

Massebilismen – et modernitets- eller fremmedgørelsesfænomen?

- **Om privatbilisme og bæredygtighed**

Kandidatspeciale

Maj 2018

Per Dørup Jensen

Vejl.: Martin Ejning

Abstract

This study examines mass car motoring in a critical sustainability context.

The car is considered to be a modernity symbol. - A symbol of individuality, identity, social status, affluence, technological progress and freedom.

About 40 percent of the population of the First World has access to a car. And in the Second and Third World people having received purchasing power are copying the same pattern of consumption. In other words, the US and Western Europe are references of the rest of the world.

Among governments there is a tendency to equate increasing mobility with economic growth.

Indeed, the car is technologically unique and practical in daily life, but politically unregulated, mass driving constitutes a huge climatological and environmental problem.

The car as a modernity symbol and mobility linking to economic growth may contribute to take away the sustainability problem car motoring constitutes.

The general fear of touching this sensible issue, car motoring is reflected in literature.

Considering the discourse of sustainability in society, the fact that private car motoring accounts for about 25 percent of the total CO₂ emissions, it's indeed sensational that car motoring has not to a larger extent become subject to a critical examination.

The automobile industry plays a central role in the capitalist economy. Successively, the liberal footprint, political deregulation is more than in other areas reflected in transport policy area.

My thesis is that capitalism structures dominant patterns of consumption of which the car constitutes the backbone.

In order to examine automobility and its complicities, I use mixed methodologies.

Examining the mass car motoring phenomenon, its stereotypes, myths, biospheric and social contradictions, I draw on the Marxist theory of alienation.

Indholdfortegnelse

1 Indledning.....	5
1.1 Problemformulering.....	7
1.2 Problemstillinger.....	8
1.3 Begrebsdefinitioner.....	10
2 Metodologi.....	10
2.1 Materialistisk versus idealistisk etik.....	11
2.2 Hypotese.....	12
3 Projektets struktur.....	13
4 Bæredygtighedsbegrebet.....	16
4.1 Bæredygtighed og kapitalisme.....	18
4.1.2 Miljøbevægelsen.....	19
5 Det videnskabsteoretiske udgangspunkt: Kritisk Realisme.....	20
5.1 Struktør-aktør dualismen.....	22
6 Det meta-teoretiske udgangspunkt.....	22
6.1 Historisk materialisme.....	23
7 Politisk filosofisk makro-teori.....	23
7.1 Det (neo) liberale pluralistiske videnskabsparadigme.....	24
7.2 Pluralismen.....	24
7.3 Den (pluralistiske) grønne deliberative, demokratiske klimadiskurs.....	25
7.3.1 Kritik af den grønne klimadiskurs.....	27
7.4 Den neoliberale stat.....	28
7.4.1 New Public Management (NPM) og bæredygtighed. Filosofi og bæredygtighed.....	29
7.4.2 Det neoliberale korrelat: Den økomodernistiske klimadiskurs.....	30
7.4.3 Økologisk modernitetsteori.....	30
7.4.4 Effektivisering af transportsektoren.....	30
7.5 Kritik af øko-modernismen.....	31
7.5.1 Bæredygtig Trafik om el-biler.....	33
7.6 Opsamling, diskussion.....	34

8	Negationen: Materialistisk filosofisk kritik af den liberale stat: Derivative, instrumentelle Stamokap, Kapitallogikken.....	34
8.1	Marx's fremmedgørelsesteori/ det materialistiske fremmedgørelsesbegreb.....	35
8.1.2	Reifikation, varefetischisme og klasse.....	37
8.1.3	Marx, fremmedgørelse og demokrati.....	38
8.2	Fremmedgørelsens væsen/substans.....	39
8.3	Problematisering af marxistisk fremmedgørelsesteori	40
8.3.1	Det socialistiske transformationsproblem.....	41
8.3.2	Imitation af kapitalismens forbrugsmønstre.....	41
8.4	At overkomme, transsubstantiere/transcendere fremmedgørelse.....	42
8.5	Brug og misbrug af Marx's fremmedgørelsesteori.....	43
8.6	Den neo-marxistiske øko-socialistiske klimadiskurs.....	44
8.6	Diskursanalyse/ Kritik af økosocialismen.....	45
9	Teori på makroniveau: Statsmonopolkapitalismen.....	47
9.1	Teorier på mikroniveau: Kapitallogikken, Althusser.....	47
9.2	Ideologiens rolle i et classesamfund.....	48
9.2.1	Althusser og ideologi.....	49
9.2.2	Althusser's interpellationsbegreb.....	49
10	Analyse.....	50
10.1	Bilindustrien.....	50
10.2	Olieindustrien.....	51
11	Det sociale niveau (Kapitallogikken/Althusser's interpellationsteori).....	51
11.1	Bilen historisk.....	51
11.2	Bilen og modernitet.....	52
11.3	Bilen som statussymbol.....	54
11.4	Bilismen og etik.....	55
11.5	Utilitarismen.....	56
11.6	Transportetik, etiske dilemmaer. Bilen og sociale modsætninger.....	57
12	Konklusion.....	60
	Litteratur.....	64

I den seneste Klimarapport, *Climate Change 2014*, samler FN's Klimapanel, IPCC, den nyeste viden om jordens klima og den globale opvarmning. Nogle af hovedpunkterne er:

1. Hvert af de seneste tre årtier har sat rekord som det varmeste siden 1850. Siden 1880 er jordens gennemsnitstemperatur steget 0,85 grader.
2. Koncentrationen af CO₂ i atmosfæren er højere end på noget andet tidspunkt i de forudgående 800.000 år
3. Den stadigt voksende udledning af CO₂ øger sandsynligheden for voldsomme, omfattende og irreversible virkninger for mennesker og økosystemer.
4. Hvis vi skal nå målet om at begrænse global opvarmning til 2 grader, skal CO₂ udledningen skæres 40-70 procent i perioden 2010-2050. Omkring 2100 skal den være nul. (*Climate Change 2014*, FN's Klimapanel.)

FN's klimatologer repræsenterer den objektive klimavidenskab.

Der er således bred konsensus blandt FN's klimaeksperter om, at dét, der skal til for at vende den negative klimaudvikling, er en mærkbar global CO₂ reduktion på 40-70 procent.

Men på trods af en masse klimakonferencer – fra Stockholm-konferencen i 1972 til Paris-Aftalen 2015 – er CO₂ indholdet i atmosfæren fortsat med at stige, og har aldrig, som det fremgår, været højere end nu. Konklusioner og målsætninger fra disse klimakonferencer om bremsende tiltag til en modvirke en negativ klimaudvikling er ikke blevet implementeret – og senest forudsiger uafhængige klimaforskere nu, at den globale temperatur vil stige, ikke 2, eller 1,5 c, men 2, 7 c. Eller mellem 3-4 c. Og måske endnu mere. (Dollack, 2017: 3)

Afbrænding af olie og naturgas står for den største del af den samlede CO₂ udledning, alene i Danmark for ca. 32,6 mia. tons CO₂ pr.år. (Ilvid.dk/naturen/klimaforandringer, 10. okt. 2017)

I Danmark udleder vi hvert år 47.600.000.000 kg CO₂. (SEAS-NVE) hvoraf persontransporten/privatbilismen står for 26, 7 pct. af de samlede CO₂ udledninger. (Ingeniøren, 17. okt. 2007) Bilen udgør dermed en signifikant partikularitet af bæredygtighedens totalitet.

Selv 1,6 millioner elbiler i Danmark, der erstatter 1,6 millioner benzinbiler i 2030, er for lidt. Der mangler stadig en tredjedel af reduktionen hvis DK skal leve op til EU's krav. (Ingeniøren, 20-7 2016)

CO₂ udslippet fra verdens transport stiger med 60 procent frem mod 2050. Det skyldes blandt andet at antallet af biler bliver fordoblet. Dét på trods af at brændstofbesparende teknologi vil give en udledning på 60 gram CO₂ pr. passagerkilometer i forhold til 100 gram i 2015. Især i Asien vil privatbilismen stige markant. Transportens udledning af klimagasser stiger sammen med efterspørgslen af mobilitet og varer på verdensplan. Øget varehandel med Sydøstasien vil betyde markant mere trafik på vejene. Samtidig vil flere mennesker efterspørge bedre adgang til uddannelse, job og sundhed. Sammen med større byer, der kræver mere fleksible

transportmuligheder, vil det fordoble privatbilismen over de næste 30 år. (Ingeniøren 3. feb. 2017) Klimaaftalen fra Paris er således utilstrækkelig. CO-2 udslippet skal skæres 25 procent mere end forudsagt i 2030 hvis vi skal undgå klimakatastrofen, skriver Ingeniøren (3. nov 2016) med reference til FN's *Emissions Gap Report*. Og det kræves, at der skal være mere end 700 millioner el-biler i 2040, som kan erstatte behovet for 6 millioner tønder olie om dagen. (Ingeniøren, ibid)

Den globale persontransport/ privatbilismen er steget eksponentielt siden 1960'erne. Tilsvarende er CO-2 indholdet i atmosfæren steget (dr.dk>viden>miljoe>co2...17. marts 2017)

Det estimeres, at transportsektoren, hvoraf privatbilismen udgør en væsentlig del, står for ca. 20-25 procent af de globale CO-2 udledninger, hvormed privatbilismen er den største enkeltfaktor bag drivhuseffekten. (World Bank, IEA Statistics. OECD/IEA, 2014/OICA)

Det moderne kapitalistiske samfund kan siges at være indbegrebet af et bilsamfund, som er designet til at støtte privatbilismen som mobilitetsform. I mange byer, især i USA, er bilisme det eneste mulige transportvalg som følge af, at cykelstier er ikke eksisterende og at offentlige transportmidler er kraftigt nedprioriterede. (Freund and Martin, 1996: 3)

I Danmark er det Transport- og Bygningsministeriet, der står for mobilitets-, transportplanlægning, organisering og regulering af infrastrukturen.

Det's/ regeringens primære påvirkningsmulighed er Infrastrukturkommissionen.

Infrastruktur-kommissionen, 2008 har nogle visioner for transportsystemet i DK 2030, hvor den opererer med **afkobling** mellem den stigende transport og udledning af CO-2. Luftforureningen skal være reduceret markant, støjen reduceret, og naturhensyn indgå som et centralt element i planlægningen på transportområdet. Trafiksikkerheden er væsentligt forbedret. Derudover skal der sikres en langsigtet planlægning og prioritering for by- og infrastrukturudviklingen, der understøtter mobilitet (økonomisk vækst), miljøvenlige transportvalg (cyklisme) og samspil mellem transportformerne (bil, cykel og kollektive transportsystemer!) på transportområdet. (Infrastrukturkommissionen, 2008)

Endvidere skal de teknologiske muligheder for at forbedre trafikudviklingen og fremkommeligheden skal udnyttes. Og hensyn til klima, natur, miljø og sikkerhed skal indgå med større vægt i beslutningen om infrastrukturen. (Infrastrukturkommissionen, op. cit) Og endelig skal en rettidig vedligeholdelse af vej- og jernbanenettet (undtagen cykelnettet!) understøtte sikkerheden og fremkommeligheden på den overordnede infrastruktur. (Infrastrukturkommissionen, 2008)

Infrastrukturkommissionen refererer i sin Betænkning til OECD, der i en analyse fra 2006 peger på, at der historisk set er en tæt historisk sammenhæng mellem væksten i BNP og væksten i transport, både hvad angår persontransport og godstransport. Fra 1994 til 2004 er væksten i privatbilismen gået fra indeks 100 til 125, mens BNP er gået fra indeks 100 til 123. (ibid: 113) Som OECD påpeger, er sammenhængen mellem økonomisk vækst og transport således en særlig vigtig drivkraft i forhold til privatbilismen. I overensstemmelse med Produktivitetskommissionen, opererer Infrastrukturkommissionen med (global) konkurrence og infrastruktur. "En velfungerende og

effektiv infrastruktur er afgørende for et moderne samfund - med en række positive effekter for økonomien" (Infrastrukturkommissionen 2008, ibid: 152, 154)

Infrastrukturkommissionen gør endvidere opmærksom på, at transportsektorens andel af de menneskeskabte klimapåvirkninger er stigende - at den afkobling af økonomisk vækst og vækst i energiforbrug og emissioner, som er lykkedes miljøteknologisk i energisektoren, er mere kompliceret af gennemføre i transportsektoren.

Transportsektoren står for 7 pct. af økonomiens samlede BNP, men bidrager tilsvarende til omkring 26 pct. af den samlede udledning af drivhusgasser. (163) Infrastrukturkommissionen er således opmærksom på den intime klima-transport sammenhæng, når den med reference til (pessimistiske) klimamodeller, herunder fremtidig stigning i globale årsmiddeltemperaturer mellem 1,8 og 4 c., ridser *Scenarier for globale klimaændringer*, op i de næste 100 år. (ibid, 164)

Infrastrukturkommissionen pointerer endvidere, at transportsektoren står for 60 pct. af Danmark's olieforbrug (ibid: 172) og foreslår bl. a. fremme af mindre energiforbrugende transportformer som fx cykelfremme.

I EU 2005 stod privatbiler og motorcykler for 81 pct af transporten. Fly: 6, Skib: 1, Bus: 8 og Jernbane: 7. (ibid: 99) Privatbilismen står således for langt den overvejende del af transporten i transportsektoren.

Men i strid med videnskabelige, statistiske fakta, er det ikke desto mindre i primært bilkulturen, der prioriteres i den infrastrukturelle planlægning (Infrastrukturkommissionen 2008). Sekundært prioriteres miljøet, i hvert fald retorisk, og såfremt det kan forenes med mobilitet og vækst:

Der er således en modsætning mellem klimavidenskaben, der anbefaler betydelige CO-2 reduktioner og politikere, der retorisk taler om klima- og miljøbæredygtighed, men som samtidig fremmer privatbilismen. Regeringen har således på det seneste fremmet privatbilismen bl.a. ved at sænke registreringsafgifterne på biler, sænket priserne på Storebæltsbroen og planlægger at hæve hastigheden på udvalgte veje til 90 km/t, og på udvalgte motorvejsstrækninger på 120/130 km/t, samt at udbygge motorvejsnettet yderligere. Og som seneste initiativ planlægger regeringen pt., med Dansk Folkeparti's og Socialdemokratiets opbakning (der ser således ud til at være flertal herfor) at bygge en bilbro over Kattegat via Samsø. Målsætningen er øget mobilitet og billigere fragt af varer på tværs af landet – til fordel for økonomisk vækst og erhvervslivet og til ulempe for klima, miljø og trafiksikkerheden.

1.1 Dette fører frem til følgende problemformulering:

Hvordan kan bæredygtighedsparadokset – den manglende politiske styring og italesættelse af privatbilismen, der estimeres at stå for ca. 25 procent af de globale CO-2 udledninger – forklares?

1.2 Jeg har identificeret nogle problemstillinger, der kan fokuseres på med henblik på at forklare dette bæredygtighedsparadoks:

1. Klima-bilisme bæredygtighedskonteksten
2. Fremmedgørelse over for naturen
3. Makroniveau. Politiken, staten,
Det bilindustrielle kompleks, mobilitet og kapitalistisk vækst
4. Mikroniveau: Det sociale niveau: Bilen som symbol på modernitet/kapitalistiske forbrugsnormer.

1. Klima-bilisme (bæredygtigheds)konteksten:

Gennem tusinde af år har det CO-2 indholdet i atmosfæren ligget ret stabilt på ca. 280 ppm. Men i de sidste århundreder er CO-2 indholdet steget betydeligt, og i 2017 er det målt til mere end 503 ppm. (dr/dk, viden, 17. marts 2017)

Fra ca. 1860 til Anden verdenskrig var ændringerne små, men siden Anden Verdenskrig er der sket en eksplosiv økonomisk udvikling. Parallelt med stigningen i den globale persontransporttransport/privatbilisme siden 1960'erne, er CO-2 indholdet i atmosfæren tilsvarende steget (dr/dk viden, ibid)

En kæmpe asfalt kultur er blevet implementeret siden Anden Verdenskrig. Jane Holz Kay skriver, at som den største enkelt-bidrager til drivhuseffekten, har bilkulturen produceret den mest ødelæggende klima-krise i historien. (Kay, 1997: 83, 96)

2. Fremmedgørelse over for naturen under de eksisterende kapitalistiske produktionsrelationer; Om den kausale sammenhæng mellem fremmedgørelse og den klimakrise samfundet befinder sig i. Bilismen som case.

