senter for teknologi og samfunn

STS

Per Østby

MOBILITET ELLER MILJØ

Konflikter knyttet til bil og bilisme 1950 - 1990

STS-arbeidsnotat 3/91

ISSN 0802-3573-42

arbeidsnotat
working paper

senter for teknologi og samfunn
universitetet i trondheim
7055 dragvoll

tlf: +47 73 59 17 88
fax: +47 73 59 15 27

university of trondheim
centre for technology and society
n-7055 dragvoll, norway

1. Innledning

I april 1991 hadde ukemagasinet *Business Week* et bilde av en bil bevokst med gress og mose på forsida. Teksten under bildet lød: "The Greening of Detroit"[1] Mye av bladet var viet de amerikanske bilfabrikkenes problemer med å utvikle biler som kunne oppfylle de nye reglene for eksosutslipp som var utferdiget av myndighetene i California i 1988. Regler som i siste instans vil ha innvirkning på det internasjonale regelverket for avgasser fra motorkjøretøyer.

De amerikanske bilkonsernene har i de siste årene på samme måte som andre lands bilfabrikker arbeidet intenst med å forbedre motorene i bilene for at de skal mindre giftig avgass. Men etter flere års kamp med dette problemet har det vist seg at det å skape en forurensningsfri-bil er belagt med store tekniske og ressursmessige problemer. De amerikanske bilkonsernene er presset av dårlig økonomi, samtidig som det nye regelverket legger klare tidsmessige begrensninger på hvor lang tid man har på seg for å utvikle bedre teknologi.[2]

Problemet med å løse de tekniske og ressursmessige problemene har satt i gang andre mekanismer for å erstatte eller supplere de to første. Det vi opplever i dag er etter min mening en symbolsk og retorisk konstruksjon av en "grønn bil". Ser man på de siste års bilreklame kan tydelige finne denne tendensen. Et konkret eksempel opplevde man på årlige bilmessen i Oslo i 1991. Her ble det lansert en "revolusjonerende" Miljø-Golf og en Miljø-Passat. Selv om disse to modellene etter fabrikkens spesifikasjoner avgir 30 prosent mindre giftig eksos, det vil si et redusert utslipp av både NOx, HC og CO2, så er det å kalle dette miljøbiler å trekke begrepet miljø langt. Det har også medført at Forbrukerombudet i Norge og Marknadsdomstolen i Sverige har lagt ned forbud mot denne typen reklame.[3]

Grupper med store økonomiske interesser knyttet til salg og bruk av bil ønsker helt tydelig å skape et bilde av bil som kan matche strømninger i samfunnet. Det vil si de nye miljøbevegelsene og en generell økende interesse for miljøspørsmål i store deler av befolkningen. Dette har sannsynligvis også sammenheng med at de liberalistiske strømningene er svekket og er etterfulgt

---

[1] *Business Week*, "The Greening of Detroit", April 8, 1991.

[2] De elektriske batteriene har ennå ikke den nødvendige kapasiteten, gass-motorer og dieselmotorer slipper fremdeles ut avgasser, ikke minst CO2. Alkoholmotorene korroderer. I tillegg reiser spørsmålet seg om hvis man får den nødvendige batterikapasiteten, hvordan skal strømmen til bilparken produseres i USA. Av kjernekraft av oljefyrte kraftverk?

[3] Brosjyre fra utstillingen på Sjølyst, Oslo 1991: *Volkswagen - tar miljøvern på alvor.*

av en økende forståelse for behovet for styring av samfunnsmessig tunge sektorer.

Slike forsøk på å tolke eller retolke teknologiske løsninger er ikke noe nytt fenomen. I perioden 1934 - 1990 kan man påvise flere slike viktige endringer hvor bildet av bilen endret seg.

2. Bilen i Norge 1934 - 1990 - Fra idyll til problem

> *"Det nye tiåret vi har gått inn i, fikk sin dåp allerede ved fødselen. Det ble kalt 'de gyldne 60-årene'. Bilen og fjernsynet står som symboler for det nye trinn i velstandsutviklingen som alle regner med."*[4]

Dette sitatet fra 1961 er hentet fra et av utkastene til langtidsprogram for Det Norske Arbeiderparti for årene 1962-1965. Hvis vi beveger oss 30 år fram i tid, til 1989, finner vi et helt annet syn på bilen. I april 1989 la regjeringen fram Stortingsmelding nr. 46 "miljø og utvikling" oppfølgingen av Brundtlandkommisjonens FN-rapport. Her var tonen langt mindre optimistisk med hensyn til bruk av bil:

> *"Nærmere 300 tusen mennesker oppholder seg i områder hvor luftforurensningen ligger over internasjonalt anbefalte grenseverdier for luftkvalitet. Vegtrafikken er den klart største bidragsyter til denne situasjonen, spesielt i våre byer og tettsteder."*[5]

Dette er to utdrag tatt ut av en større sammenheng, men de kan stå som klare indikatorer på forskjellig syn på bil. Utdraget fra 1960 er en lovprisning av bilen som et symbol på den nye tid og et eksempel på teknologiens muligheter. I det andre sitatet framstår bilismen som en trussel mot miljøet, globalt og nasjonalt. Mens man i 1960 hilste bilen velkommen som en del av en utvikling **som måtte komme**, så viser FN-rapporten et ønske og en ambisjon om å styre utviklingen. Disse to utdragene kan stå som to eksempler på myndighetenes syn på bil.

Men tolkningen av bilen ble ikke bare foretatt av de politiske myndighetene. Det var andre aktører med mening og ikke minst økonomiske interesser knyttet opp til bilen. Ser vi på bilorganisasjonenes og næringslivets syn på bil kan vi finne en tilsvarende utvikling. Jeg har tatt med to eksempler hentet fra

---

[4] Det Norske Arbeiderparti: *Våre oppgaver 1962 - 65 - et diskusjonsgrunnlag*, Oslo 1961, side 7.

[5] Stortingsmelding nr. 46 (1988-89): *Miljø og utvikling. Norges oppfølging av Verdenskommisjonens rapport*, Oslo 1989, side 95.

bladet Motor som blir utgitt av Norges Automobilforbund (NAF).[6] Det første er fra 1966:

> *"Det er vel gått mange som det er gått med MOTORs redaktør i sommer-tross praktfullt vær på bilturen, tross møtet med mange hyggelige mennesker, har det vært dype skår i gledene. Det er møtet med så megen ødelagt norsk natur som har voldt sorgen. Vi reiste forbi Tokkeanleggene og vi fikk se hvor utskjemt det var blitt innerst i Vå, ...det vakre dalføret lå der elv og vann, ... enda mer rystende var det å se hva ingeniørene har gjort med Setesdalen, svære steinhauger nedover dalsidene..."*[7]

Som vi ser av dette utdraget, finner bilisten som skal ut å nyte naturen med sin bil landskapet ødelagt. Men det er ikke eksos og støy som skjemmer idyllen, det er kraftutbyggingen. Bilen står fram som et middel for å utforske og oppleve naturen.

Tar vi et nytt sprang i tid, denne gangen til 1983, så står det i samme blad:

> *"Luftforurensningen diskuteres nå sterkt på Kontinentet. En hel del er gjort for å rense elver og sjøer. Men man blir mer og mer klar over at også luften er forurenset. Det har blant annet gitt seg utslag i sykdomstegn på skogen."*[8]

Her er idyllen definitivt borte, selv bilens tilhengere har fått øynene opp for et samfunnsproblem man ikke riktig vet hvordan man skal håndtere. Selv bilens ivrige forkjempere kan ikke lenger late som om dette er problemer som ikke eksisterer, det er sykdomstegn på skogen.

Disse to sitatene viser at det er stor forskjell mellom det bildet av bil i 1960 og i 1989. Mens bilen i 1966 var et middel til et rikere liv, var den i 1989, selv hos svorne biltilhengere, blitt en problematisk og motsetningsfylt teknologisk gjenstand. Men her er det ikke bare snakk om endringer over tid, man kan også finne forskjellige tolkninger av teknologien mellom forskjellige grupper i synet på "hva en bil var". Graden av uenighet og enighet om hva man mente en bil var, hvilke verdier den skulle tillegges og hva som var riktig bilbruk har variert.

Disse skillene i tid og mellom grupper har gjort at jeg har valgt å dele utviklingen i fire faser. Første fase var tiden fram til 1960. Andre fase perioden fra 1960 til 1970 og tredje fase årene mellom 1970 og 1987. Siste fase er som

---

[6] Jorun M. Stenøien: *Bilens forlengede arm? Norges Automobilforbund og norsk bilpolitikk etter 1959*, STS-arbeidsnotat nr. 1 1991.

[7] *Motor* nr 8, 1966.

[8] *Motor* nr. 10 1983, side 4.

jeg begynte med innledningsvis, vår tids konstruksjon av "en grønn bil". Klare skift i synet på hva en bil "var" skjedde i årene tett opp til 1960 og 1970.

Vekten i denne framstillingen vil ligge på de to første fasene. Hvilke bilder av bil ble skapt? Hvem skapte disse konstruksjonene og hva forårsaket endringene?

3. 1950 - 1960 "Den store uskyld"

Tre forhold er viktig som en bakgrunn for utviklingen i Norge. For det første at Det Norske Arbeiderparti var den dominerende politiske og ideologiske maktfaktoren i store deler av etterkrigstida. I de perioder hvor partiet ikke hadde regjeringsmakten var det allikevel i stor grad Arbeiderpartiets politiske ideologi som var reisverket. For det andre var biler og særlig personbiler underlagt import- og salgsrestriksjoner mellom 1934 og 1960. Et tredje forhold som er viktig for å forstå den norske utviklingen er at det aldri har vært noen bilindustri av betydning i Norge. Bilen har med andre ord vært importert ferdig utviklet teknikk. Det betyr at måten bilteknologien ble tolket på er viktig for å forstå hendelsene.

Hvis man skal se på noen av de aktører som var med på å skape bildet av bil i tida fram til 1960 er det naturlig å ta utgangspunkt i landets politiske ledelse, i Arbeiderpartiregjeringen og partiet selv.

