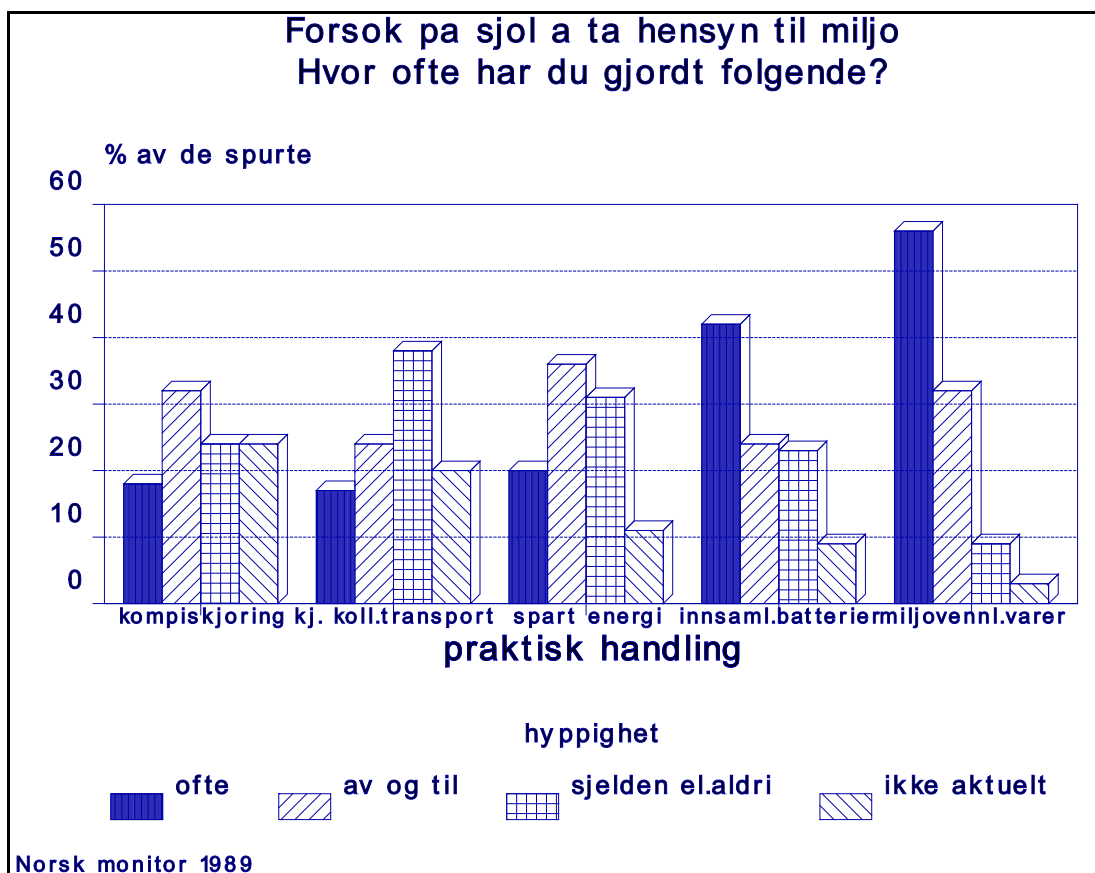


Figure 4

139

Hele 58 % benyttet ikke buss i situasjoner der dette var mere tungvint enn å kjøre egen bil. Mens det tydeligvis ikke var så uvanlig å kjøre bil sammen med andre av hensyn til miljøet.

Et overraskende positivt trekk kan man likevel si at det er at såpass mange som hele 41 % ofte eller av og til bruker kollektivtransport sjøl om det er enklere å kjøre egen bil.

(Det kom ikke fram om disse hadde tilgang til bil.)

Transportsektoren ser likevel ut til å ha den tyngste oppgaven med å omsette bevissthet til handling. Mens 88 % ofte, eller av og til handlet miljøvennlige varer, hadde under halvparten kjørt kollektivtransport eller sittet på med andre av miljøhensyn.

139. Spørsmålet som de skulle forholde til, lød: "Hvor ofte har du gjort følgende ting fordi du har ønsket å ta mer hensyn til miljøet?"

Transportøkonomisk institutt har også intervjuet bussbrukere blant annet i Tromsø. Her fant de at relativt mange (14 %) begrunnet sin bussbruk med miljøhensyn. Dette gjelder imidlertid bare 20 % av arbeidsreisene, i Tromsø er det over 50% som bruker bil i arbeidsreiser. Likevel har Tromsø en relativt høy andel som reiser kollektiv til jobben.¹⁴⁰

Disse undersøkelsene viser mange interessante forhold. De aller fleste mener at miljøproblemet er svært alvorlig og er klar over at de bidrar til å forsterke det. Likevel er det langt fra like mange som tar konsekvensen av dette i egen handling. Noen tall kan illustrere dette: Mens 92 % mener at det må gjøres noe radikalt med samfunnsutviklingen for å unngå en miljøkatastrofe, mente 51 % at de var opptatt av hva de selv kunne gjøre for å verne miljøet. Søl om hele 47 % mente at de selv bidrog en del til å forsterke miljøproblemene ved å kjøre bil, var det bare 17 % som tok kollektivtransport ofte.

Dette har nok sammenheng med privatbilen som premissleverandør i samfunnet. Det har nok også sammenheng med det problematiske valget mellom kollektiv og privat transport. Det dilemma den enkelte kan oppleve i valget mellom privatbilisme og miljøvern kan illustreres gjennom en spillteoretisk tilnærming.

8.2. En "fangens dilemma"- situasjon?

Spillteorien egner seg til å vise konflikt mellom kollektiv og individuell fornuft. Den mest kjente modellen, eller metaforen, innenfor spillteori er "Fangens Dilemma"-spillet. Dette spillet tar utgangspunkt i to fanger som har to strategier å velge mellom, enten å velge altruistisk eller egoistisk. Det valget de tar påvirker også resultatet av det valget den andre måtte ta, på den måten at eget valg slår tilbake på en sjøl gjennom det helhetlige resultatet. De har likevel ingen mulighet til å kommunisere. Forutsetninga for spillet er nyttemaksimerende aktører som setter egen nytte over fellesnytte. Utfallet av spillet blir derfor en likevekt hvor begge velger det som kun er best for en sjøl og at helhetssituasjoner derfor blir forverra. Dette er en modell som, med tanke på privatbilistens valgsituasjon, virker meget passende.

Jeg skal i det følgende analysere privatbilkjøring i forhold til miljøgodet i en spillmodell. Eksemplene har jeg med utgangspunkt i Elsters spillteori¹⁴¹.

Jeg tar først for meg en del forutsetninger for spillet

- * målrasjonelle aktører, maksimerer personlig gevinst
- * strategiske aktører som tar hensyn til at en sjøl er en del av omgivelsene

140. Transportøkonomisk Institutt 1991 (Takk til Gunnar Sander i Tromsø kommune)

¹⁴¹ hentet fra Nina Sjømos mellomfagsoppgave i Offentlig politikk

* alle aktører har valget mellom kollektivtransport eller privatbil.

* valget blir da mellom det kollektivt fornuftige f. eks ren luft, og det som er mest fornuftig for en sjøl; eksempelvis bevegelsesfrihet.

I dette eksemplet vil det karakteriseres som egoistisk å kjøre privatbil og altruistisk å ta buss. Hvis man da rangerer valgkombinasjonene etter hva aktørene ser på som best vil det se slik ut;

A= altruistisk atferd E= egoistisk atferd

Rangering av valg	Eget valg	Andres valg
Best	E	A
Nest best	A	A
Nest verst	E	E
Verst	A	E

Denne tabellen viser en kombinasjon av strategier som er rangert etter det som er fordelaktig ut fra eget synspunkt.

Det beste vil her være at andre tar bussen (A), mens en sjøl fremdeles kjører bil (E). Da ville den ene som kjører bil både få frisk luft og nyte bevegelsesfriheten. Dette er det Elster kaller "gratispassasjertilfellet".¹⁴²

At alle tar bussen (A/A) er tross alt bedre enn at alle kjører sin private bil og at miljøet blir forverra;(E/E). Det verste er om alle andre tok bilen og en sjøl tok bussen, det ville både føre til at en gikk glipp av den bevegelsesfrihet det ville være å kjøre bil og et forurensa miljø (A/E).

I en Fangens dilemmamodell ville resultatet av en slik situasjon bli at alle ville velge privatbil fordi man ikke har noe garanti for andres valg og fordi det tross alt er å foretrekke framfor det aller verste jeg har betegnet som å være altruist blant egoister Dette eksemplet er etter min mening et godt verktøy for å beskrive den motsetningen mellom kollektiv og individuell fornuft som dominerer samfunnsteoriene. Det kan også være en mulig forklaring på hvorfor vi fremdeles har så stor privatbilisme sjøl om de fleste vet hvor skadelig det er for økologien. Frykten for naturødeleggelser som følge av privatbilisme vil i en fangens dilemmasituasjon

142.Jon Elster: 1989;b

ikke overstige frykten for å ende opp som altruist blant egoister. Etter som jeg forstår av denne teorien vil det verste en aktør kan tenke seg bli å være "dumsnill" som Elster kaller det.¹⁴³

Men er det i virkeligheten slik at alle ønsker å være gratis passasjer og ikke være med å bidra til at vi får et bedre miljø? Jeg tror ikke at folk ønsker å være gratispassasjer for enhver pris. Jeg er heller ikke enig i at man kan kalles altruist, altså sjøloppofrende, når man handler ut fra en felles interesse.

At mennesket også kan velge på annet grunnlag viser også den undersøkelsen jeg her har presentert. Folk viste der at de i hvert fall **ønsker** å handle i overensstemmelse med det felles beste. Det sistnevnte skal jeg komme tilbake til i grundigere teoretisk drøfting. Denne analogien kan likevel være **en del av** forklaringen på hvorfor enkeltmenneske har problemer med å handle i overensstemmelse med den sosiale helheten de er en del av.

Teorien tar altså utgangspunkt i rasjonelle aktører og ender opp i en vurdering av resultatet for helheten "i seg sjøl". For at man skal komme fram til en slik konklusjon som det jeg viste ovenfor forutsettes det at vi virkelig **har** en fangens dilemma situasjon. Det innebærer at folk virkelig ikke verdsetter et bedre miljø over bevegelsesfrihet. Det kan jo diskuteres.

Elster foreslår et alternativ i sin spillteori. Dette spillet er kalt "solidaritetsspillet" og tar utgangspunkt i at folk ønsker å prioritere miljøvern forutsatt at andre også gjør det. Aktørene velger altså solidaritet framfor egen nytte i gitte situasjoner. Elster kaller dette en **betinget altruisme**, hvor man er "altruist" under forutsetning av at andre også er det. Dette vil jeg kalle et paradoks av to grunner. For det første vil det ikke være altruisme i og med at man forutsetter at alle handler på denne måten, jeg ville heller kalle det solidaritet. Altruisme betyr at man gjør noe **for andre**, mens solidaritet innebærer handling **for hverandre**. Et annet problem ved dette spillet er at det ikke kan være mulig å sikre seg mot hva andre vil velge i en slik situasjon.

Valget mellom privatbil og kollektivtransport kan likevel være en løsning på en del av problemene med hensynet til miljøvern. Det har imidlertid også andre sider som gjør det vanskelig i praksis.

143.Elster,1989;b

8.3. Kollektivtransport og privatbilisme

Det er i byene problemene med biltrafikken oppleves sterkest. Det er også i byene mye av problemene kan løses kollektivt. En mulighet til å få regulert privatbilbruken, er å gi folk alternative transportmuligheter. Kollektivtransport innebærer at folk som er innehaver av privatbil har reelle valgmuligheter. Alternativtransport legger forholdene tilrette slik at folk ut fra egne vurderinger kan bestemme om de skal la bilen stå. Dette kan sees som en vesentlig forskjell fra å legge konkrete begrensninger på folks individuelle frihet. Det er i den senere tid vært ofte tatt opp i media om begrensninger som for eksempel bompengering, bensinavgift eller parkeringsrestriksjoner er de beste virkemidler.

Et bedre tilbud på kollektivtrafikken kan føre til en økning av denne trafikken, men det er altså opp til hver enkelt. Hvis lavere priser og økt rutetilbud skulle føre til redusert bilbruk, vil nytten være umiddelbar både for samfunnet som helhet og enkeltindividet sjøl. I tillegg til å bedre forholdet til økologi og miljøvern, representerer kollektivtrafikken en problemløsning både når det gjelder arealbruk og forurensning i det nære bymiljøet. Det er lett å tenke seg at en buss fullastet med passasjerer tilsvarer flere hundre meter med bilkø om disse skulle kjørt hver sin bil til samme tid. En annen illustrasjon på dette er vist i et eksempel om at for å slippe fram like mange mennesker samtidig ved å bruke bil, som det en T-bane makter, måtte man ha en 55 meter bred gate med 16 spor. En T-bane krever bare 5 meter bredde.¹⁴⁴

Som forurensere, er vel ikke buss bedre enn andre kjøretøy drevet av bensin eller diesel. Poenget er altså at det kreves færre av dem til å transportere det samme antall mennesker. Elektrisk drevet kollektivtransport som tog, T-bane, trikk og trollibusser, er imidlertid langt mindre lokalt forurensende enn buss. Et godt utbygd kollektivtilbud gir fordeler framfor personbil både når det gjelder framkommelighet, trafikksikkerhet og med hensyn til miljøet. Disse fordelene er spesielt framtrepende i byer og større tettsteder. Til tross for dette er andelen av trafikanter som reiser kollektivet blitt mindre de siste årene.¹⁴⁵

Trafikkutviklingen har som tidligere vist, vært preget av økende bilhold og bilbruk. Dette forklares blant annet med at kostnadsutviklinga har vært gunstigere for privatbil enn for kollektivtransporten. I tillegg sier man at det skyldes at lokalisering av boliger i forhold til arbeidsplass og lignende skaper mere behov for individuelle løsninger på transportbehovet.¹⁴⁶

144.Oppfølgingsrapport Stortingsmelding 46

145.Meljøverndep.1989

146.Aschehoug & Gyldendahls "Store Norske Leksikon" s.446

Dette er selvfølgelig en del forklaringer, men jeg skal la det temaet ligge nå. Det er å se på byene som kollektiv løsning på transportproblemet som er hovedsaken i dette avsnittet.

Økningen i privatbilismen i byene fører til at individuell mobilitet er blitt kollektiv immobilitet. Opphopning av kjøretøyer på veien i rushtiden er etter hvert blitt både tid og ressurskrevende for samfunnet. Beregninger gjort av Transportøkonomisk Institutt i Oslo har vist at det er vesentlig billigere for samfunnet å avvikle mere av rushtrafikken ved bruk av kollektivtransport enn bil. En undersøkelse gjort i Sverige har vist at tilleggskostnadene kan være opptil 4 ganger høyere ved bruk av personbil istedenfor buss.¹⁴⁷ Men miljøproblemene som oppstår på grunn av privatbilismen er her det viktigste argumentet for å finne en ny løsning. Derfor er det viktig å belyse andre faktorer som kan forklare hvorfor enkeltindividet velger privatbilen framfor kollektivtransport.

Transportøkonomisk institutt har gjennom flere undersøkelser funnet at prisen imidlertid ikke spiller en betydelig rolle i praksis i denne sammenhengen.¹⁴⁸ Likevel har forsøk som har gått ut på en drastisk prisreduksjon på buss tilbudet på enkelte tettsteder og byer vist at passasjer antallet har økt betraktelig. I en by som Namsos viste det seg at en halvering av prisen førte til en dobling av passasjerantallet en periode.¹⁴⁹

Tilbudet på kollektivtransporten har klar betydning for valg av transportmiddel. For det viser seg at det til syvende og sist den enkeltes valg. Dette gjelder i hvert fall for svært mange av bybeboerne. Undersøkelser viser at folk står friere til å velge enn de på forhånd tenderer til å tro.¹⁵⁰ For det første er ikke alle daglige gjøremål som behøver transport obligatoriske. For det andre er transportmulighetene mange, sjøl om kunnskapen om alternativene har vært svake.¹⁵¹

Kunnskapsmangelen om andre transportmuligheter har selvfølgelig med den enkeltes behov og interesse å gjøre. Dette avhenger igjen av nødvendigheten av å måtte ta nye valg. Informasjon om alternativ transport til privatbil er derfor nødvendig for å gjøre vanskelige valg mellom privatbil og miljøvern enklere.

Som TØI-rapporten "Kan vi leve uten bil?" sier:

Alle Oslo-folk vet at det finnes T-bane, buss og trikker i byen. De vet også at dette er en mere miljøvennlig måte å reise på enn å kjøre bil. Det de ikke uten

147.Miljøverndep.1989

148.TØI 1990

149.Fylkesbilene i Nord-Trøndelag, presseskriver 19.07.1990

150.TØI, 1990

151.TØI 1990

*videre vet er hvordan de skal bruke tilbudet. Informasjonen er ikke rettet mot deres konkrete reisebehov.*¹⁵²

Tilbud, pris og kunnskap om alternativer er altså noe av forklaringen på den paradoksale sammenhengen mellom miljøbevissthet og valg av personbil framfor kollektivtransport. I tillegg er bilkjøring vanedannende noe som krever en avvenningstid.

Det en ikke må glemme i denne sammenhengen er privatbilens fortrinn framfor kollektivtilbudet. Bredal i MMI sier til Aftenposten (1990) at han vil kalle denne "miljøsperran" som folk har overfor bilbruk for **komfort**. Han mener at forklaringen på paradokset er folks sterke motvilje mot at hverdagen blir mindre behagelig og tungvint. Folk kvier seg for å gå ned i materiell levestandard. Miljøbevisst opptreden utfordrer folks tilvante komfort i den grad at de med god eller dårlig samvittighet henfaller til "gamle synder". Spesielt gjelder dette "dessert generasjonens" mangel på vilje til å omsette kunnskap til atferd, mener han.¹⁵³

Dette gir også utslag i offentlig politikk spesielt i privatbilpolitikken i praksis. Kollektivtrafikken har i de senere årene blitt dyrere og tilbudet er blitt dårligere. Det bygges stadig nye veier som på alle måter legger opp til en økt biltrafikk. Det legges altså opp til bruk av privatbil samtidig som flere og flere blir klar over at beskyttelse av miljøet er av vital betydning for samfunnet. Men hvordan kan dette endres? En måte å få endret dette på er at individer og grupper sjøl signaliserer behovet for tilrettelegging av en miljøvennlig politikk. Det kan skje ved endret atferd hos folk og at de lar bilen stå til fordel for miljøet.