I efterkrigstiden var 'fremmedgørelse' et dominerende paradigme og et nødvendigt begreb til at forstå samfundet, kulturen og tidsånden. Men hvad er der blevet af fremmedgørelse? Er vi ikke længere alene og forvirrede? Har vi lært at koble os til verden? Spørger Information den 15-3 2018 og linker til: <https://aeon.co/essays/in-the-1950s-everybody-cool-was-a-little-alienated-what-changed>

3. Politiken, staten, det bilindustrielle kompleks, mobilitet og kapitalistisk vækst.

Bilindustrien spiller en vigtig rolle i den kapitalistiske økonomi. Ifølge Baran og Sweezy har bilindustrien siden 1907 været den centrale motor i kapitalismens vækst/akkumulation. (Baran and Sweezy, 1970: 4)

Freund og Martin citerer Kristin Ross: Bilen er ikke kun impliceret i en distinkt mobiliseringskapital, denne kapitalfraktion er tilmed en aktiv agent i reproduktionen af infrastrukturen. (Freund og Martin, 1996: 16) Freund og Martin argumenterer, at den dominerende bilkultur

afspejler et landskab, der er udformet i det bilindustrielle Komplex' billede. (Freund og Martin, ibid: 3)

Bil- og olieindustrien befinder sig blandt de største transnationale selskaber. Blandt de 10 største er: 3. China National Petroleum, (olie) 4. Sinopec Group, (olie) 5. Royal Dutch Shell, (olie) 6. Exxon Mobil, (olie) 7. Volkswagen, (bil) 8. Toyota Motor (bil) (Mandag Morgen, 2. sept. 2016)

4. Det sociale niveau: Privatbilen som afspejling af moderniteten/ sen-kapitalismens forbrugsnormer.

Efterkrigs-perioden, Keynesiansk management og Marshall-hjælpen, 1950-1970, producerede en historisk unik økonomisk vækst på ca. 4-5 pct. om året. Privatbilismen eksploderede. I 1946 var der 46 mio. biler i verden, ud af hvilke 75 pct. var registreret i USA. I 1970 kunne OECD registrere 250 mio. biler. I 1990 var antallet steget til 560 mio. biler. Altså mere end en fordobling på 20 år. (Thynell, 1999)

Socialt er bilen højt prioriteret globalt. Det er en kendsgerning at folk i Kina, Indien, det tidligere Sovjet og Østeuropa også "drømmer om et moderne liv." (Tengström, 1996: 8) I dag (2015) ruller der 947 mio. biler rundt på de globale veje. (Number of vehicles in use worldwide 2015/Statistic ([www.statista.com>statistics>num..](http://www.statista.com/statistics/num..)))

I Danmark er persontransporten tilsvarende eksploderet. Pr. 31-3 2018 triller der 3.002.889 biler rundt på de danske veje, hvoraf 2. 547.513 er personbiler. (Bilstatistik.dk)

Fremskrivning af trafikken:

Væksten i trafikken på statsvejnettet frem mod 2030 må formodes at ligge i intervallet mellem 49-84 pct. svarende til en årlig vækst på 1,6 til 2,5 pct. I de seneste 10 år har væksten på statsvejnettet været på 3,8 pct. (Infrastrukturkommissionen 2008: 125)

Trængslen på vejene stiger, skriver en ekspertgruppe, nedsat af Transport, Bygge- og Boligministeriet, i en ny fremskrivning. I centrum af de fire største byer vil en bilist nemlig komme til at bruge 150 procent mere tid i trafikken på grund af trængsel i 2030 i forhold til i 2015. Og der er kommet 25 procent flere biler på vejene på syv år, mere kø og forsinkelser på motorvejene, og der er ingen udsigt til bedring. (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 29. april 2018. Hentet fra: <https://Trm.dk/da>)

Så vedr. den globale dimension: Selvom elbilen i øget omfang skulle fortrænge diesel/benzinbilen, vil trængslen jo ikke blive mindre.

5. Politiken, staten:

Det liberale fodaftryk: politisk deregulering reflekteres mere end på andre områder på trafikområdet.

Ifølge James O'Connor, afdød sociolog og økonom fra Columbia University, og en af eksponenterne for den økosocialistiske strømning, eksisterer der ikke nogen forpligtigelser, hvad angår internationale reguleringer, regler eller strategier på trafikområdet. O'Connor argumenterer, at der ikke eksisterer nogen overordnet miljø- og transportpolitik. Intetsteds er interurban, urban og social planlægning prioriteret. Al urban infrastruktur er bygget op til fordel for bilen. (O'Connor, 1998: 219)

1.3 Begrebsdefinition: Ontologi vs det transcendentale/ transontologiske (Dussel): Ontologi betyder 'det værende' - som begrebmæssigt knytter an til immanens. Herover for står det det erkendende/ det epistemologiske, som har affinitet til det transcendentale. Ideer kan være ontologiske som epistemologiske, men erkendelsens mulighedsperspektiv er transcendentalitet. (Jesper Garsdal, 20-9 2016)

Filosofiens metodologi er således mulighedsperspektivet/ grænseperspektivet/ transcendensperspektivet, men problemet er, ifølge Marx's 11 Feuerbach-tese (og Hegel's eftertanke-filosofi), at den *fortolker* frem for at *forandre*. (Kresten Lundsgård-Leth, Filosofihistorisk Oversigt 12-10 2016)

Det transcendentale giver således mulighedsbetingelser (modsat det immanente, det erkendelsesbare inden for erfaringens grænser). Det transcendentale kan ikke erkendes af erfaringen (det empiriske, bevidstheden eller af sanserne).

2

Metodologi

Jeg metodologiserer ud fra en tværfaglig Feyerabend-inspireret heuristisk metodetilgang. Filosofi er en hermeneutisk videnskab.) Alt er fortolkning (Nietzsche). Og det er mig selv, der udlægger/ fortolker verden. (Jesper Garsdal, forelæsning, Filosofi, 19-9 2016) Du bliver nødt til at fortolke, hvad du ser. Hvis du bare blindt overtager en begrebs-forståelse, altså ikke ved, hvor de begreber/begrebsreferencer, man bruger, kommer fra, er man fremmedgjort.

For at kunne foretage en videnskabelig og (etisk) kritik og diagnose af globaliseringen (samfundet), må vi gøre brug af kritisk socialvidenskab, skriver den latinamerikanske frigørelsesfilosof, Enrique Dussel med reference til Paul Ricœur. Gjorde vi ikke det, ville vores analyse svare til at hylde globaliseringens (samfundets/ modernitetens) velsignelser. (Dussel, 2008: 135)

Jeg har fortolket neo-marxistiske filosoffer som Dussel og Althusser ind i en modernitets-mobilitetskontekst. Dussel opererer med et begreb, han kalder den fremmedgørende, fetichiserede totalitet. Uden for den står den transcendentale eksterioritet. Dussel's pointe er, at totaliteten vil forsøge at destruere - eller pacificere den "anderledes" potentielt transcendentale eksterioritet (som står uden for, er ekskluderet) fx ved at inkorporere/inkludere den i totalitetens fremmedgørelse og fetichisme. (Dussel, ibid: 332)

Det vil i hermeneutisk fortolkning af Dussel's totalitets- og eksterioritetsbegreb, tillempet min modernitetstilgang til klima-bilisme konteksten, sige, at den anderledes eksterioritet, er den, der ikke efterlever modernitetens/mobilitetens principper - der ikke umiddelbart lader sig ideologisk interpellere (Althusser) - som ikke akkompagnerer den "øksesvingende borger", der promoverer

sig selv som indbegrebet af frihed (Rajan, 2007: 80) - men hvis frihed og magt er betinget af, at han er villig til at følge den livsform (kapitalens logik, liberalistisk modernitets/mobilitetsideologi), som er påtvunget ham af det automatiserede landskabs rumlige økonomi - og som tvinger ham til at tilpasse sig den myriade af adfærdsregler, som er skabt og nedlagt i serier af indre og ydre pres for at få ham til at passe ind i det "moderne samfund". (Rajan, ibid: 80)

Dussel's potentielt transcendentale eksterioritet kan endvidere fortolkes som den transcendentale signifié, som destruktivisten, Derrida opererer med.- Den transcendentale signifié, der argumenterer for eksistensen af modsat-stillede/ dialektiske strukturer, som unddrager sig "spillets regler" (moderniteten's/ mobilitetens regler, som ikke passer ind i systemet/ i den fremmedgørende totalitet. Som dekonstruktivist giver Derrida således frit spil for flerpluralistiske (anarkistiske) strukturer. (Kasper Porsgård: Forelæsning, Filosofi 7. sem. 24-10 2016). En signifié er, i Derrida's forståelse, en transcendental, der ikke passer ind i systemet, og derfor falder udenfor den orden/struktur, som endvidere, ifølge Saussure, består af relationer af indbyrdes afhængige elementer. (Porsgård, ibid)

Den transcendentale Signifié har dermed affinitet til Dussel's begreb om eksterioritet versus den fremmedgørende totalitet, hvor totaliteten igen knytter an til samfundsbevarende struktur-funktionalistisk teori/ det struktur-funktionalistiske paradigme, hvor eksterioriteten ses som dysfunktionel/samfundsnedbrydende. (Hansen, Nørbæk og Quist, 2000: 78, 379)

Signifié knytter således an til transcendens (ekstrapolarisation)

Den dekonstruktivistiske metode = Dekonstruktion (dekomposition, afmontering)

1. Læs/analysér strukturerne.
2. Rok ved dem (Porsgård, ibid). Dekonstruér de ideer/værdier/strukturer, der ligger til grund for vores måde/ forståelse at se på verden/ naturen på.

2.1 Materialistisk versus idealistisk etik

Mens idealistisk filosofi sonder mellem meta-etik og normativ etik, har materialistisk filosofi/marxismen et andet etik-begreb. Jeg opererer ud fra en materialistisk filosofisk etisk tilgang bl. a. med udgangspunkt i Enrique Dussel's frigørelsesfilosofi, hvori han beskriver kapitalismen som en meta-etik.

Materialistisk, marxistisk etik er, ifølge Titarenko, en moraldoktrin, der som al anden ideologi er indhyllet i klasse modsætninger, og som begrebsligt skal forstås i en dynamisk, historisk kontekst. (*Ethics*. Ed by A.I Titarenko. Moscow. Progress Publishers, 1988). Materialistisk etik opererer med begreber som dialektik, udbytning, underordning og fremmedgørelse. Den ultimative konsekvens af fremmedgørelse er, skriver Marx, fremmedgørelse over for naturen, dvs. afspejlet i en forvrænget klima-og miljøbevidsthed/ en generel mangel på klima- og miljøetik, som udtrykker sig i det eskalerende klimaproblem.

Den franske filosof, Michel Onfray, opererer med en "modfilosofi." Dét, Onfray filosoferer imod, er idealismen, som han mener har monopoliseret den vestlige filosofi ganske uberettiget gennem de seneste 2000 år. Idealismen har været den sejrende ideologi og opfattes derfor traditionelt som den eneste rigtige filosofi. Platon, Descartes og Kant, og ikke at forglemme Hegel, har sat sig på

2000 års filosofi, udtaler Onfray til Kristeligt Dagblad. (Kristeligt Dagblad, 14. august 2006) Dét, som ifølge Onfray, er galt med idealismen, er, at den placerer lykken og det virkelige liv i en anden dimension end den materielle verden. Den har installeret virkeligheden i himlen, hvor den græske hedonisme foreslår at hente himlen ned på jorden.

Kristendommen har konfiskeret filosofien for at gøre den til magthavernes redskab.

Kristendommen og idealismen har, ifølge Onfray, sejret, fordi de har formateret og præget den vestlige tænkning, så selv ateister, materialister og hedonister tænker i deres kategorier, for eksempel synd og frelse, som kristendommen har påduttet os. (ibid)

Man kan ækvivalere idealistisk filosofi's tilgang til etik med de abstrakte liberale, etiske menneskerettigheder. (Sweet, 2005)

I FN's Verdenserklæring om Menneskerettigheder (1948) står der fx:

Artikel 1: "Alle mennesker er født lige i værdighed og rettigheder" (i materialistisk etisk fortolkning: Undtaget, og helt essentielt: Medejendomsret til produktionsapparatet, dvs. manglende medejerskab til de fundamentale livsreproduktionsmidler, hvilket igen vil sige tvangen til at sælge sin arbejdskraft til den sociale klasse, der har erobret produktionsmidlerne)

Artikel 4: "Ingen må holdes i slaveri..." (Undtaget og essentielt, i lønslaveri)

Med disse eksempler er pointen - ud fra en fortolkning af materialistisk etik, at idealistisk og liberal (menneskerettigheds-etik) undlader at italesætte de mest fundamentale menneskerettigheder og tilsidesættelsen heraf.

I teoretisk kohærens hertil, applikerer jeg den materialistiske politisk filosofiske tilgang, herunder derivative, instrumentelle statsteorier: (Mekanisk) materialisme: Althusser's interpellations-teori og kapitalogisk teori.

I relation til liberal politisk filosofi operationalerer jeg bæredygtigheds-korrelater/diskurser til Pluralistisk teori: Den deliberative demokratiske klimadiskurs og neoliberal teori's korrelat: Økologisk Modernitetsteori. Og derpå negationen, Neomarxistisk teori's korrelat: Den økosocialistiske klimadiskurs.

Jeg deducerer fra det teoretiske til det empiriske niveau.

Ud fra det tværfaglige approach deducerer jeg videre fra det politisk-økonomiske-filosofiske makroniveau til det socio-ideologiske mikroniveau, da det er min tese, at der er logisk kohærens mellem det politiske-økonomiske og sociale niveau.

Ifølge Marx er det produktionsstrukturen, der determinerer forbrugsstrukturen, eller for at bruge et Bourdieusk begreb: Det er de af makrostrukturen generede livsbetingelser – frem for holdninger, der bestemmer habitus (forbrugernes tanke- og handlingsmønstre).

2.2

Hypotese

Politikere agerer inden for rammerne af liberalismens/ kapitalismens modernitets- og mobilitetskultur. Derfor kan de kun retorisk, og især i relation til person-transporten, italesætte bæredygtighed, idet en praktisk implementering heraf, vil modarbejde den ontologiske meta-modernitets-/mobilitetskultur. Og derfor fører politikerne reelt en person-transportpolitik, der fremmer privatbilismen.

Tese om mikro:

Så sent som i det 1800-århundrede herskede der stor fattigdom blandt størstedelen af den daværende bondebefolkning.

Hvorfor udviklede mange mennesker en passion for ting (fetichisme), spørger Peter N. Stearns (Stearns, 2001:3

Det er min tese, at bilen symboliserer status, individuel frihed, fleksibel mobilitet, kort sagt at udøvere at denne mobilitetsform implicit signalerer, at de "har forstået meta-moderniteten og dens kulturelle koder, herunder dens mobilitetsprincipper."

3 Projektets struktur

Jeg tager udgangspunkt i en undren over, at der tilsyneladende er en modsætning mellem den dominerende bæredygtighedsdiskurs i samfundet, den politiske italesættelse heraf og den reelt førte bæredygtighedspolitik - med privatbilismen som case.

Jeg forsøger dermed at påvise, at der er en elementær inkongruens/ modsætning mellem den positive og konstruktive italesættelse/verbalisering af bæredygtighed, som siden 1980'erne politisk er blevet udtrykt om, at 'vi er på vej' med teknologiske løsninger, el-bilen, etc. - og på den anden side, den reelle bæredygtighedsvirkelighed, som den udtrykkes gennem den objektive måling af, at CO-2 indholdet i atmosfæren aldrig har været højere end nu (2017), den globale temperaturstigning, afsmeltningen på Arktis, tilbagetrækningen af gletchere, etc.

Successivt: Hvad ligger der bag bæredygtighedsretorikken? Er den udtryk for en redigeret virkelighed, jf. socialkonstruktivismen, Luhmann? (men hvem redigerer så denne virkelighed?) - bygget op af kumulative eufemismer som fx korporativt demokrati maskeret som demokrati, krigsoperationer maskeret som fredsoperationer, osv.

Mit videnskabsteoretiske udgangspunkt er den kritiske realisme, der postulerer, at det vigtigste er dét, der står mellem linjerne, dvs. det usagte, det ikke italesatte, det uudtalte, de ikke observerbare underliggende strukturer (isbjerg-metaforen). Endnu et eksempel: Alle politikere, inklusiv Trump taler fred, men hvordan hænger dette sammen med øget Nato-oprustning på to procent, men helst fire procent, begrundet i Rusland's 'aggressive' adfærd - og de underliggende oprustnings-strukturer? I denne projekt-sammenhæng: Paradokset mellem den ikke italesatte klima-bilisme kontekst og den privatbilisme-fremmende vækst- og mobilitetspolitik det internationale systems regeringer rent faktisk fører, og som medvirker til den uregulerede stigning i den globale privatbilisme og stigningen i CO-2 indholdet i atmosfæren.