> *"Et godt og rasjonelt utbygd samferdselsnett er et viktig grunnlag for den økonomiske vekst og framgang her i landet. Tempoet i utviklingen av samferdselsnettet settes opp etter hvert som de militære engangsarbeidene blir avsluttet."*[9]

Dette sitatet er hentet fra Det Norske Arbeiderpartis forslag til arbeidsprogram for perioden 1953 - 1957. I planen nevnes ikke privatbiler med et eneste ord. Ser man på Arbeiderpartiregjeringens langtidsprogram for 1954 - 1957 finner man heller ikke her noe om privatbilens rolle i samfunnet, dette i en tid hvor antallet biler økte med mellom 10 000 og 15 000 hvert år og hvor den stigende etterspørselen etter biler kunne merkes på et blomstrende svartebørssalg og at gamle bilvrak kunne selges for nesten samme pris som en ny bil.[10]

Heller ikke i Arbeiderpartiets arbeidsprogram for perioden 1957 - 1961 var det noen særlige tegn på at bilen var av betydning for styresmaktene. Det eneste var en setning som viste til at biltallet økte og at det skapte behovet for ny veger.[11] I Regjeringens langtidsprogram for 1958-61 er det noen få hen-

---

[9] *Forslag til Arbeidsprogram for Det Norske Arbeiderparti 1953 - 1957*, side 14.

[10] *Regjeringens Langtidsprogram 1954-57*, side 181.

[11] *Arbeiderpartiets Arbeidsprogram 1957-1961*, side 13.

visninger til økende biltrafikken, med det er ikke lagt inn noen politiske strategier i forhold til denne økningen og slett ingen tanker om den økende personbilbruken.[12]

Grovt sett kan man si at i Arbeiderpartiets parti- og regjeringsdokumenter før 1960 var biler og i personbiler lite omtalt eller et ikke-tema i forhold til dagens tolkning av bil. Sammenligner man den skriftlige tausheten når det gjaldt personbiler med avisenes jevnlige innlegg med kritikk av import og salgsrestriksjonene og markedsføring av bilen som et gode for folk flest sitter vi igjen med et meget underlig bilde.

Norges Handels og Sjøfartstidende skrev i referatet fra Bilforhandlernes landsmøte i 1953 at "Staten gjør biler til luksus".[13] Avisa Nationen hadde samme år et innlegg hvor den viste til at organisasjonene innen bilbransjen krevde forandringer i vilkårene for import og salg av personbiler.[14] I 1954 skrev Aftenposten om bilbransjens protester mot måten tildelingen av biler skjedde på.[15] Norges Handels og Sjøfartstidene fulgte dette opp året etter.[16]

Dette er bare et lite utvalg av de innleggene som preget avisene på 1950-tallet. Selv om opphavet til disse innleggene i stor grad var grupper og organisasjoner som hadde økonomisk interesser knyttet til salg av biler, så er det grunn til å tro at store deler av befolkningen i stor grad støttet kritikken av restriksjonspolitikken. Når Arbeiderpartiet så kunne unnlate å ta hensyn til dette, så sier det først og fremst noe om den oppfatning de hadde av bil og ikke minst noe om den makt partiet hadde til å legge grunnleggende premisser for samfunnsutviklingen.

I den grad Arbeiderpartiets politiske dokumenter behandlet bilspørsmål, så var det indirekte, i samfunnsøkonomiske termer, det var hensynet til industrien, samfunnsøkonomien, effektiviteten og produksjonsveksten man la vekt på. De spørsmål man diskuterte var tekniske og økonomiske, det var veger og avgifter. Det viser at det bildet av bil som Arbeiderpartiets ledere hadde eller ønsket å skape var at bil var transport og en produksjonsfaktor. Bil i privat eie var med andre ord å betrakte som luksus.

En indikasjon på dette bilsynet var at restriksjonene på import og salg av personbiler ble beholdt helt fram til 1960, mens vare og lastebiler var i fritt salg alt fra 1951. Begrunnelsen som ble gitt for restriksjonene var at landet hadde knapt med utenlandsk valuta. Det man hadde måtte anvendes til viktigere importvarer enn biler og bensin. Hvor reelt dette argumentet var kan man spørre seg hvis man ser på verdien av bilimport i forhold til landets totale import i perioden fram til 1960.

---

[12] *Stortingsmelding nr. 67, Langtidsprogrammet 1958-61*, side 62.

[13] *Norges Handels og Sjøfartstidende*, 26.august 1953.

[14] *Nationen*, 6.oktober 1953.

[15] *Aftenposten*, 4.desember 1954.

[16] *Norges Handels og Sjøfartstidende*, 8.desember 1955.

I perioden oversteg verdien av importerte personbiler aldri 2 prosent av importverdien totalt. Ser man på importverdien av alle typer biler økte den kraftig fra 1950 til 1951, fra 0,75 prosent til 3,75 prosent av den totale verdien på importen. Det var et resultat av at vare- og lastebiler ble unntatt fra restriksjonene. Også prosentdelen av verdien av importen av personbiler økte kraftig mellom 1950 og 1952, da skjedde det en fordobling i løpet av to år. Disse to utviklingstrekkene kan ha påvirket myndighetene i forhold til å frigi personbiler for fritt salg. Regjeringens økonomer så muligens for seg at dette var en andel som ville stige enda mer ved fri import av biler.[17]

Her er det selvfølgelig mulig å argumentere for at 2 prosent utgjorde en betydelig andel av verdien på den totale importen, det avhang etter min mening av hvor viktig man vurderte bilen i forhold til andre varer. Hvis personbiler ble oppfattet som en luksus-vare, kunne selv 2 prosent synes for mye for et presset budsjett.

Uansett hvor reelle de økonomiske funderingene bak spørsmålet om restriksjoner eller fri import av biler var, så må denne politikken knyttes opp til viktige sider ved partiets samfunnsideologi. Den var preget av kollektivets betydning og av likhetstanken. Det var ikke så lenge siden partiet hadde vært revolusjonært og arbeidet for samfunnsomveltninger. Som det sto i en avisartikkel, landets Statsminister kjørte trikk og buss. Bil for den enkelte individ var uten tvil luksus, man skulle reise kollektivt.

Det vi med stor sikkerhet kan si er at måten samferdselsspørsmål ble behandlet på, avveiningen om personbiler kunne innføres fritt, bekymringen for valutabalansen osv. peker inn mot den profesjonen som hadde ekspertstatus i Arbeiderpartiet etter 1945, nemlig sosialøkonomene. De dominerte utformingen av viktige sider ved Arbeiderpartiets politikk og partiets økonomiske og næringsmessige politikk fram til midten av 1960-tallet. Sosialøkonomene vurderte bil som hvilken helst annen faktor i nasjonalregnskapet. På 1950-tallet ble bilen sett på som en utgiftspost på handelsbalansen med utlandet. Siden skal vi se hvordan denne gruppen i fellesskap med annen profesjon med ambisjoner, sivilingeniørene ble viktige forkjempere for økende bruk av bil.[18]

En annen aktør, om vi kan bruke aktørbegrepet om grupper, som kjempet om å vinne gjennom med sitt syn var bilbransjen. Mitt bakgrunnsstoff tyder på at bransjen på 1950-tallet var relativt passiv som pådriver for bilen. Det har mange forklaringer, en viktig årsak var nok at Norge ikke hadde noen bedrifter som produserte biler. De tunge næringsinteressene manglet. I tillegg var næringslivet generelt mer forsiktig med å påvirke politikerne direkte. Et annet forhold var at de forskjellige typene næringsvirksomhet tilknyttet bilhold var splittet i flere mindre organisasjoner. En felles organisasjon for de fleste delene av bilbransjen, Norges bilbransjeforbund ble ikke dannet før i 1964.

---

[17] Opplysningsrådet for vegtrafikken: *Bil og vei - statistikk 1989*, side 53.

[18] Per Østby: *Highway Engineers as Agents for Social Transformations*, STS-Working paper 8/90.

Bransjens folk skrev innlegg i avisene hvor man kritisere statlige "feilgrep". Det var importkvotene, økende avgifter på bil, restriksjoner på salg og den dårlige vegstandarden som var tema i innleggene. Innleggene var ofte krasse, og med klar adresse. Da det gikk mot "frigivelse av bilen" mot slutten av 1950-tallet endret innleggene karakter. De ga uttrykk for at bransjen var utålmodig med å komme i gang, nå måtte noe skje. Bilbransjen prøvde seg også på direkte framstøt mot politikerne, men den tidlige bil-lobbyen hadde neppe noen stor innflytelse i dette tiåret. Et godt eksempel på det var et møte mellom Fellesrådet for bilbransjen og statsminister Torp i 1953. Her uttalte statsministeren at han var "bilminded" og så motargumenter mot å opprettholde restriksjonene. Men "valutasituasjonen hang fremdeles over landet som et "spøkelse".[19]

Men det var også unntak fra denne forsiktige linjen. En mer aktiv markedsføring av bilens fortreffelighet ble forsøkt i ly av bransjeorganisasjonene og bilorganisasjonene.[20] En uformell gruppe kalt "Bilfronten ble stiftet i 1955 og fikk i gang forskjellige propagandatiltak for bilen. Målet var ikke lenger å påvirke myndigheten, men man ville tvinge myndighetene til en mer positiv holdning til bil. Et av tiltakene var Bilfrontens bilstreik i 1959 som en protest mot Stortingets forslag til nye avgifter. Den siste krampetrekning fra denne uformelle gruppen av aktive "bilvenner" skjedde i 1961. Like før valget hadde Bilfronten en aviskampanje hvor de krevde at alle politiske partier skulle redegjøre for den politikk de ville føre i forholdet til bilbruk og avgifter på biler. De skrev til de politiske partiene. I et dokument kan vi tydelig se tankene bak:

> *"Aksjonen - som forutsettes upolitisk - vil selvsagt, riktig lagt opp, bli kjent og debattert i pressen. Og dette er vesentlig. Enhver som går med en kommunepolitiker eller stortingsmann i maven skal oppfatte "stryk" fra bilfolkets side betyr at han faller ut av listene. Ved kommunevalget er selv en ganske fåtallig organisert "stryk" nok, og blir strykerne mange, kan også topp-figurene som gjerne er kumulert, komme i faresonen. Dette skal enkelte av dem få vite hvis de er negativt innstillet til bilen."*[21]

Kampanjen ble fulgt av påfallende servile svar fra flere av partiene. Men bilfrontens virksomhet ble sannsynligvis for vulgær for deler av bransjen. I

---

[19] *Morgenposten*, 6.oktober 1953.