Er et individ sterkt nok til å overkomme trangen til komfort og framkommelighet? Dette jeg vil se nærmere på i den siste delen av oppgaven.

Bilens bedre tilbud med hensyn til komfort, kan altså i tillegg til informasjon og kollektivtransportens pris og tilbud være noe av hindringene for å overkomme miljøproblemet fra vegtrafikken. Likevel har ikke endringer på disse områdene skjedd fram til i dag. Dagens politiske forståelse av situasjonen hviler i stor grad på markedets regulerende egenskaper. Det er etterspørselen som bestemmer utviklingen. Kollektivtransport tilbudet har også fått merke denne situasjonen på kroppen.

152.TØI 1990 s.116

153.Aftenposten

8.4. Hindringer og muligheter

Det jeg i hovedtrekk har belyst til nå er problemene i samfunnet som gjør miljøvern vanskelig. Problemene ligger blant annet i bilens appell til samfunn og individ, sosialt og psykologisk. Politikken mestrer ikke å fange opp økologiske signaler i tilstrekkelig grad. Samtidig har også vårt politiske system problemer med å regulere privatbilen fordi det da intervensjoner i den private sfære. Mye av det samme gjelder for økonomiens handlingsbegrensninger i miljø og privatbilsammenheng. Miljøet er et kollektivt gode med diffus nytte, mens bilen til gjengjeld har konkret nytte for den enkelte og meget diffuse kollektive kostnader. Dette gjør at markedsmekanismene svikter og økonomien blir avhengig av myndighetenes vurderinger. At politikere og myndigheter ikke mestrer å utnytte denne holdningen i befolkningen ligger i de systembegrensningene som jeg har drøftet. Disse begrensningene hviler også på forutsetninger om at folk har preferanser som først og fremst bygger på egen nytte. Dette gjør seg i tillegg utslag i forklaringer på hvorfor valget blir privatbilen og ikke miljøet.

Undersøkelsene jeg har vist til ovenfor understreker imidlertid at miljøbevisstheten i den norske befolkning framtrer på forskjellige stadier. Kunnskap og krisebevissthet finnes et stort flertall av befolkningen. Samtidig viser det at forståelse av sammenhengene mellom privatbilisme og miljøvern også var relativt fremtredende hos mengde. Disse undersøkelsene trekker også fram andre sider ved folks holdninger. Nemlig at det er langt mellom bevissthet og handling i miljøssammenhenger. Spesielt gjelder dette bilbrukerne. Flere av disse tendensene er etter min mening interessante.

Torbjørn Moum gjorde på slutten av 70-tallet en intervjuundersøkelse i Oslo området hvor han spurte et par hundre mennesker om deres forhold til, miljøvern, politisk partitilhørighet, trafikk og bilbruk. Hans resultater av undersøkelsen viser blant annet at partitilknytning (politiske holdninger) har mere å si for folks forhold til privatbilismen enn for eksempel negativ erfaring med biltrafikk. Dette var imidlertid ikke knyttet til en klar fordeling mellom høyre og venstre ideologier. Det viser seg at sjøl om man har hatt egne negative erfaringer, fører ikke dette alene til "anti-bil" holdninger. Likevel viser undersøkelsen viser også at jo større fordel folk har av bilen jo mindre villige er de til å støtte eventuelle begrensninger av bilbruken.

Likevel var det viktigste funnet i Moums undersøkelse, tendensen til at ideologisk sympati knytta til miljøvern også hadde sterk sammenheng med negative holdninger til bilbruk. Moums konklusjoner er at den mest effektive måten å få støtte for restriksjoner på privatbilisme vil være å utvikle brede utdanningsprogram om miljøproblemer.¹⁵⁴

154.Moum (1979) s.29

Det er imidlertid ikke så enkelt som Moum vil ha det til. Saken har som sagt flere sider. Det mest interessante er etter min mening er spriket mellom holdning og handling. Spesielt ser vi fra MMIs undersøkelse at dette slo ut i valget mellom privatbil og kollektivtransport. At noen i det hele tatt valgte det mest miljøvennlige transportmidlet, sjøl om privatbil var enklest, viser at dette ikke bare kan forklares med privatbilens fortrinn. Det har også sammenheng med miljøbevissthet og hvordan den utvikles hos folk.

8.4. "Miljøbevissthet"

Disse undersøkelsene viser at folk er opptatt av og bekymret for miljøsituasjonen. En kan derved si at folk klart er miljøbevisste, men det ser ut til at det i visse situasjoner er langt mellom teori og praksis. Likevel gir de indikasjoner på at det er en utvikling på gang.

Begrepet "miljøbevissthet" kan etter min mening forstås på ulike måter, både i forhold til kunnskap miljø og til praktisk handling. En miljøbevisst person kan for det første ha en klar kunnskap om miljøet og sine økologiske omgivelser. En kan, men ikke nødvendigvis, i tillegg ha en oppfatning av at samfunnet er avhengig av og påvirker miljøet på samme tid. I dag brukes også begrepet som en betegnelse på folks forståelse av den økologiske krisen og alvoret i denne situasjonen.

Videre kan miljøbevissthet innebære at man forstår konsekvensen av egen handling. Dette viser seg imidlertid ikke nødvendigvis å føre til at man endrer atferd i forhold til miljøet. At miljøbevissthet ikke bare innebærer at man forstår konsekvensen av egen handling, men at denne innsikten i tillegg påvirker atferden, er en fjerde form for slik bevissthet.

Å skille mellom disse definisjonene kan bety at man kan tolke dem som separate bevissthetsfenomen. Det kan også oppfattes som trinn i en bevissthetsutvikling som følger av hverandre.

Jeg velger å se de ulike formene for miljøbevissthet som deler av en prosess i en utvikling fra kunnskap til handling. Men samtidig mener jeg at den ene nødvendigvis ikke behøver å føre til den andre. Man kan altså ha kunnskap om miljøet, men ikke handle i forhold til dette. Likevel er bevisste miljøvennlige handlinger avhengig av en kunnskap for at det skal kunne kalles miljøbevissthet.

I sammenheng med miljøvern og privatbilisme anser jeg det å kjøre kollektivtransport av

miljøhensyn som en miljøbevisst handling på toppen av dette "bevissthetshierarkiet". Likevel blir overgangen fra holdning til handling vanskelig å forstå. Hva som driver et menneske til å handle miljøvennlig i sitt valg av transportmiddel vil jeg ta opp i de neste kapitler i oppgaven. Med dette for øye har jeg nemlig intervjuet et lite antall studenter som lar privatbilen stå av miljøhensyn.

9. SAMTALER MED MILJØBEVISSTE STUDENTER

I foregående kapittel presenterte jeg undersøkelser som viser at folk flest til en viss grad er miljøbevisste. Den såkalte "vaskemiddelbølgen" hvor folk sluttet å kjøpe miljøødeleggende vaskemiddel er også et bevis på at bevisstheten kan få konsekvens i handling. Det er også et tegn på at folk ikke er så snevre i sine handlingsmotiv som blant annet spillteoriene forutsetter.

Det kan derfor tenkes at det er andre krefter i samfunnet som driver folk til handling på vegne av miljø og økologi. Det finnes alternative teorier som kan brukes til å forstå den gryende miljøbevisstheten i samfunnet. Jeg skal i denne delen av oppgaven gi en liten analyse av problemene og løsningen i konflikten mellom privatbilisme og miljøvern i handlingsperspektiv.

9.1. Samtalene – metode og framgangsmåte

For å illustrere hva jeg mener med dette teoretiske utgangspunktet har jeg intervjuet en liten gruppe studenter som frivillig lar bilen stå så mye som mulig. Denne gruppa er ikke representativ for andre enn seg sjøl, de er valgt ut fordi de har tilgang til bil, fordi busstilbudet er relativt godt, og universitetet ligger i det jeg kaller gangavstand fra boligene.

Alle 8 i intervjuet er studenter og bor i samme studentby i Tromsø. Alle har samboere og et av parene hadde et barn. Intervjuene ble foretatt vinteren 90/91. Framgangsmåten i datainnsamlingen var altså intervju som ble utført i **samtaleform**, med intervjuguide. Spørsmålene ble tilpasset hver enkelt sjøl om tema var det samme for alle intervjuene. Jeg var i kontakt med dem minst to ganger. Først for å spørre om de var villige til å bli intervjuet. Her informerte jeg litt om tema og avtalte så tidspunkt. Selve intervjuet tok mellom 1,1/2 til 3 timer.

Studentboligene hvor de bor ligger 25-30 minutters gangavstand fra Universitetet. Det er gratis parkeringsplass både ved studentbyen og universitetet.

Det går buss direkte til/fra universitetet 3 ganger om dagen og det er bussholdeplass for vanlig rutebuss 5-10 minutters gangavstand unna.

9.2. Om bilhold og bilbruk

Alle åtte i intervjuet hadde en bil i husholdningen. I og med at alle hadde samboere, delte de bil med en person. De fleste hadde relativt gamle biler. Ett av parene lånte bil for en periode fordi de hadde et barn i en barnehage som var for langt unna til at kollektivtransport var forsvarlig.

Det skal forøvrigt jeg komme tilbake til. De andre hadde hatt bil i husholdningen ett år eller mer.

Når det gjaldt bruk av bilen fant jeg større ulikhet. I to av parene hadde ikke jentene førerkort sjøl, de var derfor avhengig av partneren når det gjaldt privat transport. Begrunnelsen for at de ikke hadde tatt førerkort var mye tilfeldigheter, at det bare ikke hadde blitt sånn, men også at det ikke hadde betydd så mye for dem å kunne kjøre bil.

Det var også slik at i et av disse parene, som jeg vil kalle Anne og Inge, studerte Inge på et undervisningssted hvor parkeringsmulighetene var begrenset. Studentene der hadde derfor delt parkeringsplassene slik at de som bodde lengst unna fikk plass. Inge bodde for nært undervisningsstedet og ble derfor "tvunget" til å velge andre transportmuligheter. Han mente også at skolen lå så nært at han ikke trengte å kjøre bil dit, men kunne gå. Anne og Inge kunne fortelle at de tidligere hadde bodd på en helt annen kant av byen og at de da også tok bussen sjøl om de hadde bil. Dette var også på grunn av parkeringsrestriksjoner. De anså dette heller ikke da som noe problem fordi de etter hvert ble vant til å ta buss, sjøl om dette tok lengre tid enn det ville tatt med personbil. Disse to var de som tydeligvis var minst opptatt av å begrense bilbruken. Når de lot være å bruke bilen i andre sammenhenger var dette primært av andre grunner enn miljøhensyn. Det var helst ytre restriksjoner de ga som begrunnelse på å la bilen stå hjemme, så som parkeringsproblemer, snømåking, dårlig føre og tekniske problemer med bilen.

Det andre av disse to parene hvor hun ikke hadde førerkort var Tore og Pernille. Det var disse som lånte bil for å kjøre barnet til og fra barnehage. Alternativet ville være å ta buss, noe som ville ta til sammen tre timer om dagen. Det var derfor ikke et godt alternativ til bilen. Dette var en relativt ny situasjon for dem og de hadde tidligere brukt andre transportformer for å komme seg til og fra universitetet. I tillegg var bilen de hadde lånt relativt gammel og de var opptatt av at den forurenset mer enn nyere biler. De vurderte derfor å kjøpe seg en nyere bil hvis de ikke fikk en annen barnehageplass som var nærmere. De var opptatt av at det var upraktisk og dyrt å ha denne plassen, og i og med at det fantes en barnehage nærmere hadde de inn en søknad på denne.

Pernille og Tore var opptatt av å ikke bruke bilen mer enn det som var rimelig i deres målestokk. De syntes at særlig mye kjøring utover turene til og fra barnehagen ikke var forsvarlig. De forsøkte derfor å gå i stedet for å kjøre bil ellers i hverdagen. At bilen var gammel og forurenset ekstra mye, var også en begrunnelse å bruke den mindre. Likevel mente de at større innkjøp på større kjøpesentra kunne foretas med bil, fordi dette var billigere og atskillig

mere lettvint med bil. De resterende i intervjuet er idealtypisk for gruppen jeg vil beskrive. Av disse er det også to som bor sammen, det er Lars og Toril. De to andre, Karl og Ruth er også samboende, men ikke med hverandre.

9.3. Miljøbevissthet og bilbruk

De fleste av i denne gruppen begrensa bilbruken sin og fant andre transportmuligheter til og fra skole og jobb. Noen gikk eller syklet, mens andre som regel tok bussen. Ingen var særlig opptatt av å redusere bruken til fritidsreiser.

De fleste valgte altså å bruke bil i fritidssammenheng sjøl om de ikke kjørte bil til å fra jobb eller studiested. En av dem sa at hun ikke engang hadde vurdert å bruke andre transportformer for fritidsreiser i helgene. Hun pleide å dra ut til de landlege områdene av kommunen, og selv om det går buss til disse stedene var det ikke engang kommet på tale å ta buss. Da det ble snakk om det under intervjuet begynte hun å reflektere over dette og kom til at hun kanskje skulle undersøke bussrutene for distriktene i helgene. Ellers ble ikke dette omtalt av de andre. Alle bor på samme sted hvor det er bussforbindelser til sentrum og universitet bare 5 minutter fra boligen. Sjøl om det var forskjell på hyppigheten i bilbruken, fant jeg fellestrekk i at de laget seg egne grenser for når det var tillatt å bruke bil. Det var også "tillatt" å bruke bil til universitetet hvis man hadde behov for ekstra hurtig og fleksibel transport etter skoletid. Av alle i intervjuene ble innkjøp og møter nevnt som god grunn til å kunne bruke bilen. Dette var legitime begrunnelser for alle.

Alle sa at det var først og fremst av miljøhensyn at de lot bilen stå. Likevel hadde de andre begrunnelser for å handle på denne måten. Noen mente at økonomiske avveininger også lå til grunn. Andre går også for egen helse eller for trimmens skyld. En hadde problemer med å si hvilke grunner til å la bilen stå som veide tyngst. Likevel mente de fleste at andre begrunnelser enn miljøhensyn kom som et pluss i ettertid. At det for eksempel ga en god følelse å gå. En mente hun prøvde å tenke at hun ikke skal bruke bilen for mye for ikke å være med å forurense omgivelsene. Flere knyttet avgjørelsen til at de fikk skyldfølelse ved å bruke bil, de knyttet imidlertid denne til miljøverndebatten.

I hovedtrekk var det altså miljøet som var poenget med å handle på denne måten. Alle mente at de var miljøbevisste og sa sjøl at de var opptatt av miljøvern. De fleste mente at de hadde relativt gode kunnskaper om sammenhengen mellom samfunn og økologi. Under intervjuene snakket de fleste om bilen ulike virkninger på miljøet og alle mente at det var "riktig" å la bilen

stå så mye som mulig. På spørsmål om de mente at de var miljøbevisste også på andre områder av dagliglivet, mente de fleste at de gjorde så godt de kunne innenfor den kunnskapen de hadde om miljøvern. Fosfatfritt vaskemiddel, miljøvennlig emballasje på varer og resirkulert papir ble her nevnt av de fleste. De var det jeg vil kalle miljøbevisste i sin daglige atferd.

Disse menneskene forsøkte å knytte miljøvern inn i hverdagen. Miljøet var blitt en verdi som de tok umiddelbart hensyn til flere ganger om dagen. Likevel var understreket de eksplisitt at de ikke var "typiske miljøvernere" eller "fanatikere" som noen kalte det. Alle forsøkte i mer eller mindre grad å dra miljøvern inn i hverdagshandlingene sine. Det var ulik grad av villighet til å ofre tid og penger. Likevel var det grenser for hvor langt de ville gå. Som en sa; *-moralen er ikke der for enhver pris.*

Noen var ikke villige til å gå på flere butikker for å finne miljøvennlige varer, mens andre mente at det måtte en relativt ekstrem situasjon til for ikke å handle miljøvennlig. Så lenge det fantes konkrete valgmuligheter ville de sistnevnte omtrent alltid velge miljøvennlig.

Det å ta hensyn til miljøet var en relativt ny ting for alle. De fleste hadde kjørt bil i mange år uten å reflektere over dens virkning på miljøet. Det var spesielt de siste to-tre årene at miljøet betydde noe konkret i deres liv.

9.4 Forholdet til andre

Intervjugruppens forhold til andre mennesker og deres bilkjøring i vårt samfunn var relativt likt. De hadde det synspunkt til felles, at det ikke var grunn til fordømming av andre som kjører bil. Holdninger i forhold til hvor mye deres handlinger nyttet varierte til en viss grad.

Det dominerende trekket var en tro på at flere mennesker ville følge den samme linja og en tillit til at myndighetene etter hvert ville fange opp signaler fra dem. Men de trodde ikke at dette ville komme av seg sjøl.

Det var delte meninger om hva som skulle til for å få flere folk til å handle miljøbevisst. Noen mente at saklig opplysning og holdingskampanjer ville nytte. Andre mente at bare dramatiske hendelser, miljøkatastrofer slik som algekatastrofen på Norgeskysten og Tsjernobyl ulykken ville få folk til å "våkne". Likevel var et en optimistisk tro på og tillit til andre menneskers "besinnelse" på området.

Ganske betegnende var det en av dem sa; - *Man må ta utgangspunkt i at andre tenker som en*

sjøl.

De ga imidlertid uttrykk for at det kunne være et vanskelig valg og at de hadde en viss forståelse for at andre ikke maktet å motivere seg sjøl.

9.5 Fortolkning

Det som jeg skal ta utgangspunkt i, er å forsøke å forstå hva som ligger bak en endring i atferd hos folk hvor det kollektive formålet tydeligvis står sentralt.

Dette er en sosiologisk analyse og oppgaven blir derfor en måte å knytte sentrale sosiologiske teorier om handling til mitt materiale. Her er det særpregede at man handler ut fra en begrunnelse som ligger utenfor ens nærmeste omgivelser. Det er snakk om målsetninger som for så vidt ikke angår dem direkte. Likevel overbeviser de seg sjøl til å ta dette innover seg og endre hverdagslivet.