Politisk handler (klima)bæredygtighed om *regulering* kontra *deregulering*.

Successivt tager jeg derfor afsæt i politisk filosofi, hvis omdrejningspunkt er deregulering/ regulering med liberal politisk filosofi på den ene side og forskellig grader af regulering på den anden side i form af keynesiansk regulering og med marxistisk inspireret planøkonomi som yderpol.

Jeg fokuserer derfor på 1: Bæredygtighedsbegrebet.

2: På bæredygtighedspolitik/ statsteorier. Mange forbrugere/bilister har kun øje for deres utilitaristiske egennytte. Markedet har kun øje for at sælge dets varer/ skabe fortjeneste/profit. Som den politisk regulerende entitet mellem markedet og "forbruger/bilsamfundet") spiller den politiske statsmagt en nøglerolle. Det er politikernes opgave at *regulere*, også på transportområdet.

Som følge af, at klimatologer har påvist, at den økologiske krise er blevet forværret - som den udtrykker sig i ekstreme vejrphenomener, har de fleste regeringer forpligtet sig til at føre en bæredygtighedspolitik.

Jeg applikerer liberal pluralistisk statsteori, fordi teorien argumenterer for, at interessegrupper som fx miljø ngo'er, potentielt har den samme mulighed for at påvirke den statslige miljø- og klimapolitik som fx økonomiske interessegrupper.

Som følge af at den neoliberale dereguleringsmodel fik dominerende indflydelse i 1970-80'erne, fik den synkrone lancering af bæredygtigheds-diskursen, udtrykt i Økologisk Modernitetsteori (EM) tilsvarende stor indflydelse i de kapitalistiske samfund.

Jeg applikerer dette EM-approach, fordi den økomodernistiske klimadiskurs implicit synes at repræsentere bæredygtigheds-korrelatet til den neoliberale miljø-agenda.

EM-teoretikere argumenterer grundlæggende, at klimaproblemet kan løses ved et øget samarbejde mellem erhvervslivet/kapitalen og regeringer (Elling, 2003: 44) Og at teknologien/ el-/brintbilen kan løse CO-2 problemet. Den økologiske bæredygtighedsdiskurs-teori korrelerer på den måde med et neoliberalt bæredygtighedsrespons.

Som postuleret modposition applikerer jeg det deliberative demokrati's bæredygtigheds-korrelat; den såkaldt grønne klima-diskurs. Jeg finder det relevant at applikere denne klimadiskurs, dels fordi den, ligesom økomodernitetsdiskursen, har affinitet til pluralistisk aktør-teori, dels fordi den eksplicit tager et filosofi-fagligt orienteret udgangspunkt. Deliberativt demokrati teori udspringer af Frankfurter-skolen, som bla. har Habermas som eksponent. Den tager et pro-systemisk og eklektisk udgangspunkt, men opererer, i modsætning til det konventionelt italesatte liberale demokratibegreb, med et udvidet, deliberativt demokrati-begreb; demokrati-udvikling, og eksplicit med *vertikal dialog* som de redskaber, der skal bane vej for løsning af klimaproblemet.

Jeg kontrasterer disse bæredygtigheds-korrelater, som udspringer af pluralistisk teori, med endnu en radikal- og anti-systemisk modposition, den marxistisk inspirerede økosocialistiske klimadiskurs, der bl a. bygger på marxistisk fremmedgørelsesteori.

Derudover opererer marxismen/ neo-marxismen med såkaldt instrumentelle statsteorier. Disse statsteorier har et kritisk fokus på relationen mellem kapital og stat, og er derfor relevante, hvis man skal forstå, hvorfor politikere ikke regulerer mobiliteten/privatbilismen.

Ifølge Marx, er dét at udøve politisk-økonomisk magt ikke kun et spørgsmål om at kontrollere statsapparatet, men også om at udøve indflydelse på folks ideologiske bevidsthed. Det er, ifølge Marx, den økonomiske basis, der determinerer ideologien/bevidsthedsformerne i overbygningen. Det er produktionsstrukturen, der bestemmer forbrugsstrukturen.

Statsmonopolkapitalistisk teori fokuserer overvejende på det politisk-økonomiske niveau.

Teorien associerer til det liberale pluralistiske (korporative) demokrati, og argumenterer, at staten er direkte underlagt monopolkapitalistiske fraktioners kontrol, fx det bil- og olieindustrielle Komplex. Staten er en overbygning på de kapitalistiske produktionsrelationer, og kan derfor ikke grundlæggende modarbejde kapitalen.

Ifølge teorien inddrog monopolkapitalen, især efter Første verdenskrig, staten som garant for at kapitalens akkumulation og reproduktion kunne fortsætte. Uden statslig intervention i økonomien kunne monopolkapitalen ikke overleve. Pointen er, at det bil- og olie industrielle kompleks ikke, historisk som aktuelt ville have den centrale position, som den udtrykker sig i bilkulturen, uden offentlig støtte og investeringer i infrastrukturen.

Bil-støttende statslige politikker, der understregede partnerskabet mellem stat og kapital, og som finansierede grundlaget for bil-og olieindustrien; Veje, motorveje, eksemplificerede, at staten ikke er neutral eller passiv, men en principiel agent, der skaber og reproducerer den politisk-økonomiske og ideologiske struktur. (Harding, 1996: 129)

For at forstå relationen mellem den tiltagende persontransport/bilisme og modernitetsideologi, refererer jeg endvidere til materialistisk kapitallogisk teori, som postulerer, at kapitalens logik mekanisk afspejles i forbrugernes bevidsthedsform. Kapitallogikken fokuserer mere eksplicit på det sociale, ideologiske niveau. Retningen postulerer således, at de kapitalistiske strukturer (moderniteten som meta-ideologi) former

forbrugsmønstrene, at der konsistens mellem de politisk-økonomiske strukturer og individernes bevidsthed. Jeg finder derfor teorien velegnet til at forsøge at forklare massebilisme-fænomenet.

I forlængelse heraf, operationaliserer jeg bilmobilitet som et liberalistisk (kapitalistisk) modernitetskonstrukt: Som et meta-ideologisk konstrukt med udgangspunkt i Althusser's interpellationsteori. Det vil i denne kontekst sige det liberale ideologiske apparats interpellation af individet, hvor det interPELLERER/hylder individet for at leve op til modernitetens principper, (jf. bilismen som modernitets-/mobilitetsfænomen). Ud fra en dualistisk komplementaritets-tilgang: klima – bilisme – modernitet operationaliser jeg således, med Rajan og Althusser som hhv. idealistiske og materialistiske eksponenter herfor, privatbilismen som et meta-ideologisk modernitets-/mobilitetsfænomen/ et senkapitalistisk mobilitetsfænomen. Jeg tager altså afsæt i privatbilismen i et modernitets-perspektiv, der involverer fremskridt, teknologi, liberalisme, frihed og individualitet.

Definition: Meta-ideologi: Meta-ideologi defineres her som et overgribende og sammenhængende system af ideer, der har en indre logisk struktur.

Jeg kontrasterer således Rajan's idealistisk-prægede modernitets-tilgang med dens begreber som identitet, livsstil, individualitet og risikosamfund – med Althusser's historiske materialisme, der i modsætning hertil opererer med materialistiske begreber, såsom kapitalismens stadier, den senkapitalistiske fase, historie, modsætninger, fremmedgørelse, ligesom Althusser mere eksplicit accentuerer den ideologiske dimension. Min dualistiske komplementaritets-tilgang er dermed: Klimabæredygtighed - bilisme - politisk regulering/deregulering – politisk/social modernitets-mobilitet.

Dvs.:

1. Operationalisering af den liberale, utilitaristiske stat og dens meta-ideologi: Moderniteten.
2. Operationalisering af liberalistisk-utilitaristisk modernitets-identitetslogik og dets interPELLERING af individet.
3. Bilen som mobilitetspræference og udtryk for, at individet har forstået og interPELLERET den liberalistiske modernitets- og mobilitets-principper/koder.

Jeg differentierer således mellem tre forbundne analyse-niveauer:

1. Det materielle, økonomiske niveau.
2. Det politiske niveau.
3. Det individuelle, sociale, ideologiske bevidsthedsniveau.

Niveau 1 og 2 er tæt forbundne og organiseret med hinanden.

For at forstå bilisme-fænomenet, dens kontekst og dens dubiøse forbindelse til den dominerende bæredygtighedsdiskurs i samfundet, finder jeg det kompletterende at operere på såvel det politisk-økonomiske som på det sociale, ideologiske niveau.

Er der korrelation mellem makroniveau og mikroniveau? Har kapitallogikken forklaringskraft?

Med reference til Dussel's begrebsapparat, har den potentielle transcendentale eksterioritet; arbejderklassen, empirisk imiteret overklassens forbrugsmønstre, på samme måde som den Tredje og Anden verden, i takt med at nogle grupper har fået tilført købekraft/ er blevet integreret, eller med Dussel's udtryk, interioriseret i kapitalismens fremmedgørende og fetichiserede totalitet, blindt efterligner Vestens forbrugsvaner med dets tilhørende modernitets- status- og identitets-kategorier/stereotyper, hvori

bilen ligeledes udgør rygraden.

Men at *imitere* knytter an til *immanens*, og det tyder mere på, at det er en anden heuristik, der skal applikeres, såfremt intentionen er at "klimakrisen" skal overvindes/ *transcenderes*.

Ud fra materialistisk dialektik operationaliserer jeg til sidst nogle sociale modsætninger og etiske dilemmaer som den omsiggribende privatbilisme giver anledning til.

4 Bæredygtighedsbegrebet

Før midten af 1980'erne var der næsten ingen, som snakkede om bæredygtig udvikling. I dag (2000, og i dag, 2018) taler næsten alle om bæredygtig udvikling.

Konceptet om bæredygtig udvikling er et åbent begreb. Det er blevet politisk umuligt ikke at være tilhænger af en bæredygtig udvikling, ligesom det nærmest er umuligt at være modstander af demokrati. Ingen er modstander af bæredygtig udvikling. Dette betyder at "bæredygtighed" – under indtryk af at naturen næsten overalt er under angreb – i første omgang er et intetsigende eufemistisk begreb, der mere dækker over et ideologisk og politisk end over et økologisk betydningsindhold, skriver James O'Connor. (O'Connor, 1998: 182) Det betyder at faren for at begrebet bliver udvandet, er stor, hvorfor der er behov for at skærpe, præcisere og konkretisere konceptet om bæredygtig udvikling.

Bæredygtig udvikling er det overordnede globale mål, som verdens stater forpligtede sig til under FN's Rio-konference i 1992, som EU har forpligtet sig til i Amsterdam-traktaten, og som Danmark har som overordnet mål for klima- og miljøpolitikken. (Naturrådet. Dansk Naturpolitik – *I Bæredygtighedens Perspektiv*, Temarapport nr. 2, 2000, Naturrådet, s. 8.)

Ifølge Brundtland-kommissionens rapport fra 1987, som udgør grundlaget for den førte neoliberale miljø- og klimapolitik og den dominerende økomodernistiske klimadiskurs, er en "bæredygtig udvikling en udvikling, som opfylder de nuværende behov uden at bringe fremtidige generationers muligheder i fare." Hvad skal man så lægge i "opfylder de nuværende (forbrugs) behov." Er de da bæredygtige?

Det er det teknologisk-naturvidenskabelige paradigme, der dominerer på nutidens bæredygtighedsuddannelser, og som afspejles i det ligeledes dominerende neoliberale såkaldte effektivitets-regime. Heri italesættes det at bæredygtighed er foreneligt med fortsat økonomisk vækst, som det videre afspejles i Brundtland-rapporten 1987 til Universitetsreformen, 2003, de regeringsnedsatte Infrastrukturkommission 2008, Produktivitetskommissionens Anbefalinger 2014, og senest pjecen fra Uddannelses- og Forskningsministeriet d. 3. sept. 2017.

Den røde tråd i disse samvirkende tilgange er, at naturen ses som nytteinstrument, som via teknologisk håndtering, kan økonomisk vækstoptimeres ubegrænset.

Økonomisk vækst, profit og arbejdspladser og hva så? Ingen plan/målsætning/ blueprint? Naturen er et middel, og ikke et mål i sig selv. Naturen *skal underlægges* menneskelig udnyttelse. Der tilstræbes altså ikke en ligeværdig balance mellem menneske og natur/ klima-genopretning/ integritet af sociosfæren med biosfæren.

Naturvidenskab og Økonomi kan nok positivistisk forklare og levere cost benefit-analyser, men kan ikke på samme måde begrunde en bæredygtig udvikling normativt.

Konkret er det fx svært at begrunde retfærdighedsmæssigt, at en bilist, via sin transportadfærd, skal have lov at udlede tonsvis af CO-2 om året, mens cyklisten og rulleskøjtereren intet CO-2 udslip har. Og videre jf. Brundtland-rapporten: "Ligheds- og retfærdigheds-tankegangen skal udstrækkes til at gælde lighed mellem generationer såvel som inden for generationen." Hvad menes der hermed: Økonomisk, politisk og social lighed (i økonomi) og begrænsning i CO-2 forbrug? Er det en skjult socialistisk vision, der her er tale om?

Videre ud i abstraktionen: "I forlængelse heraf bygger bæredygtighed på forestillingen om demokrati, dvs. borgernes adgang til medbestemmelse over hvorledes jordens ressourcer fordeles og forvaltes." Er det liberalt, deliberativt eller socialistisk demokrati, forfatterne refererer til? Så også her og der skal de smukke visioner konkretiseres.

Videre: Er "bæredygtig udvikling" en fortsættelse af det moderne projekt om rationalitet, styring og kontrol af naturen? (ibid, s. 8)

Klimaets anarkiske destabiliserings-tilstand synes nærmere at reflektere en mangel på rationalitet, regulering/ styring og kontrol.

Ikke desto mindre og på linje med overordnede begreber som "lighed", "frihed" og "demokrati" er "bæredygtig udvikling" der som nævnt, blev introduceret i midten af 1980'erne, tilsvarende blevet et udvandet begreb, der bruges i flæng af alle – fra græsrodder til overordnede internationale institutioner som OECD – og som er blevet i EU's grundlov, Amsterdam traktaten og desuden indføjet i samtlige Klimakonventioner internationale klimaaftaler, senest Paris-Aftalen.

Er "bæredygtighedsbegrebet" så bare endnu et "tomt" begreb? Det mener John Holten-Andersen, lektor på AUU, og som har beskæftiget sig indgående med bæredygtighedsproblematikken, ikke. Andersen pointerer, at de fleste centrale begreber i vores sprog og kultur netop er "tomme" begreber – dvs. begreber med flertydige tolkningsmuligheder, som altså er åbne for fortolkning. (John Holten- Andersen, s. 24-36: "Bæredygtighedsbegrebet", Temarapport 2000) Men "bæredygtighed" er trods alt indbegrebet af en fortolkningsramme, der implicerer, at den nuværende udvikling ikke er bæredygtig, hævder Andersen. (ibid, s. 24) Hvorfor bæredygtighedsbegrebet skulle være mere entydigt defineret end fx frihedsbegrebet, eksemplificerer Andersen ikke, men foreslår, at man går efter "mindste fællesnævner." Man indkredser bæredygtighedsbegrebet negativt. Dvs. bestemmer hvad der ikke er bæredygtigt. Det er ikke bæredygtigt at forurene luft, jord og vand. Altså må vi lade være med det! Den bæredygtige udvikling bliver med andre ord at undgå den ikke- bæredygtige. (24) Men Andersen synes at havne i en blindgyde, for der findes jo andre bæredygtigheds-målsætninger i samfundet som "social-" og "økonomisk" bæredygtighed - der potentielt tenderer til at modarbejde miljø- og klimabæredygtighed. Men løsningen er, ifølge Andersen, at alle tre dimensioner går op i en højere enhed! (25) Det er implicit være den *regulerende* tilgang, Andersen advokerer for. - En tilgang, hvor det globale CO-2 udslip holdes inden for jordens og havets evne til at absorbere CO-2. Men hvordan kan en sådan regulerende tilgang forenes med den dominerende *liberale* (positivistiske og utilitaristiske) markedsøkonomiske vækst-tænkning? Den liberale tilgang, (som især praktiseres i transportsektoren), positionerer sig jo netop i modsætning til den regulerende/ planøkonomiske tilgang?