[20] Fellesutvalget for Automobilgrossister og forhandlere, Norges Automobilforbund, Norges Drosjeeierforbund, Kongelig Norsk Automobilklubb og Norsk Motor Klubb. Disse organisasjonene etablerte tidlig på 1950-tallet en uformell bevegelse som de kalte *"Bilfronten"*. Utdraget er fra en pressemelding fra Bilfronten til de politiske partier, 6.januar 1961.

[21] Brev fra Fellesutvalget for automobilgrossister og forhandlere til aksjonsutvalget for protest mot de nye bilavgiftene. Oslo 7.april 1959.

tillegg var det etablert et annet organ for bilpropaganda som hadde en mer sofistikert utforming og mer i stil med de korporative tendensene som oppstod utover 1950-tallet. Det var Opplysningsrådet for biltrafikken.[22] Virksomheten til Bilfronten stilnet av etter utspillet i 1961.

Bilfronten representerte den hemningsløse reklame for bilens fortreffelighet. Bilen var fleksibel transport, et moderne transportmiddel og en selvfølgelig rettighet i et moderne samfunn. De målbar med andre ord de meninger om bil som ble forfektet av bilbransjen og av bilorganisasjonene, klarere argumentert. Her er framstillingen av bil som moderne transport spesielt spennende, bilen som en del av det moderne kan man finne i reklamen alt på 1930-tallet, men på 1950 og 1960 skulle denne understrekingen bli av betydning.

En annen aktør som var med på å definere hvordan man skulle forholde seg til bilen var Norges Automobilforbund (NAF). I 1950 hadde NAF 20 tusen medlemmer, i 1969 var tallet 200 tusen. Med andre ord en tidobling. Med så mange medlemmer må det være grunn til å tro til å anta at organisasjonen kunne påvirke tolkningen av bil. Et viktig talerør for NAF var bladet Motor. Jorun Stenøien har sett på bladets lederartikler i perioden 1950-1990. Hennes konklusjon er at bladet faktisk fungerte som et talerør for bilbransjen fram til 1970. En måte å se det på er at myndighetene var hovedmål for bladets ledere.

En annen er sammenfallet mellom redaksjonens framstilling av bil og det syn som ble forsøkt skapt av bilbransjens folk. I tillegg til lederartiklene ble bladet også en kanal for personer og grupper som var ute i samme ærend. I januar 1950 skrev professor R. Åstrøm en artikkel i bladet om "Bilens plass i transportapparatet - En løftestang for kulturell utvikling."[23] Samme år skrev ingeniør Hans Bull Øvrevik en artikkel under tittelen, "Full fart akterover" adressaten var det umulig å ta feil av, det var myndighetene.[24]
I 1955, ti år etter den tyske okkupasjonen brukte bladet overskriften: "Hva kampen gjelder".[25] Nå var det altså ikke lengre utenlandske tropper det gjaldt, men det var kampen om bilens plass i samfunnet.

For å oppsummere Motortidendes syn på myndighetenes holdning til bil, var den at regjeringen oppførte seg bakstreversk og i sterk motsetning til vanlige folks ønsker og oppfatning. Et annet forhold er at hvis man ser på oversikten over bladets innhold før 1970 er spørsmålet om miljø knapt berørt. Det er neppe uventet for noen. Bladet sto i det store og hele for bilbransjens og bilorganisasjonenes holdning til bil. Bilen var et gode, den burde innføres i økende tempo og forholdene burde tilrettelegges for bruk.[26]

---

[22] Per Østby: *De gyldne årene - massebilisme på 1960-tallet*, STS-notat 10/90.

[23] *Motortidende* nr.1 1950, side 3.

[24] *Motortidende* nr. 11, 1950, side 316.

[25] *Motortidende* nr. 2 1955, side 37-38.

[26] Jorun M. Stenøien: *Bilens lange arm*, STS-arbeidsnotat 1/91.

Hvis vi vender tilbake til Arbeiderpartiets holdning til personbiler, så kom deres restriktiv synet på salg av personbiler og vurderingen av personbiler som luksus gradvis i motsetning til et annet forhold enn kritikk fra "bil-interessene". I siste halvdel av 1950-tallet startet en omfattende diskusjon om produktiviteten i næringslivet. Knyttet til denne diskusjonen kom spørsmålet om hva som var den mest effektive og rasjonelle transportmåten for samfunnet som helhet. Andre typer transportmidler enn bil, som jernbane, ble tilført store summer for utbygging og drift. Allerede i 1954 skrev byråsjef i Samferdsels-departementet John H. Paxal følgende:

> *"Erfaringen viser at bilene kan gi ypperlige kommunikasjoner i et land som Norge, hvis det blir lagt opp en rasjonal plan for ut-bygging av et veinett som kan supplere jernbanene og kystrutene, er det kanskje mulig å løse våre kommunikasjonsproblemer på langt raskere, billigere og mere effektivt enn vi tidligere hadde regnet med".*[27]

Utgiftene til det kollektive samferdselstilbudet og effektiviteten i transportsek-toren ble av Paxal oppfattet som problem som øynet muligheten for at personbiler kunne bli en alternativ transportmåte. Vi vet ennå ikke om det var en motsetning mellom byråkratiet og den politiske ledelse i dette spørsmålet, men man kan også finne lignende vurderinger andre steder. Senere kan vi finne slike motsetninger når det gjelder vegutbyggingen. Her lå det i sakens natur at byråkratiet, som hadde det daglige ansvaret for samferdselssektoren ofte så slike forhold på en annen måte en politikerne som hadde sine prinsipper og velgere å ta hensyn til. Her bør en kanskje skille mellom den del av diskusjo-nen som gjaldt transport for næringslivet og privat transport. Det var det første som var hovedtemaet, men gradvis kom dette til å virke inn på persontransport-siden også.

I denne fasen vokste det fram en "ny" ekspertgruppe med klare visjoner om bil og samfunnsutvikling. Det var sivilingeniører som arbeidet med trans-port og trafikkspørsmål. Flere av dem hadde videreutdannelse fra USA og var sterkt påvirket av amerikansk vegbygging. De så bilen som et transportmiddel i pakt med den nye tid. Det ble i 1957 etablert et forskningsmiljø for trans-portsektoren, Transportøkonomisk Utvalg (TØU) senere Transportøkonomisk Institutt(TØI). I dette miljøet ble to viktige profesjoner, sosialøkonomer og ingeniører samlet under samme tak. TØU hadde bare få ansatte de første årene, men som vi skal se så fikk dette forskningsmiljøet gradvis stor innflytelse på Arbeiderparti-politikerne og med hvordan bildet av bilen endret seg.

Hvis man skal gi en foreløpig oppsummering av 1950-tallets bilsyn, så er det at det eksisterte flere samtidige tolkninger eller bilder om man vil, av bil. Myndighetene så bilen som en del av transportsektoren for næringslivet, der ble

---

[27] *Samferdsel*, 42/1954, Byråsjef John H. Paxal: Jernbane - bil, side 13.

den gradvis viktigere. Bil for privat bruk ble vurdert som luksus, dette hadde sannsynligvis også en sammenheng med det likhetsideal man hadde innen Arbeiderbevegelsen. Dette forholdet er det vanskeligere å dokumentere. På motsatte side sto bilbransjen og bilorganisasjonene, de propaganderte for fri omsetning av biler, at biler var et fornuftig transportmiddel for vanlige folk og at dette var moderne transport.

4. "Bilen er fri!"

Den første oktober 1960 skrev avisen Aftenposten med store typer at "Nå er bilen er fri". I en annen avis viste en fotomontasje en bil som sto med fronten ut av en åpen fengselsdør. Fra da av var alle restriksjoner på import og salg av biler fjernet. Det førte til at antallet personbiler økte sterkt i årene mellom 1960 og 1970, men økning var kanskje ikke så sterk som myndighetene hadde fryktet. Samtidig skjedde det en tydelig endring i synet på bil. Bilen framsto etter hvert som en nødvendig del av dagliglivet og et premiss for samfunnsplanlegging. Det som skjedde kan sees på som et sammenfall mellom kommersielle interesser, brukere og myndighetene i synet på bil. Dette sammenfallet avsluttet for en periode den hissige kontroversen mellom ytterkantene i synet på bil. Jeg skal se på noen av de faktorer som virket for denne midlertidige enigheten i synet på bilen og med det den begrepsmessige lukkingen.

Samme år som bilen ble "satt fri" fikk landet ny Samferdselsminister. Trygve Bratteli, den nye ministeren ble senere statsminister. Bratteli hadde i mange år vært en sentral person innen Arbeiderpartiet. Han kan med andre ord brukes som en viktig kilde til partiets ideologi. På 1950-tallet hadde han uttalt seg om bil på samme måte som resten av Arbeiderpartiet. Ser man på noe av de artikler han satte sitt navn under på begynnelsen av 1960-tallet så ser man at synet på bilen var i ferd med å skifte. I to artikler presentert i tidsskriftet Samferdsel ga han uttrykk for denne endringen. I 1962 brukte han følgende utrykk: "flyet og bilen presser på for å finne sin naturlige plass.."[25] To år senere, i 1964 skrev han:

> *"Ganske særlig har personbilen gitt oss et transportmiddel som griper sterkt inn i den enkeltes livsform. Sammen med kortere arbeidstid har bilen gitt mange midlet til en friere livsførsel."*[26]

I dette sitatet er det ikke mye som minner om den holdning til bil Arbeiderpartiet hadde hatt på 1950-tallet. Bildet av personbilen som kun luksus, transport eller som et produksjonsmiddel er forsvunnet. Selv om hovedtyngden

[25] *Samferdsel* nr. 1 1962, side 8.

[26] Trygve Bratteli: "Norsk Transportpolitikk", *Samferdsel*, Nr 2, 1964, side 4.

i denne og andre lignende innlegg om bil og samferdsel fremdeles var samfunnsøkonomi, produksjon og effektivitet, kom det nå oftere med andre aspekter, som i dette tilfellet, om livsførsel og frihet. Dette var formuleringer som ville vært utenkelig ti år tidligere. En annen indikasjon på hvordan man oppfattet bil var at betegnelsen personbil i sterkere grad ble brukt om biler. Denne utvidelsen i tolkningen av denne teknologien viser at bilen nå var i ferd med å bli et utbredt personlig gode, samtidig som det ble gitt politisk aksept på at det skulle være slik. Et annet forhold av betydning avspeiles i dette utkastet til samferdselspolitikk for 1966-69. Her ble Arbeiderpartiets bilpolitikk formulert på følgende måte:

> *"Etter hvert som bilene så og si blir allemannseie vil krav om flere og bedre veger bli reist fra alle befolkningslag. Det er en politisk oppgave av største betydning å legge forholdene til rette for en tilfredsstillende avvikling av den voksende biltrafikken."*[27]

Den nye muligheten til å kunne kjøpe og økende bruk av bil hadde med andre ord klare samfunnsmessige konsekvenser. Vi ser at Arbeiderpartiet nå understreker at forholdene for bil måtte tilrettelegges. Man hadde mistet troen på at utviklingen kunne styres, man måtte planlegge og tilrettelegge. Det var en helt ny holdning til bil og bilbruk, sammenlignet med restriksjonspolitikken på 1950-tallet. Hvilke krefter var det som virket for disse endringene i tillegg til Arbeiderpartiets egne nyvurderinger?

