

PETRA KRANTZ LINDGREN: *Att färdas som man lär? Om miljömedvetenhet och bilåkande*. Hedemora: Gidlunds förlag.

Petra Krantz Lindgrens avhandling handlar om bilism och bilåkande, om individers föreställning om detta och deras inställning till olika typer av politiska åtgärder för att komma till rätta med de problem som bilen antas förorsaka. Utgångspunkten för avhandlingen är att miljön är hotad på en rad punkter och att bilen och bilismen är en viktig och i sammanhanget i stor utsträckning oomstridd bov. Bilen bidrar väsentligt till utsläpp av växthusgaser, till försurningen av mark och vatten, övergödning av vattendrag, ökningen av marknära ozon, och en rad andra problem i den lokala miljön.

Författaren tar avstamp i en rad policy-dokument och utredningar, men också i propositioner och vissa lokala trafikpolitiska dokument, som alla går ut på att befolkningens bilanvändande bör begränsas och att vägen dit med fördel kan och bör ske via något som vi kan kalla för "informationsstyrning". Det antas, visar författaren, att ett effektivt medel för att styra och påverka medborgarnas bilåkande är just information. När det gäller bilåkandet handlar det om information med tvädelat budskap, att bilismen faktiskt påverkar miljön men också på vilket sätt den gör det. I dessa intentioner finns, menar författaren, ett antagande om att medborgarnas föreställning om bilen som miljöbov också påverkar deras attityder och därmed också deras beteende. T.ex. att de i stället för att ta bilen cyklar till jobbet, att de allt oftare åker buss när dom hälsar på bekanta etc. Man kan säga att Petra Krantz Lindgren ur de officiella programskrifterna tydliggör en mycket gammal tanke, från Platon, nämligen den om att människor, som i ökad utsträckning får del i "godhetens idé" också kommer att göra gott!

Det finns ett underliggande policyantagande i detta, ett sorts kausalteori, som går ut på att när människor, till följd av den information de får, i allt större utsträckning kommer att efterfråga alternativa transportlösningar kommer dessa också att utvecklas, alltså, samhällsförändring via attitydförändring. Nu är det ingen som menar att det bara skulle räcka med information, det kom-

mer också att vara nödvändigt med förbud och restriktioner. Det kan gälla allt från bilavgifter i storstädernas innerstadsområden till totalförbud eller tekniska påbud. Fast, om man skall nå det eftersträvade målet är det också viktigt att medborgarnas tilltro och stöd för åtgärderna påverkas. Tanken är alltså att om medborgarnas kunskap och föreställningar om bilismens miljöpåverkan förändras, kommer också deras stöd för allehanda politiska interventioner att öka och därmed kommer också det egna bilanvändandet att påverkas. Detta är den logik som avhandlingens problematisering bygger på.

Men, menar författaren, allt det här vet vi inte så mycket om. Vi vet helt enkelt inte om de antaganden som ett antal officiella åtgärder är grundade på är byggda på önsketänkande eller ej. Om det exempelvis är så att det faktiskt inte finns någon relation mellan vad människor har för föreställningar om bilismen och hur de väljer att färdas finns det ju heller ingen anledning att ödsla tid och resurser på att försöka påverka dessa föreställningar. Det är denna, ur politisk och statsvetenskaplig synvinkel, högst relevanta fråga, som är avhandlingens huvudtema.

Frågan har inte studerats på det sätt som görs i avhandlingen och problemområdet är mycket viktigt och lämpligt att studera, inte bara beroende på bilismens miljöeffekter utan också pga. att just bilåkandet är så kopplat till livsstilen. Man kan nämligen anta, menar författaren, att åtgärder som påverkar livsstilen har svårare att få stöd och genomslag än de miljöbefrämjande insatser som inte "kostar på" lika mycket. Resultaten av Petra Krantz Lindgrens forskning har alltså implikationer för en rad andra policyområden där officiellt proklamerade lösningar medför allvarliga ingrepp, eller påverkan på livsstilen.

Dessutom har författaren tagit på sig ytterligare en uppgift nämligen att förklara hur det kan komma sig att de som är övertygade om att bilismen är en miljöbov faktiskt åker och använder bil. Hur får de "ihop det" i hjärnan, som författaren uttrycker saken.