Jeg vil her understreke at presentasjonen og drøftingen av disse intervjuene vil være avhengig av **min fortolkning** av hva dette er. Denne delen vil derfor være preget av mitt ståsted i det sosiologiske landskap. I analysen vil jeg knytte sosiologiske begreper til som ble sagt under samtalene. For å få tak på hva innholdet i deres handlingsmotivasjon vil jeg også forsøke å gripe det uttalte. Resultatet vil imidlertid bli preget av min subjektiv forståelse av fenomenet jeg beskriver. Jeg har ikke grunnlag for å si noe om utbredelsen av fenomenet. Likevel vil jeg tro at alle individer er bærere av noe felles.

De sosiologiske begreper som kan brukes til å forstå slike handlinger er sikkert mange og jeg har valgt ut noen. Jeg har også valgt å bruke relativt avgrensede forståelser av de ulike begrepene, og utelukker ikke at mange vil være uenige med mine definisjoner.

Poenget er at handlingene ikke kan forklares ut fra de teorier jeg tidligere har presentert fordi de for det første går "utenom" systemet i sine handlinger og fordi de ikke handler innenfor en snever egennyttig motivasjon. De er på en måte individuelle kollektivistiske som overkommer konflikten mellom individuell og kollektiv rasjonalitet.

Det viktigste som jeg vil trekke ut av disse intervjuene er tilbøyeligheten til å argumenter logisk og rasjonelt for handlinger som andre ville definert som mer religiøst eller rent moralsk. Som jeg vil komme tilbake til er det for så vidt ingenting i veien for å argumentere rasjonelt for et moralsk standpunkt. Verdier er også noe man i vårt samfunn kan velge selektivt og etterstrebe på individuell basis.

Personene i gruppen har pålagt seg sjøl begrensninger ut fra en kan kalle moralske overbevisninger. Det kan også være personlige normer som ikke er gjeldende i samfunnet generelt. Normen blir å la bilen stå i sammenheng med hverdagslige gjøremål, eller det man i statistikken kaller "arbeidsreiser". Bilkjøring er ikke lenger en selvfølgelighet. De har gått igjennom en avvenningsprosess og tilpasset seg nye vaner.

Det jeg først vil drøfte er alternativer til den forståelse av individer som rent nyttemaksimerende aktører. Jeg forfølger dette og ser på et alternativ som forklarer kollektive handlinger som mer "religiøse". Dette skal jeg også bruke som utgangspunkt når jeg blant annet skal belyse den omvendelsen disse folkene har gått igjennom til å bli praktiske miljøvernere.

Den normsosiologiske forståelsen av handling kan også være en mulig forklaring og jeg skal komme inn på det. Spørsmål om ideologi og moral kommer jeg inn på i analysen. Jeg vil også drøfte om de motiveres innenfra eller om de styres av kollektive krefter og press fra likesinnete. Holdninger til samfunnet ellers er også en side som kan forklare deres handlinger.

9.6 Holdninger til bilen

Før jeg går inn på en analyse av handlingen i forhold til de begreper jeg har nevnt ovenfor vil jeg trekke inn hvordan deres holdninger til bilen kan påvirke bilbruken. De neste analysene tar utgangspunkt i at det er holdninger til miljøet som styrer deres handlinger. En noe annen side av saken kan være deres generelle holdning til bilbruk. Som jeg tidligere i oppgaven var inne på er det flere forskere som mener at den kolossale økinga i bilismen den siste halvdel av dette århundre også skyldes bilens appell som noe mer enn kun et transportmiddel.

Dette vil jeg også se litt nærmere på, og ta fatt i noen av de aspektene jeg var inne på i kapitlet om bilen sosial betydning. Det være seg forhold som maskulinitet, overgang til det voksne liv, fart og spenning og kvinnefrigjøring kan knyttes til disse personene. Deres relativt lite affekterte holdning til bilen kan muligens forklares ved hjelp av slike forhold.

Bilens psykologiske og sosiale trekk er også viktig for å forstå dens tiltrekningskraft og betydning i forhold til det å begrense sin egen bilbruk. Som jeg var inne på i et tidligere kapittel, kan bilen og bilkjøring også dekke andre behov enn bare transport. Disse trekkene ved folks holdning til bilen har klart sammenheng for i hvilken grad folk mestrer og ønsker begrensning av egen bilbruk. Det viste seg da også at ingen av de i mitt intervjumateriale hadde ønske om å bruke bilen til å tilfredsstille behov for fart og spenning. Interessen for motorer og stell av bilen utover det strengt nødvendige var heller ikke til stede. Og i og med at de fleste var over 25 år og

relativt godt etablerte, var heller ikke trangen til å markere som voksne individer påtrengende.

For de i intervjuet representerer bilen først og fremst et transportmiddel som gjør mestring av hverdagen lettere, og økte deres bevegelsesmulighet i fritida. Det gjør sannsynligvis deres egenbegrensing av bilen lettere enn for mange andre fordi deres preferanse til transportmiddel er relativt likegyldig når det er snakk om noen lunde samme tjenester. Miljøet er for dem en viktig verdi i livet, mens bilen ikke har noen særlig verdi utover det å bringe folk til og fra steder. Alle i intervjuet hadde relativt gamle biler. Bilene fungerer derfor heller ikke som statussymbol for eierne. Dette er en del av forklaringen på hvorfor disse menneskene har valgt å handle i forhold til miljøet ved å redusere sin egen bilbruk, men er ikke tilstrekkelig til å forstå hvorfor de har valgt akkurat noen områder i dagliglivet de kan bruke bilen og andre ikke. Som jeg har nevnt gjelder reduksjonen hovedsakelig reiser til og fra skole/arbeidssted, og det er vel ikke de typiske strekninger man kjører for å dekke de behov som er nevnt ovenfor.

Det er sannsynlig at nettopp såkalte arbeidsreiser er valgt fordi det er disse som er best dekket av andre transportmidler og at dette er sider av dagliglivet som kan planlegges og rutiniseres. Fritidsreiser og innkjøpsturer kan ikke på samme måte dekkes av andre transportformer, enten fordi det blir for dyrt eller at det rett og slett ikke finnes alternativer.

10. MILJØFRELST?

Man kan si at individer som verken handler ut fra etablerte normer eller rasjonalitet, og som handler i forhold i et større fellesskap, utover deres nære og kjente, kan handle ut fra en tilnærmet religiøs overbevisning. Slike innvendinger er blitt brukt når jeg har framlagt mine data.

Grunnen til at mange gjerne setter denne type handlinger i bås sammen med mere åndelige aspekter, er nok på grunn av at de umiddelbart fortoner seg som noe "mystisk". Her er man vitne til handlinger som en ikke kan se en umiddelbar nytte av. De er heller ikke vanlige handlinger etter vårt samfunns "gjengse normer".

Ofte blir det innen sosiologien skilt mellom de rene rasjonelle handlinger, normstyrte handlinger og de som betinges av mere følelsesmessige eller "religiøse" sider. Skillet mellom religiøse og rasjonelle handlinger kan også relateres til sikkerhetsmomentet i forhold til utfallet av en handling.¹⁵⁵ De fleste "rational choice-modellene for menneskelig handling opererer med forutsetningen om full informasjon hos aktørene. I situasjoner med kollektiv handling, hvor informasjonen om resultatet av en handling er usikker, vil motivene for valg ofte være en annen. Tro vil være en måte å forsikre seg på, man kan skape en sikkerhet under usikre forhold. På denne måten kan man øke nytten av handlinga slik at den relative kostnaden ikke blir for stor.¹⁵⁶

Hvordan skal en så angripe en analyse av miljørettede handlingsmotiver? Jeg skal her ta for meg noe samfunnsvitenskapelig arbeid omkring religiøsitet og sammenligne det med det jeg har om miljøvern. Om disse intervjuobjektene er "miljøfrelst" eller ikke, kommer selvfølgelig an på hvordan man operasjonaliserer dette. Mennesket erfarer det religiøse mest konkret gjennom sin egen tro, det sees innenfra. Dette er for samfunnsvitenskapen vanskelig å observere. En må derfor forutsette at man også kan erfare **religiøsitet som et sosialt fenomen**. Det vil bli dette jeg skal søke å få tak på.

10.1 Noen begreper om religiøsitet

Jeg har valg å ta utgangspunkt i hovedsakelig to samfunnsvitenskapelige analyser av religiøsitet. Den ene av en religiøs gruppe og den andre av tabuforestillinger rundt religiøse handlinger. Min

155.Durkin J.T. & Greeley A.M. 1991 s.178

156.Ibid

angrepsvinkling blir i noen grad en annen, jeg søker å finne ut om motivasjonen til personene i intervjuet kan kalles religiøse. Det teoretiske utgangspunktet vil likevel kunne gi indikasjoner på om noen av aspektene ved religiøsitet kan gjenkjennes.

Religiøsitet kan gi en beskrivelse av hvordan de miljøbevisste studentene i det hele tatt begynte å tenke på miljøvern i forhold sin bilbruk. Hvordan de hadde fått det inn under huden, så å si. Det kan også gi en forklaring på hva slags indre overbevisning de har og hva som gir dem styrke til å fortsette. Dette kan knyttes til deres tilhørighet til et "religiøst fellesskap", og til sist deres holdninger til såkalte "ikketroende".

For å se nærmere på dette fenomenet har jeg tatt utgangspunkt i Knut Lundbys "Troskollektivet" hvor han drøfter sider ved et religiøst miljø i Norge og forsøker å avdekke forhold som kjennetegner slike miljø generelt.¹⁵⁷ Han skiller mellom to aspekter ved religiøsitet, nemlig mening og tilhørighet. Meningen gir seg utslag i blant annet trosforestillinger, betydning, kunnskap og følelser. Mens tilhørighet har med det sosiale grunnlag og identifikasjon å gjøre. Ingen religion kan overleve uten å ha støtte i et sosialt fellesskap, mener Lundby. Dette fellesskap har han valgt å kalle "troskollektivet".¹⁵⁸

Det er tre trekk som karakteriserer troskollektivet. Det første er rekrutteringa til kollektivet som krever "**omvendelse**" til troen. Det andre er sosialiseringa som krever at en viser "vekkelsesfromhet" eller bekreftelse på religiøs inderlighet. Og til slutt det som kollektivet produserer, nemlig "hellighet" ved **misjonering**. Jeg skal gripe fatt i noen av disse kjennetegnene som best lar seg overføre til miljøbevissthet.

I det første kjennetegnet dreier det seg om overgangen, eller den transformasjonen som skjer når individer går over i en (ny) tro. Her skiller han mellom "vekkelse" og "omvendelse". Senere vil jeg se om dette gjelder for intervjuobjektene, og om de ble "vekket" eller "omvendte" da de ble miljøbevisste og begynte å handle i forhold til miljøet ved å la bilen stå.

En "vekkelse", mener Lundby, er noe som skjer i et religiøst miljø der mange blir begynner å "tro" samtidig. Dette skjer som regel i et troskollektiv hvor folk befinner seg i et handlingsfellesskap, med felles interesser og et vern mot ytre påvirkning. En "omvendelse" derimot, skjer ved at aktørene bevisst velger en religiøs mening som uttrykk for en personlig

157.Lundby; 1987 s.198

158.Ibid. s.47

preferanse. Omvendelsen skjer ved at man bryter med ens tidligere tilhørighet og at dette kan skje brått, men at senere generasjoner kan omvendes gjennom sosialisering. Dette innebærer altså et markert skifte i virkelighetsforståelsen og at det kan skje enkeltvis og uavhengig av "vekkelser". De som går igjennom en slik prosess opplever det som en total forandring fordi det innebærer som regel større endringer enn de "vanlige" endringer i livet.¹⁵⁹

Omvendelse krever sekundærsosialisering eller resosialisering og tilhørighet til et kollektiv med grunnlag i troen. Sosialiseringen går ut på å handle for å bevise sin tilhørighet i en inngruppe som er klart definert i forhold til en ut- gruppe. Askese bekrefter tilhørigheten til gruppen. Det vedlikeholdes gjennom sosialisering og integrasjon. Tros- kollektivet produserer tilhørighet til troen og misjonering i tillegg til at de har en klar definisjon av det "hellige".¹⁶⁰

Alt dette, er det som etter min mening skiller religiøsitet fra andre, liknende fenomen. Det er slike trekk ved handlingsmotiv jeg vil analysere i forhold til motivene til de jeg har intervjuet. Men før jeg går inn på en sammenligning av intervjumaterialet vil jeg gripe fatt i en annen side ved handlings motivasjon basert på noe som er tilnærmet religiøsitet. Det er noe som forsåvidt også Lundby er inne på i det karaktertrekket, nemlig det som skiller inngruppens holdning fra andre og definisjon av det hellige og dens motsats.

Det er Mary Douglas' analyse av det "ureine" og tabuforestillinger i ulike samfunn fra boka "Purity and Danger" jeg skal ta for meg. Jeg skal her se litt på dette for å knytte det til hvordan miljøbevisste "bilister" ser på bilen i forhold til trosforestillinger.¹⁶¹

Mary Douglas knytter begrepene "renhet" og "farer" til kulturelt og sosialt betingte forestillinger. Hun mener at det som er skittent (dirt) ikke er absolutt, og at ideene om ureinhet knytter seg til to nivåer i samfunnslivet, det instrumentelle og det ekspressive. Disse forestillingene holder på en måte samfunnsordenen ved like. Angst for å handle utenfor det legitime gjør folk til gode borgere i samfunnet. I tillegg har formidlingen av det farlige og ureine en symbolsk kraft, den formidler også tilhørighet til systemer, sier Douglas.¹⁶²

Det Douglas analyserer er imidlertid primitive samfunn i sin undersøkelse av hvordan ideer om renhet og ureinhet endres og skapes. Hun knytter ideen om ureinhet (pollution) til to ting. For

159.Ibid.s.65 og s.68

160.Ibid: s.67, s.69 og s.243

161.Douglas, 1984

162. Ibid. s.3

det første tanken på hygiene, og det andre er respekten for skikk og bruk. I den siste forbindelse trekker hun også inn forestillinger om hva som er "hellig" i motsetning til det ureine. Videre sier hun at ureinhet i noen tilfeller også kan knyttes til moralske koder og viser blant annet til at renhetsforestillinger kan forenkle moralske konflikter. Handlinger kan oppprioriteres moralsk ved å vise til dens "renhet" i forhold til andre forurensende handlinger. Moralsk fordømming eller indignasjon over en handling kan ha en avskrekkende effekt, mener Douglas. Tabuforestillinger innebærer altså en makt (power) over det handlende mennesket.¹⁶³

Flere av disse indikasjonene på religiøs motivasjon har mange likhetstrekk med det jeg senere vil betegne som normorienterte motiver. Her vil jeg si at hovedforskjellen ligger i det åndelige aspektet ved religion. I og med at dette ikke kan observeres sosialt vil jeg i første omgang si at det her er gradforskjeller. Her gjelder generelt troen på det eneste riktige. Det skal jeg imidlertid komme tilbake til.

I hvilken grad beskriver disse kjennetegnene ved religiøsitet og trosfelleskap handlingsgrunlaget til de miljøbevisste bilkjørerne?

10.2. Omvendelsesprosessen

Det mest interessante her vil vel kanskje være "omvendelsesprosessen". Jeg skal her søke å trekke ut noe av de karakteristika Lundby la i dette. Jeg kan med en gang slå fast at det ikke er snakk om noen "vekkelse", fordi overgangen til å bli miljøbevisste ikke skjedde i en gruppe. De fleste i intervjuet understreker at dette var en indre prosess som, vel var påvirket utenfra, men altså ikke i et trosfelleskap samtidig med andre. De hadde ikke endret sine holdninger brått og i flokk.

En "omvendelse" som kan skje enkeltvis og ut fra aktørens egne bevisste preferanser, kan være en bedre forståelse av de tilfellene jeg har intervjuet. De har jo gått gjennom en bevissthetsendring og særlig i sin forståelse av egne handlinger. Det stemmer imidlertid ikke med begrepet "omvendelse" når det betyr et brått og markert skifte i virkelighetsforståelse. I de samtalene jeg hadde kom det fram at endringen skjedde gradvis og uten å påvirke livet og virkelighetsforståelsen totalt. Det viktigste trekket ved disse personene var at de nå tok konsekvensen av det de lenge hadde hatt kunnskap om. Og ikke minst det de fleste andre i vårt land i dag også har en bevissthet om. Deres holdninger gikk i stor grad ut på å tilpasse vern av miljøet til daglige gjøremål uten betydelig forandring i aktivitetsmønsteret.

163.Ibid.s.94

På spørsmål om hvilke hendelser som førte til at de begynte å la bilen stå, fikk jeg ikke noe klart og entydig svar. Sjøl om det var episoder og personer som hadde spesiell betydning for at de senere bestemte seg for å ta de konkrete avgjørelsene om å begrense egen bilbruk, mente de fleste at dette ikke var forklaring nok. Forklaringen på deres endring i atferd var tydeligvis for kompleks til at det liknet på den prosessen den frelste ofte beskriver. Likevel kan en si at det er en relativt ny dimensjon som etter hvert spiller en ganske vesentlig rolle i deres liv. Denne endringen er imidlertid ikke dramatisk nok til at jeg vil kalle det en "omvendelse".

Det var likevel enkelte hendelser som hadde vært med på å forsterke overbevisningen om at miljøvern var viktig. To av personene i intervjuet hadde nemlig vært i en av storbyene i Sør-Amerika hvor forurensingen fra trafikken var meget merkbar. De fortalte at opphold inn i byen omtrent var umulig på grunn av at de fikk pusteproblemer av eksosen. Dette var en hendelse som de selv mente var med på å overbevise dem om at bilen ikke skulle brukes daglig. Det tok dem imidlertid relativt lang tid å komme inn i en ny vane og "avvenningen" fra daglig bilkjøring skjedde gradvis. Så det var uansett ikke noen dramatisk endring av livet, slik det er snakk om i religiøse omvendelser.

10.3. Religiøs tilhørighet

Den sosialisering og markert tilhørigheten til troskollektivet som Lundby understreket, er heller ikke mulig for meg å avdekke fra de samtale jeg hadde. Bare tre av de jeg intervjuet hadde omgang med hverandre. Men disse snakket sjelden om temaet, sjøl om de fulgte med om den andres bil sto på parkeringsplassen. De kunne også komme med små "syrlige" kommentarer til hverandre om bilbruken. Men det var klart at den indre overbevisningen ikke var kommet den veien, sjøl om det styrket motiveringen.

Nå var det imidlertid slik at alle jeg snakket med hadde samboere som delte deres syn på miljø og bilbruk. Det virket som parene seg imellom hadde sterk innflytelse på hverandres bilkjøring. Et av parene sa at de var enige om å "presse" hverandre til å la bilen stå. Dette gjorde det lettere å handle "riktig", mente de.