Jeg skal ta for meg noen potensielle pådrivere for endring. Når det gjelder bilbransjen så gjennomgikk den en gradvis oppbygging og de forskjellige bransjeorganisasjonene sluttet seg sammen i en bransjeorganisasjon i 1964. Dette viste en mer samordnet og styrket organisasjon, også utad. I bør vi her se på en annen organisasjon som sannsynligvis betydde mye for utviklingen. Det var Opplysningsrådet for biltrafikken. Opplysningsrådet omtalte seg selv som et nøytralt kontor for informasjon om biler og veger. Ved nærmere ettersyn hadde dette organet andre og mer omfattende funksjoner. Det virket sannsynligvis som et møtested og en spredningsagent for personer og organisasjoner som hadde et ærend å utføre innen samferdselssektoren. Francis Sejersted behandler det han kaller den korporative kanal i sin bok om Høyres historie. Han skriver:

> *"I den korporative kanal, der de organiserte særinteresser møttes med forvaltningen bak lukkede dører, kunne også opposisjonen vinne fram med sine saker, systemet var blitt slik at det var* ***der*** *de viktigste beslutninger ble tatt."*[28]

---

[27] Arbeidsdokument nr. 10, *Om Samferdselspolitikken*, Oslo 1965, side 9.

[28] Francis Sejersted: *Opposisjon og posisjon 1945 - 1981*, Høyres historie, Bind nr. 3, side 116 - 117.

Opplysningsrådet fungerte klart som en slik korporativ kanal. Et møtested for politikere, næringsinteresser og organisasjoner. På mange måter ble dette det forhandlingssted hvor næringsinteressene og de statlige myndighetene utførte det de ikke kunne gjøre offentlig. Denne samrøringen av private næringsinteresser, sentrale byråkrater og politikere initierte flere viktige tiltak innen samferdsselsektoren. Rådet ble et viktig treffsted hvor bilbransjen kunne drive den form for lobbyvirksomhet som passet til den norske virkeligheten.

En annen forklaring på endringene i bilpolitikk og det generelle synet på bil ligger etter min mening det økende antallet biler og bilister. Til tross for restriksjoner på salg og import av personbiler på 1950-tallet, hadde antallet personbiler økt med gjennomsnittlig 15 000 hvert år fram til 1960. Da restriksjonene ble opphevet i oktober 1960 steg dette til gjennomsnittlig 50 000 nye biler pr år fram til 1965. I 1950 var det 60 000 biler i Norge, i 1960 210 000 personbiler og i 1970 740 000. Det store antallet biler og bilførere var i seg selv et signal om at bilen hadde en ny rolle.

I tillegg er det fristende å trekke selve bilen inn, de verdier bilen signaliserte i form av status, styrke, dominans og ikke minst i form av bedre transport. Det er ingen tvil om at bilen i seg selv virket inn som en slags upersonlig aktør med alle de verdier som ble bakt inn i den av designere og produsenter i de viktige produsentlandene. Dette er en så omfattende diskusjon at jeg har valgt å utelate denne siden her. Jeg vil vise til at dette temaet er blitt behandlet i en rekke publikasjoner.[29]

En annen konsekvens av det sterkt økende antallet biler var økningen i antallet brukere av bil. Det var vokst fram en gruppe som kunne vise hva de mente om Arbeiderpartiet, om ikke annet med stemmeseddelen. Jeg tror ikke sammenhengen mellom valg og bilpolitikk hadde noen betydning. Forholdet mellom den økende skaren av bileiere og potensielle bileiere var sannsynligvis mer indirekte enn som så. Den virket sterkere via de organisasjoner som hadde som formål å kjempe for deres sak, det vil si gjennom brukerorganisasjoner som NAF og KNA. Særlig NAF kom til å få plass i det meste som var av utredninger innen samferdselssektoren.

Jeg viste at det i 1957 ble etablert et forskningsutvalg for transportsektoren. Dette miljøet hadde liten betydning i de første årene. I 1964 ble utvalget omdannet til institutt og fikk status som ekspertforum. Instituttet vokste fra en håndfull ansatte til 100 medarbeidere i løpet av få år. Gjennomslaget skjedde både på et ideologisk og på et praktisk plan. Praktisk skjedde

---

[29] Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes and Trevor J. Pinch (Eds): *The Social Construction of Technological Systems - New directions in the Sociology and history of technology*, Cambridge, Mass. 1987. Se Michel Callons artikkel: "Society in The Making: The Study of Technology as a Tool for Sociological Analysis", side 83-103. Knut Holtan Sørensen: *The Norwegian Car - The Aculturation of an Imported Artefact*, STS-Workingpaper 5/90. Marit Hubakk: *Den forførende bilen*, Hovedfagsoppgave i sosiologi ved Senter for Teknologi og Samfunn, Universitet i Trondheim , Gunnar Lamvik: *Bilen sett som befordringsmiddel for mening i et amcar miljø*, magistergradsavhandling i sosial-antropologi ved Universitet i Trondheim 1991.

gjennombruddet ved at forskningsmiljøet ble en selvfølgelig deltaker i utvalg og plankomiteer, ideologisk ved at forskningsmiljøets scenarier for utvikling ble adoptert av Arbeiderpartiets ledelse ved utformingen av egen politikk.

TØU beveget seg fra å være en produsent av visjoner til å bli en sentral produsent av premisser og en pådriver i den politiske beslutningsprosessene. Det var en institusjon med økende selvtillit og prestisje som på 1960-tallet så seg kallet til å utføre mange av de store oppgaver som kom. Et godt inntrykk for den sterke selvbevisstheten er at TØU allerede i 1963 startet forberedelsene til vegplanarbeidet som startet offisielt i 1964. Instituttsjef ved TøI, Erik B. Olimb, skrev dette året et innledende notat om arbeidet med Norsk Vegplan 1.

> *"Et nasjonalt vegnett skal dekke et transportbehov som gjenspeiler produksjonssamarbeidet og den kulturelle utveksling i et stadig ekspanderende og yhyre mangfoldig samfunn. Det arbeides med utvikling av vitenskapelige metoder som skal gjøre det mulig å forutsi dette samfunnets totale utvikling og derved også de transportbehov som vil oppstå. Dette utviklingsarbeidet (Regional Science) er ennå ikke kommet så langt at det er anvendbart i vegplanleggingen. Med de nåværende vitenskapelige metoder er det derfor nødvendig ved siden av områdeanalysen å gjennomføre inngående undersøkelser av trafikkens struktur og utvikling. Samfunnsutvikling og trafikkutvikling kan da senere behandles som to avhengige variabler".*[30]

Ifølge Olimb hadde ikke vitenskapen ennå perfeksjonert de metodene som kunne behandle samfunnet som en totalitet, men mellom linjene ligger det et sterkt utrykk om at det ikke var så mye om å gjøre. Her finner vi den samme troen på vitenskapen som et redskap for å planlegge framtiden som kan spores til vegingeniørenes plassering og status i den amerikanske utviklingen. Matet med de riktige data skulle modellene forutsi samfunnsutviklingen.

Dette var ingen isolert utvikling som bare gjaldt samferdselen. Den hadde klar sammenheng sammen med økende bruk av planlegging i hele det norske samfunnet. Det moderne samfunnet med stadig mer kompliserte løsninger måtte planlegges. De gyldne årene for planlegging er behørig beskrevet av flere norske historikere.[31]

Når det gjelder forskningens gjennombrudd skjedde dette over et vidt felt. Den sterkeste drivkraften i dette gjennomslaget for bruk av vitenskap var unge sivilingeniører som hadde vært i utlandet og fått videreutdanning innen sitt fagområde. I tida like etter krigen var det særlig den teknologiske utviklingen i USA som betydde mye. De store gjennombrudd som teknologien

---

[30] Erik Brand Olimb: *Norsk Vegplan - Innledning til diskusjon om et opplegg*, TØU, Oslo 1963, side 2-3.

[31] Edvard Bull: *Norgeshistorien etter 1945*, Oslo 1979, side 197ff

hadde fått for samfunnsutviklingen i USA ville sivilingeniørene gjenskape i norsk sammenheng. Denne teknologioptimismen fant samsvar i Arbeiderpartiets framtidstro og optimisme. Her var det en høyt utviklet og rasjonalisert industri som skulle være motoren i velstandsøkningen.[32]

Dette sammenfallet mellom økt vekt på planlegging sammen med framveksten av et forskningsmiljø for transportforskning kan også sees som en allianse mellom sosialøkonomer, transportforskere og sosialdemokrater. Denne alliansen ble en viktig drivkraft i utformingen av synet på bil og samferdselspolitikken i årene fram til 1970.

En indikasjon på dette samarbeidet startet det mest omfattende planarbeidet innen samferdselssektoren etter krigen, Norsk Vegplan 1 (NVP1) startet i 1964 og avsluttet i 1969. NVP1 ble en omfattende plan for utbedring av det eksisterende og for framtidas vegnett i Norge. Planarbeidet ble ledet av en seksmannskomite, med personer fra byråkratiet og transportforskningen, tre økonomer og tre sivilingeniører. Planene bygget på et omfattende tallmateriale for eksisterende og framtidig folketall, prognoser for vekst i bilparken og næringsstruktur. Den bærende ide var å komme fram til et vegnett hvor transport kunne foregå mest mulig effektivt og rasjonelt. Et annet poeng var at investeringene skulle stå i forhold til bruken av vegene.

En studie av dette planarbeidet avdekker en samfunnsideologi hvor målet var økonomisk vekst. NVP1 berørte knapt, på samme måte som de fleste andre plandokumenter i denne perioden, miljøspørsmål. NVP1 var sosialøkonomenes og sivilingeniørenes scenario for modernisering.