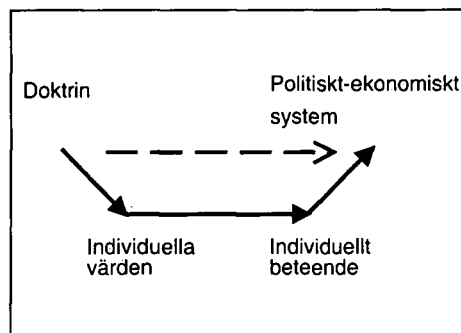
Avhandlingen bygger på en enkätundersökning som omfattar 2000 respondenter och halvstrukturerade intervjuer med 15 icke slumpmässigt utvalda personer. Den behandlar två frågekomplex:

1. "Relationen mellan svenska folkets föreställningar om bilismens miljöpåverkan och deras transportbeteende samt relationen mellan samma föreställningar och attityden till olika politiska åtgärder för att minska bilismens miljöpåverkan" (sid. 17)

2. "Vilka föreställningar använder de som är miljomedvetna och ändå åker bil för att motivera att inkonsistensen mellan deras föreställningar om bilismens miljöpåverkan och det egna bilåkandet är förståelig och acceptabel?" (sid. 20)

För dessa två uppgifter används en typ av teoribildning, som knappast hör till standarduppsättningen inom den statsvetenskapliga forskningen. För det *första* frågekomplexet – relationen mellan föreställningar, attityder och beteende (det som i avhandlingen kallas konsistenshypotesen) använder sig författaren av socialpsykologisk teoribildning med rötter i en mycket livaktig disciplinutveckling som framför allt ägde rum i det tidiga 1950-talets USA. "Expectancy-value"-modellen (med referens till Martin Fishbein) och "Information integration"-teorin (med referens till Norman Anderson) stipulerar att en människas attityd till ett objekt motsvarar summan av de förväntade värdena hos objektets attribut. Omsatt i avhandlingens kontext handlar det om vilka egenskaper som människor bedömer att bilismen har och hur de i så fall värderar dessa. Om man kombinerar det hela med en annan socialpsykologisk teori, "Theory of reasoned action" (med referens till Ajzen & Fishbein), får man enligt Krantz Lindgren stöd för den logiska kedja, som används för att strukturera avhandlingens frågor och hypoteser: Föreställningar = attityder = avsikt = beteende.

För den *andra* frågan, den om hur bilåkande miljövänner "får ihop det", stöder sig författaren på en annan mycket inflytelserik, och intuitivt lättförståelig teori, Leon Festingers kognitiva dissonanst teori. Den går ut på att vi människor helt enkelt mår bättre om det råder en sorts balans mellan vad vi gör, den kunskap vi besitter och de åsikter och värderingar vi har (*konsonans*). Om man t.ex. åker omkring i en stor och bensinslukande bil utan katalysator samtidigt som man vet att bilismen är en stor miljöbov, kan man anta att *dissonans* råder. För att klara detta (att få "ihop det" i huvudet), kan dissonan-



Figur 1. Makro-mikro-makro-problemet (efter Coleman, 1986: 1322).

sen reduceras med diverse kognitiva trick. Det är detta som avhandlingens andra del går ut på att kartlägga. Författaren menar att denna del av avhandlingen framför allt är att betrakta som hypotesgenererande. Det är också här som avhandlingen är mest innovativ och intressant.

I sin avhandling gör Krantz Lindgren något som är mycket intressant i en politisk och statsvetenskaplig forskningskontext. Hon bryr sig om *individen*, hennes värden, attityder och till dessa kopplade beteende. James Coleman har i en rad inflytelserika texter diskuterat det s.k. "makro-mikro-makro-problemet" (figur 1). En av grundtankarna är att varje doktrin för att kunna manifesteras på systemnivå – vare sig det handlar om protestantismen, som är Colemans exempel, demokrati eller trafikmiljö – måste ta "omvägen" över individuella värden och till dem knutna beteenden. Någon demokratisk genväg från doktrin till system finns inte, något som bland andra Robert Putnam (1993) visat på ett övertygande sätt. Det är egentligen detta problem som Petra Krantz Lindgren belyser.

I vilken utsträckning är det alltså möjligt att via trafikpolitiska doktriner, påverka attityder, värden och beteenden för att därigenom skapa ett miljömässigt bättre samhälle? Författarens slutsats är att detta nog inte är så enkelt inte ens om individerna faktiskt delar de föreställningar som policy-intentionerna bygger på, t.ex. att bilismen är en miljöbov och att bilanvändandet bör begränsas.