Den markerte tilhørigheten til dette "fellesskapet" hadde ingen klare symboler. Tvert imot var handlingene som knyttet til bilkjøring og miljøvern relativt anonyme. Det var heller ikke slik at handling og intensjon åpenbart sto i sammenheng med hverandre. Det å la bilen stå hjemme og velge andre transportformer kunne også skyldes andre begrunnelser enn vern av miljøet. Dette var også en side som jeg erfarte i begynnelsen av intervjurunden. Det var nemlig ikke lett å

oppspore folk med slike holdninger ut fra dere ytre kjennetegn.

Det som jeg imidlertid kunne kjenne igjen hos mine informanter var det Lundby beskrev som typisk trekk ved troskollektivet. Det var askese og tilbakeholdelse fra uhemmet materiell og verdslig nytelse var en viktig side av "troen". Her har man en gruppe som har valgt å holde tilbake for trangen til frihet og til å bevege seg når og hvor man vil med bilen. Dette kan nok være tegn på fromhet om ikke annet så for dem selv. Likevel virket det ikke som en pietistisk livsstil for dem hadde noe verdi i seg sjøl. Dette er da heller ingen bekreftelse på tilhørighet til en religiøs gruppe, spesielt ikke da handlingsmotivene var såpass usynlige.

Noen trang til den misjonering som naturlig følger av å ha blitt frelst, var heller ikke et karaktertrekk ved aktørene. Små forsøk på å hinte om at det var fint om flere ville redusere bilbruken var det som kom fram i samtalene. Dette kan imidlertid forklares som rasjonell i forhold til de valgene de hadde tatt. Det ville selvfølgelig være mere nyttig for miljøvernet om flere ville la bilen stå hjemme. Dette tema vil jeg også komme inn på i neste avsnitt om forestillinger om det ureine.

10.4. Det hellige og det urene

Hvordan kan så Douglas' begreper om "hellighet" og "urenhet" overføres til bilkjøring og miljøvern? Følgene måtte for det første bli at de miljøbevisste bilistene fikk en forestilling om at bilkjøring var "skittent" og at de, moralsk sett, fordømte andre som kjører bil mer enn det "godtatte". Dette stemmer ikke med det materialet jeg har. Her skjer ingen moralsk fordømming av andre bilførere og heller ingen klar definisjon av inn- og utgrupper.

Sitat som kan beskrive studentenes holdning til miljøvern og andre mennesker:

- "*En må passe seg for å være for mye "naturverner",*
- "*Er redd for å moralisere",*
- "*Bevissthet er nødvendig",*
- "*Riktig kunnskap om hva som er skadelig og ikke , er viktig,"*
- "*Man må bruke objektiv informasjon"*

Når det gjelder tomgangskjøring derimot var det tydelig at flere av personene i intervjumaterialet reagerte kraftig følelsesmessig på dette. Og denne handlingen kan godt betegnes som "urein" i Douglask forstand.

- *Jeg klarer ikke å unngå å irritere meg over at folk lar bilen stå å gå unødvendig.*

Eller; - *Det hender at jeg sier i fra når jeg ser tomgangskjørere.*

Men det var tydelig at dette ikke forenklet moralske konflikter, slik Douglas snakker om. Fordi det var flere som trakk inn problemer om vinteren med kald bil og isete vinduer. Fordi de mente at det å la bilen stå og gå på tomgang var galt måtte de alvorlig vurdere legitimiteten av å la motoren gå for å få isen av vinduene. De fleste var kommet fram til at det også var uforsvarlig å kjøre med dårlig sikt og lot derfor motoren gå. Men da etter deres mening, innenfor "rimelighetens" grenser.

Når det gjaldt bilkjøring generelt var det altså ingen klar "avsky" mot folk som bruker bil uten moralske skrupler. Det betyr ikke at sinne og avskyfølelser overfor såkalte "naturesvin" eller "miljøsyndere" ikke er en tendens i miljøbevegelsen. Det er imidlertid slike holdninger personene i mitt intervju klart ville ta avstand fra. Sjøl om det ikke er religiøst betinget er det likevel som jeg tidligere har vært inne på, snakk om moral også hos disse moderate miljøvernerne. Og noen fellestrekk med religiøse grupper kan jeg da også finne, men i mindre porsjoner.

Som jeg nevnte knytter også Douglas inn argumentasjoner om "renheten" i noen handlinger i forhold til andre, men jeg vil påstå at dette stort sett gjelder de fleste moralske argumenter. En annen ting er det i en større sammenheng, hvis for eksempel holdninger i forhold til bilisme og miljøvern skulle utvikle seg i de bredere lag av befolkningen, så kunne kanskje slike holdninger få innpass.

10.5. Miljøfrelst?

Jeg vil her mene å ha argumenter mot en forståelse av miljøhandlingene som religiøst betinget. Men religiøsitet er ikke enkelt å avgrense. Jeg vil derfor legge til at det også er andre trekk ved miljøbevissthet som tyder på at det er noe annet enn et "kall".

For det første er en religiøs gruppering som oftest enhetlige. I tillegg er det også ofte slik at en religion hevder å ha løsninger på de fleste av samtidens problemer.¹⁶⁴ Dette kan man ikke si om denne gruppens holdning til miljøvern og bilkjøring. Blant de intervjuede fantes det forskjellige argumenter og holdninger. Det eneste felles trekket i argumentasjonen var at de fleste hadde et relativt kjørlig og avklart forhold til miljøvernet. Personene hevdet verken at de visste løsningen på miljøproblemet eller at deres måte å forholde seg til det på var den eneste rette. I stedet

164.Næss; 1988

argumenterte de for at de hadde funnet en praktisk måte å løse en del av problemet på.

Derved vil jeg si at handlingsmotivene verken begrunnes ut fra egennytte eller religiøs overbevisning. Religiøsitet er i det minste ingen god betegnelse på handlingene. Hvilke andre sosiologiske begreper kan da være brukbar til å beskrive motivene til de personene jeg har snakket med?

Et begrep som kjennetegner sosiologien spesielt, er begrepet "sosiale normer". Jeg vil i det neste kapitlet se på teorier omkring dette begrepet for så å se om dette kan være fruktbart til forståelsen av forholdet mellom økologi og menneskelig handling.

11. SOSIALE NORMER OG MORAL

Privatbiltrafikk har som mange andre sosiale fenomen det kjennetegnet at det fordelaktige for hver enkelt gir et samlet resultat som blir negativt for alle. De kollektive konsekvensene av handlinger vil her være massebilisme, med flere negative virkninger for økologi og samfunn. Disse handlingene kan likevel sies å være individuelt sett rasjonelle. Som jeg viste i eksemplet fra spillteori anses det å kjøre personbil som en strategisk egennyttig handling. Man kjører bil fordi det som regel går fortere enn de fleste andre transportformer. Det er også ansett som en mere komfortabel måte å reise på. Når individer handler i forhold til de kollektive konsekvensene av bilkjøring, slik de jeg har snakket med gjør, kan dette ikke forklare ut fra individuell rasjonalitet. Men hvordan kan vi da forklare det når en av sosiologiens viktigste forutsetninger ikke holder?

Jeg skal ta for meg en annen av handlingsteoriene og se på dens forklaringsevne i forhold til problemet med kollektiv handling. For å analysere disse handlingene ønsker jeg å bruke det vanligste alternativet innenfor samfunnsvitenskapen, teorien om normregulerte handlinger. Som teoretisk grunnlag for denne diskusjonen, vil jeg ta utgangspunkt i Elsters begreper om normer. Jeg anser Elster som en autoritet innenfor norsk sosiologi og mener derfor at jeg kan bruke hans teori som et trygt grunnlag.

11.1. Normsosiologi

Sosiale normer betydning for samfunnet kan forstås på minst to ulike måter. For det første et funksjonalistisk perspektiv som impliserer at normene er der for å holde samfunnet sammen. Det vil si for samfunnet, der samfunnet settes høyest. Dette er den tradisjonelle sammenhengen som normer gjerne er brukt i. Det andre er aktørperspektivet som fokuserer på normer som individuell motivasjon for handling. Jeg skal i analysen se på normer som motivasjonsfaktor hos individuelle aktører.

Teorier om sosiale normer går ut på at det er internaliserte normer som styrer aktørers handlinger. Sosiale normer er internalisert gjennom sosialisering, og regulerer samfunnet uformelt sjøl om aktørene ikke er bevisst normenes utgangspunkt. For at en handling skal defineres som normregulert, må det finnes det sanksjonsordninger i forhold til avvik fra normen.¹⁶⁵

165.Abercrombie, N..HILL; S. & Turner B.S.: 1986 s.144-145 under begrepet "norm"

Normsosiologien er blitt kritisert for å forutsette aktører som er oversosialisert, lite kreative og har liten mulighet til å tenke nytt. Normsosiologi har derfor ikke stått særlig sterkt i sosiologien i de seinere år.¹⁶⁶

Teorier med et mere individualistisk ståsted har i den senere tid hatt vind i seilene. Det gjelder spesielt såkalte "rational choice"- teorier. Inntil nylig har også Elster stått for denne retningen, men det er etter alt å dømme under forandring nå. Igjen har sosiale normer fått en ny forklaringsevne i sosiologien.

11.2. Instrumentell rasjonalitet vs sosiale normer

Jon Elster (1989) utviklet sin teori og gitt normene betydning i forståelse av kollektiv handling. Elster har, forut for denne "nye" ideen, forutsatt at aktører handler ut fra individuell rasjonalitet og strategisk nyttemaksimering. For dette ekstreme synspunkt har han fått kritikk fra flere hold.¹⁶⁷

Ved å nærme seg kollektiv handling på den måten han nå gjør, unngår han både den kritikken som "rational choice"-teoriene har fått og det man som regel har å utsette på normsosiologien. Elsters forståelse av sosiale normer innebærer at de blant annet ikke er konsekvensorienterte. Aktøren handler her i forhold til handlingen sjøl og ikke dens utkomme.¹⁶⁸ Jeg skal senere komme nærmere inn på dette. Jeg skal i den første delen av kapitlet se på sosiale normer som faktorer for å motivere mennesket til handling. Men for å definere det vil jeg ta utgangspunkt i hvordan Elster skiller rasjonelle og normorienterte handlinger. Dette er også kalt skille mellom "The economic man" og "The sociological man".

"The economic man"-retningen bygger på en forutsetning om at mennesket er styrt av instrumentell rasjonalitet. Dette tilsier at handlinger blir dratt framover av utsikter til framtidig vinning. Det sosiologiske mennesket styres derimot av sosiale normer der handlingen skyves fram gjennom ytre sosiale krefter. Elster mener også at dette er et skille mellom mennesket som en selvbeherskende asosial enhet og et mindre sjølbevisst, "sjelløst" menneske. Det siste har tilbøyelighet til å la seg passivt styre av standarder for handlinger determinert av noe utenfor seg sjøl.¹⁶⁹ Begge typer motiv for handling kan føre fram til samarbeid mellom mennesker, mener

166.Ritzer (1988), om funksjonalisme

167.Elster; 1989 (kritikken er fra bl.a. Å. Haga 1988)

168.Roar Hagens anmeldelse av Elsters bok "Cement og Society" i Nytt Norsk Tidsskrift 1/1991

169.Elster; 1989 s. 97

Elster. I motsetning til de tradisjonelle teoriene mener han å finne begge handlingstyper i samfunnet.¹⁷⁰ Elster argumenterer mot det syn at normstyrte handlinger også er rasjonelt styrt. Det er heller ikke slik, mener han, at rasjonalitet er en form for sosial norm.¹⁷¹ Jeg vil i første omgang holde meg til Elsters klare skille mellom instrumentell rasjonalitet og sosiale normer.

Sosiale normer har et grep om forstanden eller "**a grip on the mind**", som Elster sjøl skriver. Her er det tydelig mere følelser enn fornuft med i spillet. De fleste sosiale normer bare adlydes og følges, og krever ikke kalkulerende angående konsekvens. De fungerer som forpliktelse og forbud for menneskelig handling, mener Elster.¹⁷²

Normstyrte handlinger betegnes ofte ved at de utføres i stor grad blindt, tvangsprega, mekanisk og ikke sjelden ubevisst. Elster mener likevel at man har en tendens til å undervurdere de reflekterte sidene av normorienterte handlingene.¹⁷³ Det er heller ikke slik som mange påstår at det er enklere å handle ut fra normer enn ren rasjonalitet. Det kan være mye vanskeligere å velge mellom et konglomerat av ulike sosiale normer, mener han.¹⁷⁴

Jeg skal i det følgende ta utgangspunkt i Elsters syn på det interessante ved normer, nemlig deres natur og drivkraft som motiv for handling. Det betyr at jeg velger å se bort fra deres årsak og virkning i første omgang. Om rasjonalitet nødvendigvis står i motsetning til normstyrt handling har med dette å gjøre. I neste kapittel vil imidlertid ta opp dette.

11.3. Sosiale normer og liknende fenomen

En definisjon kan ofte best gjøres ved å avgrense begrepet i forhold til andre begreper.

Jeg skal her ta for meg skiller mellom sosiale normer og fenomen som ligger nært opptil disse.¹⁷⁵

For det første skilles det mellom de formelle og de uformelle normer. De juridiske eller legale normer, altså lover, hører inn under de formelle. De er ofte rasjonelt begrunnet og handlingsmotiv på grunnlag av lover er også egennyttige med hensyn på sanksjoner. Det er rasjonelt å ikke forbryte seg mot loven for derved å unngå straff. Lover er også en måte å legge tilrette for at handlinger med utgangspunkt i egen nytte best skal kunne utføres; for eksempel

170.Elster 1989 s.97

171.Elster, 1989

172.Elster (89) s. 100,

173.Elster s.100

174.Elster s.100

175.Dette har jeg i hovedsak tatt fra Elsters egen inndeling.

lover om privat eiendomsrett. De uformelle normene kan igjen inndeles i to med hensyn på orientering mot konsekvenser.

Moralske normer tar hensyn til konsekvensen av handling. Den gir altså retningslinjer for handling i forhold til utfallet av handlinga. Mens det Elster kaller sosiale normer er ikke konsekvensorienterte forpliktelser og forbud.¹⁷⁶

De sosiale normene må heller ikke forveksles med private normer eller de individuelle. Disse er sjølpålagte handlingsregler for å overkomme viljesvakhet hos seg sjøl. Private normer er ikke nødvendigvis delt med andre, men kan også knyttes til Freuds "Superego" slik Elster gjør med både private og sosiale normer. (Det skal jeg komme tilbake til i drøftingen om Meads "generaliserte andre".)

Sosiale normer er også forskjellig fra tradisjoner. Her handles det med hensyn på hva man gjorde i går eller i fjor på samme tid. Tradisjoner styrkes ofte av normer, men kan heller ses på som en gjentakelse eller kopiering av tidligere handlinger. Elster skiller også vaner fra sosiale normer. Vaner er private, men er forskjellig fra private normer ved at motiveringsgrunnlaget ikke er skyld og skamfølelse. Sosiale normer må også skilles fra ulike overenskomster eller konvensjoner. Det er viktig for en sjøl å følge normer for ikke å føle skam. Når det gjelder overenskomster er det vel så viktig at andre holder seg til det man er blitt enig om. I tillegg er det slik at overenskomster er resultatorientert, det er ikke sosiale normer.

Elster skiller til slutt mellom sosiale normer og ulike kognitive fenomen som har likhetstrekk. Sosiale normer former forventninger, blant annet om at andre også skal følge de samme normer. Disse andre mere psykologiske fenomen går på det som faller seg naturlig å gjøre i gitte situasjoner. Når man for eksempel mister hverandre i en storby og man ikke har en norm om at man for eksempel skal møtes på hotellet. Likevel føles det som den mest naturlige ting å gjøre.¹⁷⁷

Sosiale normer er altså uformelle og delt med andre. De er ikke motivert ut fra konsekvenser, men av sanksjoner som skyld og skamfølelse eller press fra omgivelser.

176.Elster (-89) s.101

Dette er moralske forpliktelser som den utilitaristiske teoritradisjon argumenterer for. Med dette forstår jeg Elster slik at han med uttrykket konsekvens her mener hva handlinga resulterer i for den enkelte.

177.Elster (1989), s.105

11.4. Er miljøhandlinger i forhold til bilen normorienterte?

Ved å bruke sosiale normer forståelsen av kollektiv handling på miljømotiver i forhold til bilbruk, oppstår det en del problemer med å operasjonalisere normene i forhold til dette.

Jeg vil først se på det Elster karakteriserer som forskjellen på sosiale normer og rasjonelle motiver for handling. Det er først og fremst ved at de førstnevnte har et enestående tak på fornuften. Normers "grip on the mind" gir personene som handler skyld og skamfølelse hvis handlingen ikke er i tråd med gjeldende sosiale norm.

Dette er trekk som stemmer godt overens med intervjuobjektene forhold til bilkjøring. En av dem sa under intervjuet:

- *Jeg får skyldfølelse ved å bruke bilen unødige, den kommer oftere når andre legger merke til det.*

En annen som følte seg;

- *tvunget til å kjøre ungen til og fra barnehagen, det gir likevel "smådårlig" samvittighet. Spesielt fordi vi kjørte en gammel bil, som forurenses ekstra mye."*

En annen side ved sosiale normer er at man ofte følger på grunn av sanksjoner fra omgivelsene. Slike handlinger kan altså utføres for å unngå straff, eller eventuelt påskjønnelse fra omgivelsene som grunn god nok til å følge normen. Dette ble ikke nevnt i intervjuene sjøl om flere mente at den dårlige samvittigheten kjentes bedre når kjentfolk så at de kjørte bil.

Problemet er å definere miljøhandlinger som orientert mot sosiale normer, er at det betyr at normene deles med andre i et handlingsfellesskap. I forhold til bilkjøring betyr dette at de personene jeg intervjuet, kunne forvente at også andre mennesker skulle bruke andre transportformer enn privatbilen for å komme seg til og fra universitetet for eksempel. Dette ble ikke forventet av noen av personene. Det viser seg da også at heller ikke mange andre faktisk følger en eventuell norm på dette området.