Hvis jeg skal summere andre fase, så var dette en periode hvor den gamle motsetningen mellom næringsinteressene/bilbransjen og myndighete-n/ekspertskiktet ble utvisket. Det ble etablert en form for konsensus i synet på bil. Samlende var det at bilen ble sett på som et element i det moderne framtidssamfunnet. Konfliktstoffet i perioden skiftet fra og være for eller imot privatbil, til å dreie seg om de økonomiske aspektene ved å eie og bruke bil.

Miljøspørsmål ble oppfattet som marginale problemer i denne fasen. I den grad man diskuterte miljø var det på bakgrunn av trafikkulykkene. Men denne diskusjonen ser ikke ut til å ha virket inn på synet av bil. Bilen ble gradvis konstruert som en samfunnsmessig rettighet, som et moderne transportmiddel og et middel for forbedret livskvalitet.

---

[32] Anne Kristine Børresen: *Fra tegneøving til regneøving - Om forskning og undervisning i elektronikk 1945 - 1970*, Universitetet i Trondheim 1991. Stig Kvaal: *Drømmen om det moderne Norge - Automasjon som visjon og virkelighet i etterkrigstiden*, Universitetet i Trondheim 1991.

5. 1970 - 1987 - Kontroverser og nye løsninger

Da Norsk Vegplan 1 ble offentliggjort i 1969 utløste den et veritabelt ras av avisinnlegg. De fleste innleggene var sterkt kritiske, både til plankomiteen og til selve planen. Ikke minst var kritikken sterk når det gjaldt måten planprosessen hadde foregått på. Kritikken gikk særlig på at planen var utformet av et lite ekspertskikt, planarbeidet hadde foregått uten politisk styring, at det var en sektorplan og at det så ut som om distriktene kom dårlig ut. Bare unntaksvis berørte kritikken miljøspørsmål. Debatten i Stortinget året etter fulgte den stort sett de samme linjene som avisdebatten.[33]

Ved nærmere ettersyn så viser det seg at dette var signaler om den miljødebatten som skulle bli ført utover 1970-tallet, en debatt som skulle innvirke på synet på bil. Kritikken mot vegplanarbeidet kan samles i to hoveddeler, nemlig den manglende distriktsprofilen og de klart teknokratiske tendensene som preget planarbeidet og resultatet. Proteststormen mot NVP1 i 1969 varslet et politiske væromslag som kom på 1970-tallet, et omslag som også kom til å virke inn på samferdselssektoren og på synet på bil.

Da oppfatningen av bil hadde endret seg ved inngangen til 1960-årene, hang det sammen med et økende antall biler. Da bildet av bil på nytt endret seg på 1970-tallet, er det all grunn til å ta utgangspunkt i den samme forklaringsfaktoren. Antallet personbiler steg fra 60 tusen i 1950, til 1000 000 i 1976.[34] I tillegg til at bilparken økte sterkt, at det kom til stadig nye bilførere, skjedde det en kraftig økning i kjørefrekvensen. Antallet milliarder personkilometer kjørt med bil steg fra 4,8 i 1960 til 28,4 i 1982, i samme tidsrom økte kollektivtrafikken fra 6,0 til 9,3 milliarder personkilometer.[35] Alle typer trafikk økte, men personbil økte uten sammenligning mest. Det er grunn til å spørre seg om personbilen virket som en brekkstang for denne økende mobiliteten.

Denne utviklingen hadde konsekvenser. Mens økningen fra "få" til mange biler i første omgang hadde gjort bilen vanlig, slo dette gradvis over i den motsatte ytterlighet. Fra å være mange biler, ble det for mange. Veksten virket for et nytt bilde av bilen, men med motsatt fortegn denne gangen. Veksten var med andre ord en årsak til økende fokus rundt de negative sidene bilen.

Det som ble oppfattet som problemer: var støy, mangel på plass for bilen i bygatene, trafikkulykker og forurensning. Det er viktig vite at dette ikke var "nye" problemer. Allerede i 1965 hadde vegtrafikkloven lagt ned påbud mot unødig støy og utslipp av avgasser.[36] Dette kommer også til uttrykk i

---

[33] Morten Thornquist: *Planlegging og omgivelser - En studie av reaksjonene på Norsk vegplan 1*, Institutt for Statsvitenskap, Oslo 1971.

[34] Opplysningsrådet for vegtrafikken: *Bil og vei - Statistikk 1989*, side 6.

[35] *NOU 1984:6 Personbilpolitikk - Personbilen i norsk samferdsel*, Oslo 1984, side 31.

[36] Vegtrafikkloven av 18.juni 1965.

kjøretøyforskriftene fastsatt av Samferdselsdepartementet i 1969, hvor det fastlegges at bilen ikke skulle utvikle skadelig gass eller sjenerende røyk.[37]

At køer og mangelen på parkeringsplasser i byene var et problem kan vi lese om i avisene allerede på 1950-tallet. Filmavisa som var en slags nyhetssending på kino før fjernsynet ble vanlig skildret vanskelighetene bilistene hadde med å finne et sted å sette fra seg bilen i byen. I en populær samtidskomedie på film fra tidlig 1960-tallet "Sønner av Norge kjøper bil" var et av innslagene en skildring av et politikammeret hvor det viktigste arbeidet var å kreve inn parkeringsbøter fra en stor skare trafikanter. Om kampen omn plassen i byene ikke skapte den helt store krisen, så er det ikke tvil om at manglende plass og trange gater i forhold til den økende bilismen ble oppfattet som et voksende problem.

Trafikkulykkene var et gammelt problem knyttet til vegtrafikken. Allerede i 1952 reiste Stortingsrepresentanten Granum spørsmålet om regjeringen hadde tenkt å gjøre noe med det økende antallet trafikkulykker i landet.[38] Det økende antallet trafikkulykker, og hva man skulle gjøre med dem ble tatt opp med jevne mellomrom i spørretimen i Stortinget. Fra 1960 ble tallet på skadde og drepte påfallende. Det ble opprettet et utvalg som skulle se på problemet. Stigningen forsatte gjennom hele 1960-tallet og kulminerte i 1970. Det er ikke vanskelig å finne forklaringer på denne økningen. Det var misforholdet mellom antallet biler, økende kjørefrekvens og et vegnett som ikke var beregnet på denne samrøringen av forskjellige typer trafikanter. Bilismen fikk med andre ord en dramatisk effekt på de, som bokstavelig talt, kom i vegen for bilene. Mens det i 1960 hadde vært 6491 skadd og drepte var tallet i 1970 kommet opp i 12320 personer.[39] Antallet biler, økt kjørefrekvens. støy, eksosplagen og trafikkulykkene virket på det syn man hadde på biler begynte å endre seg.

Men det var også andre forhold som var like viktig for at de negative sidene ved bilen ble fokusert i den grad som de ble. Relativt sett burde økningen i biler mellom 1950 og 1960 ha gitt samme oppmerksomhet. Jeg skal se på noen andre prosesser som kom til å bli avgjørende for at bilen ble sett på en ny måte.

I 1965 mistet Arbeiderpartiet regjeringsmakten. Den borgerlige regjeringen som tok over proklamerte at den ville foreta klare endringer i forhold til den linje Arbeiderpartiets hadde ført. I ettertid vet vi at dette ble mer retorikk enn konkrete endringer. Et eksempel på det er at den nye regjeringen beholdt Arbeiderpartiets budsjettforslag nærmest uendret.[40] Generelt sett kan man si at den nye politiske ledelse i Norge var mer positive til bruk av bil, og

---

[37] Kjøretøyforskriftene fastsatt av samferdselsdepartementet 31. desember 1969, paragraf 14.

[38] Interpellasjon fra stortingsrepresentanten Granum, 1952, Bind 9, side 76.

[39] Opplysningsrådet for veitrafikken, *Bil og vei - statistikk 1989*, side 94.

[40] Yngvar Ustvedt: *Det skjedde i Norge 1961 - 1972*, Oslo 1981, side 231.

til utbygging av nye veger enn Arbeiderpartiregjeringen, men at det i praktisk politikk ble snakk om nyanser. Det gjør at jeg ikke går inn på forskjellen mellom de forskjellige etablerte politiske partiene her. Endringen kan i større grad knyttes til de verdi-konfliktene som oppstod i Norge mellom 1970 og 1980. Disse omveltningene kan i særlig grad knyttes til to forhold. Det første var striden om tilknytning til det europeiske Fellesmarkedet (EF), det andre var en generell nyorientering og verdiomforming tilknyttet spørsmålene om hva som var "det gode liv". Stikkord i denne sammenhengen var kritikk av distriktspolitikken og vekstideologien. Da kan vi trekke en del tråder til kritikken av Norsk vegplan 1.

I 1966 kom Ottar Brox bok "Hva skjer i Nord-Norge?" om folkeforflytning fra Nord-Norge. En god del senere, i 1973 kom Hartvig Sætras "Den økopolitiske Sosialismen" som tok for seg grunnleggende økopolitiske problemer.[41] Bøkene kan knyttes til en rekke andre skrifter i samme periode som tok opp samfunnets utvikling og hvilke mål man burde sette seg for framtida. Særlig ble Arbeiderpartiets moderniserings og vekstideologi, som hadde preget 1950 og 1960-tallet, satt under debatt. Men det var ikke bare Arbeiderpartiets politikk som ble målet for denne tidens kritikk. Det var et opprør mot det som ble sett på som det etablerte. Mistroen til de sentrale politiske partier og om de hadde de rette svar for framtidas utvikling medførte etableringen av motkulturelle og populistiske bevegelser.

EF-striden ble en opprivende prosess, ikke minst Arbeiderpartiet opplevde en opprivende og ødeleggende strid i årene mellom 1970 og 1974. I tillegg vokste det fram nye politiske partier. Sosialistisk Valgforbund (SV) og Arbeidernes Kommunistparti(Marxist-Leninistene) AKP(m-l) ble startet tidlig på 1970-tallet. Disse to partiene ble viktige pådrivere for systemkritikken på 1970-tallet.[42]

SV og AKP(m-l) fikk sterk innflytelse innen det som jeg har kalt motbevegelsen og motkulturen. AKP ble aldri representert på Stortinget og hadde uten tvil sin sterkeste base utenfor det politiske establishment. SV plasserte seg både innen det etablerte politiske systemet og innenfor motbevegelsene. Uten tvil var det som deltagere i aksjoner og organisasjoner utenfor det parlamentariske systemet at disse to partiene kom til å virke sterkest.