Avhandlingens är uppdelad i två delar. Den *första*, "Konsistens eller ej", som i stort omfattar

resultatet av enkätundersökningen innehåller fyra kapitel. Här redovisas de teorier jag talat om men här får vi också veta vad författaren menar med de begrepp, som är centrala i avhandlingen: ”föreställningar om bilismens miljöpåverkan”, ”attityder till trafikpolitiska åtgärder” respektive ”transportbeteende”. Därefter undersöks vilka föreställningar om bilismen som svenska folket har. Vad, och vilka miljöproblem orsakar enligt respondenterna bilismen och hur allvarlig bedöms denna påverkan vara? Man kan säga att kapitel två, som det handlar om, ger en översikt över hur svenska folket fördelar sig på en rad av avhandlingens centrala variabler, vilka föreställningar och trafikpolitiska attityder de har, hur de ser på diverse politiska interventioner och hur de färdas, dvs. deras transportbeteende. I kapitlet tillhandahålls också ett underlag för några av de index som används i den efterföljande analysen. De kausala samband som antas kan, som alla forskare vet, påverkas av en rad andra faktorer, som så att säga stör bilden, t.ex. huruvida personen i fråga faktiskt har tillgång till bil, om hon har körkort etc. Också detta diskuteras med utgångspunkt i det empiriska materialet. Exempelvis kön och inkomst kan antas bidra både till vilka föreställningar och attityder man har och hur man reser. Författaren testar också en rad andra variabler men slutsatsen blir att just kön och inkomst tycks vara särskilt fertila variabler, i den meningen att de varierar både med studiens oberoende (föreställningar & attityder) och beroende variabler (hur man färdas).

I den första delen av avhandlingen redovisas den del av undersökningen som handlar om i vilken utsträckning människors föreställning om bilismens miljöpåverkan påverkar deras syn på trafikpolitiska åtgärder. Huvudresultatet är att *ju allvarligare miljöproblem man upplever* desto positivare är man till åtgärder, och desto osannolikare är det att man åker bil i olika sammanhang. Krantz Lindgren visar också att miljömedvetenheten påverkar huruvida man faktiskt har bil eller inte, något som förstås påverkar ens färd sätt (dock inte för alla typer av resor, t.ex. inte fritidsresor, där miljömedvetenheten inte tycks spela någon roll). Författaren konstaterar sammanfattningsvis att människors föreställningar om

bilismens miljöpåverkan påverkar både deras trafikpolitiska attityder och deras färd sätt.

Men, bilden är förstås inte så entydig, som man kanske kan föreställa sig. Finns det, frågar sig författaren, grupper, som i större utsträckning lever som de lär (dvs. konsistens-hypotesens regel respektive undantag)? Detta antas påverkas av (1) vilka möjligheter man faktiskt har att resa ”alternativt”, bostadsort, hemmavarande barn etc, (2) förtroendet för andra, dvs. hur man tror andra gör samt (3) hur man uppfattar relevansen i de trafikpolitiska åtgärderna. Författaren visar att vissa grupper av människor är mer benägna att låta sina föreställningar styra attityder och hur de åker. En skillnad stad—landsbygd finns liksom mellan dem som är informerade om den politiska debatten och dem som inte är det. Dock går det inte att uppvisa något stöd för hemmavarande-barn-hypotesen och inte heller de hypoteser som handlar om förtroende.

Avhandlingens andra sektion fokuserar frågan om de gröna bilåkarna. Författaren inleder med konstaterandet att även om konsistens kan påvisas, tycks faktiskt också inkonsistens vara tämligen vanligt. Denna inkonsistens analyseras med hjälp av Festingers kognitiva dissonansteorin. Till detta behövs ett antal ”gröna” bilister som uppvisar en rad olika egenskaper, annat än att de är just gröna och åker bil. I denna del av undersökningen tillämpas alltså något som brukar kallas teoretisk sampling där varje person (totalt 15 personer) utgör case som tolkas inom ramen för den i förväg uppställda teorin (den om olika sätt att reducera kognitiv dissonans). Denna del av avhandlingen har en uttalat hypotesgenererade ambition. För detta behöver man inte ett representativt urval av respondenter utan snarare maximal variation. Man kan, enl. Festinger, tänka sig tre principiellt olika sätt att ”få ihop det” i hjärnan, dvs. sätt att reducera dissonans.

1. Man kan öka andelen konsonanta element (man överbetonar det som stämmer).

2. Man kan minska betydelsen av det dissonanta (t.ex. hävda att det inte är så viktigt eller betydelsefullt, man förringar det dissonanta).

3. Man kan slutligen tillföra något kognitivt element så att det hela går ihop (man för in ny information som ”löser” problemet).