Andersen refererer til Brundtland-Kommissionens sammenfatning, som i tråd med al efterfølgende etableret bæredygtighedstænkning "ser muligheden for en ny æra med økonomisk vækst, en vækst som må bygge på forholdsregler... som kan opretholde og udvide det miljømæssige ressourcegrundlag....Og vi tror at en sådan vækst er nødvendig for at afhjælpe den store fattigdom, som bliver stadig dybere i store dele af udviklingslandene." (26)

Her synes Kommissionen behændigt at glide væk fra klimabæredygtighedsagendaen og over i en nærmest klima-underminerende social og økonomisk bæredygtighedsagenda, jf. at bil- og dermed CO-2 tilvæksten ureguleret stormer frem i U-landene.

Andersen citerer videre fra Brundtland-rapportens konklusioner: "Vi har magten til at bringe menneskers handlinger i overensstemmelse med naturens love, samtidigt med at vi nyder godt af denne udvikling. "Drivhuseffekten og den igangværende klimakatastrofe, som FN's klimaeksperter har konsensus om, reflekterer altså, at "vi" handler i overensstemmelse med naturens (bæredygtigheds)love og som vi nyder godt af...

I Andersen's fortolkning: Vi skal ikke bremse væksten, den teknologiske tilegnelse af naturen og udviklingen af det moderne samfunds centrale magtapparater. Tværtimod. Og vi skal udbygge sidstnævnte politiske, økonomiske, teknologiske og administrative (og vel også uddannelsesmæssige) strukturer for bedre at håndtere miljø- og fattigdomsproblemerne.

Det er, ifølge Andersen, den øko-modernistiske position, der her advokeres for.

Det var Brundtland-Kommissionen, der første gang udstak hovedlinjerne i denne position, som efterfølgende er blevet konsolideret som den officielle tilgang til "bæredygtig udvikling" på såvel nationalt som internationalt niveau. (26) - og som kan aflæses i alle efterfølgende politiske klima-aftaler, senest Paris-aftalen.

4.1 Bæredygtighed og kapitalisme

Nedenstående er baseret på James O'Connor's udlægning.

Trods den megen snak om "bæredygtig udvikling", "grønne produkter", "grøn bilisme", etc., er der meget der peger på at kapitalismen ikke er bæredygtig, skriver O'Connor. (O'Connor, 1998, op. cit: 236) Sagen er at stater og lokale regeringer negligerer miljøet i konkurrencen om at tiltrække kapital. I de fleste lande er de grønne partier enten små eller kompromissøgende til det udviskende.

I Europa er miljøet ikke af central betydning for den magtfulde EU-kommission, selvom de grønne er repræsenteret i EU-parlamentet. Internationale aftaler om beskyttelse af ozonlaget er vage og uforpligtende, og hvad drivhuseffekten angår er de nærmest symbolske. Aftaler om beskyttelse af verdens "fælles" som skove, floder, søer og have er for det meste varm luft. (O'Connor, ibid: 236-37)

Olien som instrument for økonomisk velstand og national magt er vigtigere end nogensinde før, og i syd er de fleste regeringer villige til at sælge deres natur til transnationale selskaber, ofte under pres af gældsbyrder eller under etiketten: Udvikling. (O'Connor, ibid). Ingen steder er der udviklet et grønt budget, hvor den nationale udgiftspolitik prioriterer udvikling af solenergi og af andre alternative energiresourcer. Intetsteds prioriteres innovation og udvikling af de kollektive transportmidler og intetsteds prioriteres sundheds- og sikkerhedsforholdene i trafikken. (O'Connor, ibid)

Alt dette skyldes en politisk uvilje til generelt at redefinere og reorientere de videnskabelige og teknologiske prioriteter. Fokus er ganske enkelt rettet mod at reproducere produktionsstrukturen, finans- og forbrugsstrukturen. (O'Connor, ibid: 237)

Selv for det reform-orienterede *World Resource Institute* er problemet hvordan kapitalen kan genskabes på måder, som er konsistente med "naturbæredygtighed", men på et dybere plan skaber kapitalen miljøproblemer, der står i direkte modsætning til de grønne's miljøforståelse. For kapitalen drejer det sig nemlig om hvordan den kan genskabe naturen på måder, som er konsistente med bæredygtig profit og kapitalakkumulation. For kapitalen betyder dét at "genskabe naturen" at få øget adgang til den, at bruge den som et reservoir, den ubegrænset kan tappe af. (O'Connor, ibid: 238)

En økologisk bæredygtig kapitalisme er derfor, ifølge O'Connor, umulig, medmindre kapitalen skifter ansigt, som gør den uigenkendelig for finansfolk, spekulanter, investorer og kapitalister generelt.

Kapitalistisk bæredygtighed afhænger af vækst, akkumulation og profit. En ekspanderende verdens (økonomi) kræver en øget energi-tilførsel. En positiv profit betyder vækst i det nationale BNP, og profit er et *middel til ekspansion*, nyinvesteringer og teknologinnovationer.

Profit og vækst er både middel og mål for hinanden, og selvom økonomisk vækstteori rummer mange varianter, er alle enige om, at kapitalismen ikke kan stå stille, at systemet må ekspandere eller kontrahere. Med andre ord er systemet både krise-plaget og krise-afhængigt, og må i sidste instans – med Marx's ord - enten akkumulere eller dø.

Dette betyder, at jo højere profitraten (og væksten) er, desto mere bæredygtig er kapitalismen. (ibid: 240)

Konkret eksisterer der et globalt makromanagement-netværk med G-8 og IMF som centrale aktører, men denne quasi-globale stat er, ifølge O'Connor, i lommen på storkapitalen/finanskapitalen. Dét der karakteriserer den er nemlig, at den ikke har et miljøministerium, men udelukkende følger en anti-keynesiansk politik, der tvinger regeringer til dereguleringer. (ibid: 241)

Dét agentur, hvis opgave er at regulere markedet, er staten, men denne agent er i dag – under neoliberalismen – i tiltagende grad optaget af at skaffe kapitalen adgang til arbejdskraft, natur, det urbane rum og infrastrukturen generelt.

liberale demokratiske stater forhindrer den *politiske pluralisme* og kompromislogik en udvikling af en overordnet miljø- og transportplanlægning. Der eksisterer ikke i noget udviklet kapitalistisk land et statsligt agentur, der er engageret i en overordnet økologisk planlægning.

Hvor er den stat, som har en rationel miljøplan. - Som har en sundheds-og uddannelsesplanlægning, der er organisk forbundet til en miljøplanlægning. Den findes ikke, svarer O'Connor selv. (ibid: 246-47)

4.1.2

Miljøbevægelsen

Er miljøbevægelsen, NGO'erne, blevet integreret i statsapparatet, og har derfor mistet sin uafhængighed og integritet? Fokuserer Miljøbevægelsen på enkeltsager, og erkender den (derfor) ikke miljøet's politisk-økonomiske sammenhænge?

Andre Gorz, en østrigsk/fransk venstreradikal socialfilosof, der nærmest havde guru-status i det akademiske miljø, på linje med fx Foucault og Habermas, taler om den markeds-styrede miljøbevidsthed, hvor den politiske forbruger, der primært er rekrutteret fra det veluddannede, miljøbevidste mellemlag, har opnået begrænsede resultater (den økologiske bølge).

Men selv disse begrænsede resultater skyldes at bæredygtigheds-diskursen har åbnet for nye profitmuligheder (Gorz, 1992. 27, 62). Bæredygtigheds-diskursen som modernitets-fænomen beviser, skriver Gorz, at den avancerede kapitalisme har været i stand til at inkorporere miljømæssige mål i dens produktivitets-strategier. Det er bl.a. sket i form af miljøteknologi, en "miljø-presse" og eksponering af statslige NGO bæredygtigheds-/miljøorganisationer. (Gorz, ibid)

Indkorporeringen af "bæredygtigheds-bevidsthed" har udstyret kapitalismen med et miljøansigt, eller en bæredygtighedsmaske. Gorz hævder at alternativet til CO-2 reduktion, hvilket bl. a. indebærer en livsstil-ændring (en sænkning af den materielle levestandard) er en slags *tekno-fetichisme/fascisme*. (62)

Anti-socialister og andre hævder ofte – med henvisning til miljø-tilstanden i de realsocialistiske lande, at progressiv miljøpolitik er uforenelig med marxisme.

John Bellamy Foster, professor i Sociologi på Oregon Universitet, og en af eksponenterne for den økosocialistiske position, anfører, at marxistisk værditeori – af anti-marxister ofte bliver taget som bevis på at Marx havde et antropocentrisk forhold til naturen. Yderligere ses ex-Sovjetblokken's miljøtilstand som en generel refleksion af Marx's manglende evne til at inkorporere det økologiske aspekt i sin teori. Men nøglen til Marx's og Engels' forståelse af modernisering lå ikke i fornægtelse af moderniteten, men i deres kritik af kapitalakkumulationen.

Bellamy Foster afviser en fortolkning af Marx – som antropocentrisk, indbegrebet af en vækst- og moderniserings-diskurs.

Tværtimod understreger han, at Marx og Engels – ud fra deres tidsplacering i 1900-tallet – havde en usædvanlig økologisk indsigt, og som følge deraf lagde vægt på en rationel udveksling og dialog mellem menneske og natur, idet det stod dem klart, at mennesket mentalt og fysisk er et produkt af – og en del af naturen. (Bellamy, Foster John: *Marx and the Environment*, Monthly Review July/August 1995: 113)

Ud fra det 19-århundredes miljødelæggelser, erkendte Marx og Engels, at ethvert fremtidigt samfunds stabilitet vil være afhængig af, at der bliver skabt et nyt og mere balanceret forhold til naturgrundlaget. (ibid)

Under kapitalismen er naturen udleveret til kapitalens kortsigtede profit og kalkulationer, som tilmed ofte har en synlig anti-økologisk karakter, hvormed naturens egne regenerative processer ikke permanent kan afbalancere den accellerende kapitalistiske reproduktionscykel's degenerative proceskarakter.

Følgelig var Marx og Engels overbeviste om, at kapitalismen – økonomisk, politisk som økologisk – ikke var bæredygtig. (ibid, Foster: 118)

Den logiske konsekvens af subsumering af lønarbejde og produktion under kapital, er subsumering af natur under denne asymmetriske relation, skriver Burkett. Derfor er kapitalismen et historisk begrænset, transistorisk socio-materielt reproduktions-system, der ultimativt er inkompatibelt med dets egen materielle eksistens-forudsætninger, skriver Burkett med reference til Marx, og tilføjer, at det ikke var så underligt, at Marx og Engels lagde så meget vægt på menneskets fremmedgørelse, som den kommer til udtryk over for naturen – som en primær form for kapitalismens degradering af menneske og natur. (Burkett, 1996: 338-39)

Restituering af naturen – og social udvikling af mennesket – kræver, ifølge Burkett en afvikling af den kapitalistiske fremmedgørelse, dvs. en afvikling af kapitalismen.

Udover transformation (transubstantiation) af de fundamentale strukturer og de tilknyttede værdibegreber, kræver en hindring af en alvorlig global økologisk krise, en aktiv, bevidst kollektiv kontrol over den socio-materielle produktion, konkluderer Burkett (ibid: 349, 351)

5 Det videnskabsteoretiske udgangspunkt: Kritisk Realisme

Kritisk realisme er en videnskabsteoretisk diskurs, som bl.a blev udformet som reaktion mod positivismen, og som, via dens virkeligheds dybdesøgning, har affinitet til det transontologiske (Dussel)/ det epistemologiske.

I relation til min problemstilling finder jeg denne videnskabsteoretiske diskurs anvendelig som antagonisme til det neoliberale positivistiske effektivitets-paradigme, der har domineret siden 1980'erne, og som essentielt udtrykker, at klima og miljø kan kvantificeres og kvalificeres i økonomiske cost-benefit analytiske termer - og som bl.a Infrastrukturkommissionen's, Produktivitetskommissionen's, Modernitetsstyrelsen's anbefalinger og New Public Management (NPM)-politikken samt økologisk modernitetsteori, artikulerer.

Kritisk realisme i relation til Danmark's klima/persontransportpolitik: Regeringen's primære påvirkningsmulighed, Infrastrukturkommissionen, medindrager den dominerende bæredygtigheds-diskurs i dets anbefalinger. Min påstand er, at den bag dens politisk korrekte bæredygtigheds- semantik om varetagelse af miljø og natur har skjulte dagsordner, hvor den prioriterer/diskurssætter en økonomisk vækst dagsorden, som i princippet er uforenelig med miljø- og klimabæredygtighed.

Kritisk realisme: Teori-præsentation

Kritisk realisme opererer med en objektiv virkelighedsforståelse. En virkelighed, der findes *uden for* menneskets erfaring.

En virkelighed, der er dyb, og ikke kun består af erfaringer og observationer (hhv. det empiriske og faktiske lag), men også af ikke observerbare strukturer, mekanismer, kausale potentialer og tilbøjeligheder. (det virkelige niveau) (Nygård, 2005)

Kritisk realisme tager dermed udgangspunkt i en kritisk ontologi:

- Virkelighedens dybde
- Ontologisk realisme
- Epistemologisk relativisme
- Rationel dømmekraft
- Historisme, knytter an til historisk materialisme, Marxisme (slice, Peter Nedergaard)
- Anti-reduktionisme
- Virkeligheden er forskellig fra vor viden om den.

Isbjergs-metaforen: Virkeligheden rager dybere ned end vi empirisk kan observere. (Jespersen, 2007: 63)

Emergens: Påpeger de ikke observerbare (skjulte) underliggende strukturer, mekanismer, niveauer.

Er kritisk realisme en eklektisk konstruktion?

Ja, den knytter an til historisme og historisk materialisme, men rummer samtidigt et metafysisk, og dermed anti-materialistisk element.

Og selvom kritisk realisme blev udformet som reaktion mod positivismen og indeholder elementer af rationalistisk tænkning, tager den ikke desto mindre udgangspunkt i empiriokriticismen - som er en erkendelsesteoretisk retning inden for selvsamme positivisme. I *Materialisme og Empiriokritiscisme* (1909) argumenterede Lenin således for modstillingen mellem dialektisk materialisme og empiriokritiscisme.

Ad 1) Virkelighedens dybder:

Tre ontologiske domæner:

1. Det empiriske domæne = erfaringer og observationer
2. Det faktiske domæne = begivenheder og fænomener
3. Det virkelige domæne = er ikke direkte observerbare strukturer, mekanismer (Nedergaard, ibid)

Ex: Hvordan skal man værdisætte ren luft, rent vand?

Det virkelige domæne adskiller sig således fra - eller kan fortolkes som en ekstension af empirisk realisme, ontologi, logisk empirisk positivisme og fænomenologi.

Metode/ Metodologi:

- Det ontologiske udgangspunkt: erfare fænomener for at finde ud af hvilke strukturer og mekanismer, der har skabt dette fænomen.
- Gå i dybden, klarlægge niveau-delningen mellem strukturerne.

Metodologisk værktøj: Abduktion (dvs. at abducere ved siden af deduktion (at deducere, at slutte fra hel til del - og induktion (at inducere, at slutte fra del til hel)

En metodepluralistisk tilgang vil, ifølge Feyerabend, øge muligheden for at komme tættere på sandheden.

Så ER der med reference til kritisk realisme - i modsætning til det ontologisk, fænomenologisk og logisk positivistisk, iagttagelige, artikulerede, positivt givne - nogle bagom-liggende/ underliggende økonomiske *strukturer*, der " bagom det positivt givne" forhindrer implementering af en bæredygtig klima/transportpolitik?

Kritiske realister postulerer således, at positivismen kun opererer med det givne, dét, der kan erfares, det værende (det ontologiske) - som kan måles og vejes - som kan kvantificeres i cost-benefit analyser.

Påstanden er, at regeringens påvirkningsorgan, infrastrukturkommissionen, ikke beskæftiger sig med kvalitative, ikke målelige kvaliteter, såsom værdien af ren luft og kvalitativ natur, men kun med kvantificerbare cost-benefit analyser, hvilket igen vil sige den overfladiske synlige del af isbjerget.

5.1 Struktur-aktør dualismen

I følge kritisk realisme er forholdet mellem struktur og aktør væsentligt, da sammenspillet mellem disse to er med til at forklare virkeligheden/realismen. (Hansen og Nielsen, op. cit: 2005: 49)

Politologisk definition: Strukturalisme. Strukturalismen (*kapitalismens fremmedgørede, fetischiserede (tingsliggjorte) totalitet vs. den transcendentale eksterioritet (Dussel)/ den transcendentale signifié (Derrida)*) - der er udenfor strukturen.