En ny og viktig aktør i formingen av synet på bil og bilpolitikk på 1970-tallet var protestbevegelsene ofte samlet under fellesbetegnelsen, motkulturen. Dette er en "aktør" det både begrepsmessig og praktisk er vanskelig å avgrense. I samlesekken motkultur, kan man plassere en rekke grupper og organisasjoner med et variert spekter av politiske holdninger og verdisyn. Felles for disse gruppene var at de gikk til angrep på velferdsstaten og vekstideologien.

---

[41] Ottar Brox: *Hva skjer i Nord-Norge*, Oslo 1966. Hartvig Sætra: *Den økopolitiske sosialismen*, Oslo 1973.

[42] Jostein Nyhamar: *Arbeiderbevegelsens historie - Bind 6, Nye utfordringer 1965 - 1990*, side 219 - 220.

Selv om disse grupperingene fikk gjennomslag på 1970-tallet er det neppe riktig si at de oppstod på 1970-tallet. Alf-Inge Jansen viser at de fleste av disse gruppene ble etablert i perioden 1960-70. Det ble stiftet 50 slike bevegelser på 1960-tallet. Jansen skriver at den bølgen av miljøinteresse som kom på 1970-tallet hadde sammenheng med det arbeid disse organisasjonen hadde utført allerede på 1960-tallet. Han nyanserer dette bildet med at det også var en mulighet for at noen av organisasjonene vendte seg mot miljøspørsmål etter hvert som massemedia hadde markedsført dette som "goder saker". [43]

Et eksempel på en organisasjonsdannelse som ikke kom på 1960-tallet skjedde i forbindelse med utgivelsen av Erik Dammans bok "Framtiden i våre hender" i 1972.[44] Et annet er den aktivitet som skjedde i forbindelse med den øko-filosofiske kretsen rundt professor Arne Næss og Sigmund Kvaløy ved Universitetet i Oslo i 1969. Begge ga opphavet til miljøaktiviteten som kom på 1970-tallet. Den siste ga opphavet til at Samarbeidsgruppa for natur og miljøvern (snm) ble opprettet. Snm spredde seg raskt til Universitetene i Trondheim og Bergen. De gjennomførte flere aksjoner, mest kjent ble aksjonen mot utbyggingen av kraftverk ved Mardøla. Snm hadde flere andre innsatsområder, og et av dem ble aksjoner mot bilismens trusler mot bymiljøet, ikke minst som jeg skal vise senere i Trondheim.[45]

Framveksten av den norske populistiske og systemkritiske bevegelsen hadde delvis utspring fra i norske forhold. Gryende misnøye med måten samfunnet utviklet seg på og en gradvis vektlegging av andre verdier enn økonomisk vekst og modernisering. Men for å forstå betydningen av denne utviklingen er det også nødvendig å se på impulsene fra utlandet.

Internasjonale forskermiljøer hadde i løpet av 1960-tallet i økende grad beskjeftiget seg med skadene industrien påførte miljøet. En bok som fikk betydning i den sammenhengen var Rachel Carsons, The Silent Spring, utgitt i 1962. Oppsikt vakte også Ralph Naders, Unsafe at any Speed, fra 1965.[46] I 1971 ble Menton-erklæringen underskrevet av flere tusen biologer og miljøorienterte forskere. Roma-klubben utga "Limits to Growth" og "A Blueprint for Survival" utarbeidet av en gruppe britiske naturvitenskapsmenn.

Allerede i 1968 vedtok FNs generalforsamling å arrangere en konferanse om miljøspørsmål. Et omfattende vitenskapelig materiale ble samle sammen til en internasjonal konferansen i Stockholm i 1972.[47] Samme år kom også

---

[43] Alf-Inge Jansen: *Makt og miljø - Om utformingen av natur- og miljøvernpolitikken i Norge*, Bergen 1989, side 38.

[44] Erik Damman: *Framtiden i våre hender*, Oslo 1972.

[45] Johan Ellingsen: *(snm) - fra friluftsliv til økopolitikk*, Miljømagasinet nr. 5 1976, side 24 - 25.

[46] Raph Nader: *Unsafe at any Speed*, New York 1965.

[47] Bredo Berntsen: *Naturvernets historie i Norge*, Oslo 1977, side 156-159.

"Bilen mot mennesket", en oversettelse av "Autokind vs. Mankind" av Kenneth R. Schneider.[48]
FN tok fatt i disse problemene og det ble arrangert flere internasjonale konferanser som tok opp miljøspørsmål. Generelt kan vi si at det internasjonale forskningsmiljøet skapte interesse for vekstens baksider og at norske miljøer fulgte opp disse problemene.

Et eksempel på norske bøker som tok opp bil og bilisme var Carlsen og Ystgaards "Trafikk-krigen" fra 1970. Men også andre bøker og ikke minst tidsskrifter og pamfletter tok for den rolle bilen hadde tilkjempet seg i samfunnet. Særlig var det byene som kom i fokus. Her kom bilen i klar motsetning til det gode liv, bilen ble et utrykk for et samfunnsystem og en ideologi hvor forbruk og ressurs-sløsing var sentrale elementer. Debatten skapte nye verdiladete begreper som nærmiljø og "det gode liv". Det ble etablert alternative scenarier. Bilen som trussel, bilen som forurenser, bilen som drapsmaskin og ikke minst bilen som et utrykk for det etablerte.

Både de to partiene på venstresida, SV og AKP, og motbevegelsene hadde et syn på bil og bilisme kom til å være en klar kritikk av den politikk som hadde vært ført fram til da. De kollektive løsningene for transport ble på nytt satt fram som alternative løsninger til privatbilismen. På mange måter var det sider ved 1950-årenes Arbeiderpartipolitikk som kom tilbake. Luksusaspektet ved bilen var kanskje ikke så viktig, det ble fokusert på at bilen representerte individuelle løsninger på transportbehovet, vi aner likhetstankegangen og ikke minst ble bruk av privatbil sett på som misbruk med ressurser. Men nå var det Arbeiderpartiet som var forsvarte privatbilen og den enkeltes rett til denne type transport.

Et hendingsforløp som viser noe av dette skjedde i Trondheim på 1960- og 1970-tallet. Her utarbeidet byplankontoret i samarbeid med et privat konsulentfirma og vegdirektoratet omfattende planer for vegnettet i og rundt byen. Ifølge disse planene skulle flere mangefelts motorveger skjære gjennom den gamle bykjernen. Bakgrunnen for denne planen var sentrale bestemmelser om at hver kommune skulle utarbeide generalplaner for utviklingen av bosetning og næringsliv, men under det hele spøkte planleggernes og myndighetens syn på bilens nye plass i bybildet. Planleggingen kom i høy grad til å bli et forsøk på å tilpasse samfunnet til den økende bilismen. Man kan trekke klare paralleller mellom det syn på tilpasning til bilismen som Arbeiderpartiet uttrykte fra midten av 1960-tallet, de sentrale planambisjonene som nedfelte seg i Norsk Vegplan 1 og den nye planleggingsvirksomheten av vegnettet. Konsekvensene av planene for Trondheim ville være en omfattende omforming av store deler av byen.[49]

---

[48] Kenneth R. Schneider: *Bilen mot mennesket*, Oslo 1972. side 102.

[49] Øyvind Thomassen: *Bil i by*, hovedfagsoppgave i historie, Senter for Teknologi og Samfunn, høsten 1991.

Et av de områdene som ville bli rammet var et gammelt arbeiderstrøk, Bakklandet ved Nidelven. Gjennom dette området skulle det bygges en motorveg. Vegen skulle være en avlastningsveg for bykjernen, og føre trafikken på Europaveg 6 gjennom byen. Fra før var dette området svært belastet med gjennomgangstrafikk gjennom et meget trangt gatenett.[50] Trafikken hadde ført til protester og krav om avstengning av denne gjennomfartsåren. Den potensielle trusselen om ytterligere trafikkøkning og raseringen av det gamle byområdet førte til at en aksjonsgruppe, Miljøgruppa for Bakklandet ble dannet i 1971. Aktivistene hadde tilknytning til Snm, politiske partier på venstresida, mange tilhørte universitet og høyskolemiljøet.

En heftig strid mellom aktivistene og kommunen pågikk i store deler av 1970-tallet med tildels krasse beskyldninger fra begge sider og det ble arrangert aksjoner som sperret trafikken.[51] Ser man på trafikken i Trondheim i 1965 og sammenligner med de prognoser som ble utarbeidet så er det uten tvil den kommende massebilismen man planla for. Her finner man i tillegg til tidens vekst og teknologioptimisme klare defensive holdninger til utviklingen. Man skulle planlegge og tilpasse til den utvikling som måtte komme. Denne holdningen har klare paralleller til det som Langdon Winner omtaler som den "Autonomous Technology". Den teknologisk utvikling blir sett på som selvforsterkende og ustoppelig, med egen indre logikk.[52] Med et slik syn på utviklingen ble planarbeid viktig for å begrense skadevirkningene. Dette avspeiler seg i 1960-årenes ingeniørideologi, man skulle tilpasse byen til bilen slik at problemene ble minst mulig. I det hele ligger det store spenninger innbygd i teknologioptimismen som preget 1960-tallet. Teknologien ble sett på som selvdrivende, man valgte å finne tekniske løsninger på problemene som oppstod. I tillegg til teknologioptimismen var viktige elementer i planleggernes arbeide bygget på forskningsresultater fra utlandet. Særlig viktig ble Buchenanrapporten og resultatene fra SCAFT.[53]

Aksjonen på Bakklandet i Trondheim er bare en flik av det fenomen som jeg løslig har kalt motkulturen. Bare i Trondheim var det flere andre byområder som dannet aksjonsgrupper og aksjonerte mot bygging av motorveger. De tolkninger av bil som ble etablert innen denne gruppen nådde ut media og politikere. Dels på grunn av de utradisjonelle metodene aksjonistene brukte, dels på grunn av nettverket som var etablert mellom partiene på venstresida og

---

[50] 17500 biler passerte denne trafikkåren i døgnet, mye av dette var tungtrafikk. *Miljømagasinet* nr. 1 1973, side 20.

[51] Kjell Ivar Bakkmoen: "Norsk Vegplan II", *Miljømagasinet* nr 9, 1975, side 21-22. Ida Bull og Inga E. Næss: *Bakklandet lever*, Oslo 1985, side 102-107.