Man kan likevel si at en slik norm kunne være knyttet til spesielle grupper i samfunnet. Det ville i denne sammenhengen være folk som er knyttet til miljøbevegelsen eller organisasjoner knyttet til denne. Saken er imidlertid den at informantene ikke var knyttet til et slikt miljø. De sto ganske alene om dette, man kan derfor ikke si at de var drevet av normer som er sosiale i den forstand. Det er også andre sider ved begrepet som gjør det vanskelig å definere miljøhandlingene i forhold til bil som orientert mot sosiale normer. **For det første eksisterer det ikke en**

utbredt norm gjeldende bruk av privatbil og hyppighet. For det andre var aktørene i mitt intervjumateriale meget opptatte av konsekvensene av sine handlinger. Spesielt mulige konsekvenser hvis de bare fortsatte å kjøre bil.

11.5. Mulige alternative forklaringer

Men hvordan passer handlingene da med noen av de andre lignende fenomen jeg her har beskrevet? Det relativt klart at noen av de presenterte handlingsmotivene åpenbart ikke stemmer med miljøhandling. Det er for eksempel ikke tradisjon eller vane. Det kom fram under samtalen at studentene daglig sto overfor vurderinger og diskusjoner med seg sjøl om hva som var riktig å gjøre. Likevel kan man si at det etter hvert ble lettere for dem å la bilen stå fordi de kjente alternativene godt med tiden. De kunne beregne tiden det tok å gå og de kjente bussrutene. Men jeg vil ikke si at det å kalle det en "vane" er en god sosiologisk betegnelse på handlingene.

Det er heller ikke utviklet normer som tilsier hvor mye bilkjøring som er sømmelig, etter skikk og bruk. Det finnes i hvert fall ikke, det jeg vet, begreper eller uttrykk som sier noe negativt om de som kjører for mye. Det kunne selvfølgelig bli kalt latskap å kjøre til postkassa og lignende, men dette sier en ingenting om ens forhold til bil og miljøet spesielt.

Uttrykket "matpakkekjører", er det eneste jeg kjenner som er i nærheten av et sømmelighetsuttrykk, men dette er vel et beskrivende mer enn det er normativt. Når det gjelder måten å kjøre på finnes det derimot flere slike begreper, eksempelvis "råkjører" eller "mann med hatt" osv.

Det er til nå (så vidt jeg vet) ikke utviklet normer ut fra sømmelighetshensyn for hva man bør bruke bilen til, og hvor mye. Dette er muligens under utvikling.

Det er også åpenbart at handlingene ikke utføres på grunnlag av en overenskomst med andre. At man lar bilen stå fordi det bare faller seg naturlig å gjøre det kan heller ikke sies å være en god forklaring.

Det Elster kaller "private normer" for å overkomme viljesvakhet, kan imidlertid være en god betegnelse. Intertemporelle (over tid) og intrapersonelle handlinger kan føre til problemer som bunner i "viljesvakhet" (Weakness of will). Dette betyr at man handler mot eget bedrevitende

eller det man bør gjøre med hensyn til et langsiktig perspektiv eller sett i en større sammenheng. Det er enklere å handle ut fra begjær eller øyeblikksbehov, enn i forhold til det som til syvende og siste er bra for en.¹⁷⁸

Sjøl om motiver på grunnlag av normer kan være utslag av en type viljesvakhet, kan også dette være med å løse problemer med kollektiv handling. At man bare følger normen om å la bilen stå uten å ha tenkt gjennom virkningen. Viljesvakhet må ikke forveksles med verdier eller preferanser som handlingsmotiv. En person som kun lever og tenker i øyeblikket er ikke viljesvak sjøl om han/hun ikke tar hensyn til nytten handlingen har et stykke ut i framtiden.

De personene jeg har intervjuet kan altså sies å ha en privat norm om hvordan de skal overkomme en viljesvakhet. Fordi det jo ikke er snakk om en norm som er delt av alle i samfunnet. Sjøl om det viser seg også at en stor del av befolkningen mener miljøvern bør prioriteres. Det betyr at verdien er til stede, men det finnes ikke en sosial norm som sier hvordan man bør handle i forhold til denne verdien.

Disse aktørene har på en måte en privat norm om hvordan de bør handle i forhold til verdien om ikke å ødelegge miljøet, slik jeg til nå har definert begrepet. De har bekjempet en viljesvakhet som man finner hos en stor del av befolkningen i denne sammenhengen.

Det kom da også fram av intervjuene at flere mente at viljesvakhet var en av grunnene til at andre ikke handlet på samme måte som dem.

- *Folk har problemer med å ta konsekvensene av det de vet. Det er en lang vei mellom holdning og handling.*

Eller: - *Folk flyter på usikkerheten rundt temaet, og kan lett bruke det som unnskyldning.*

Begrepet "privat" norm treffer imidlertid ikke fenomenet fordi disse normene ikke er konsekvensorienterte. I tillegg har vi at, som Elster sjøl skriver;...*privat norms are just as mechanical as social norms.*¹⁷⁹ Det vil si at man ubevisst følger dem, noe som ikke stemmer med det aktørene sjøl beskriver. Deres valg er en følge av en bevisst, gradvis og selektiv vurdering av egne handlinger og konsekvensen av dem.

178.Elster (1989), s. 19

179.Elster -89 s.102

Disse handlingene kan heller ikke sies å være regulert av lover eller formelle regler. Det for eksempel til dags dato ikke dannet lover som regulerer mengde bilkjøring. Man kan altså ikke si at handlingene styres av formelle regler. Det finnes noen land som har vedtatt lover som blant annet setter en nedre grense for hvor mange personer det skal være i bilen i rushtida i spesielle filer. Los Angeles har for eksempel satt i verk slike tiltak, med relativt høye bøter for lovbrudd.¹⁸⁰ Noe liknende er derimot ikke skjedd i Norge ennå.

Utviklinga av konsekvensorienterte moralske normer, kan være en beskrivelse på det som skjer i mennesker som handler med de motivene jeg forsøker å analysere. Som en av dem understreket dette:

- *Jeg tror jeg sjøl tar utgangspunkt i den generelle moral, men man må vite konsekvensen av det man gjør. Alle vil jo at jorda skal reddes.*

11.6. Orientering mot konsekvenser

For å nærme meg en teoretisk forståelse av "den moderate miljøverneren", skal jeg derfor konsentrere meg om den type normer som tar hensyn til den konsekvensen handlingen har. Altså det Elster kaller moralske normer.

Disse motivene er også internaliserte instrumentelle verdier som aktøren innehar fordi han/hun er bevisst resultatet om folk fulgte denne normen. De følger handlingsreglene fordi de synes de er gode.

Det illustrerer et av utsagnene:

- *For meg er det moralsk valg, man må gjøre det "riktige"*

Eller som en annen sa:

- *Jeg vil ikke være med på å ødelegge og jeg vil vise dette for andre*

Her oppstår det igjen problemer i forhold til Elsters begrepsforståelse. Hans definisjon går nemlig ut på at moralske normer handler om langsiktig egoistisk strategi.

Kan det være andre måter å forstå det på enn bare en utilitaristisk av hva som til syvende og sist er best for en sjøl?

Det er klart at det finnes flere forståelser av dette begrepet. Mead definerer "moral"-begrepet på en annen måte. Her betyr det en måte å argumentere på ved å gå utover samfunnet eller noe som kan overgå det nærmeste fellesskapet. Dette kan også gjelde i tid, det vil si at en kan vise til

180.Aftenposten,25.05 91 s. 3

fortid eller framtid. Dette innbefatter derved religiøse, ideologiske og/eller økologiske tanker eller ideer.¹⁸¹

Miljømessige vurderinger er grunnlagt på argumentasjon ut fra en fellesskapsforståelse også utenfor det nære miljø. Videre er det hensynet til hva konsekvensene av egne handlinger kan bli for miljøet som et hele, som er det vesentlige.

Utgangspunktet for de jeg intervjuet var bilkjøringens kollektive konsekvens, trafikken. Det er biltrafikken som skaper miljøproblemer, ikke bilkjøringen som enkelthendelse. Denne kollektive konsekvens blir av aktørene selv tatt ned på et plan hvor de har mulighet til å handle individuelt.

Et vesentlig punkt her er at det er den negative konsekvensen av privatbiltrafikken de søker å unngå. Med det mener jeg man kan se det i lys av den valg situasjonen de står i enten å løse problemet eller å unngå å være med på å gjøre det verre. Aktørene avstår fra en handling de synes er uriktig. Likevel kan man si at dette er to sider av samme sak. Det er jo slik at miljøet for dem er en viktig verdi som de derved handler positivt i forhold til. Derfor er det snakk om "riktige" og "gale" valg som også normer gir retningslinjer til. Spesielt gjelder det de moralske normene. Det er begrunnelsen for hvorfor det er riktig eller galt blir det vesentlige. Det er en konsekvensorientert handling, men det kan også normer begrunnes ut fra. Forskjellen er etter min mening vesentlig i det punktet at normer, i vid forstand, eksisterer forut for og uavhengig av individet. Mens det hos de motivene jeg snakker om er noe som individene sjøl har kommet fram til. Dette "noe" er en vurdering av den kollektive konsekvensen i forhold til sin individuelle handling, som fører fram til at den "riktige" handlingen blir å begrense egen bilbruk.

Etter dette er det relativt klargjort at det er snakk om moralske begrunnelser for handling, men problemet er at det ikke gjelder en eksisterende norm. Handlingene er i stor grad vurdert ut fra individuelle standpunkter, basert på gradvis og selektiv påvirkning fra omgivelsene. I tillegg kommer en god porsjon egen fornuftsbasert argumentasjon. På dette punktet avviker altså disse handlingene fra det som går under betegnelsen "normregulerte handlinger".

Disse handlingene kan altså ikke kalles "normorienterte" i tradisjonell forstand fordi de ikke i samme grad gjelder internaliserte normer som vi er blitt sosialisert inn i. Det vi muligens **kan**

181.G.H.Mead:"Mind, self & society" s.167-68

være vitne til blant de personene jeg snakket med, er normer som er under utvikling eller som kan være gjeldende om ikke annet så innenfor noen grupper i samfunnet. Problemet med å bruke Elster her er at han ikke forklarer **hvordan normer oppstår**.

De normbegrepene jeg her har presentert innebærer mer eller mindre direkte **retningslinjer** for handling i gitte situasjoner. Kollektive handlinger kan imidlertid også være motivert ut fra noe en kan kalle generelle moralske normer for samarbeid. Det er for det første snakk om moral og etikk. For det andre er forholdet til resten av samfunnet og forestillinger om andres motiver viktig. Her er det også vesentlig å huske på hva troen på ens egen innvirkning på andre betyr. Det fører meg naturlig over til det neste handlingsmotiv jeg vil beskrive og analysere. Det er også tatt fra Elster og innebærer noe han kaller "hverdagskantianisme".

11.7. Hverdagskantianeren

Elster (-89) lanserer begrepet "hverdagskantianisme" (Everyday kantianism) som en beskrivelse på handlingsmotiv for kollektiv handling. Det er en handlingsmulighet som ikke avhenger av rasjonell begrunnelse. De trenger heller ikke nødvendigvis motiveres på grunnlag av etablerte normer for handling i gitte situasjoner. Likevel betegner Elster hverdagskantianismen som en norm for samarbeid.¹⁸²

Elsters beskrivelse av hverdagskantianismen er en forenkling av Kants kategoriske imperativ. Før jeg beskriver Elsters versjon vil jeg meget kort gjengi noe av Kants filosofi på dette området.

Kant mener at mennesket som fornuftsvesen er undergitt absolutte pliktkrav i form av lover som det gir seg sjøl ut fra en fornufts erkjennning. Dette dreier seg om etikk, altså teorier om moral. Kant mener at etikken er grunnet i mennesket som fornuftsvesen. Dette gir det absolutte moralbud som har status av et såkalt kategorisk imperativ. Det går i all enkelhet ut på at man skal handle slik at en kan ville at maksimen for handlingen skal bli gjort til lov for alle mennesker.¹⁸³

Elsters hverdagskantianisme sier noe lignende. Nemlig at man bør samarbeide hvis og bare hvis universelt samarbeid er bedre for alle enn det ville bli ved universelt "svik".

Forskjellen er etter det jeg forstår ligger i at Kant tar utgangspunkt i hva man ønsker at alle

182.Elster, 1989

183.Skirbekk og Gilje (1987) "Filosofihistorie 2"

andre skal gjøre, mens Elster impliserer det som faktisk er bedre for alle.

I tillegg er det slik at hverdagskantianeren går lenger enn å erkjenne det kategoriske imperativ. Når han/hun har funnet ut hva som er hans/hennes plikter er vurderes også handlingas kostnader. Nå er imidlertid ikke hverdags- kantianeren spesielt opptatt av hva handlingen måtte koste i forhold til plikten, særlig ikke hvis kostnaden er konstant. Slik som for eksempel ved politiske valg. En slik vurdering gjelder mest når det skal vurderes om den er overkommelig i det hele. Da kan man heller si at nytten (benefit) er viktigere. Her betyr det ikke så mye hva det nytter om en sjøl velger å delta i samarbeidet. Man tenker heller på **hva nytten blir om alle handlet på den måten.**

Fordi utfallet av denne handlingstypen er så avhengig av hvor mange andre personer som vil samhandle, skulle man tro at hverdagskantianeren var opptatt av dette i sin vurdering. Men det er han ikke, understreker Elster. Forventet antall personer som vil samarbeide har liten eller ingen betydning for hverdagskantianeren. Dette spiller kun en rolle i de situasjoner hvor dette øker kostnadene på en slik måte at det overskrider kravet til hva som er ens plikt. Hverdagskantianisme slår ulikt ut for forskjellige mennesker. Spesielt vil betydningen av kostnaden være forskjellig.

I følge Elster er ikke denne handlingstypen så forskjellig fra sosiale normer på den måten at hverdagskantianske motiv heller ikke er konsekvensorienterte. Med det menes at de ikke er orientert mot hvor mange som faktisk vil samarbeide for at det skal nytte, og hva konsekvensen blir ut fra hvor mange som faktisk deltar. Dette mener Elster kan føre til at utfallet av handlinga ikke blir særlig bra. Det vil jeg ikke komme inn på her ettersom det ikke angår temaet i oppgaven.

Det er her et skille mellom "konsekvensetikk" og "sinnelagsetikk", hvor Kantianismen tilhører det siste. Denne formen for erkjennelse tar utgangspunkt i en indre pliktfølelse hvor en ikke vurderer konsekvensen av egen handling.

Elsters noe kritiske holdning til denne formen for handling kommer fram i det han kaller "magisk tenkning" (magical thinking) som han mener driver hverdagskantianeren. Her går tankegangen ut på at aktøren sier til seg selv "Hvis jeg ikke gjør det hvorfor skulle da andre gjøre det?" Elster mener, at kollektive handlinger med utgangspunkt i en indre overbevisning om at det er sannsynlig at det virker på andres handlingsvalg, ikke er rasjonelle. Det kommer

heller av en forvirring hos aktøren mellom kausale sammenhenger og diagnostiske effekter. Her tror man at man ved å handle på grunnlag av symptomer kan man også forandre årsaken, sier Elster.

Hverdagskantianismen er en handlingsform som egner seg godt til å beskrive handlinger overfor miljøet. Miljøvern vil hos hverdagskantianeren være grunn god nok for å la være å kjøre bil. Argumentet ville gå ut på at dersom alle lot være å kjøre bil, ville forurensingen være redusert betraktelig. Jeg skal derfor forsøke å bruke begrepet om hverdagskantianisme på de aktørene jeg har intervjuet.

Det er ikke tvil om at dette er en måte å argumentere på som ligger svært nært opp til intervjugrubbens argumentasjon. De var tydelig opptatt av at hvilken konsekvens massebilisme kunne føre til, hva som derved var ens plikt:

- *Det er ingen vei utenom lenger... vi blir nødt til å ta nye valg.*

Dette var en erkjenning som de fleste var kommet fram til på egen hånd. At de ikke gikk så langt som å parkere bilen for godt var, etter min mening, en vurdering av kostnadene ved handlinga. Elster mener at dette varierte fra person til person, noe som også stemmer med intervjuet.

Likevel vurderte de reduksjonen som god nok i forhold til det de plikten og i forhold til hva konsekvensen ville være om alle gjorde det samme. Som en av dem sa:

- *Jeg lar bilen stå omtrent annenhver gang det ville være naturlig å bruke den. Hvis alle i Norge hadde gjort det samme ville vi få en reduksjon på 50 %. Og dette er jo et mål som overstiger alle andre muligheter dette århundret!*

Troen på og betydningen av om andre ville være med i et samarbeide om miljøet ved å begrense bilbruken varierte noen grad. En uttalte for eksempel:

- *Jeg tror at miljøbevissheten står sterkt hos folk, men at de ikke er villige til å la det gå utover bilbruken sin.*

Mens en annen understreket:

- *Man må ta utgangspunkt i andre tenker som en sjøl.*

Det var tydelig at ideen om en mulig innvirkning på andres handlingsvalg, den "magiske tenkingen" Elster snakker om, også sto for dem som et argument:

- *Med tanke på andre bilkjørere så tror jeg at det at jeg lar bilen stå kan ha betydning.*

Dette har også tilbakevirkende kraft:

- *Hvis flere kjører bil mindre vil det antagelig føre til at jeg reduserte bilbruken min ytterligere, men om folk kjørte mer ville det ikke ha innvirkning på min bilbruk.*

Den siste uttalelsen, vil jeg påstå, illustrerer også at den enes valg faktisk virker på den andre i noen tilfeller. Men sjøl om det var tro på og håp om at andre ville følge deres eksempel var de meget forsiktige med å rope ut om sine valg.

- *Jeg er litt redd for å moralisere og snakke for mye om min egen miljøbevisste væremåte.*

Redselen for å moralisere varierte noe, men var meget framtrødende hos noen. Dette har jeg for så vidt vært inne på tidligere, og mener at dette understreker aktørenes holdning på en vesentlig måte. For studentene sjøl er dette valget kommet på grunnlag av en indre overbevisning, og sjøl om konsekvensen avhenger av andre er det opplagt viktig at de som deltar i samhandlinga gjør dette på noen lunde samme grunnlag. Her skal det ikke tvinges verken på den ene eller andre måten.

Spørsmålet jeg da ønsker å stille er: Hvordan er det mulig for individet å finne motiver som til dels går på tvers av egen nytte? Spesielt kan en spørre om hvordan det er mulig når det heller ikke ligger noen slags religiøs eller normativ "tvang" over aktørens valg.