Marx mente, at de af historien implementerede strukturer havde afgørende betydning for samfundets indretning, selvom individer måske nok kunne speede op eller hæmme processer. "Individet er kastet ind i historien under omstændigheder, det ikke selv har valgt." (*Det Kommunistiske Manifest*) hvilket associerer j til Althusser's og kapitallogikken's mekaniske materialisme, hvor individet er determineret af strukturen. Men som eksponent for den materialistiske dialektiske metode accentuerede Marx det dialektiske forhold – at overbygningen *også* udøver indvirkning på basis – at individet *også* påvirker strukturen.

6 Det metateoretiske udgangspunkt

Klima-destabilisering, hvilket bl.a skyldes den voksende bilisme, kan dårligt forstås uden at inddrage den grundlæggende vækstfilosofi, som den kapitalistiske modernitet er gennemsyret af.

Oplysningstid, fremskridt, rationalitet, politik og sekularisme har banet vejen for den teknologiske og økonomiske udvikling.

Det liberale hegemoni er rodfæstet i civilsamfundet. Der er stor tiltro til, at de etablerede liberale regimer og dets institutioner tilvejebringer public goods ved at facilitere kapitalismen, spredning af teknologi, og derved stimulerer den økonomisk vækst.

Liberalismen er modernitetens vugge.

Bilisme er indbegrebet af kapitalistisk modernitet, der involverer økonomisk vækst, teknologisk fremskridt, forbrug, liberalisme, frihed, fleksibilitet, individualisme og "risikosamfundet" (Bech, Giddens).

På socialt niveau er det i forlængelse heraf min påstand, at bilen endvidere er forbundet med identitet og status.

6.1

Historisk materialisme

I Det Kommunistiske Manifest 1848 skrev Marx og Engels, at kapitalismen ikke kan eksistere uden konstant at revolutionere produktionsmidlerne, herunder teknologien. (Marx og Engels, 2010) Istvan Meszaros, ungarnsk filosof, understreger, at teknologi i kapitalistiske samfund bliver brugt som redskab til kapitalakkumulation. Han argumenterer at teknologi, som i princippet er et neutralt begreb, under kapitalismen alene er struktureret med det formål at udvide kapitalens reproduktion, uanset sociale omkostninger. (Meszaros, 1995: 432, 433).

Så under det ontologiske kapitalistiske system, er videnskab subordineret kapitalen, og har en omkostningseffektiv funktion. Uden denne funktion som redskab for kapitalen, ville kapitalistisk dynamik være umulig. (Meszaros, 1995: 573)

Joel Kovel, lektor emeritus i Antropologi på University of California, og en af eksponenterne for den økosocialistiske strømning, argumenterer, at kernen i den kapitalistiske udvikling er teknologifetichisme, hvor teknologien er nøglen til profit. (Kovel, 2002: 80)

Ifølge Kovel, kan ingen organiseret teknologi i stor skala eksistere isoleret, men er udtryk for en ontologisk produktionsmåde. I dag er videnskab, teknologi og industri således indordnet under det kapitalistiske system. Teknologisk innovation har altid stået i vækstens tjeneste, jo mere teknologi, desto mere vækst under kapitalismen (ibid: 117)

Selvom Kovel identificerer vækst som hovedårsagen til den økologiske krise, forholder han sig ambivalent til teknologiske løsninger hertil. Forventninger om teknologiske fix forblinder folk, men teknologi kan være ét blandt flere redskaber til at løse denne krise, og som sådan er teknologi kun et redskab til at omdanne naturen. (ibid: 157, 159)

7

Politisk filosofisk makro-teori

Politisk filosofi: *Hvad er politisk styring? Hvad dækker begrebet Politisk styring over. Hvad er politisk styrings substans (væsen)?*

Og kan viden om dette begreb fortælle os, hvorfor der ikke er styring på klimabalancen?

1. Staten som analyseobjekt.
2. Den liberale stat (Liberalismen er modernitetens vugge.)
3. Den neoliberale stat.

Det norske Markeds- og Mediainstitut, *Norsk Monitor* (Norsk Monitor: *God Information er guld værdt*, Oslo 1990) har ud fra distinktionen traditionalisme- modernitet opstillet følgende værdikonstituerende dimensioner for det (post)- modernistiske individ: Kapitalisme, den private ejendomsret (fremmedgørelse) forbrugerisme, egennytten (det liberalistiske atomistiske individ, der selvisk følger sine egne interesser, behov og lyster) er nøglebegreber til forståelse af samfund, der bygger på moderniteten.

Centralt i liberalismen står friheds- og laissez faire begrebet/ dereguleringskonceptet (minimalstaten) Den manglende overordnede politiske styring reflekteres i, at der ikke nogen steder eksisterer en overordnet klima-miljø- og transportpolitik. (O'Connor, op. cit: 246)

Intet sted prioriteres innovation og udvikling af de kollektive transportmidler, og intet sted prioriteres sikkerheds- og sundhedsforholdene i trafikken. Alle byers infrastruktur er bygget op omkring bilen og på bilens betingelser.

Alt hvad der eksisterer er nogle embryonale, abstrakte og uforpligtende ansatser. (O'Connor, ibid)

7.1 Det (neo) liberale-pluralistiske videnskabsparadigme

Der er siden Murens Fald sket et paradigme-skift i den humanistiske og samfundsvidenskabelige forskning. Imperialisme- og marxisme forskning, herunder klassekamps-teori og instrumentel og kritisk statsteori fra 1960'erne, 70'erne og 80'erne, er - under det neoliberale paradigme, blevet fortolket som anakronistiske approaches/teorier og fortrængt af teoridannelser/udviklinger, der tager et mere neoliberalistisk (human rights), idealistisk og individcentreret/identitetspolitisk udgangspunkt.

Marxismens krise, som følge af realsocialismens sammenbrud, har ført til at nogle marxister har forladt klasse modsætningspositionen og er begyndt at anerkende det liberale, parlamentariske demokrati og pluralismen i samfundet. Tidligere marxister er således begyndt at acceptere at staten (den neoliberale stat) ikke er en relativ autonom monolitisk aktør, men at den er fragmenteret og åben. Med andre ord accepterer de, at interessegrupper, der repræsenterer andet end kapitalfraktioner/interesser, kan påvirke regeringens politikker. Ligesom de klassiske pluralister ser de fx NGO'er og sociale bevægelser som vigtige policy-influerende aktører i samfundet - endda med potentialer til at udvirke et system-alternativ.

7.2 Pluralismen

I henhold til pluralistisk statsopfattelse, fungerer staten som en neutral mægler mellem forskellige interessegrupper, som afbalancerer hinanden. Ingen interessegruppe er, ifølge pluralismen, dominerende. (Marsh og Stoker, 1995: 191) Politikerne får deres demokratiske mandat hos vælgerbefolkningen, men det er et faktum at ikke demokratisk valgte økonomiske interesse/pressions-grupper udøver betydelig indflydelse på liberale regeringers politik – som altså legitimeres ud fra påstanden om, at økonomiske pressionsaktører kun agerer blandt mange politisk influerende og magtafbalancerende samfundsgrupper. Pluralismens nøgle-karakteristika er forskellighed og mangfoldighed. Dens grundpåstand er, at den liberale stats kompleksitet indebærer, at ingen enkelt gruppe, klasse eller organisation kan dominere samfundet. Pluralismen opererer således med en flerhed af magtcentre, hvor staten kun er én blandt mange. Ifølge Robert Dahl er der mange magtcentre i samfundet, hvoraf ingen er dominerende. (Marsh and Stoker, ibid: 211)

Andre vigtige aktører er NGO organisationer, internationale aktører, fx transnationale selskaber, konkurrerende interesse/lobby-grupper, individer, og endda terror-grupper.

Pluralistisk teori forstår den optimale rationelle beslutningsproces/ det politiske outcome på statsligt niveau som et produkt af konflikter, kompromiser og "endless bargaining" mellem konkurrerende koalitionsbygninger på sub-statslige interessegruppe-niveauer.

Pluralismen sonderer mellem politisk og økonomisk magt, og ser staten som en neutral, konfliktregulerende institution i samfundet.

I overensstemmelse med klassisk liberalistisk teori, bør staten, ifølge pluralismen, spille en minimal rolle. Selvom der eksisterer flere pluralisme retninger, er der i den senere pluralistiske teori-udvikling en generel erkendelse af, at nogle økonomiske magtgrupper har mere indflydelse på regeringens politik end andre. Men dette pluralistiske problem tackler pluralister ved at hævde, at ressourcervage grupper formelt har den samme mulighed for at bruge medier og andre policy påvirkende organer.

Derudover hævder pluralister, at politikere kompenserer for ressourcervage grupper, idet de er motiverede af at få deres stemmer ved det forestående valg.

Alt i alt er det i statens natur og i selve pressions-gruppe systemet indbygget et check and balance med henblik på at stække potentielt magtfulde grupper, hævder pluralister (Marsh and Stoker, ibid: 213)

Pluralismen bygger på teoribrokker fra funktionalistisk integrationsteori.

Interdependens ((neo)-liberalistisk) integration er et nøglekoncept i pluralisme-teori.

7.3 Den (pluralistiske) deliberative, demokratiske klimadiskurs

John S. Dryzek og Hayley Stevenson, som leder Centre for Deliberative Democracy and Global Governance, Research School of Social Sciences, Australian National University, opererer med tre post-marxistiske klimadiskurser: De tre diskurser divergerer i henhold til hvordan klimaforandringer skal absorberes inden for den eksisterende udvikling. 1. Markedet skal løse Klimaproblemet = Økologisk modernitetsteori. (s. 4, 1868)

Derudover omtaler Dryzek og Stevenson Ekspansive Sustainability klimadiskursen, som afspejler en politisk-økonomisk, reformistiske (socialdemokratisk) position:

1.1 Hovedpunkter i Ekspansive Sustainability-diskursen: Konkurrence og profitmotivet er iboende i de menneskelige relationer, men bæredygtighed og materiel vækst er forenelig/ kompatibel.

Markedsmekanismen skal ikke være herre, men tjener til at afhjælpe klimaproblemet. Et bredt aktør felt - udover markeds-aktører bør inddrages i decision-making/ climate management (stater, NGO'er, ungdommen, indfødte mennesker, naturfolk)

Diskursen kritiserer *ubegrænset* økonomisk vækst, forbrugerisme og øvrigt materielt forbrug, men selvom positionen anfører, at økonomien skal reorganiseres radikalt, kræver den ikke en omfordeling af magten (jf. den kapitalistiske ejendomsret til produktionsmidlerne) Ansvarer ligger endvidere i hænderne på almindelige individer, dvs. på forbrugssiden. (Dryzek, 5: 1869)

Det er altså forbrugerne, - og ikke primært producenterne/kapitalisterne, der skal reorganisere deres forbrugsadfærd i overensstemmelse med økosystemets begrænsninger.

Det rige Nord har en pligt til at overføre kapital og teknologi til udviklingslande. (Dryzek, ibid)

Dryzek og Stevenson fokuserer på klimadiskurs 3: Den grønne radikale diskurs/ den deliberative demokratiske bæredygtighedsdiskurs, som præsenterer sig for at være politisk progressiv og søger at re-orientere den herskende økonomiske udviklingskurs.

Den grønne deliberative, demokratiske klimadiskurs' hovedpunkter er:

1. Grænseløs materiel vækst er klimatisk u-bæredygtig. Derfor skal der omstilles til en lav CO-2 økonomi, (som kolliderer med den herskende vækst-tilgang) som er socialt og økologisk bæredygtig. Principielt bør hver indbygger tildeles en CO-2 emissions kvote. (ibid: 1869)

Ligesom i Ekspansive Sustainability diskursen, skal magten ikke omfordeles, kun i den forstand, at de officielle forhandlingsautoriteter skal suppleres med såvel interesse- som deliberative demokratiske repræsentanter udefra, for at klimaet kan genvinde dets balance. Dvs. at ikke kun officielle stats- og regerings-repræsentanter, men også ikke statslige aktører som forretnings- og industrigrupper, miljøorganisationer, lokal-regeringer, forskningsinstitutioner, fagbevægelsen, repræsentanter for kvindegrupper og ungdommen skal have adgang til det officielle forhandlingsrum, og dermed mulighed for at påvirke deres regerings positioner. (ibid: 1871)

Dvs. at positionen advokerer for en pluralistiske tilgang. Strømningen udspringer af pluralistisk, liberalistisk interdependens-teori, (Se pluralismen under teori-afsnittet) hvor ikke statslige, non-governmental NGO'er/INGO'er påstås at kunne påvirke de førte politikker.

Påstanden er således, at disse ofte modsat rettede interesse/deliberative demokratiske grupper, gennem **dialog**, kan opnå konsensus om hvilken klimapolitik, der skal føres.

Den deliberative demokratiske klimastrømning refererer bla. til Hal Koch og Jürgen Habermas.

Habermas er en tysk filosof og sociolog, der udgår fra den kritiske såkaldt neo-marxistiske Frankfurter-skole's Anden generation.

Habermas opererer med begreber som "systemverden" og "livsverden", som nærmest tangerer det politiske-økonomiske niveau versus det sociale niveau, og hvor systemverden/ den politiske, bureaukratiske, økonomiske, teknologiske, videnskabelige, ja, hele den moderne verden/ moderniteten, ifølge Habermas

trænger ind i/ koloniserer livsverden/ den sociale (lønarbejder-)verden, og fremmedgør den. I deliberativ demokratisk (Klimadiskurs-) sammenhæng opererer Habermas endvidere med den herredømmefri samtale. Den magtfri samtale bygger ifølge Habermas på nogle principielle forudsætninger. Kun de forhandlingsnormer er gyldige, som alle berørte i kraft af deres deltagelse i en rationel diskurs vil kunne opnå enighed om, lyder et af Habermas' diskurs-etiske principper. Og vedtægter (love) er kun legitime, såfremt de kan få tilslutning af alle borgere i en *diskursiv* (logisk samtale)/ lovgivningsproces der i sig selv er retsligt konstitueret, lyder et andet princip. (Lauridsen, Søren, Seminarirektor: *Habermas – samtale, kommunikation, demokrati og fornuft*. Hentet fra: <http://professionsviden.dk>)

Afgørende er, at samtalen, hvor handlings- og retsregler finder sit indhold er befriet for magt, udelukkelse og undertrykkelse. En sådan "ideal herredømmefri samtale" er noget, vi bør stræbe efter, mener Habermas. Efter lange videnskabsteoretiske analyser når Habermas frem til, at *samtalen* grundlæggende består i at opnå indbyrdes forståelse mellem de berørte parter, og at den bygger på tre principielle fundamenter: Sandhed, oprigtighed og vederhæftighed (hvilket forekommer at være inspireret af Searle's sprogfilosofiske analyse, vedr. oprigtige, forpligtende illokutionære handlingsassertiver, kommissiver og ekspressiver), hvor parterne lover at forpligte sig til den iboende kommunikative rationalitet, fornuften, som er den "bagvedliggende" instans, der muliggør den herredømmefri samtale. (Lauridsen, *ibid*)

I tilfælde af, at der ikke er konsensus om samtaleens fundamenter, mener Habermas, at det gode argument/ gode argumenter overbeviser med tvangsfri tvang. Følgelig er emotionelle argumenter, dvs. fornemmelser, der ikke bygger på rationelle analyser, ræsonnementer og logikker, sprogligt ikke gyldige. -Ellers ville argumenter, baseret på følelser blive alles krig mod alle.

Den deliberative bæredygtighedsdiskurs tager således sit udgangspunkt i videreudvikling af demokrati-begrebet. Repræsentativt liberalt demokrati er ikke nok til at sikre et aktivt offentligt demokratisk engagement, debat og dialog. Demokratiet skal videreudvikles til et oplyst, deliberativt demokrati. Den grønne deliberative, demokratiske Klimabæredygtighedsdiskurs argumenterer i forbindelse med klimaforhandlinger for: **1) Transmission** (hvor sociale bevægelser's og politiske aktivister's argumenter skal indgå i forhandlingsdialogen. **2) Accountability** (som betyder at deliberative offentligt ansatte videnspersoner skal have lov til at give sit input - uden at risikere at blive berufs-verbotet, og i forlængelse heraf: **3 Meta-Deliberation** (MetaDeliberation er den reflektive /reflekterende kapacitet, som de i den deliberative sektor har til at tænke over måden selve systemet er organiseret på, og om nødvendigt ændre dets struktur, og følgelig:

4. Beslutningskompetence (Det deliberative, demokratiske system skal være konsekvent, når det kommer til indholdet i det kollektive resultat. - Fordi, deliberation ikke skal være et sideshow, som skjuler hvor nøglebeslutningerne bliver taget. Demokratisk deliberation skal derfor være konsekvent, såvel autentisk som inkluderende (Dryzek, *op. cit*: 1867)

Menneskerettigheder, "naturens rettigheder", retfærdighed, lighed og andre abstrakte begreber skal prioriteres over kortsigtet økonomiske vækst.