[52] Langdon Winner: *Autonomous Technology - Technics-out-of-Controls as a Theme in Political Thought*, Cambridge, Mass. 1977.

[53] Colin Buchanan m.fl: *Traffic in Towns. A study of the long term problems of traffic in urban areas*, London 1963. SCAFT: *Riktlinjar for stadsplanering med hensyn til trafikksäkerhet*, Stockholm 1965 og 1968.

aksjonistene. Sist men ikke minst fordi disse gruppene målbar en sak som mange mennesker identifiserte seg med. Det ble en belastning å være bileier i mange miljøer. Motkulturens signaler nådde ikke bare media, den påvirket også den oppfatning som ble skapt av bil og den måten bil ble framstilt i politiske og offentlige dokumenter.

Dette skjedde også institusjonelle endringer som fikk betydning. I 1970 fikk vi miljøvernåret, i 1972 ble Miljøverndepartementet opprettet. I 1976 kom utredningen om hvordan organiseringen av miljøsaker skulle håndteres. Her ble både spørsmål om luftforurensning og støy forårsaket av biltrafikken diskutert uten at det ble gitt noen konkrete påbud med tanke på hva som kunne aksepteres.[54]

Ser man på Arbeiderpartiets arbeidsprogram for perioden 1974-77, utarbeidet i 1972 så finner man her klare signaler om en endring i synet på bil. Trafikksikkerhet og miljø hadde nå egne kapitler. Miljøspørsmål ble ennå i stor grad definert som trafikksikkerhet, men nå var det også i tillegg avsnitt hvor man påpekte at man ikke kan godta en forverring av miljøet, uten at dette ble nærmere spesifisert.[55]

Skal vi få et inntrykk av hvordan konflikten mellom bilvenner og bilmotstandere, eller mer generelt mellom vekstideologer og miljøinteresser, nedfelte seg i politiske dokumenter, kan vi se på en offentlig utredning som ble lagt fram i 1975. Den het *Personbil, miljø og samfunn.*[56] Bare tittelen på denne rapporten viser at det her hadde det skjedd viktig endringer. Jeg skal ta med to sitat:

> *"Personbilen gir den enkelte større mobilitet enn andre transportmidler kan gi. Man får større frihet med hensyn til å kunne velge reisemål, avreisetidspunkt, stans undervegs, hastighet o. l. Mange får gjennom personbilen utvidet sine muligheter for valg av bosted og arbeidsplass og sine sosiale kontaktflate."*[57]

På samme side står det:

> *"Stadig mer markert klarlegges også personbilbrukeres mange negative virkninger, umiddelbart som miljønedbryter, og indirekte ved at mange andre uønskede utviklingstrekk i samfunnslivet settes i forbindelse med det sterkt økende personbilholdet."*[58]

---

[54] *NOU 1976: 47 Miljøvernpolitikken*, side 25 - 26.

[55] *Arbeidsprogrammet 1974-77 Samferdselspolitikken*, Oslo juni 1972, side 17.

[56] *NOU 1975: 39 Personbil, miljø og samfunn.*

[57] *NOU 1975: 39 Personbil, miljø og samfunn*, side 7.

[58] *NOU 1975: 39 Personbil, miljø og samfunn*, side 7.

Dette illustrere godt at bilen ikke lenger bare ble sett som et middel for fleksibel transport, bilismens baksider som ulykker og miljøforstyrrelser var nå etablert som den oppfatning man hadde av bil. Vi ser at bildet av personbil ikke lenger er ensidig og tydelig, men motsetningsfult og tvetydig.

Gjennomslaget for miljøspørsmål finner man klart uttrykt hvis man leser Arbeiderpartiets arbeidsprogram for perioden 1977 -81. Programmet viser også at miljøspørsmål hadde slått gjennom over et bredt spekter. Programmet hadde den megetsigende tittelen "Solidaritet, arbeid, miljø". Her står det blant annet:

> *"Hovedoppgåva er å sikra ei effektiv og tilfredsstillande transportavvikling i alle deler av landet. Samferdselspolitikken må utformast med sikte på å avgrensa støy og forureinsningar og å redusere talet på ulykker og skadar monaleg."*[59]

Første del av dette sitatet hadde vært med i alle partiprogrammer siden 1945, men siste del var ny og viste at konflikten mellom samferdsel var blitt en del av den politiske bevisstheten.

Et interessant aspekt ved framveksten av miljøbevisstheten er hvordan miljøproblemene så ut i de forskjellige fasene? Her hadde det skjedd en klar utvikling. På 1950-tallet var det trafikkulykkene, de fulgte siden bilen helt fram til i dag. I 1960-årene var det støy, lukt og eksos. I rapporten fra 1975 har eksos fått en mer differensiert tolkning, eksos var nå partikler, bly, CO, Nox, SO2 osv. Følger vi tolkningen av avgasser ble beskrivelsene av dette forurensningselementet vurdert mere detaljert. I en rapport om luftforurensning fra 1983 utført av Statens Forurensningstilsyn vurderte man hvilken helserisiko de forskjellige avgasskomponentene medførte i detalj.[60] Hvis man tar det siste steget fram til Stortingsmelding nr.46 1988-89 så har en ny avgasskomponent blitt definert som et problem. I global sammenheng blir CO2 knyttet til den globale oppvarmingen, eller drivhuseffekten.[61]

Skal vi sammenfatte 1970-årene var dette nasjonalt og internasjonalt en periode der det skjedde store økonomiske, sosiale og kulturelle endringer. Det ble stilt spørsmål ved det etablerte. Mens Arbeiderpartiets vekstpolitikk hadde preget store deler av 1960-tallet ble de radikale bevegelsene og motkulturen viktige talsmenn i dette tiåret. I denne fasen fikk man en gjenåpning og en retolkning av den sosiale konstruksjonen bil. Mens bilen i 1960-årene betydde mobilitet og individuell frihet, var bildet nå utvidet til å uttrykke etablerte verdier og en bit av det moderne samfunnet med alle sine motsetninger. Ikke minst ble bilen oppfattet som en trussel mot miljøet, først og fremst definert

---

[59] *Arbeiderpartiets Arbeidsprogram for 1978 - 81, Solidaritet, arbeid, miljø*, Oslo 1977, side 27.

[60] *NOU 1983: 40 Luftforurensning fra vegtrafikk.*

[61] Stortingsmelding nr. 46 (1988-89) *Miljø og utvikling - Norges oppfølging av Verdenskommisjonens rapport.*

ved "nærmiljøet" i byene. Den mobilitet som bilen tilbød kom i motsetning til nye verdinormer for miljøet. Det vi ser er at alliansen som var etablert mellom sosialdemokratiet og ekspertene i de to foregående tiårene ble satt under sterkt press. Den teknokratiske bevegelsen av "bilvenner" fra første fase kom i konflikt med den miljøbeviste og populistiske alliansen av bilmotstandere på den andre siden. Det leder oss over til en ny fase, mellom 1977 og 1987.

6. 1977 - 1991 Mobilitet eller miljø

Motorvegen gjennom de gamle boligområdene på Bakklandet og flere av de andre motorvegene som ble planlagt i Trondheimsområdet ble ikke realisert i den perioden. På nasjonalt plan ble i 1977 kom det en oppfølger til NVP1, Norsk Vegplan 2 for byer og tettsteder. Samme år ble også en mer omfattende behandling av hele transportsektoren, Norsk Samferdselsplan, ferdig. Da NVP2 ble igangssatt i 1972 var intensjonene at planarbeidet skulle utføres som en delvis desentralisert prosess. I de tidlige dokumentene var det også at man denne gangen skulle ta hensyn til andre verdier enn de tekniske og økonomiske. NVP2 fikk lagt inn en omfattende hørings- og diskusjonsfase hvor både fagfolk og personer utenfor fagmiljøene skulle delta.

I en studie av NVP2 konkluderer Tor Lerstang og Per Kristen Mydske med at ingen av disse intensjonene ble fulgt i særlig grad. På grunn av tidspress og at viktige premisser var lagt i starten hadde planarbeidet føringer det var vanskelig å bryte. Stort sett var det de etablerte institusjoner og organisasjoner som fikk innflytelse på planen.[62]

Norsk Samferdselsplan som ble utarbeidet mellom 1972 og 1977 var nok et forsøk på å imøtekomme kritikken av NVP1. De forskjellige transportformene skulle vurderes i forhold til hverandre og i forhold til det totale samfunnsbildet. Da planen ble lagt fram i 1977 fikk den kjølig mottakelse av fagfolk, Thomas Wyller skriver:

> *"Alle utredninger som fortjener navnet, er laget av TØI innen dets ubestridelige kompetanseområde. (..) resultatet gir seg selv: av alle grunner blir Samferdselsplanen transportøkonomisk topptung. Det preger arbeidets problemorientering, begrepsbruk og verdiorientering."*[63]

Her ser vi den samme kritikken som ble reist mot NVP1 sju år tidligere. Wyller viser her til et sentral poeng, den teknisk-økonomisk ekspertise satt

---

[62] Tor Lerstang og Per Kristen Mydske: *Erfaringer fra Norsk Vegplan II - Sentral styring og lokal planlegging*, NINBR rapport nr. 43, Oslo 1977, side 80 - 85.

[63] Thomas Chr. Wyller: "Norsk samferdselsplan: en kritisk kommentar#, i Kari Bruun Wyller og Thomas Chr. Wyller(red): *Samferdsel og samfunn*, side 18-20.

fremdeles som sentrale premissleverandører og de vekstorienterte aktørene i byråkrati og innen den politiske elite var fremdeles dominerende.