Författaren redovisar och kategoriserar de dissonansreducerande mekanismer hon hittar bland sina intervjupersoner. Här, till skillnad från den föregående analysen, tillämpas ett induktivt förfarings sätt. Resultatet av analysen visar att vi människor tycks vara ganska påhittiga. Ur sitt 300-sidiga intervjumaterial vaskar författaren fram, och fastställer, ett antal kategorier av resonemang. Huvudkategorin (I) *Det finns goda skäl att ta bilen* sönderfaller i två underkategorier: a) *det finns inga alternativ*, b) *bilen är bättre än de andra färd sätten*.

Den andra kategorin av dissonansreducerande föreställningar (II) kallar författaren *Ursäkterna*. Skillnaden mellan kategori I och II är att ursäkterna inte ensamma kan klargöra varför det framstår som acceptabelt att man faktiskt åker bil. Också denna kategori kan uppdelas i underkategorier: a) *konflikten är inte så allvarlig* b) *det egna åkandet är eg. inte så farligt*, c) *det är inte mitt fel*, d) *man löser inte problemet genom att köra mindre*. Därefter infogas de identifierade kategorierna i den teoretiska analysramen, dvs. Festingers teori. Det visar sig då att alla de tre mekanismer, som teorin stipulerar, återfinns bland de kategorier (dvs. resonemang) som de 15 gröna bilåkarna företräder. Det finns en systematik i svaren på så sätt att respondenterna kan indelas i två grupper *bilkritiker* och *bilförespråkare* där bilkritikerna faktiskt inte tycks vara så benägna att försvara sitt bilåkande, något som är tämligen överraskande. Bilförespråkarna däremot uppvisar en stor bredd av ursäkter.

Sammanfattningsvis visar Krantz Lindgren att svenska folkets föreställningar om bilismens miljöpåverkan faktiskt har betydelse både för attityder till trafikpolitiska åtgärder och för valet av färd sätt. På frågan om det skulle kunna löna sig att informera mera ges ett tämligen mångfacetterat svar. En offentlig miljöupplysare (dvs. en person som med miljöargument strävar efter att påverka sättet att färdas) bör på basis av avhandlingens resultat åtminstone dra fyra slutsatser menar författaren. Jag har för tydlighetens skull spetsat till dem något:

1. Satsa framför allt på att söka påverka arbetsresorna. 2. Satsa inte så mycket krut på att försöka få folk att avstå från bilen för fritidsresor. 3. Ta hänsyn till att miljöinformation bara har ef-

fekt om det finns alternativ. 4. Tänk på att resultatet är störst bland dem som redan hänger med i debatten, därför bör frågorna tydliggöras i denna.

Huvudslutsatsen är dock att man inte bör ha så stora förhoppningar om att ökad information skulle göra saken så mycket bättre. Kanske kan den förhindra att det blir sämre? Trots allt är det *"en tämligen stor andel av svenska folket vars föreställningar om bilismen inte kan bli särskilt grönare än vad den eg. är"* (sid.186). Utrymmet för påverkan är alltså tämligen begränsat.

När det gäller de gröna bilåkarna och deras sätt att rättfärdiga, eller ursäkt a, sitt val av transportmedel kan konstateras att författaren identifierat och funnit ett system i resonemangen. Hon avslutar sin avhandling med att påstå, eller fråga sig, om det inte också finns ett sorts politisk dissonans i form av dubbla budskap, som möter medborgarna. Exempelvis byggs ju hela tiden vägnätet ut (man underlättar för bilismen) samtidigt som t.ex. höjningar av bensinskatt sägs sträva till att minska bilåkandet. Detta är dubbla budskap, avslutar författaren, och därför kan man kanske inte förvänta sig att vi skall tro att miljöåtgärder alltid är motiverade av just miljöskäl.

I sin avhandling avhandlar Petra Krantz Lindgren ett intressant och politiskt mycket relevant ämne. Detta gör hon på ett ytterst förtjänstfullt sätt. Det är också så att en beslutsfattare skulle kunna ha direkt nytta av de resultat som läggs i dagen, något som inte alltid är fallet med statsvetenskapliga arbeten. Avhandlingen är välskriven och metodologiskt driven, med en blandning av kvantitativa och kvalitativa metoder. Avhandlingens problematisering är idérisk och författaren uppvisar ett modigt angreppssätt på så sätt att hon vågar luta sig mot icke-konventionell teori men också att hon explicit behandlar trafikpolitikens "individnivå". Samtidigt har dock detta sina nackdelar.