For å forsøke å svare på det vil jeg ta utgangspunkt i et klassisk begrep innen sosiologien, nemlig Georg Herbert Meads "den generaliserte andre".

12. EN ETISK FORTROPP?

Jeg har i de to foregående kapitler tatt utgangspunkt i noen sosiologiske begrep for å forklare de miljøhandlinger som jeg har beskrevet fra intervjuet. Jeg har forkastet begrepene frelse og normer som gode beskrivelser på handlingene, sjøl om det også i disse begreper finnes elementer med fellestrekk.

At handlingene er nært knyttet til moral kan jeg med sikkerhet si. Jeg ser ikke bort fra at aktørene i mitt intervju er hverdagskantianere. Men jeg er ikke enig med Elster i at denne handlingsformen ikke er rasjonell. Ei heller i Elsters uttalelse om at det ikke er; *-særlig realistisk å tro at mennesket noen gang skulle bli slik at de spontant handlet etter Kants kategoriske imperativ.*¹⁸⁴ Det betyr ikke at jeg tror at alle mennesker i alle situasjoner vil handle i forhold til det felles beste. Det jeg vil argumentere for er at det i situasjoner med klare fellesinteresser kunne tenkes at mennesket ut fra en fornuftig målsetning kan handle kollektivt. Om disse handlingene kan kalles rasjonelle, må det i tilfelle være av en annen type enn den jeg har vært inne på tidligere i oppgaven.

Spillteorien tar som nevnt opp forholdet mellom kollektiv og individuell rasjonalitet. Den viser at det under gitte aktørforutsetninger oppstår likevekt i noen situasjoner. Denne likevekten gjør at aktørene i spillet ikke velger slik at utfallet blir best for helheten. Spillteori innebærer likevel et poeng som er viktig å ta med. Det poenget er det forhold at resultatet av flere enkeltindividers handlinger kan ende opp motsatt eller dårligere enn de hver for seg hadde nytte av og intensjon om. Dette blant annet fordi teorien forutsetter et valg mellom altruisme og egoisme. Det jeg anser som en svakhet i disse teoriene er denne aktørforutsetningen. Her er aktørenes rasjonalitet relativt begrenset og teorien tar utgangspunkt i at de ikke samarbeider.

Den økologiske trusselen tilsier at den begrensede individuelle fornuften har ført miljø og samfunn mot en gradvis ødeleggelse. Miljøproblemet er globalt og et felles anliggende. Fordi miljøet er et kollektivt gode kan det se ut som det må en global solidaritet og samarbeid til for å ta vare på dette godet.

Ved å handle med utgangspunkt i at handlingene får konsekvenser for hele kloden, kan kon-

184.Elster,1989b s.33

flikten mellom kollektiv og individuell nytte oppheves. At den individuelle rasjonalitet står derved ikke i motsetning til den kollektive fornuft. Men denne formen for solidaritet kan ikke oppstå fra intet. Det er sannsynlig at det må en motivasjonsfaktor til for å få individer til å handle ut fra noe mer enn egeninteresse.

Jeg vil i dette kapitlet se på muligheten for at folks rasjonalitet også inneholder annet enn vurderinger der en setter seg sjøl i sentrum. Undersøkelser om holdninger til miljø og det jeg vil kalle en begynnende atferds endring, gir gode indikasjoner på at muligheten er til stede. Derfor vil jeg også se på andre teorier som tar utgangspunkt i andre syn på aktører og da spesielt individets forhold til samfunnet. Jeg spør med det om den rasjonalitet man finner i det uformelle sosiale liv kanskje ikke er den samme som i politikk og økonomi. Nå vil jeg ikke la dette bli en oppgave som dreier seg om rasjonalitetsbegrepet. Jeg ønsker ikke å føre en abstrakt begrepsdiskusjon, men snakke om hvordan rasjonalitet eller fornuft dannes. Jeg vil med det skille mellom å diskutere det teoretiske innholdet av et så vidt begrep og hvordan fornuften konkret kan skapes i et individ.

12.1 "Kollektiv fornuft"

Det spesifikt menneskelige, eller det som gjør oss til mennesker, er at vi er rasjonelle vesen, at vi har fornuft.¹⁸⁵

Innenfor filosofi og samfunnsvitenskap har det lenge vært ulikheter i forståelsen av hva rasjonalitet eller fornuft er. Nytteteoretikerne mener at det kun er snakk om rasjonalitet som en avveining mellom de mest effektive midler for å oppnå et gitt mål. Disse målene er individets interesser, handlingen er altså formålsrettet og aktørene nyttemaksimerende.

I den alternative tankegangen vil jeg ta utgangspunkt i Meads teorier om menneskets bevissthet. Mead mener at mennesket er et rasjonelt vesen fordi det er et sosialt vesen. Kun et rasjonelt vesen kan gi sin handling en universell form. Videre kan bare et rasjonelt vesen ha muligheter til å generalisere sin handling og målet ved handlinga. Han mener mennesket har en slik form for rasjonalitet.¹⁸⁶

Også Kant hevder at en aktør også må kunne si at hun er med på at andre handler på samme måte som hun sjøl.¹⁸⁷ Det kategoriske imperativ innebærer at vi må handle i forhold til alle interessene vår handling innbefatter.

185. Aanund Haga ;1988 s.292

186. G.H.Mead:1934 s.379

187. Fra Kants kategoriske imperativ, Mead, 1934 s.380

Når våre interesser frustreres, skal man ifølge Kant forkaste sine egne snevre interesser. Det fører til utviklinga av mere utvida selv, som impliserer identifisering med andre. Med denne refleksive evne rekonstruerer vi alltid det umiddelbare samfunnet vi tilhører.¹⁸⁸

For ikke å lage forvirring her vil jeg så mye som mulig bruke begrepet "fornuft" for rasjonalitet i denne delen. Det er snakk om fornuft og en fornuft som også ofte innebærer "vidsyn" og "framsyn".¹⁸⁹ Evnen til å tenke framover og forestille seg mulige konsekvenser av egen handling, er en del av den fornuften mennesket er utstyrt med. Vi er på den måten identifiserte med våre interesser, som igjen kan implisere fellesinteressene i våre sosiale omgivelser. Denne tankegangen kan en også finne støtte i for hos andre teoretikere. Økosofen Arne Næss snakker om fornuft på en lignende måte.¹⁹⁰

12.2."Den generaliserte andre"

Jeg skal forklare dette nærmere ved å bruke Meads begrep om "den generaliserte andre".¹⁹¹ Meads teorier kommer inn under betegnelsen sosial psykologi og kan derfor bli litt vanskelig å få overført til sosiologi og miljøbevissthet. Jeg skal imidlertid gjøre et forsøk på å knytte det til begreper om individets holdning til miljøet.

For kort å beskrive hva begrepet "den generaliserte andre" inneholder, vil jeg ta utgangspunkt i Meads drøfting omkring barns sosialiseringssprosess.

I oppveksten lærer barn seg å sette seg i andres rolle gjennom lek (play). Når barn leker, eksempelvis "mor, far og barn" kan da forstå mor eller andre i familien gjennom å ta deres roller, og identifisere seg med disse. De lærer å ta over rollen til "den signifikante andre". I den videre utvikling kan barn gjennom spill (game) lære seg alle roller i den organiserte aktiviteten og se samspeillet mellom den enkelte og spillet som helhet. Det kan ta over rollen til "den generaliserte andre".¹⁹² Denne rolleovertakingen betyr at man kan se seg sjøl i perspektiv. Mead henter eksempel fra baseball der spillerne skal kunne se seg sjøl i forhold til det helhetlige spillet og samtidig se alle spillernes rolle på laget. Gjennom denne prosessen kan aktører se og forstå sine roller i gruppen, organisasjonen osv. og strukturere seg i samsvar med dette.

Mennesket har ut fra dette synet evnen til å identifisere seg med andre enn seg sjøl. Det er heller

188.Mead, 1934

189.Kvaløy mener at vidsyn og framsyn ligger implisitt i rasjonaliteten

190.Næss,1974

191.Mead (1934)

192.Mead (1934)

ikke bare spesielle personer i ens nærhet som kan være "offer" for medfølelse og identifisering, men hele det sosiale system som en deltar.¹⁹³

Konsekvensen av dette er at fornuft ikke er så begrenset som blant andre spillteoretikerne forutsetter, men at menneskelige aktører også vurderer sine handlinger med hensyn til ulike identifikasjoner. Det kan være seg familien, bedriften eller lokalsamfunnet som kommer i første rekke når beslutninger skal tas. Og dette behøver ikke å være bevisst, men det skjer spontant og uten at en klart har tenkt igjennom hva som er best for en sjøl som enkelt individ.¹⁹⁴ Dette forklarer hvordan folk kan handle ut fra målsettinger som ikke bare gjelder egen nytte. Men er ikke dette da det samme som å si at en handler ut fra internaliserte normer? Hvordan kan en da forklare at de personene jeg intervjuet handlet utenom gjeldende normer for handling?

Dette kan besvares ved hjelp av Meads begreper om bevissthetens evne til å både være kreativ og sosialt betinget. Til å beskrive dette skiller Mead bevisstheten i to deler ved hjelp av begrepene "I" og "Me". Mens "Me"-delen av personligheten har muligheten til å reflektere og se seg sjøl i helheten, gir "I"-et muligheten til å ta initiativ og handle spontant.¹⁹⁵

Menneskets "selv" åpner for evnen både til å handle **kollektivt** og **kreativt** overfor situasjoner hvor det er nødvendig og mulig. Dette forklarer hvordan de personene jeg har intervjuet kan svare på miljøproblemene ved å handle utenom en gitt norm eller vanlige standarder for handling. Det er altså mulig å handle kollektivt ved å gå nye veier utenom de systemene som legger hindringer i veien for miljøvernet. Det mener jeg å ha vist gjennom intervjuet av de miljøbevisste studentene. Med bilens frihetsutvidelse ivaretatt, har de begrenset egen bruk av bil der de negative konsekvensene av bilkjøring er størst, i bytrafikk i rushtida. Det er ikke tilfeldig at de bor i byen, fordi mitt utgangspunkt i oppgaven er at i dette tilfelle kan byen være en kollektiv problemløser.

Aktørene handler på grunnlag av en argumentasjonsrekke som går fra det globale til det individuelle. Det er de kollektive målene som tilsier hva slags verdier som skal aktiviseres. Dette er motiver som jeg tror finnes i mange handlingstyper, men har likevel ikke så ofte trukket fram i samfunnsvitenskapen.

I tråd med Mead mener jeg at det her er snakk om mennesker som relativt spontant trekker inn

193.Haga, 1988

194.Næss,1974

195.Mead,1934 s.173-178 (-disse begrepene kjenner vi igjen i Freuds "Ego" og "Super-Ego".)

sine omgivelser i sine handlingsvalg. Videre kan dette innebære at om samfunnet legges tilrette vil konflikten mellom det egennyttige og fellesskapets beste overkommes. Fordi "det kollektive" i denne forstand er en del av folks identitet forveksles det ofte med altruisme. Men debatten om egoisme og altruisme er etter min mening lite fruktbar i miljøsammenhengen.

Illustrasjonen fra intervjuene har fortalt at det er mulig for folk å begrense bruke av bilen "frivillig". De har brukt sin frihet til å velge å redusere privatbilen som for mange representerer selve symbolet for individuell frihet. Men frihet er ikke noe entydig begrep, det avhenger imidlertid av hvilket syn en har på individet i samfunnet. Positiv- eller kollektiv frihetsbestemmelse tar ikke utgangspunkt i individet og dets natur, men i det sosiale individ. Individet er her konstituert i et sosialt fellesskap. Individuell frihet må altså ha et "kommunalt" aspekt. Derfor kan vi ikke begynne med individet, men med samfunnet som et medium for bevissthetsutviklingen.¹⁹⁶

Innenfor et positivt frihetsbegrep står "plikt" og "vilje" sentralt. Vi ser oss sjøl og andre som medlemmer i et fellesskap. Dette innebærer igjen at vi har visse forpliktelser overfor de andre og at vi regner med at de er innforstått med å ha samme forpliktelsene overfor oss. Disse individuelle behov eller rettigheter kan ikke skilles fra "kollektivet" siden det er nettopp dette fellesskapet som gjør oss i stand til å danne egne interesser.¹⁹⁷

Fysiske omgivelser er også en del av dette som Mead kaller den generaliserte andre. Holdninger og forpliktelser overfor den generaliserte andre er holdninger til samfunnet og miljøet som helhet.¹⁹⁸ At å handle ut fra slike motiv er derved fornuftig. Slik kan miljømessig "framsyn" etter min mening oppfattes som fornuft, sjøl om det ikke helt kan løsrives fra følelser.

12.3. Miljøetikk

Solidaritet og identitet med miljøet har selvfølgelig også med at man er **følelsesmessig** knyttet til en viktig verdi. Å handle på en slik måte at man tar vare på denne verdien impliserer også at denne handlingen er moralsk. Moral kan også sies å være en sammensmelting av to menneskelige egenskaper- kjærlighetsevnen og fornuften. Ved å gå ut over det normale og vurdere konsekvenser gjennom fornuft og evnen til å elske vår neste , kan vi handle moralsk riktig.¹⁹⁹

196.Takker Kjersti Fjørtoft for den.

197.K. Fjørtoft

198.Mead, 1934 s.84

199.Kolbeinstvedt M. & Vibe N. 1991; som igjen har tatt utgangspunkt i Alberonis moralbegrep.

Bilkjøring har negative konsekvenser for våre økologiske omgivelser. Ved å bruke fornuft kan vi forestille oss denne konsekvensen, og gjennom kjærlighet til livet finner vi at dette er galt. Gjennom en erkjennelse av denne sammenhengen blir det moralsk riktig å la bilen stå. Kunnskap og ansvarsbevissthet er forutsetningen for at en skal oppfatte bilkjøring som et moralsk problem. Miljøproblemet er et klart etisk argument for å begrense egen bilbruk.

Moral har i likhet med normer evnen til å appellere til folks samvittighet. Men til forskjell fra sosiale normer styres den moralske handling etter min mening av sterke indre overbevisninger og ikke av ytre sanksjoner. Vi har i dag heller ingen gjeldende sosial norm som tilsier at bilkjøring ikke er riktig. Avvikene er fremdeles de som lar bilen stå av miljøhensyn. Normer kan sies å være gjeldende regler som folk aksepterer og følger uten å være bevisst deres samfunnsmessige argumentasjon. Moralene går derimot på å argumentere utover det nære og umiddelbare og se seg sjøl fra et større ståsted.²⁰⁰ Dette kan også gjelde religiøse handlinger. Men ulikt fra i religiøse handlinger står man her alene om moralske vurderinger der konsekvensen er meget usikker.

Det finnes i dag mange argumenter som teller for at man skal kunne bruke bil. Det sterkeste argumentet er trolig at de fleste voksne mennesker i dag kjører bil. Det interessante blir da om det de jeg har intervjuet gjør har noen virkning på andres atferd ved for eksempel å gjøre det unormale til det normale.

12.4. En moralsk fortrepp?

Lester Milbraith (1989) vurderer imidlertid muligheten for at miljøvernerne kan være en fortrepp for et nytt samfunn. Hvor en samfunnsmessig omveltning vil komme som en nødvendig endring mot et mer miljøvennlig samfunn.²⁰¹

Dette er en tese som jeg ikke umiddelbart vil støtte meg til. Jeg vil likevel tro at det finnes muligheter for at andre vil følge det samme spor som de jeg har intervjuet, uten at jeg sier at jeg har noen empiriske funn å støtte meg til her.

I beskrivelsen av samtaler med studentene viste jeg at de fleste hadde gode kunnskaper om sammenhengen mellom miljø og samfunn. Ut fra den teori jeg her har beskrevet skulle man mene at dette er viktig for å ta hensyn til miljøet i handling.

200.Mead 1934

201.Milbraith;1984

Dette er imidlertid også Milbraith siste tese. Hans løsning på miljøproblemet er her etter hans mening "sosial læring". Milbraith setter sin lit til at vi kan lære oss ut av problemet. En følge av dette er at vi derved forstår at vi ikke kan fortsette å leve som vi har gjort, i et konsumentsamfunn. Vi må lære å leve i harmoni med økosystemet.²⁰² En slik "sosial læring" vil skje samtidig med at folk står ansikt til ansikt med den harde virkelighet. Det vil da ikke være mulig å overse den.

Andre forskere har også kommet fram til at det går an å lære seg ut av problemet, også med hensyn til bilbruk. Som jeg var inne på i et foregående kapittel var også Moums konklusjoner er at den mest effektive måten å få støtte for restriksjoner på privatbilisme vil være å utvikle brede utdanningsprogram om miljøproblemer.²⁰³ En læring om økologi og samfunn gir en åpning for at mennesket å ikke bare se seg sjøl i **samfunnet** som helhet, men også med en bevissthet om at vi handler i forhold til en **økologisk helhet**. For å si det med Mead at "den generaliserte andre" utvides til å innebære både økologi og samfunn.

Arne Næss understreker at identifisering med annet liv foregår svært ujevnt og er avhengig av miljø, kultur og økonomi. Dermed er det ikke sagt at en handler adekvat i forhold til miljøet.²⁰⁴

For å forstå de handlingene jeg har beskrevet er det viktig å sette dem inn i en større sammenheng. Det blir derved også viktig å se på hva som karakteriserer de jeg har intervjuet i forhold til resten av samfunnet.

For det første er disse relativt unge menneske mellom 22 og 32 år. De har altså vokst opp i en tid hvor miljøspørsmål kom på dagsorden. De er studenter og kanskje av den grunn relativt opplyst når det gjelder aktuelle samfunnsspørsmål. Samtidig kan deres akademiske bakgrunn sees i sammenheng moderate holdninger og det at de har gode logiske argumenter for sine holdninger. Det er ganske nærliggende å tro at det ikke er sørlig legitimt å være "fanatiske" i et slikt miljø. Deres moderate holdning kan også forstås ut fra at - for ekstreme standpunkter også krever større grad av oppofrelse fra deres side. For å kunne fortsette å leve på noenlunde samme måte som før, er det altså viktig å ikke kreve for mye verken av seg selv eller andre. En annen ting som også ble nevnt i flere av intervjuene var at de ikke ville settes i samme bås som 70-tallets miljøvernere som tydeligvis etter deres mening mislyktes tildels i å spre "budskapet".