Men det var en viktig forskjell som skilte NSP og NVP2 fra NVP1. I begge de nye planene var miljøspørsmål noe man ikke kunne gå utenom. Men det betydde ikke at denne typen verdier ble behandlet på samme måte som andre forhold. Wyller viser til at miljøspørsmålene falt utenom i sammenhenger der man opererte ut fra en økonomisk rasjonalitet. Miljøforhold ble en samfunnsmessig restfaktor som ble behandlet som Wyller sier, "i essayform".[64] Dokumentene var fortsatt preget av at man søkte etter forhold som "den optimale fordeling mellom transportformer", det mest rasjonelle transportsett osv"

Kan vi antyde at bærende holdninger til bil var bevart fra 1960-tallet, at de teknokratiske tendensen hadde overvintret i ly av sine posisjoner. Kanskje hadde ikke de heftige aksjonene fra motkreftene på 1970-tallet hatt den betydning man trodde? I 1984 kom en ny utredning som skulle vurdere privatbilenes plass i samfunnsbildet, det var *NOU 1984: 6 Personbilpolitikk:*

> *"Vårt velferdssamfunn krever høy individuell mobilitet. En slik mobilitet kan best oppnåes gjennom personbilen. Utvalget vil derfor konkludere med at det generelt bør legges minst mulige hindringer i veien for kjøp, eie og bruk av personbiler. Dette forhindrer ikke at det må legges opp til en regulering av bilbruken når den skaper samfunnsmessige problemer."*[65]

Selv om denne utredningen av personbilpolitikk hadde langt flere nyanser enn det man kan lese ut av dette sitatet, dekker sitatet det inntrykk man sitter tilbake med etter å ha gått gjennom utredningen. Det var klart at det var "bilvennene" og ikke miljøsiden som var den toneangivende parten i denne utredningen. Jeg vil svært forsiktig antyde at utredningen på mange måter viser den bærende holdning til bil fra slutten av 1970-årene og fram til 1987. Rapporten representerte etter min mening et tilbakeskritt for miljøkampen og motstanden mot personbilbruk. Selv om miljøproblematikken ofres stor plass i rapporten så er tendensen at dette kan reguleres og løses med tekniske hjelpemidler.[66]

Vi kan nå se klare trekk i hvordan man hadde forsøkt å løse problemene i de forskjellige fasene. På 1960 og 1970-tallet skulle antallet ulykker i trafikken skulle minskes ved å differensiere trafikken, i 1970-årene skulle eksosplagen i byene løses ved at køene ble avviklet, med hjelp av bedre veger og ved bedre forbrenningen. I rapporten fra 1984 er det katalysator, ny elektro-

---

[64] Ibid.

[65] *NOU 1984: Personbilpolitikk.*

[66] *NOU 1984: 6 Personbilpolitikk*, side 19-20.

nikk og blyfri bensin som skulle løse problemene. Her er det hele vegen tekniske løsninger som skal fjerne problemene. Særlig i utredningen fra 1984 er det klart at man ikke vil foreslå noe offer i form av minsket bruk av bil, man så for seg at begrensningen i bruk av blybensin, bedre elektronikk for å styre forbrenningen og katalysator skulle løse de problemene som var klistret til bilteknologien.

Ser vi på salget av nye biler så ga det ikke noe inntrykk av at bil kunne være et problem i samfunnet. I 1986 ble det omsatt 167 tusen nye biler i Norge, det høyeste tallet etter krigen. Hvor var de gruppene som hadde drevet agitasjon mot bilen tidlig på 1970-tallet. Enkelt og litt ondskapsfult kan man si at 1968-generasjonen var nå blitt barneforeldre med behov for fleksibel transport.

Vi er nå kommet helt opp til vår egen tid. Stortingsmelding nr 46 1988 - 1989 - Miljø og utvikling som kom i 1989 behandler miljøspørsmål med ny intensitet. De siste års undersøkelser har vist at ozonlaget blir svekket med økende hastighet. Det har oppstått stor internasjonal enighet om at luftforurensning er en avgjørende faktor i forbindelse med miljøproblemer. Mens katalysator, blyfri bensin og elektronisk tenningsovervåking var det teknologiske svar på eksosplagen på 1980-tallet, finner vi i denne stortingsmeldingen økende bekymring for et nytt problem, det er karbondioksyd(CO2) som før ble sett som et uproblematisk avfallsprodukt ved forbrenning av fossilt brensel. I dag blir CO2 sett på som den viktigste årsaken bak drivhuseffekten. Mens NOx og CO kan renses vekk, er det umulig å fjerne CO2 med dagens teknologi. En økning i bruken av fossilt brennstoff vil derfor følges av en tilsvarende økning i CO2 produksjonen.[67]

Forholdet mellom bruk av bil og miljø har med det komme inn i en ny forhandlingsfase.

> *"Utslippsreduksjonene som Norge er forpliktet til gjennom internasjonale avtaler og kravene til en bedring av miljøforholdene i våre byer og tettstedområder, vil være meget vanskelig å nå uten omlegging i samferdselspolitikken".*[68]

Her aner man en tendens mot mer omfattende regulering, styring og ikke minst en ny definisjon av bilen som miljø-ødelegger ikke bare nasjonalt, men også på globalt nivå. Konsekvensen av dette er allerede fanget opp av en annen gruppe, bilindustrien har i sine reklamekampanjer lansert "den grønne bilen."

---

[67] Ibid, side 10.

[68] Ibid.

7. Konklusjon

Jeg skal gjøre kort sammendrag. I min gjennomgang har jeg skissert noen av de sosiale konstruksjoner som er blitt bygget rundt bilen. På grunn av kildematerialet er tyngden lagt på tida fram til 1980. Jeg har knyttet tolkningene av bil forhold ved bilens selv og antallet biler. I tillegg har jeg vist at endringer i det norske samfunnet og internasjonalt har påvirket tolkningen av bilen. Jeg har i mindre grad sett på det motsatte, i hvilken grad bilen kom til å påvirke samfunnet. Det betyr ikke at dette har vært en enveisprosess. Forholdet mellom bi og samfunn er et spenningsfelt hvor virkningen har gått begge veger. Bilen er formet av det norske samfunnet, samtidig har bilen vært et element i og en pådriver for det moderne Norge.

I tida fram til 1960 var det flere konkurrerende bilder av bil. Myndighetenes syn var at bilen først og fremst var transport, i privat eie var den å betrakte som luksus. Denne tolkningen hadde sammenheng med små beholdninger av dollar, Arbeiderpartiets reguleringspolitikk, men også at privatbil kom i motsetning til Arbeiderpartiets likhetsideologi. Et annet syn av bil ble markedsført av markedskreftene og interesseorganisasjonene. De forsøkte å skape et bilde av bil som et ensidig gode, en nødvendighet for samfunnsutviklingen og moderne transport. En tredje aktør i dette bildet var ekspertene. For det første sosialøkonomene som var den økonomiske ekspertise i Arbeiderpartiet. I tillegg ble det etablert et teknologisk kraftsentrum ved opprettelsen av TØI. Her satt det både sosialøkonomer og teknologer. Dette samarbeidet utviklet fra slutten av 1950-tallet til å bli en premissleverandør for myndighetene.

I perioden mellom 1960 og 1970 oppstod det et sammenfall mellom Arbeiderpartiet, sosialøkonomene og teknologene, hvor bilen ble en av byggesteinene og et premiss for "det moderne". Bilen ble tilpasset og brukt i Arbeiderpartiets visjoner om et vekst og velstandssamfunn. Den sammensmelting av tekniske, økonomiske og politiske verdier representerte også, uten at jeg har gått inn i det spørsmålet, teknokratiets gullalder i Norge. Bildet av bil ble "lukket" på 1960-tallet.

Den sterke kritikken som ble reist mot Norsk Vegplan 1 i 1969 viste at den entydige tolkningen av bil som et overlegent transportmiddel og utrykk for moderne transport var i ferd med å endre seg. Endringen hadde sammenheng med et generelt samfunnsmessig stemningsskifte, det ble stilt spørsmål ved den retning samfunnet utviklet seg, vekstpolitikken var ikke lenger en selvfølgelighet. Mange spurte seg om "det gode liv" var bundet til konstant vekst og økende velstand. I tillegg var bilismens baksider, som høye ulykkestall og miljøforstyrrelser blitt påtrengende tydelig. Bilen ble sentral i en harde kontroverser om hvilken veg utviklingen skulle ta. Det førte til at bildet av bil som et gode ble tolket på nytt. Bil ble nå sett på både som et gode og som et problem. For motkulturen representerte dette uforenelige motsetninger, for politikere, byråkrater og eksperter forhold som måtte veies mot hverandre.

Mot slutten av 1970-tallet stilnet miljøkampen, og med det konfliktene rundt bilen. Bil var etablert som et sammensatt fenomen, den representerer både en overlegen transportmåte og en potensiell trussel. Men det synes som om det var "bilvennene" som hadde vunnet slaget. I ly av økonomiske styrke, av pengepolitikken, jappekultur og posisjoner i styringsverket var det de som kom til å forme bildet av bil fram til 1987.

Mens første del av 1980-årene ble et mellomspill og en konsolidering av bilinteressene til fordel for miljøbevegelsene befinner vi oss nå inne i en mulig endringsfase. De nye reglene fra California har satt presset på bilprodusentene. Det utvikles stadig mer miljøvennlige biler. Men det å få disse utgavene integrert i trafikkbildet ser vanskeligere ut.

Til tross for det kan vi spore klare skift i hvordan bildet av biler har utviklet seg, ser det ut til å ha vært mer en utvikling som har vært preget av kontinuitet enn av brudd. De teknisk-økonomiske vurderingene av bilspørsmål har dominert. Men det er nyanser. Mens NVP1 i særlig grad var oppskrift på hvordan man skulle fange inn "den optimale transportløsning", så tar alle hovedutredninger av betydning etter 1970 opp miljøspørsmål. Ser vi på de to offentlige rapporten som spesifikt behandler bilens plass i samfunnsbildet, *NOU 1975: Personbil, miljø og samfunn* og *NOU 1984: Personbilpolitikk*, så har de klare likhetstrekk. Begge rapportene er et forsøk på å balansere behovet for mobilitet mot behovet for miljø. Men det er klart fra at i rapporten fra 1984 er det byråkratene og bilinteressene som har fått størst gjennomslag, bilen blir viktigere enn miljøet.

Bilen og bilismen framstår i dag som et godt eksempel på teknologiens tvetydighet i de moderne industriland. Personbilen framstår både som både tjener og mester, som miljø-ødelegger og viktig transportmiddel, som drapsmaskin og leketøy. Denne tvetydigheten preger også vår bruk av dette transportmidlet.

Det vi har sett er en økt bevissthet når det gjelder problemene knyttet til bil og bilbruk. I tillegg har det skjedde en økt differensiering når det gjelder innholdet i disse problemene. Fleksibiliteten med hensyn til bruk og definisjon har vært bilteknologiens styrke. Nye bruksområder og fortolkninger har vist seg mulig å tilpasse, bytte ut eller supplere med andre når det har vært nødvendig. Med andre ord en slags fugl føniks laget av plastikk, aluminium og stål.