Avhandlingens resultat och resonemang är i mycket liten utsträckning förankrad i statsvetenskaplig teoribildning. Exempelvis utreds olika typer av föreställningars koppling till huruvida man åker bil eller väljer något annat färdmedel, liksom också dessa föreställningars koppling till synen på trafikpolitiska åtgärder, men *inte* synen

på de trafikpolitiska åtgärdernas koppling till det faktiska trafikbeteendet, dvs. om man åker bil eller inte. Författaren diskuterar heller aldrig sin syn på trafikpolitiken som policyområde. Detta är synd, bl.a. därför att den socialpsykologiska teoribildning, som används i avhandlingen, varit mycket inflytelserik inom policyforskningen, inte minst när det gäller förutsättningarna att implementera olika typer av policyprogram (jfr. Provan & Milward, 1995; Carlsson, 2000a, 2000b).

På sid. 40 redovisas ett mycket intressant resultat, som tydligt indikerar att ett policyområde, som trafikpolitiken, är mer komplext än vad avhandlingens problematisering indikerar. Det framgår här att stora grupper av människor är positivt inställda till att förbjuda bilar i storstädernas cityområden. Däremot är de negativt inställda till att endast tillåta elbilar, eller att införa kilometeravgifter i samma områden. Detta är i någon mening ologiskt; trots allt är ju de senare två begränsningarna ett mindre ingrepp än att totalförbjuda bilar i cityområden. Det tycks alltså inte enbart handla om att begränsa bilåkandet. Resultatet antyder att det måste ske på ett "rättvist" sätt.

Jag tror att en bra avhandling hade blivit ännu bättre om författaren hade tagit sin utgångspunkt i den nya policyforskningen och därvid exempelvis inkluderat legitimitetsteori (jfr Beetham, 1991). Då hade författaren ännu bättre kunnat nyttja sitt rika material till att diskutera och dra generella slutsatser om de samtida förutsättningarna för "auktoritativ värdefördelning genom offentlig maktutövning" (Lundquist, 1993:29).

Lars Carlsson

#### Referenser

- Beetham, D. (1991) *The Legitimation of Power*. Atlantic Heights, NJ: Humanities Press International  
 Carlsson, L. (2000a) Non-Hierarchical Evaluation of Policy. *Evaluation*, 6(2), s 201-216.  
 Carlsson, L. (2000b) Policy Networks as Collective Action. *Policy Studies Journal*, 28(3), s 502-520.

Coleman, J. S. (1986) Social Theory, Social Research and a Theory of Action. *American Journal of Sociology*, 91(1), s 1309-1335.

Lundquist, L. (1993) *Det vetenskapliga studiet av politik*. Lund: Studentlitteratur.

Provan, K. G. & H. B. Milward, (1995) A Preliminary Theory of Interorganizational Network Effectiveness: A Comparative Study of Four Community Mental health Systems. *Administrative Science Quarterly*, No 40, s 1-33.

Putnam, R., Leonardi, R., & Nanetti, R. Y. (1993). *Making democracy work: Civic traditions in modern Italy*. Princeton, NJ: University Press.

HENRIK BERGLUND: *Hindu Nationalism and Democracy*. Stockholm 2000: Department of Political Science.

Henrik Berglunds doktorsavhandling *Hindu Nationalism and Democracy* behandlar en av de mest centrala politiska förändringarna under det senaste decenniet i världens största demokrati: framväxten av ett hindunationalistiskt parti som en av de dominerande politiska krafterna. Från att ha varit en ganska marginell företeelse i mitten av 80-talet har *Bharatiya Janata Party*, BJP – "Indiska folkpartiet" – vuxit från två mandat i Lok Sabha, det nationella parlamentet, till att efter valet 1999 inneha premiärministerposten och vara det dominerande partiet i regeringskoalitionen. Det är den historiska bakgrunden till detta och den sköra balansen detta hindunationalistiska parti har till demokratin som utgör kärnan i Berglunds avhandling. Med en befolkning på en miljard, en växande ekonomi och atombombskapacitet är det naturligtvis av intresse långt utanför seminarierummen om ett av Indiens dominerande partier bäst liknas vid ett kristdemokratiskt CDU, ett populistiskt FPÖ eller ett fascistiskt parti. Därmed tvista de lärde.

#### Sammanfattning

Avhandlingen befinner sig i en bred, internationell diskussion kring en fråga som speciellt efter 1989 blivit central i många länder: Hur bör demokratin utformas i ett mångkulturellt samhäl-