202.Lester Milbraith; 1989 s.327

203.Moum (1979) s.29

204.Næss 1974

De personen jeg har intervjuet er altså barn av sin tid. De har vokst opp i en periode hvor miljøvern er satt på dagsorden. Allerede på 60-tallet ble begrepet "miljøsvin" introdusert. Senere kom miljøbevegelsene og fikk samfunnsdebatten i gang, men kanskje ikke lyktes helt i å endre noe. Det virkelige skredet kom med vitenskapens påpeking av miljøproblemene og ikke minst med de store "øko-katastrofene" på slutten av 80-tallet. I de senere år er alt liv på jorda blitt framstilt i en større sammenheng og flere av oss har begynt å forstå jorden som noe endelig, noe som kan gå til grunne.

Alt dette, med samfunnsdebattene som følge, har nok vært med å påvirket miljøbevisstheten hos både de jeg har snakket med, og mange andre i Norge. Læringsprosessen er derfor ikke vanskelig å forstå i forhold til miljøbevisstheten. Om de er en fortropp er vanskelig å si, det er i hvert fall ingen klare tegn på at hovedtroppen følger etter.

Men hvorfor skiller disse seg ut i forhold til de fleste andre med å ta konsekvensen av denne kunnskapen i sin bilbruk? Hvis en ser på miljøhandlingen som en reaksjon på en krisetilstand, vil jeg snu spørsmålet til å gjelde hvorfor ikke andre tar konsekvensen av dette.

En undersøkelse fra 1989 viste at hele 91 % av de spurte var interessert i å få informasjon om natur og miljøvern.²⁰⁵ Det viser seg også at mange har spesiell interesse for miljø og naturvernstoff i avisen.²⁰⁶

Problemet er imidlertid at det eksisterer en del barrierer for sosial "læring" om miljøvern. Milbraith mener sjøl at en tro på at samfunnet kanskje kan klare seg uten endring kan være en barriere. Dette har jeg for så vidt tilbakevist i den undersøkelsen jeg viste til i kapittel 8, hvor det viser seg at de fleste mener at det må grunnleggende endringer til. Et annet problem med å motivere den jevne mann og kvinne ligger i at miljøproblemet ikke er noe som kan bevises før naturen sjøl svarer på det. Dette har for så vidt også skjedd. Milbraith mener i tillegg at sosiale bevegelser har problemer med å nå massen fordi de fleste ikke er mottakelig for budskapet og ikke har den "rette" referanserammen for å forstå meningen.

Et annet problem, som Øko-filosofen Kvaløy understreker, er at de fleste mennesker er for nærsynt i forhold til sin omverden. De er fullt opptatt av sitt eget nærmiljø, mener Kvaløy. Menneskene synes å få preget inn "blinde flekker" i tilsvarende grad som krisen tiltar i omfang.

205.Norsk Monitor 1989 (53% meget interessert + 38% litt interessert)

206.Norsk Monitor 1989

De synes å ha blitt låst fast i et samfunn som lever av kriseutvikling. Dette fører til at det ikke kan tillate seg praktisk gjennomslagskraft av et vidsyn og framsyn i samsvar med krisens krav, mener han.²⁰⁷

Kvaløy mener at for å løse dette kreves det viktigst av alt at det settes søkelys mot samfunnsmedlemmene og deres reaksjonsmønstre. Det må gis større mulighet til innlevelse i naturen og økosystemet. En må i tillegg koble miljøvernetikk til normer for handling.²⁰⁸

Saken er den at hvis det skal utvikles en norm på området krever dette at noen tenker helhetlig. Sosiale normer kan ikke oppstå fra intet. Det kan derfor være dette vi er vitne til hos folk som handler på samme måte som de jeg har intervjuet. Jeg har altså kommet fram til at for at folk skal kunne "lære" å handle fornuftig i forhold til økologien må det skje en endring med individers bevissthet, men da må det være sosiale og strukturelle betingelser tilstede, ifølge de teorier jeg har brukt.

En tilnærming til miljøkrisen forutsetter et samfunn hvor det finnes en kollektiv fornuft i samsvar med krisens krav. Miljøbevissthet er en reaksjon på økologisk krisetilstand, hvor man benytter seg av tilgjengelige kunnskaper. Videre bruker man denne erfaringen til å få et mest mulig langsiktig overblikk. Det er et forsøk på en bevissthetsutvidelse der man søker å forstå de omfattende forhold til livssystemet.

12.5. Sosial og kollektiv bevissthet.

Jeg har konsentrert meg om en form for kollektiv bevissthet, miljøbevisstheten, slik den trer fram i individers "forestilling". Det er imidlertid ganske opplagt at det er grupper i samfunnet som er mere avhengig av privatbilen enn den lille gruppen studenter jeg har intervjuet. Mange vil vel hevde at det ikke "koster" disse så mye å legge om livsstilen som det vil gjøre for andre i samfunnet.

Det er derfor viktig å forstå hvilke betingelser som kan være til stede i **samfunnet** for at individer skal handle i tråd med det som er økologisk fornuftig. Det jeg har kommet fram til i oppgaven er begrensning av privatbilismen er avhengig av en bevissthet som slår ut i denne kollektivt fornuftig atferd hos folk. Men det er altså ikke tilstrekkelig.

207.Kvaløy 1976

208.Kvaløy,1976 s.17

En praktisk miljøbevissthet kommer selvfølgelig ikke av seg sjøl. Det må være ulike samfunnsmessige betingelser tilstede for at en slik bevissthet fører til kollektiv handling. Som jeg var inne på i kapitlet om det politiske - og økonomiske system var ikke de rette betingelsene sterke nok for at den kollektive fornuft skal kunne seire.

For å belyse hvilke generelle sosiale betingelser som mange mener bør være tilstede, skal jeg i det videre gripe fatt i Marx's teorier om en "**sosial bevissthet**". Karl Marx prøver i "Fra den tyske ideologi" å forklare under hvilke forhold medlemmene av en klasse blir seg bevisst at de står i en felles situasjon og har fellesinteresser. Dessuten hvordan de er i stand til å forsvare disse fellesinteressene.²⁰⁹

Som Elster sier om Marx's teori:

"Å forklare klassebevissthet er å forklare hvorfor medlemmene av en klasse velger en samarbeidsstrategi i sitt fangens dilemma".²¹⁰

Kan dette forklares, kan det etter min mening også være mulig å belyse hvordan en økologisk bevissthet kan vokse opp og føre til endring av samfunnet til fordel for økologi og samfunn. Jeg vil her trekke ut tre generelle sosiale betingelser som kan tenkes må være til stede for å skape en slik felles bevissthet.²¹¹

For det første må det være en subjektiv betingelse for samarbeid til stede. Dette vil si kunnskap og motivasjon som vil påvirke medlemmene til å delta i kollektiv handling på klassens vegne. I tillegg at klassens medlemmer har en "riktig" forståelse av sin situasjon og sine interesser. Dette er aktørforutsetningen, det som driver folk til handling. Det har jeg snakket om i forbindelse med Mead og sosial læring. Undersøkelsene viser at disse betingelsene i stor grad er tilstede i det norske samfunn i dag.

Videre mener Marx at de sosiale betingelsene må finnes i tilstrekkelig grad for at de førstnevnte skal oppstå. Med dette tenker jeg meg også at bindeledd mellom det formelle samfunnssystem og hverdagsliv har betydning. Miljøorganisasjoner og bevegelser med utgangspunkt i nye og mer helhetlige ideer om samfunnets framtid er vesentlig i denne sammenhengen. Det må også finnes strukturelle trekk i samfunnet som skaper forbindelse mellom informasjon og tilbøyelighet til samarbeid. Det vil i dette tilfelle være blant annet den praktiske muligheten folk har til å velge mindre forurensende transport. Men for at dette skal legges tilrette er andre sider

209. Jon Elster: 1988 s.149 og Marx: 1981

210.Ibid.s.150

211.Dette har jeg hentet fra Elster; 1986 og Colbjørnsen, Hernes og Knudsen;1982

av samfunnet viktig å trekke fram. Her viser det seg at noen institusjoner med snevre interessefelt kan virke i motsatt retning. Slik jeg for eksempel har vist med konkurransedemokratiet og markedsøkonomien som stort sett legger vekt på og appellerer til folk egen- interesser. Det siste kan også legge hindringer for utviklinga av en felles bevissthet om allmennhetens beste.²¹² Dette har jeg hentet eksempel fra privatbilismen for å illustrere. Disse betingelsene vil jeg komme tilbake til i avslutningskapitlet.

12.5. Oppsummering

Min analyse, er en fortolkning av forsøket på å overkomme den klassiske konflikten mellom kollektiv og individuell fornuft. Jeg har beskrevet en gruppe mennesker som har utviklet en form for solidaritet overfor miljøet som helhet. Mennesket er etter hvert blitt klar over sin avhengighet av et samfunn og ikke minst den natur som omgir det. Og at dette gjennom bevissthetsutvikling blir i mer eller mindre grad blir en del av vår identitet. Dette blir en form for sjøl- realisering som ikke er en "egotripp", for å bruke Næss' uttrykk. Det er heller ikke egentlig motstridende i forhold til egennytten å handle på vegne av miljøet som vi er en del av.

Grunnen til at jeg har gått inn på en diskusjon omkring rasjonalitetsbegrepet er at det er et meget sentralt begrep innenfor samfunnsvitenskapen. Det er likevel ikke noe poeng for meg å absolutt måtte beskrive handlingen til de miljøbevisste bilistene som rasjonell. Poenget er at det for ofte er blitt skilt imellom disse handlingsformene og ikke sjelden har handling som ikke er direkte nyttig for den enkelte blitt betraktet som irrasjonell. Rasjonalitet er imidlertid ikke en dekkende betegnelse på miljøhandlingene, fordi begrepet ikke sier noe om menneskets evne til å handle slik jeg har beskrevet. Begrepet trekker heller ikke inn evnen til å ta omgivelsene inn over seg og knytte dem til seg følelsesmessig. Likevel vil jeg understreke at jeg ikke er enig med de teorier som ser bort fra det fornuftsmessig i slike handlinger.

Omgivelsene våre er en del av oss sjøl og inngår derved i våre "nytte" kalkuleringer. Dette innebærer at mennesket på samme tid kan se på seg sjøl som et subjekt med samfunnet som en ramme og som et objekt i samfunnet. Det naturlige etter dette er å spørre hva dette kan bety for samfunnets evne til å begrense privatbilismen med hensyn til miljøet. Om dette er en moralsk "elite", blir det umulig å si noe sikkert om. Noe om utbredelsen av handlings typene kan jeg heller ikke si. Ei heller om hvordan miljøproblemene konkret kan løses i forbindelse med privatbilismen. Likevel kan det gi en ny innfallsvinkel til å forstå hvordan forbindelser mellom samfunn og økologi kan oppstå. Noe som i seg sjøl kan være interessant.

212.Løchen red. 1990

De spørreundersøkelsene jeg viste til i kapittel 8 viste at det finnes noen flere slike mennesker i Norge som handler slik som de jeg har beskrevet. Det kan en derfor være mulig å bruke min illustrasjon videre til å si noe om betydningen av miljøbevissthet og privatbilisme.

Dette betyr at slike grupper, sjøl om de er relativt små, kan ha en signaleffekt overfor sine omgivelser og derved muligheter til å faktisk redusere forurensningen fra biltrafikken merkbart. Den siste effekten vil muligens bety lite så lenge det ikke fører til at myndighetene fanger opp denne opinionen og fører en offentlig debatt om samfunnets beste på dette området. Praktiske politiske reguleringer er ikke bare avhengig av påviste bivirkninger av bilbruk, men er også sterk avhengig av en bevisst og kunnskapsrik miljøopinion. Det henger igjen nøye sammen med at den offentlige debatten på området kan bidra til rasjonelle resonnementer også som middel til å få særinteresser til å legge bånd på seg, frivillig. Hadde samfunnssystemene lagt forholdene tilrette kunne det vært mulig at flere ville følge den samme linja som studentene i intervjuet.

En utdyping av hvordan realiseringen av et slikt samfunn bør skje er ikke i min hensikt å komme med her. Jeg skal imidlertid følge opp den siste tråden og gjøre et forsøk på å se muligheter til reduksjon av privatbilismen framover relatert til det jeg her har sagt.

DEL IV

13. AVSLUTNING

Jeg har i denne oppgaven forsøkt å knytte privatbilisme og miljøvern til begrepene kollektiv og individuell fornuft. I første omgang for å vise at utviklinga av privatbilismen på bekostning av miljøet er knyttet til forutsetninga om individuell nytte.

Mange talskvinner, og menn, mener at arbeidet for miljøvern har fram til de siste årene gått urimelig tregt. Dette skyldes, etter min mening, blant annet noen av samfunnssystemenes manglende evne til å takle konflikten mellom kollektiv og individuell fornuft. Det politiske og økonomiske system som vi finner i vår del av verden er eksempel på slike. Konkurransedemokratiet og markedsøkonomien er idealtypiske for hvordan slike systemer tildels fungerer i praksis. Endringer med utgangspunkt i slike systemer vil strande på at miljøvernhandlinger på individuelt plan blir umulig og/eller irrasjonelle.

For å finne en annen tilnæringsmåte til problematikken rundt privatbilisme og miljøvern har jeg valgt ut et lite antall personer som handler kollektivt fornuftig på egen hånd. Her mener jeg å ha funnet eksempel på at det går an å handle på et slikt grunnlag. Disse personene illustrerer også at noen tar konsekvensene av de voksende økologiske problemer man vet om. I tillegg viser de at miljøbevissthet kan få konsekvenser i praktisk handling. Samtidig gir det eksempler på at handlingsmotivene kan begrunnes ut fra fornuft og ikke religiøs eller normregulerte handlinger.

Den kollektive handling, som redusert bruk av privatbil i denne sammenhengen er, kan ut fra visse forutsetninger være en mulig, men ikke en nødvendig følge. Som jeg har vist finnes det (intra)subjektive betingelser i individet som gjør det mulig å samarbeide sjøl om det ikke er normer til stede. Det er også mulig ut fra det intervjuene illustrerer, å handle frivillig for et kollektivt mål, sjøl om dette tildels strider mot det umiddelbart egennyttige.

For privatbilismen er det flere strukturelle og sosiale hindringer for at begrensning skal komme i stand. Jeg har vært inne på de strukturelle hindringene i de økonomiske og politiske system, og at kollektivtilbudet tildels er dårlig utbygd og ikke gir reelle valgmuligheter. Privatbilismen som fenomen er knyttet til tilfredsstillelse av individuelle behov for framkommelighet og ønske

om bevegelsesfrihet. Som mange andre samfunnsfenomen er den etter hvert blitt en del av samfunnsstrukturen og derved tildels en premissleverandør for utviklingen.

Jeg forsøker altså å trekke privat bilisme og miljøvern sammen ved å bruke både system- og handlingsteori. Mens jeg i første del var mest opptatt av de strukturelle hindringer, kan den siste delen gi en bedre forklaring på hvordan og hvorfor enkeltindividet kan utvikle en forståelse om kollektivet, samfunnet og det globale fellesskap.²¹³ En kan ned andre ord si at den første delen har et konfliktperspektiv og andre del et integrasjonsperspektiv på miljøvern og privatbilisme.

Den rolleovertagningen som i følge Mead skjer gjennom kommunikasjon, er en betingelse for "læring" om økologiske sammenhenger. Og da ikke bare læring om hvordan det økologiske system fungerer, men også hvordan individuelle handlinger påvirker andre aktører og samfunnet i helhet. En slik miljøbevissthet som da kan oppstå forutsetter at en også har et visst følelsesmessig engasjement i forhold til målsettinga ved handlingen. Jeg har også vist at Marx hevdet at dette var en betingelse for en klassebevissthet. Denne bevissthetsformen har mye til felles med miljøbevissthet i den grad at den innebærer en forståelse av det felles beste.

Skal man kunne generalisere dette må man ta utgangspunkt i hva mitt utvalg har som også kan gjelde andre. Men det er også viktig å finne forskjellene.

13.1. Trekk ved samfunnslivet som hindrer en felles bevissthet.

I en debatt om hvordan holdninger som innbefatter økologisk konsekvenser kan være mulig, er det også viktig å si noe om hva som hindrer aktører å utvikle et slikt forhold til miljøet. Et begrep som da kan være beskrivende er begrepet "**fremmedgjøring**". Den vanligste bruken av dette begrepet er i betegnelsen av den avstand som er imellom den som er med i produksjonsprosessen og det endelige produktet, eller mellom dem som skal bruke produktet og produsenten.

213.Joachim Israel: 1980

I Marxistisk teori kan dette få flere konsekvenser, blant annet at mennesket blir fremmedgjort fra seg sjøl og derved at interessen for det kollektive går tapt, og egeninteressen blir viktigere enn fellesinteressen. Dette skyldes ifølge Marx det kapitalistiske økonomiske system og sosiale forhold i industrien.²¹⁴ Når jeg bruker dette begrepet er konsekvensene de samme som hos Marx, men strukturene som skaper fremmedgjøringen er her noe annerledes. I forbindelse med fremmedgjøring i forhold til bilisten er heller Sartres beskrivelse av det "serielle samfunn" mere betegnende.

*I det serielle samfunnsliv er enhver hele tiden henvist til å ta hensyn til de andre, uten at det lykkes dem å integrere handlingene til en helhet.*²¹⁵

Privatbilismen er et utmerket eksempel på det Sartre kalte "det serielle samfunn". Avgjørelsene er private og det oppstår køer istedenfor grupper, hvor individene er atskilt og beslutningene tas i ensomhet. Det er ikke mangel på fellesinteresser som skaper dette, men desintegrerende krefter i samfunnsforholdene som virker på individet.²¹⁶

Fordi ikke fellesinteressen er åpenbar for individene kan det ikke dannes en egen "identitet". En slik felles identitet er også avhengig av at allmenn interessen avgrenser mangfoldet i samfunnslivet og gjør valg enklere. Serien blir en væremåte for individene i forholdet til hverandre og den felles tilværelse. Vi får derved serielle handlinger, følelser og tanker.²¹⁷ Kødannelsen er protoeksemplet på det serielle samfunnsliv og bilkøen eller bilismen i det hele tatt skulle passe utmerket som en illustrasjon på slike relasjoner.