Videre: Beslutningsprocessen skal decentraliseres for yderligere at sikre en aktiv deltagelse af marginaliserede mennesker og de mennesker, der først og fremmest mærker klimaforandringer (klimaflygtninge fra klimaudsatte områder/øer)

Den grønne klimadiskurs hylder følgelig alternative, deliberative folkelige engagementer og fora som fx Civil Society Klimaforum, der var opstillet parallelt til de officielle COP-15 klimaforhandlinger i København i 2015. Positionens hovedargument er således, at - ikke autoritative beslutninger om klimakursen - baseret på et gennemtænkt demokratisk perspektiv, er legitime i det omfang, de bygger på en *inkluderende* og autentisk *dialog*. En sådan forhandlingsdialog må/ skal bygge på en gensidig berettigelse og respekt - frem for på tvang, trusler, sanktioner og manipulation. (*ibid*: 1870)

7.3.1 Opsamling/ kritik af den grønne deliberative, demokratiske klimadiskurs

Overordnet set er diskursens hovedlinjer:

1. Den demokratiske **dialog** skal være den centrale i demokratiet.
2. Samtalepartnerne (borgerne, interesseorganisationerne/lobbygrupperne, Ngo'erne og regeringer(ne), der deltager i klimakonferencer, skal være *ligestillede* i debatter, således at ingen dominerer (lobbyister, der repræsenterer transnationale bil- og olieselskaber skal altså ikke have større indflydelse på en liberal regerings politik end fx miljøorganisationen NOAH), hvilket skal afspejles i de endelige klimabeslutninger.
3. De debatterende skal have **evnerne** (har de indfødte de videnskæssige og retoriske evner på linje med de professionelle eksperter og politikere, der deltager?) og muligheden for at kunne fremsætte deres synspunkter og budskaber.
4. Der skal være lige og fri adgang til debatten.

En kritik af den deliberative demokratimodel er således, at den tillader de mest uddannede og skarpe i retorik at påvirke beslutningerne til fordel for dem selv og de interessegrupper, de repræsenterer. - En kritik som det deliberative demokrati er blevet konfronteret med siden det antikke Athen. (Elster, Jon (1998), Dryzek, John (2010))

James Fearon skriver, at en af den deliberative demokrati model's styrker er, at den mere end andre demokrati-modeller tenderer til at skabe ideelle betingelser for upartiskhed, rationalitet og viden af relevante kendsgerninger. Og jo mere disse betingelser er opfyldt, jo større er sandsynligheden for beslutningerne er moralsk korrekte. Deliberativt demokrati påtager sig dermed rollen som **epistemisk** demokrati. (Elster, Jon (1998)) Med andre ord et demokrati, der er baseret på velbegrundet viden.

Ifølge James Fishkin og andre, tenderer deliberativt demokrati til at producere resultater som er andre demokratiformer klart overlegne. Deliberativt demokrati producerer mindre partipolitik og mere sympati for modsatrettede/ oppositionelle synspunkter, mere respekt for evidensbaserede ræsonnementer snarere end holdninger, en større forpligtelse over for beslutninger, som er taget af de involverede aktører. Og dermed en større chance for at skabe konsensus og social samhørighed mellem mennesker og interessegrupper med forskellige baggrunde. Derudover er debatter som opstår i et deliberativt demokrati langt mere civiliserede, samarbejdende og evidensbaserede end traditionelle demokratiske debatter.

Grunden dertil er, ifølge Ross, at borgere i et deliberativt demokrati er empowered af viden, hvorfor deres diskussioner vil have en betydelig indvirkning på samfundet. (Ross, Carne (2011))

Den politiske filosof, Charles Blattberg kritiserer derimod deliberativt demokrati for at være ideologisk biased for liberalisme. (Blattberg, 2000)

Diskursen er, som det fremgår, baseret på politisk pluralistisk teori (liberal pluralisme) og postulerer, eller mener, at det ville være det ideelle, at en myriade af ikke statslige aktører, NGO'er, har potentiel mulighed for at påvirke forhandlingsresultatet i FN's klimakonferencer. Kodeordene er global governance, multilateralisme, deltagelses-demokrati, herunder inddragelse af ikke statslige aktører (NGO'er) og af marginaliserede grupper i beslutningsprocessen. Dvs. deltagelse, 'inklusion' og "ligeværdig dialog" med NGO'er, repræsentanter for kvindegrupper, ungdommen, erhvervsvirksomheder, fagbevægelsen, indfødte og offentligt ansatte i videns-sektoren.

Klimadiskursen opererer med idealiserede begreber som repræsentativitet, accountability, (ansvarlighed) effektivitet og deliberative processer. Dvs. "problemløsende dialog" for bæredygtig udvikling mellem regeringsrepræsentanter og disse NGO'er, men bundlinjen er, at sidstnævnte empirisk ikke har fået sit hovedkrav igennem, da ingen klimaforhandlingerne har resulteret i low CO-2 beslutninger. Senest var

klimaforhandlingsresultatet fra Paris-aftalen 2015 således: En maksimal global temperaturstigning på 2 c. helst 1,5 c.

Den lovende retorik om "ligeværdig dialog" mellem disse forhandlingspartnere: statsrepræsentanter og NGO'er har således ikke konkretiseret sig i progressive low, minus vækst CO-2 resultater i praksis.

Den deliberative demokratiske bæredygtighedsdiskurs repræsenterer en demokrati-udvikling, men synes samtidigt politisk naiv. Den har, som nævnt, sin rod i liberalistisk pluralistisk interdependens-teori, og argumenterer for deltagerdemokrati, og for at alle interessegrupper, såvel erhvervslivs- (kapitalen) som lønarbejder - repræsentanter og folkelige NGO repræsenter, repræsentanter for ungdommen, de indfødte, etc. '*ligeværdigt*' skal inddrages i klima-dialog/forhandlinger.

Det deliberative demokrati synes at ignorere den korporative kanals indbygning i det parlamentariske demokrati. I modsætning til den parlamentariske kanal, som er transparent og åben for vælgerne, forudsætter den korporative kanal en ringe grad af offentlig monitorering. Den korporative kanal favoriserer lobbyinteresser, der opererer og påvirker de politiske beslutninger i det skjulte. Ikke folkevalgte, velorganiserede og ressourcestærke kapitalgrupper, som fx våben, bil- olieindustrien har påviseligt special adgang til politikere. De parlamentariske debatter skal politisk begrunde og markedsføre de beslutninger over for vælgerne, som i virkeligheden allerede er taget i andre organer. Dette korporative demokrati kan beskrives om: Stemmerne tæller, men ressourcerne afgør. (Macpherson, 1978) (Se: Afsnit om statsmonopolkapitalismen)

Desuden fremfører positionen, at NGO'er (der får tilført deres midler fra (neoliberale) regeringer) agerer som progressive klima-agenter, og at økofeminismen repræsenterer et "opgør med patriarkalske institutioner, som skal vende den negative klimaudvikling"?

Men ingen reference til materialistisk klasse- og fremmedgørelsesteori. Ingen modsætninger: "Vi er alle i samme båd."

Vision om low CO-2 (minus vækst), men altså intet opgør med kapitalismen, og dermed kapitalistisk vækst. Den deliberative demokratiske bæredygtighedsdiskurs synes således at have metode-problemer, men demokratisk udviklingspotentiale, og har i praksis opnået nogle resultater på det sociale niveau.

Den politiske forbruger (som udtryk for individualisering), og som var eksponeret i 1980-90'erne, eller især den økologiske forbruger kan siges at være udtryk for at den deliberative demokratiske tankegang/ bæredygtighedsstrømning i nogle segmenter, og i et vist omfang har slået igennem.

På det politiske plan har strømningen kun retorisk opnået politiske resultater, da økomodernitetsdiskursen er den klart dominerende og politisk implementerede bæredygtighedsdiskurs.

Selvom den deliberative demokratiske bæredygtighedsdiskurs har sit udgangspunkt i pluralistisk teori, som påstår, at NGO'er har potentiel medindflydelse på klima-aftaler, er det svært af finde disses aftryk herpå.

Det synes som om, at det neoliberale statssystem ikke reelt vil lukke den deliberative demokratiske bæredygtighedsdiskurs ind i klimabeslutningsprocessen.

7.4

Den neoliberale stat

Det nyliberalistiske spor i DK går tilbage til det neoliberalistiske opbrud i USA og England i 80'erne. Ikke kun i Venstre, men også i Det Konservative Folkeparti, Det Radikale Venstre og dele af Socialdemokratiet fik nyliberalismen stor indflydelse.

Henrik Herløv Lund mener, at Anders Fogh i hans værk "*Fra Socialstat til Minimalstat*" var inspireret af Nozick's "anarkoliberalisme" (Herløv, 2014: 66) – Fogh's udlægning heraf, er at statens opgave skal begrænses til at beskytte "frihedsrettighederne", ikke mindst den private ejendomsret. (67)

”Velfærdsstaten” skulle forvandles til en nyliberal samfunds-og velfærdsmodel. Og i denne transformation stod New Management Policy opskrifter om markedsgørelse og markedsstyring helt centralt. (67) Kernepunkter i New Public Management, (NPM) som er et system inden for ledelse, der er benyttet af de offentlige forvaltninger siden 1980’erne med det formål at effektivisere den offentlige sektor, er markedsorientering, effektivisering og konkurrencestat.

Produktivitetskommissionen, 2014

Den regerings-nedsatte Produktivitetskommission 2014, skriver eksplicit som implicit at de offentlige institutioner, herunder universiteter, skal være til fordel for markedet (for kapitalen, for kapital-grupper) Hovedpunkterne i Produktivitetskommissionens anbefalinger i dens ca. 165 sider lange ”Slutrapport” er at styrke konkurrence og internationalisering.

1. Styrke uddannelsernes værdi for arbejdsmarkedet. (ibid:21)

2. Danmark har en stor offentlig sektor, som skal effektiviseres, dvs. liberaliseres. (14, 96)

Henrik Herløv Lund skriver i Produktivitetskommissionens (PK) Slutrapport: Produktivitetskommissionens Slutrapport, at PK i alt for høj grad er farvet af neoliberalistisk og udbudsøkonomisk tænkning.

HHL hæfter sig ved PK’s sammensætning – som, han skriver, alle er håndplukkede udbuds-økonomer, af neoliberalistisk observans (der, omend de kalder sig ny-keynesianere, har langt mere til fælles med neoliberalistiske økonomer end med keynesianere), og er tilhængere af New Public Management (herunder vækst og privatisering) (76, 77)

Med henvisning til videnskabelige undersøgelser, problematiserer/kritiserer HHL effekterne af PK’s anbefalinger om at give markeds kræfterne frit spil gennem liberalisering, deregulering, øget marked, konkurrence, mål- og resultatstyring.

7.4.1 New Public Management og bæredygtighed. Filosofi og bæredygtighed

I forlængelse heraf, skriver Erik Christensen, tidligere lektor i samfundsfag på AAU, og som har undervist i Politisk Filosofi, at Regeringen svigter målet om grøn omstilling, og ikke har forståelse for at man skal nedsætte arbejdstiden (den økonomiske vækst) hvis man vil opnå en bæredygtig udvikling.

Tværtimod taler alle ledende politikere om behovet for øget økonomisk vækst.

Fokusering på traditionel økonomisk vækstpolitik viser sig fx i Produktivitetskommissionens arbejde, hvor produktivitet bliver set i et helt traditionelt vækstperspektiv.

Erik Christensen refererer til international miljøforskning som viser, at vil man opnå en bæredygtig udvikling, skal produktion og forbrug og dermed CO-2 udslippet bringes ned på et holdbart niveau, ikke kun gennem ressourcebesparende teknologi, men også gennem nedsættelse af arbejdstiden. (Christensen, 2013. I Modkraft problematiserer Erik Christensen endvidere i *Økonomismen som samfundets hemmelige religion*, Blogindlæg i Modkraft, d. 17. februar 2014, den positivistiske målestok, som økonomiske vurderinger og overordnede politikere er baseret på, herunder mantraet ”fra forskning til faktura”, som er slået igennem i uddannelses- og forskningspolitikken.

Økonomismen er blevet den overordnede ideologi i *konkurrence-staten*. Med reference til Eric Fromm drejer det sig om at udvikle en karakter, hvor individet opfatter sig selv som en handelsvare, som skal være salgsbar på arbejdsmarkedet. (employable – på engelsk) – noget elever og lærer skal tænke på lige fra folkeskolens start og hele vejen til afslutningen af universitetstudiet.

I bloggen refererer Erik Christensen endvidere til K. E Løgstrup, som i et foredrag sagde, at hovedformålet var at give tilværelsesoplysning, hvormed han advarede mod tendensen til at økonomien bliver samfundets mål: ” Formålet med økonomien må være, hvad der ikke har noget økonomisk formål. Meningen med

økonomien må være noget, der er uøkonomisk, ellers bliver økonomien meningsløs" (de åbne områder og de to lukkede kredsløb)

Ifølge Christensen's tolkning er konkurrencestaten for Løgstrup meningsløs og en etisk falliterklæring.

7.4.2 Det neoliberale korrelat: Den økomodernistiske klimadiskurs

Finn Arler, professor i Filosofi på Ålborg Universitet, opererer med den øko-modernistiske bæredygtighedsdiskurs/position. Arler refererer dermed til økologisk modernitetsteori (ibid: 82), hvis bæredygtighedsstrategi går ud på, at der skal satses på miljøvenlig teknologi, hvor markeds kræfterne bidrager til miljøeffektivisering (81)

"Bæredygtig udvikling" blev lanceret med Brundtland-rapporten i 1987. Økonomisk vækst blev ikke længere anset som en del af problemet, men tværtimod som en strategisk forudsætning for langsigtet bæredygtighed.

En årlig vækst på 3-4 procent (som i den gyldne 1950-70 periode) ville dog alene være bæredygtig, hvis vækst**kvaliteten** ændredes (Arler: 81)

Økologisk modernitetsteori udgør teorigrundlaget for såvel *Brundtland-rapporten* 1987, infrastrukturkommissionen 2008's bæredygtighedsrelaterede anbefalinger som den eksplicite/ implicite teori-referenceramme for Paris-aftalen, de reformerede bæredygtighedsuddannelser, som nu er integreret under det teknologiske Naturvidenskabelige Fakultet og dets tilhørende paradigme, som igen udtrykkes under de dertil knyttede studieordninger.

Teori-grundlaget bag infrastrukturkommissionen 2008's anbefalinger: Økonomisk modernitetsteori som implicit teori-reference.

7.4.3 Økologisk modernitets-teori

Påstand: Det er kompatibelt at forbinde økonomisk vækst med bæredygtighed.

Mol og Spaargaren argumenterer, at mainstream økologiske modernitets teoretikere fortolker kapitalisme som hverken en forudsætning eller en nøgle-forhindring for radikale miljøreformer.

Øko-modernitets teoretikere fokuserer nærmere på at transformere "free market capitalism" på en sådan måde, at den ikke obstruerer, men tværtimod fundamentalt bidrager til at opretholde samfundet. (Mol and Buttel (eds.) 2003, 38.

Ifølge Buttel kan økologisk modernitetsteori (EM) identificeres som: a) En sociologiske modernitetsteori. b) en dominerende miljøpolitisk diskurs. C) EM som miljø- og klima management, industriel økologi, etc., og d) EM som miljø-politisk innovation og miljømæssig forbedring.

Jævnfør Buttel, var EM et effektivt respons til en masse omstændigheder og imperativer for politisk-økologisk tænkning i 1990'erne. (Elling, 2003: 44)

For Elling var EM en effektivitets-strategi baseret på markedet og dets præmisser og et respons på moderniteten og rekonstrueringen af staten/ den neoliberale stat. (Elling, ibid.: 376, 246)

I henhold til Elling argumenterer EM teoretikere, at for at tage videre skridt i modernitets-processen må kapitalistiske industrielle interesser og ekspertviden (kommissioner) nødvendig involveres i de politiske beslutninger. (ibid: 246)

7.4.4 Effektivisering af transportsektoren

Dét, Infrastrukturkommissionen ligger til grund for dets anbefalinger af anlægsprojekter (udvidelse af vejnettet for at imødegå trængselsscenarioer) er utilitaristiske, økonomiske cost-benefit analyser.