Dette forklarer noen av hindringene for at folk ikke handler i større utstrekning i forhold til økologien når det gjelder bilkjøring. Hver enkelt bilist må forholde seg til andre biler, og har ikke mulighet til å løse transportoppgaver i fellesskap der og da. Men det er ikke bare i bilkøen at slike krefter har spillerom. Også Mead har en del kritiske tanker om de generelle trekk ved det demokratiske samfunnet og trekker frem noen tanker om hva som "mangler":

*Slik demokratiet til nå er blitt oppbygd, er kommunikasjonen slik at individene ikke har mulighet til å sette seg inn i holdninger til dem som deres handlinger kan ha innvirkning på. Det ideelle samfunnet kan ikke eksistere så lenge det er umulig for individene å forstå konsekvensene deres handlinger har for andre og hvordan de eventuelt opplever det.*²¹⁸

214.Martiniussen,W.:1984 s.254-255

215.Østerberg, Dag (red.):1978 s.173

216.Ibid.s.174-175

217.Østerberg; 1978

218.Mead, 1934 s. 328

Det er disse generelle trekk i samfunnslivet som trekker i retning av mangelfull samhørighet og innlevelse i andres situasjon.

Løchen m.fl. (1990) understreker man også de generelle "forvitringstendenser" i samfunnsutviklingen i dag. I boka "Formål og fellesskap" påpekes trekk i samfunnslivet som innebærer et svekket fellesskap hvor mistilliten, ego-orienteringen og pessimismen øker. Her presenteres noen av samfunnets institusjoner fram for å gi en forståelse av forvitringen i samfunnet. Dette skjer blant fordi de ikke har maktet å trekke fellesinteressene inn i sine målsetninger.²¹⁹

Forvittringsbegrepet avdekker altså utviklingen av grupper som arbeider for særinteressene istedenfor fellesinteressene. Dette kan trekkes fram som et vesentlig hinder for begrensning av bilbruken til fordel for miljøet. Det er ikke tvil om at det er sterke interesse på dette området. Bilinteresseorganisasjonene har til tider vært meget aktive for å få myndighetene bort fra for strenge begrensninger på bilbruk.²²⁰ Oljeinteressene som ikke minst er sterke i det oljeproduerende Norge for at ikke forbruket vris bort fra drivstoff av olje. I tillegg er det som jeg har vist mange arbeidsplasser knyttet til bilbruk og transport. Alle disse utgjør flere store og sterke interessegrupper som ikke umiddelbart ville gå med på en endring som ville gå utover dem. Jeg vil likevel ikke utelukke at slike grupper ikke er villige til å være med på å forbedre miljøet. Men dette vil ikke skje uten at myndighetene og folk flest viser vilje til å ta ansvar for sine økologiske omgivelser.

13.2. utfordringer

De politiske partier kan derfor ikke bare drive maktkamp og sanke stemmer for å få igjennom egen politikk dersom de samtidig ønsker å verne miljøet. Det vil være nødvendig med en vekselvis instrumentell og ekspressiv virksomhet som også går ut på å skape en opinion og bevissthet rundt fellesskapets beste på tross av noen særinteresser. Det er etter min mening viktig å trekke inn dette i en vurdering av hvorfor privatbilismen er så vanskelig å få regulert i forhold til miljøet. Altså at samarbeid om reduksjon av bilbruken bilistene imellom ikke fungerer i særlig grad i et samfunn hvor nærhet og fellesskap står svakt.

219.Løchen (red.);1990

220. Magasinet "Natur og miljø" 1990

Likevel mener jeg at betingelsene for samarbeid og informasjon igjen kan styrkes av andre trekk ved samfunnet. Vi får opplysning og signaler gjennom de kommunikasjonskanaler og massemedier som finnes i samfunnet. Det faktum at massemediene i de senere år har satt fokus på miljøvern er et grunnlag for at en miljøbevissthet har grodd fram og trolig fremdeles vokser. Andre formidlingskanaler mellom økologi og samfunn har også vist at seg brukbar i denne sammenhengen. Institusjoner som kunst og vitenskap spiller en viktig rolle i kommunikasjonen med naturen.

Kommunikasjonen går også ut på å skape et "moralsk fellesskap" for å bruke Løchens terminologi. Dette fellesskapet betinges i følge Løchen av gjensidig tillit i samfunnslivet, framtidstro og at medlemmene har orientering mot andre (i motsetning til ego orientering). Dette fellesskapet er blant annet avhengig av stabile institusjoner som kan ivareta og forsterke verdier som fellesskapet kan hvile på. Bevegelser i samfunnet som kan skape forbindelser mellom individ og stat er også viktige trekk i den sammenheng.²²¹

At dette er viktig også for myndighetenes strategi viser dette sitatet av miljøvernminister Torbjørn Berntsen:

*For oss som har politisk ansvar for miljøvernarbeidet, er dette en viktig støtte og en betydelig inspirasjon. Det aktive grasrotarbeidet forteller blant annet at folk forstår hva det dreier seg om, og at det er stor vilje i befolkningen til å ta ansvar for vår felles framtid.*²²²

Miljøbevissthet som på mange måter er solidaritet med naturen og kommende generasjoner er også et svar på strukturelle betingelser, det vil si de objektive forhold en lever under. Også de sosiale institusjoner som ligger i en mellomposisjon mellom stat og individ kan styrke miljøbevisstheten i samfunnet. Miljøorganisasjoner og liknende bevegelser er med på en slik utvikling, sjøl om altså noen interesseorganisasjoner som for eksempel Norges Automobil Forbund tildels undergraver dette.

I følge blant andre Habermas er det en viss mulighet til at en offentlig debatt kan føre til en kollektiv forståelse av det som er det beste for samfunnet som helhet.²²³ I den andre forståelsen av et politisk demokrati som jeg så vidt har vært inne på, diskursdemokratiet (til forskjell fra konkurransedemokratiet), er dette teoretisk sett mulig. Innenfor denne tradisjonen, er det den offentlige debatt i seg sjøl som kommer i sentrum. Politiske avgjørelser skal avledes av den enighet igjen som er resultatet av en rasjonell debatt. Målet er å komme fram til det som best

221.Løchen red. 1990

222.Magasinet til Norsk folkehjelp :(1991)

223.Trond Bergh; 198

gagner samfunnet. En slik debatt må ha utgangspunkt i både ekspressive og instrumentelle sider ved politikken.²²⁴

13.3. Konflikt og integrasjon

Jeg har i denne oppgaven vist at både system teori på makro nivå, og spillteori med utgangspunkt i snevre individuelle aktører strander på forklaringen om at miljøvern er nærmest umulig på grunn av **konflikten** mellom individuell og kollektiv fornuft.

Begrensning av privatbilismen blir meget problematisk fordi nytten er individuell og direkte knytta til kjøringa, og forurensingen kollektiv og en indirekte effekt av bilbruk. Som en kritikk og et supplement til denne tankegangen har jeg også understreket de **integrerende** krefter i samfunnet. Disse har jeg igjen sett i sammenheng med at også subjektive betingelser er vesentlige.²²⁵

Med det som utgangspunkt mener jeg å ha funnet individer som handler kollektivt på tross av systemenes hindringer. Dette problemet er mulig å overkomme hvis man knytter sammen disse to nivåene slik teoretikerne Mead og Marx, og forfatteren Havel etter min mening gjør. Kommunikasjon mellom mikro og makro plan blir her nødvendig.

I praksis vil dette si at det politiske og økonomiske system er avhengig av signaler fra "grasrota" om at den er villig til å godta restriksjoner, men at disse systemene samtidig makter gjennom sine koder å informere om hva som er best i et helhetlig perspektiv. Dette er gjensidige virkninger, og det uformelle sosiale system som ligger i en mellomposisjon mellom individ og stat(samfunn) har her en viktig oppgave i formidling. Det være seg pressens, kunstens og litteraturens evne til å gi opplysende informasjon, interesseorganisasjonenes ansvarsforståelse og ikke minst vitenskapens og miljøbevegelsens arbeid.

Personer som de jeg har intervjuet, som i likhet med andre grupper i samfunnet tar ansvar for miljøet, kan derved legge til rette for at sosiale normer for miljøatferd skal utvikles til å gjelde større grupper. De er også en viktig formidlingsfaktor overfor sine omgivelse. Deres handlinger kan derved virke på andres samvittighet, noe som tydeligvis var en viktig motivasjonsfaktor for aktiv handling.

224.Sakgebø, 1989 og Sjømo,1990

225. Colbjørnsen, T., Hernes, G. og Knudsen,K.:1982 s.14

På grunnlag av dette tror jeg at et land som Norge skulle ha gode muligheter til å begrense privatbilbruken gjennom en gjensidig påvirkning oven- og nedenfra. Fordi vårt sosialdemokrati har erfaring med å løse konflikter som ligger i grenseland mellom det private og det offentlige, eller det individuelle og det kollektive samfunnsliv. Det er på en måte dette spenningsfeltet vårt system er tuftet på. Det kan igjen ha den samme signaleffekt overfor det internasjonale samfunnet.

Helt til slutt vil jeg igjen sitere Vaclav Havels (1989) fortreffelige måte å understreke det han mente var vesentlig for en endring i systemet:

*Nemlig av en slik tilstand hvor man ser lengre enn sin egen nesetipp, og hvor man - i bevissthet om evighetens blikk- overtar ansvaret selv for det som ikke umiddelbart angår en selv, og ofrer noe av sine særinteresser for allmenn interessen. Uten denne mentalitet vil selv det klokeste systemprosjekt ikke være til noen verdens nytte.*²²⁶

226.Vaclav Havel;1989

LITTERATURLISTE:

- Abercrombie, N., Hill, S. & Turner, B.S.: (1986) The Penguin *Dictionary of sociology*
Aschehoug & Gyldendals *Store Norske Leksikon*
Aftenposten; 01.12.1990 og 25.05.91
- Bergh, Trond red.:(1983) *Deltagerdemokratiet*
Bruntlandkommisjonen; (se Verdenskommisjonen for miljø og utvikling)
- Colbjørnsen, Hernes og Knudsen:(1982)*Klassestruktur og klasseskiller*
Universitetsforlaget
- Christie, Nils:(1990)*På reise med Dag Østerberg*
Samtiden; nr 2 1990
- Douglas, Mary (1984) *Purity and Danger*
ARK Edition
- Elster, Jon:(1983)*Offentlighet og deltakelse*
i Bergh(red): *Deltakerdemokratiet*
Universitetsforlaget
- Elster, Jon: (1988) *Hva er igjen av Marx?*
Universitetsforlaget
- Elster, Jon: (1989) *The Cement of Society*
Cambridge University Press, Cambridge
- Jon Elster: (1989;b) *Vitenskap og politikk*
Universitetsforlaget
- Eriksen, Erik Oddvar : **Handlingskoordinering og sosial orden**
- Eriksen, E.O.& Weigård,J.:(1986)*Strategisk handling og kollektiv orden*. NFT Nr.21
Framtiden i våre hender: *Folkevett* nr.7 1990 s.6-8
- Feyling, Heidi: (1991) *Understanding Attitudes of Changing Behavior -a discussion of two attitude approaches and their relevance for environmental attitude Change*. Univ.i Oslo
- Fjørtoft, Kjersti: "Forholdet mellom kollektivitet og individualitet" Arbeidsnotat
- Førsund og Strøm: (1980) *Miljø og ressursøkonomi*
Universitetsforlaget Oslo
- Gripsrud, J.& Johansen A.:(1987) *Racing & cruising*
i *Samtiden* nr.6 Aschehoug & Co.
- Haga, Ånund:(1988) *Handling og samfunn- Om sammenhengen mellom samfunnsvitenskap og praktisk filosofi* Universitetet i Tromsø, ISV
- Hagen, Roar: (1988)*Økologisk kommunikasjon?*
Arbeidsdokument Altrnativ Framtid, Tromsø
- Hagen, Roar: (1991) *Ti år for dialektikken*
Nytt Norsk tidsskrift 1/1991
- Havel, Vaclav:(1989)*Fjernforhør Samtale med Karel Hvìzdala, Bonn- Praha 1985-1986*
Gyldendahl Norsk forlag
- Hansson, R.& Glesne, O.: (1985) "*Med onkel Skrue på tur.*" -Skal vi sette prislapp på

naturen? *Miljømagasinet* nr.3.1985

- Helland-Pedersen, Britt: (1991) *Fra drøm til et nødvendig onde -om bilen og framveksten av massebilismen i Norge* **Hovedfagsstudentenes årbok 1991** 4. årgang
Sosialantropologi, Universitetet i Oslo
- Hervik, A. & Brunstad R.J.: (1989) *Bilbeskatning og miljøpolitikk* **Sosialøkonomen** nr.5
- Hjorthol, Kolbjørnstvedt & Vibe: (1990) **Kan vi leve uten bil?**
Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser
Transportøkonomisk Institutt
- Holte, Fritz C., (1981) **Sosialøkonomi**
Universitetsforlaget
- Huttman, John: **World Automobility in the global environment**
- Israel, Joachim: (1980) **Erkjendelse, sprog og sosiale relationer** -Om relasjonistis
socialpsykologi. Munksgaard, Århus
- Jensen, Anders Todal: (1990) **Hvor vil vi med samfunnsutviklingen?** Prosjekt alternativ
Framtid, Oslo
- Kolbenstvedt, M. & Vibe N.: (1991) **Bilkjøring, strukturell tvang eller umoral?** Innlegg på
Norsk Sosiologiforenings vintersem. 3.-6.1.-91
- Kvaløy, Sigmund (1976) **Økokrise, natur og menneske**
-en innføring i økofilosofi og økopolitikk. Tapir, Trondheim
- Klassekampen: 05.05.90
- Luhmann, Niklas: (1989) **Ecological Communication**
Polity Press, UK
- Lundby, Knut: (1987) **Troskollektivet**
Universitetsforlaget
- Løchen red.: (1990) **Formål og Felleskap**
Prosjekt alternativ framtid
- Martiniussen, Williy : (1984) **Sosiologisk analyse**
Universitetsforlaget
- Martiniussen, Willy : (1988) **Solidaritetens Grenser**
Universitetsforlaget
- Marx, Karl: (1981) **Fra den tyske Ideologi**.
- Mead, George Herbert: (1934) **Mind , Self and Society**.
Chicago: University of Chicago Press
- Milbraith, Lester: (1984) **Environmentalists- Vanguard for a New Society?**
State University of New York Press, Albany
- Milbraith, Lester: (1989) **Envisioning a Sustainable Society**
State University of New York Press
- Miljøverndepartementet: (1989) **Miljø og utvikling**. Norges oppfølgingsrapport av
Verdenskommisjonens rapport Stort.meld. nr.46
- Moum, Torbjørn: (1979) **The willingness to impose restrictions on the
Automobile; Ideological commitments or personal gain?** Arbeidsnotat
- Norderhaug, Magnar: (1988) **Det er sent på jorden -Menneskene og miljøet -vår tids
største utfordring** Grøndal & Søn. Forlag A.s, Oslo
- Norges Naturvernforbund: (1991) **Natur og miljø** nr.1/91

- NOU:1984:6 **Personbilpolitikk**
- Næss,Arne:(1974) **Økologi, samfunn og livsstil**
Universitetsforlaget
- Næss, Arne :(1989) **Ecology,Community and Livsstyle; Outline of an Ecosophy**
Cambridge University Press
- Offe, Claus: (1984) **Contradictions of the Velfarestate**
Hutchinson, London
- Otnes, Per: (1986) **King Car; The Ironcave of Irrationality**
Sosiologisk Årbok
- Paule, Torbjørn:(1987) **Bilen som forurenser og ressursbruker**
Samtiden nr.6/87
- Petracca, M.P.: (1990) **Building the Institutional Agenda; From Political Issue to Public Policy** American Pol. Science Ass.
- Ritzer, George: (1988) **Sociological theory**
Alfred a. Knopf,New York
- Ringstad,Vidar (1986) **Samfunnsøkonomi 1**
Bedriftsøkonomiens Forlag
- Ringstad ,Vidar:(1984) **Samfunnsøkonomi 3**
Bedriftsøkonomiens Forlag A/S Oslo
- Samtiden:Nr.6 1987 **Bil**
Aschehoug & Co.
- Samferdselsdepartementet: Samferdselsstatistikk 1987 og -88
- Samferdselsdepartementet: Samferdselstatistikk 1989
- Samferdselsdepartementet & Vegderiktoratet:(1990) **Norsk veg og trafikkplan 1990-93**
- Skagerbø, Eli:(1989) **Offentlighetsteori -Empirisk anvendbar?**
Sosiologi i dag, nr.2-3/89
- Sosialt Utsyn**:1989
- Sjåmo, Nina (1990):**Hva forklarer at miljøvern er blitt offentlig politikk,mellomfagseksmen i Offentlig Politikk og Administrasjon Univ.i Tromsø**
- Sosialøkonomen**:nr.6 1982
- Starke, Linda: (1990) **Signs of Hope -Working Towards Our Common Future** Oxfor University Press, Oxford New York
- Statens Vegvesen: (1989) **Rense? Begrense?** -Fakta og debathefte om forurensing fra vegtrafikk. Vegdirektoratet
- Statens Vegvesen: (1991) **Kjøpesenteret-Landevogsrøver og byødelegger?** Vegderiktoratet
- Statistisk Sentralbyrå:(1990) **Bil og vegstatistikk**
- Steigan, Pål:(1990) **Veiskille -Finnes det noen vei ut av miljøkrisa?**
Forlaget Oktober A.S.
- Stortingsmelding nr:46, Oppfølgingsrapport til BK
- Strand, Jon;(1982) **Verdsetting av miljøgoder i teori og praksis.** **Sosialøkonomen**nr.6
- Transportøkonomisk Institutt: (1973)**Forurensning fra biltrafikk** TØI-rapport
- Transportøkonomisk Institutt:(1991) **Reisevaneundersøkelse i Tromsø Arbeidsdokument**
- Verdenskommisjonen for miljø og utvikling:(1987) **Vår felles Framtid** Tiden Norsk Forlag, Oslo
- Wilson, James Q.(1973): **Political Organisations**

- Basic Books, New York
- Worldwatch Institute: (1990) *State of the World 1990*
Scanbok Forlag
- Worldwatch Institute: (1991) *State of the World 1991*
Scanbok Forlag
- Wyller, Kari Bruun & Wyller Thomas Chr. red.(1978): *Samferdsel og samfunn* Gyldendal
Norsk Forlag, Oslo
- Østerberg, Dag (red.):(1978)*Handling og samfunn*
Pax Forlag A.S. Oslo
- Østerberg, Dag : (1988) *Metasociology-An Inquiry into the Origins and Validity of Social Thought*. Universitetsforlaget