Infrastruktur-Investeringer kan bidrage til at skabe størst mulige velfærdsgevinster.

(Infrastrukturkommissionen, op. cit: 155)

I overensstemmelse med Produktivitetskommissionen, opererer Infrastrukturkommissionen med (global) konkurrence og infrastruktur. "En velfungerende og effektiv infrastruktur er afgørende for et moderne samfund - med en række positive effekter for økonomien" (152, 154)

Som eksempel på en utilitaristisk, positivistisk cost-benefit analyse, opererer Infrastrukturkommissionen med udbygning af eksisterende motorveje (Millioner 2005 kr.) (159)

På negativ-siden: Anlægsomkostninger: - 1. 362, Drift- og vedligeholdelsesomkostninger: - 14.

Eksterne omkostninger: Uheld: 108, Støj: 229, Luftforurening: - 3, Klima (CO₂) – 29. = Eksterne omkostninger i alt: 305

På positiv-siden: Tidsgevinster: 2. 759, Kørselsomkostninger: - 193, Gener i anlægsperioden: - 458.

Mens man kan måle de konkrete eksterne omkostninger, forekommer det mere abstrakt, hvordan man kan måle tidsgevinster i henhold til den samlede nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone – hvilket egentlig modsiger den positivistiske tilgang.

Derudover kan man spørge om hvilke cost-benefit kriterier, der ligger til grund for at luftforurening og klima kun rubriceres med hhv. -3 og - 29.

Infrastrukturkommissionen er dog selv opmærksom på denne værdisættelses-problematik, idet den skriver at transportens påvirkning af miljøet sker gennem luftforurening, støjpåvirkning (som kan måles, i hvert fald i fysisk forstand, mens klimapåvirkning, påvirkning af landskab og bykvalitet, forurening af jord og grundvand og forstyrrelse af natur- og dyreliv, mv, er sværere at værdisætte. (159)

Infrastrukturkommissionen noterer, at regeringen har fastsat et *pejlemærke* om at reducere transportsektorens CO₂ udslip med 25 pct. i 2030 sammenlignet med 1988. - Men generelt finder Infrastrukturkommissionen dog, at en fremtidig indsats for reduktion af miljø- og klimabelastninger bør tage sit udgangspunkt i en omkostningseffektiv tilgang. "Der skal således sættes ind der, hvor det gavner miljøet og klimaet mest" set i forhold til de samfundsøkonomiske omkostninger. *Her bør markedet være med til at finde bedste og omkostningsmæssigt set mest hensigtsmæssige tiltag.* (174)

Generelt refererer Infrastrukturkommissionen til at løsningen ligger i teknologiske landvindinger, og referer hermed til energieffektive biler, fx el-biler, hybrid-, brintbiler og EU-regulering af luftemissioner. (178)

Infrastrukturkommissionen sætter således sin lid teknologiudviklingen (191)

7.5

Kritik af Økomodernismen

Elling opridses fire typiske elementer i EM's tænkemåde: 1) EM-teoretikere ser ikke nogen konflikt mellem økonomi og miljø, tværtimod støtter de hinanden gensidigt. 2) Innovative tilgange til miljøpolitikker skal - for at kunne evalueres, involvere økonomisk instrumentalisme. 3) Re-regulering skal have større fokus end deregulering. I den betydning skal forurening fx ses som et ineffektivitetsproblem. (Elling: 249, 301) Og endelig – 4) For at skabe industriel innovation er statslig intervention velkomment. (248, 249)

Mol noterer, at EM-teori er blevet praktiseret siden 1980'erne. Private økonomiske aktører, økonomi og markedsmekanismen har spillet en stigende rolle i økologiske rekonstruerings-processer, mens statslige agenturer er blevet "forhandlings rule-makers", som skaber favorable betingelser for transformationsprocessen.

I forlængelse af denne proces, skriver Mol, at miljø NGO'er også har ændret deres ideologi mod deltagelse i direkte forhandlinger mod vigtige økonomiske agenter og stats repræsentanter. (262)

Buttel argumenterer endvidere at regeringer tillige har "moderniseret sig" ved at bevæge sig mere i retning af kollaborerende relationer med industrien. Alt i alt har EM i sin tænkning bidraget til en forøget afhængighed af markedsmekanismen med henblik på at beskytte miljøet. (Buttel, 2003: 320)

Ifølge Mol og Spaargaaren kritiserer neo-marxister EM for at fokusere på små ændringer af den institutionelle orden, og fejler grundlæggende på at forstå de fundamentale rødder til miljø- og klima - krisen. (Mol and Buttel (eds.) op. cit.: 40)

Ifølge Peter Christoff, er EM's miljø-politiske diskurs populær, fordi den trækker på begreber som *udvikling*, *modernitet* og *teknologisk* forandring. En række markedsbaserede miljøinstrumenter er endvidere blevet implementeret for at erstatte regulativ intervention. (Christoff, 1996: 476, 477)

Christoff argumenterer at udviklingen efter 1970'erne ganske enkelt reflekterer regeringer og industriens sofistikerede respons til den internationale miljø-diskurs. Men denne nye politiske kultur og dens trends har ingen intention om at løse miljø- og klimaproblemer. Først og fremmest reflekterer de et politisk forsøg på at få kontrol over miljø-agendaen. (ibid: 477)

Christoff refererer endvidere til Jannick, som skriver at EM er en omkostnings-minimerings strategi for industrien, som primært har til hensigt at styrke markeds konkurrencen. Så snarere end ønsket om økologiske forbedringer, er EM kapitalens respons til bæredygtighedsdiskursen. Konsekvent vil innovation og teknologiske forandringer ikke bidrage til miljø- og klima genopretning (480)

Endvidere pointerer Christoff, at EM bruger forretningssprog (language of business) såsom "effektivitet", "omkostnings-effektivitet", etc.) (482)

Med reference til Hajer, er EM grundlæggende et modernistisk og teknokratisk approach til miljø- og klimadiskursen. Hajer mener ikke at der er noget tekno-institutionelt fix, der kan løse miljø- og klimaproblemet. (483)

Christoff mener desuden at EM har affinitet med de neoliberale ideer om deregulering i 1980'erne – vel at mærke – uden at adressere kapitalismens funktionsmåde, som gør dette system iboende ødselt og ustyrligt. (483)

-Så fordi EM snævert fokuserer på industriel udvikling og teknologisk problemløsnings kapaciteter snarere end på integrerende og kommunikerende sociale processer, synes EM ude af stand til at understøtte substantielle reduktioner i det materielle forbrug - hvorfor spørgsmålet for Christoff er, om EM snarere er en del af problemet end løsningen på den økologiske krise. (486, 489, 490, 497)

Det politiske og økonomiske establishment har, introduceret med *Brundtland-Rapporten* i 1987, siden da talt om "bæredygtig vækst", og endda "grøn vækst" - og har brugt *Afkobling som betegnelsen for dette at bryde sammenhængen mellem økonomisk vækst og negative miljøkonsekvenser*, skriver Arler med reference til en OECD 2000-rapport. Dvs. en afkobling, der betyder at produktion og forbrug (fx biler) kan vokse grænseløst - uden at miljø og klima belastes yderligere.

Afkobling, teknologiløsning og miljø-effektivisering ses således som løsningen på klimakrisen. (Arler, op. cit: 82) Men holder disse økomodernistiske argumenter og tiltag, spørger Arler. (Arler, ibid: 83)

På nogle områder er det ved hjælp af miljøteknologi lykkedes at reducere/effektivisere ressourceforbrug og miljøbelastning per produceret vareenhed, men denne afkobling har langt fra kunnet kompensere fra det stigende forbrug. På andre områder, fx transportområdet, er energiforbruget og CO-2 udledningerne steget i nogenlunde samme takt som den økonomiske vækst. (ibid: 83)

En dominerende post-marxistisk bæredygtigheds-diskurs som økomodernismen, sætter således dets lid til tekniske løsninger på miljø- og klimaproblemet, og satser dermed på, at 'man ikke behøver at gribe ind og for produktions- og forbrugsvæksten (fx 10 mia. biler på planeten), hvilket antyder en blind markedsfundamentalistisk tiltro til at teknologi, og ikke menneskeligt mådehold kan redde øko-systemet – en teknologi-fetichisme, om man vil.

Som følge af at CO-2 indholdet i atmosfæren aldrig har været højere end i dag (2017) kan der dårligt føres evidens for, at Brundtland-rapportens målsætning om "bæredygtig vækst" og økologisk modernitetsteori som afkoblings- og effektiviseringsteori..., har virket og ført til mindre miljø- og klimabelastning.

7.5.1

Bæredygtig trafik om el-biler

Rådet for Bæredygtig Trafik skriver ordret i: *De teknologiske fix: ITS og el-biler*, at "den overvejende tendens i det etablerede samfund er at lægge hovedvægten på de teknologiske hjælpemidler, først og fremmest ITS (Intelligente Transportsystemer), men en sådan primær satsning fremmer ikke udviklingen i retningen af bæredygtig trafik. Konsekvensen af en ITS satsning er flere biler, men samme trængsel."

Videre: "I et bæredygtigheds-perspektiv er el-biler problematiske. For det første vil CO-2 udslippet fra elbiler, såfremt deres drivmidler af el er produceret på basis af den nuværende sammensætning af energikilder, fortsat være ca. halvt så stort som fra traditionelle benzindrevne biler.

For det andet vil elbilen i starten sandsynligvis betyde en forøgelse af bilparken, idet elbilen introduceres som familiens anden bil. Elbilen kan derfor få den virkning, at den overflødiggor (fortrænger) den nuværende brug af cykel og kollektiv transport, således at det samlede CO-2 udslip fra transporten stiger. Pladskravet og trængslen vil fortsat være meget presserende. Og vi vil se en fortsat stigning i biltrafikkens volumen." (Rådet for bæredygtig trafik 30. april 2015" Hentet fra: www.baeredygtigtrafik.dk)

Computerworld refererer til en tysk undersøgelse, der hamrer en pæl gennem myten om at elbiler hjælper miljøet.

Det tyske Ökoinstitut i Freiburg hævder faktisk, at elbiler belaster klimaet mere end normale biler.

Rapporten anslår at 14 pct af alle køretøjer vil være el- eller hybridbiler i 2030.

Som udgangspunkt burde en elbil være bedre for klimaet end en benzinbil – den kører trods alt ikke på fossile brændstoffer. Men det afhænger af, hvor strømmen kommer fra. Hvis den kommer fra kul- eller gaskraftværker har den de samme CO-2 emissioner – blot fra et andet sted.

"El-biler har kun en positiv effekt på klimaregnskabet, hvis elmarkedet bliver suppleret med yderligere kapacitet fra bæredygtige energikilder" hedder det i rapporten. CO-2 belastningen fra privatbiler kan derved reduceres med 6 procent frem til 2030.

Rapportens forfattere refererer til ITS systemer og markeds løsninger og konkluderer, at udvikling af mere effektive forbrændingsmotorer vil kunne reducere CO-2 emissionerne med hele 25 pct. Det er altså i effektive forbrændingssystemer, der skal investeres – og ikke i elbiler, lyder budskabet fra forskerne.

(Computerworld: *Elbiler er ikke mere miljøvenlige end benzinbiler*, 1-2 2012. Hentet fra:

www.computerworld.dk)

Person transport/privatbilisme er altså en væsentlig kilde til udledning af CO₂, der ændrer klimaet. Hvad angår transporten på land, anses elbilen for at være løsningen på problemet. Med elbiler undgår vi også luftforurening med partikler og kvælstofoxider, der på global basis forkorter livet for et millionalt af mennesker.

Kigger man lidt nærmere på det, er det ikke så lige til. Elkraftproduktion vil i en årrække fremover fortsat ske med en væsentlig andel af fossile brændstoffer. Bilkørsel kræver fortsat tilførsel af energi. Elbilen får sin energi fra batterier, der oplades med strøm fra elnettet. Det vil altså sige, at der skal der produceres det mere el. Men elkraftproduktion vil i en årrække fremover fortsat ske med en væsentlig andel af fossile brændstoffer. I det omfang strømmen produceres ved hjælp af disse, vil CO₂ en komme ud af kraftværkets skorsten i stedet for ud af udstødningsrøret. Selve produktionen af bilen (og tilhørende ekstra vindmøller med videre) giver også CO₂ og medfører forurening. BATTERIETS BEGRÆNSNINGER. Så er der batteriet. Til elbiler er lithium-batteriet det foretrukne. Batteriet kræver per bil mellem 10 og 20 kilo cobolt.

Hvis den ca. milliard biler, der pt. kører rundt på verdens veje, skal køre på lithium-batterier, skal vi bruge mere cobolt, end der findes i verdens kendte reserver på otte millioner ton. Her vil liberalisten smile overbærende: Hvis prisen på cobolt stiger for meget på grund af manglende tilførsel til markedet, vil ny forskning og vores fleksible og omstillingsparate industri udvikle det coboltfri batteri, eller noget helt andet endnu mere smart.

Utvivlsomt. Men her er der lige grund til at standse op et øjeblik. Hvorfor snakker vi elbiler? Fordi vores udslip af CO₂ er på vej til at ramme loftet, hvor klimaændringer er blevet en alvorlig trusel mod mennesket. Derfor har vi fokus på andre kilder til energi. Atomkraften var længe set som et alternativ, men også her nærmer vi os et loft, der er sat af problemer med at håndtere store mængder radioaktivt affald og risiko for havari. (Anders Bjerre Christensen, Civilingeniør, Dagbladet Arbejderen, 1. maj 2018. Hentet fra: <http://arbejderen.dk/læserbrev/elbilen-det-bæredygtige-svar>)

7.6

Opsamling, diskussion

Er 3 millioner elbiler i DK i 2050 en bæredygtig løsning? Grøn omstilling handler ikke bare om biler, men om at vælge transportløsninger, der også er bæredygtige, hvis de praktiseres på globalt plan. I det udstukne kommissorium for Klimarådet har politikerne fastholdt vækstparadigmet som rammen for arbejdet. Oversat til transportsektoren, kan vækstparadigmet blandt andet aflæses i en rapport fra Transportministeriet, udgivet i 2014 under den forrige regering med titlen: *Mobilitet der skaber værdi, Transportministeriets strategiske grundlag.* Her proklameres: Jo mere (bil)infrastruktur, jo mere trafik, desto mere udvikling, produktion og værdiskabelse. (Rådet for bæredygtig trafik, 30 dec. 2015. Hentet fra: www.altinget.dk)

I sin publikation: *Grøn Vækst*, skriver Uddannelses- og Forskningsministeriet, at "velfungerende transport har stor betydning for erhvervslivets produktivitet og konkurrenceevne." samfundsudfordring at udvikle mere effektive konkurrence- og bæredygtige transportløsninger. Samtidig skal der tages hensyn til klima, natur og menneskers sundhed"

Videre: ... "bæredygtige mobilitets transportløsninger- og systemer, der imødekommer borgernes- og erhvervslivets behov (altså økonomisk vækst, profit og arbejdspladser)..... reducerer de samfundsmæssige omkostninger ved spildtid i trafikken (dvs. udbygning af vejnettet. Uddannelses og Forskningsministeriet, (Styrelsen for Forskning og Uddannelse 3. sept. 2017. Hentet fra: www.2017/filer/forsk2025)

Det forekommer at være tale om slet skjulte prioriteringer af vækst, profit og arbejdspladser, hvor "hensyn til klima, natur og menneskers sundhed" fremstår sekundært.

Essensen i neoliberale regeringer-/kommissioners budskaber synes således at være vækst/profit og arbejdspladser- frem for klima, natur og menneskers sundhed. (ibid, <https://ufm.dk/publikationer/2017/filer/forsk2025-1.pdf>)

Og hvor skal CO₂'en opbevares? Ligesom a-kraft affald skal den gemmes 'væk' i undergrunden. Men derved forbliver CO₂'en (og a-kraft affaldet) jo stadig inden for økosfæren, og udgør dermed en tikkende bombe, der, omend på lang sigt, skal håndteres. (<https://videnskab.dk/miljo-naturvidenskab/co2-kan-gemmes-i-undergrunden>)

Dertil kommer det etiske problem. Som historiens etiske handlende subjekter, fritages/fratages mennesket dets aktive medansvar for at genoprette klimabæredygtigheden. Teknologien klarer det hele for os, så kapitalismen /vi blindt kan fortsætte med at vækste, producere og forbruge. Men hvis mennesket fritages/fratages sit medansvar, hvad er der så tilbage af mennesket? **Et passivt, apatisk**

marionetmenneske, jf. Lakatos' marionetprogrammer?

8 Negationen: Materialistisk filosofisk kritik af den liberale stat. Derivative Instrumentelle statsteorier: Stamokap, kapitallogikken

8.1 Marx's fremmedgørelses-teori/det materialistiske fremmedgørelsesbegreb:

Fremmedgørelsens ontologi. De ontologiske (værende) kapitalistiske produktionsrelationer.

Fremmedgørelsens oprindelse (genesis)

I modsætning til den idealistiske modernitetstilgang, tager den historiske materialisme udgangspunkt i modsætninger.

For Marx var fremmedgørelse ikke rodfæstet i den menneskets bevidsthed, eller i religion som hos Hegel og Feuerbach.

Marx var således ikke den første til at udvikle en analyse af fremmedgørelse.

Hegel så fremmedgørelse som en dialektisk udvikling af menneskets bevidsthed, mens Feuerbach så fremmedgørelse som rodfæstet i religion.

Marx brød med såvel Hegel's idealistiske begreb om fremmedgørelse som med Feuerbach's religions-determinerede materialismeforståelse, og forstod fremmedgørelse som rodfæstet i den materielle verden.

Fremmedgørelse var, ifølge Marx, relateret til produktionssfæren og produktivkræfternes tab af kontrol herover, hvorfor arbejdet spillede en central rolle i Marx's fremmedgørelsesteori.

Marx skriver, at den klasse, der råder over produktionsmidlerne, også råder over betingelserne for samfundets produktion, og dermed også over såvel den statslige overbygning som de øvrige klasser og lag i samfundet. Forholdet mellem den klasse, der disponerer over ejendomsretten til produktionsmidlerne og de umiddelbare producenter (lønarbejderne) er, ifølge Marx "den inderste hemmelighed, det skjulte grundlag for hele samfundets opbygning". (Sleifstein, Josef: *Marx, Engels, Lenin*, 1975)

Ejendomsretten er i den forstand bestemmende for politikken og ud fra denne grundtanke drager Marx den slutning, at de herskende ideer i en given økonomisk samfundsformation (kapitalismen) også er den herskende klasses ideer: "Den klasse, der råder over midlerne til materiel produktion, disponerer tillige over midlerne til åndelig/ideologisk produktion, således at også tankerne hos gennemsnittet af dem, der er berøvet midlerne til åndelig/ideologisk produktion, er underkastet den" (Sleifstein, ibid: 116)

Arbejdskraften i et kapitalistisk klassesamfund er forment adgang til produktionsmidlerne, og dermed til eksistensmidlerne, som den kapitalistiske klasse har approprieret. Størstedelen af menneskeheden er dermed henvist til lønarbejde hos de, der besidder produktionsmidlerne. I denne produktionsrelation er arbejdskraften afhængig af kapitalisten. Han har ikke noget valg, men er (modificeret af velfærdsstatslige politikker) tvunget til at sælge sin arbejdskraft til kapitalisten, subsidiært til den kapitalistiske stat, hvis han vil overleve.

Marx skriver: Det faktum, at arbejdsproduktet ikke tilhører arbejderne, men tilhører en fremmed/kapitalisten, har alvorlige konsekvenser for arbejderne. Han føler sig følgelig ikke bekræftet i sit arbejde, han arbejder ikke frivilligt, men tvunget. Arbejdet fremstår derfor ikke som en tilfredsstillende aktivitet, der udvikler hans mentale, psykiske, kreative og intellektuelle energier, men som en påtvunget aktivitet, der skal tilfredsstille hans behov *udenfor* arbejdet. (Marx, 1978)

I *Economic and Philosophical Manuscripts*, 1844, identificerer Marx fire fremmedgørelses-aspekter, som karakteriserer det kapitalistiske samfund:

1. The product of labour. Arbejderne er fremmedgjort fra sit produkt, fordi det tilhører en anden/ er under en andens disposition, nemlig kapitalisten. (Ollman, 1996)

Marx skriver i sine *Paris-Manuskripter*, at fremmedgørelsen af arbejderne betyder, at ikke kun hans arbejdskraft fremstår som et objekt, en ydre eksistens, men at det eksisterer uden for ham, uafhængigt af ham og fremmed for ham, og at dette konfronterer ham som en fjendtlig og fremmed magt. (Marx, *Early Writings*, op. cit. 324)

2. Fremmedgørelse over for arbejds-/produktionsprocessen:

Det andet fremmedgørelses-element, Marx identificerede, er mangel på kontrol over produktionsprocessen. Lønarbejderen har ikke noget at skulle have sagt over de betingelser han arbejder under, hvad der skal produceres, hvordan arbejdet er organiseret, hvor lang hans arbejdsdag skal være. Mangel på kontrol over arbejdsprocessen transformerer hans kreative arbejdskapacitet over i de modsatte, så arbejderen oplever aktivitet som passivitet og magt som afmagt. Arbejdsprocessen er uden for arbejderens kontrol, og er i stedet kontrolleret af kræfter, der fremstår fjendtligt for ham, da kapitalister og deres managers vil tvinge ham til at arbejde hårdere, hurtigere og længere. (ibid. 327)

3. Fremmedgørelse over for andre:

For det tredje medfører produktionsrelationen mellem kapitalist og lønarbejder, ifølge Marx, at sidstnævnte er fremmedgjort over for dem, der udnytter hans arbejdskraft og kontrollerer de ting, han producerer. Men han er tillige fremmedgjort over for den anden lønarbejder, da denne afspejler fremmedgørelsen i ham selv. (ibid: 331)

Dét, der karakteriserer varer er deres bytteværdi. Kernen, ifølge Marx, er, at arbejdernes relation til den vare, de producerer, bliver brudt, når deres produkter bliver sendt i cirkulation på markedet og byttet med penge, som igen bliver byttet med andre varer.

I et kapitalistisk system skal individer besidde ting for at indgå i produktive relationer med hinanden. Som en konsekvens heraf ser det ud til, at "tingen i sig selv" besidder en magisk evne til at etablere produktionsrelationer frem for individuelle relationer, hvormed individer indgår i produktionsprocessen kun fordi, de besidder ting.

For producenten/ kapitalisten fremtræder de sociale relationer mellem dets private arbejdskraft ikke som direkte, men som medieret gennem deres materielle relationer, dvs. gennem ting, jf. tingsliggørelse/ objektivisering af den vare - som lønarbejderen *selv* er i et kapitalistisk samfund. Det forhold, at det kapitalistiske samfund er karakteriseret af vareudveksling/ bytteværdi tilfører en yderligere dimension til de fremmedgjorte relationer. Individer fremstår derved som personifikationer af økonomiske relationer, som bærere af økonomiske relationer, når de kommer i kontakt med hinanden. Marx beskrev denne proces som reifikation/varefetischisme/ tingsliggørelse af de menneskelige relationer (fetichisering). (ibid: 179)

4. Fremmedgørelse over for den menneskelige natur/fremmedgørelse over for naturen.

Det fjerde fremmedgørelses-element. Hvad der gør os menneskelige er vores evne til bevidst at forme verden omkring os.

Da Marx skrev *Economic and Philosophical Manuscripts*, i 1844, var han tilsvarende optaget af/ bekymret om menneskets, specielt lønarbejderens forhold til naturen. Fremmedgørelsen over for sit arbejdsprodukt, som er eksproprieret af andre (kapitalisten) forplanter sig, ifølge Marx til fremmedgørelse over for sig selv, over for andre (tingsliggørelse) - og over for naturen. Marx forklarede med hensyn til naturen:

Mennesket/arbejderen kan ikke skabe noget uden naturen, uden den sanselige eksterne verden. Den er materiel, i hvilken mennesket realiserer sig selv. "I fysisk forstand lever mennesket i kraft af disse naturprodukter i form af næring, varme, påklædning, etc. Men som følge af, at arbejderens produkt er eksproprieret, er naturen reduceret til et eksistens-middel for ham. Naturen er menneskets *uorganiske* krop. Men med synet på naturen som udelukkende et eksistensmiddel, forekommer naturen fjernere og fjernere for arbejderen, og fremstår kun for ham i en processuel medieret form. Naturens umiddelbare nærhed er tabt, og naturen konfronterer menneskeheden som en fremmed ukendt størrelse. Denne fremmedgørelse over for naturen er skærpet af den fremmedgørelse, mennesket ser i andre. (Marx, 1992:325) - Eller som Horkheimer skriver: Menneskets historiske anstrengelser for at undertvinge naturen, er også menneskets historie om menneskets undertvingelse af mennesket. (Horkheimer, 2004: 72) Marx skriver i *Estranged Labour*: " We have considered the act of estranging practical human activity,

labour, in two of its aspects. 1) The relation of the worker to the product of labour as an alien object exercising power over him. This relation is at the same time the relation to the sensuous (sanelige) external world, to the objects of nature, as an alien world inimically opposed to him (fjendtlig over for ham). 2) The relation of labour to the act of production within the labour process.... Strength as weakness.....what is life but activity? – as an activity which is turned against him, independent of him and not belonging to him. Here we have self-estrangement as previously we had the estrangement of thing” (Marx: Estranged Labour, www.marxists.org)

Marx deducerer således ud fra lønarbejderens underordnede position i produktionsprocessen og dens effekter i form af tingsliggørelse/varegørelse, som følge af at lønarbejderen selv er en vare, der sælges på markedet – til arbejderens forhold til den uorganiske natur, jf. den nuværende bæredygtighedsproblematik.

Naturen er menneskets *uorganiske* krop, så vidt den ikke er *selve* den menneskelige krop. Mennesket lever af naturen, hvilket betyder, at naturen er hans krop med hvem/hvilken han må forholde i kontinuerlig udveksling, hvis ikke han vil dø. At menneskets fysiske og åndelige liv er forbundet med naturen betyder ganske enkelt at naturen er forbundet med sig, for mennesket er en del af naturen. Med andre ord er dikotomien menneske-natur, *falsk* og udtrykker som sådan fremmedgørelsens væsen.

Estranged labour turns thus on: *”Både hans åndelige biologiske arts ejendomsret (som han ikke selv har) og naturen kommer dermed til at fremstå som fremmedgjort for ham, som midler til hans individuelle eksistens. – Hvilket fremmedgør mennesket fra sin egen krop, fra såvel den ydre natur som fra hans åndelige essens, hans human being.*

Konsekvensen af at mennesket er fremmedgjort fra sit labour, dermed fra selve hans livs aktivitet, fra sine arts-fæller, er menneskets fremmedgørelse over for medmennesket. Når mennesket konfronterer sig selv konfronterer han den anden.

Propositionen, at den menneskelige art’s natur er fremmedgjort fra/ ikke har forbindelse med sig selv, betyder, at det ene menneske er fremmedgjort over for det andet, såvel at begge er estranged fra menneskets essentielle natur. (Marx... Estranged Labour: op. cit: 262)

8.1.2

Reifikation, varefetichisme og klasse

Fremmedgørelse og varefetichisme former alle relationer i samfundet. Også de rige bebor en verden uden for deres kontrol, i hvilken relationer er tingsliggjorte. I *The Holy Family* beskriver Marx den herskendes klasses situation: Den herskende klasse og proletariatet deler den samme menneskelige selv-fremmedgørelse. Men forskellen er, at den besiddende klasse, modsat proletariatet, føler sig hjemme heri. Mens proletariatet føler sig tilintetgjort og magtesløs, bekræfter fremmedgørelse den besiddende klasse, samtidig med, at den anerkender, at fremmedgørelse er forudsætning for dens magt. (Marx, 1990: 87) Pointen er, at uanset hvor dybt fremmedgørelse (og fetichisme) *også* påvirker den herskende klasse, vil den altid - med al dens magt - forsvare det system, som skaber denne fremmedgørelse.

Lukacs argumenterer, at den herskende klasse derfor aldrig vil kunne transcendere varefetichisme, da den aldrig kan anerkende kapitalismens sande natur uden at konfrontere dens egen rolle som udnyttende og opretholder af dette system. Så den foretrækker at blive ved med at tro på, at de kapitalistiske produktionsrelationer er naturlige og uundgåelige.

I modsætning hertil er labour, skønt den også er formet af varefetichismen, ikke permanent forblindet af kapitalismens realiteter.

Klassekamp betyder, at lønarbejderne ikke længere ser sig selv som isolerede individer. De har potentialet til at blive bevidste om produktionens/ arbejdets sociale karakter, skimte realiteten bag varefetichismen, og

følgelig indse behovet for en revolutionær omformning af samfundet. (Lucacs, G. History and Class Consciousness, Merlin, 1971, op. cit: 171)

Det er således, ifølge Lucacs, kun proletariatet, der har potentialet til den revolutionære bevidsthed, der skal til for at overskride fremmedgørelse/ tingsliggørelse.

8.1.3 Marx, fremmedgørelse og demokrati

Marx havde en anden opfattelse af frihed end den liberalistiske, hvorfor han også havde en anden opfattelse af demokrati. Marx mente ikke, man er fri når, man er tvunget til at sælge sin arbejdskraft til andre, til de, der ejer produktionsmidlerne, som man gør i et kapitalistisk samfund. Derfor giver det liberale demokrati ikke arbejdstagerne en reel frihed.

Fremmedgørelse/estranged er associeret med begrebet: Falsk bevidsthed, sidstnævnte, et begreb Marx aldrig selv brugte, men som er en følge af, at arbejderklassen i et kapitalistisk samfund - uden at være bevidst herom - er underlagt kapitalens ideologiske kontrol. Var arbejderklassen bevidst herom ville den, i henhold til sin objektive interesse, omstyrte dens antagonistiske klasse-modstander.

Engels skrev om begrebet falsk bevidsthed: *"Ideology is a process accomplished by the so-called thinker. Consciously, it is true, but with a false consciousness, the real motive forces impelling him remain unknown to him; Otherwise it could simply not be an ideological process. Hence, he imagines false or apparent motives.... It is above all this appearance of an independent history of state constitutions, of systems of law, of ideological conceptions in every separate domain, which dazzles most people. If Luther and Calvin"overcome" the official Catholic religion, or Hegel "overcomes" Fichte and Kant, or if the constitutional Montesquieu is indirectly "overcome by Rousseau with his "Social Contract", each of these events remains within the sphere of theology, philosophy or political science, represents a stage in history of these particular spheres of thought. And since the bourgeois illusion of the eternity and the finality of capitalist production has been added as well, even the victory of the physiocrats and Adam Smith over the mercantilists is accounted as a sheer victory of thought; Not as the reflection in thought of changed economic facts but as the finally achieved correct understanding of actual conditions subsisting always and everywhere...(Engels, Friedrich: "Letter to Mehring," 1893). Hentet fra:*

http://www.marxists.org/archive/Marx/works/1893/letters/93_07_14.htm)

Kommentar og fortolkning af Engels' citat: Overkomme, overvinde, transcendere. At overvinde fysiske eller abstrakte forhindringer/begrænsninger i form af konstitutioner eller sociale kontrakter som Engels flere gange refererer til, repræsenterer kun overvindelse eller en ekstention af faggrænser som fx teologi, filosofi eller politologi – som igen kun repræsenterer et historisk stadium af tænkning inden for sådanne partikulære sfærer. Og siden de borgerlige illusioner om, at den kapitalistiske produktionsmåde vil bestå i al evighed, er tilføjet hertil, har de altså ikke forstået historiens skiftende produktionsmåder og deres indvirkning på tankerne - som har konnotation til at transcendere; at overskride grænser. Med andre ord har de ikke forstået dét, der står mellem linjerne, det transcendent, erkendelsens banebrydende (trans)ontologiske og epistemologiske mulighedsbetingelser, der følger af at overskride erkendelsens mulighedsbetingelser / at overskride grænserne/produktionsmåderne, grænseperspektivet/transcendensperspektivet.

Det vil i fortolkning heraf sige, at hvis ikke arbejderen er bevidst om sin rolle som historiens skabende subjekt, om sin egen og sin classes revolutionære historiske opgave samt om samfundets objektive interesser i det socialistiske samfund- hvis ikke han er bevidst om, at fx Luther, Calvin, Hegel, Fichte og Kant og de tanker, de repræsenterer, kun udgør et stadium i idehistorien - hvis ikke han er bevidst om klassekampen, der skal føres igennem, men ligger under for borgerskabets illusioner om, at de kapitalistiske produktionsforhold er en evig og naturlig foranstaltning - så har han en falsk bevidsthed.

Vedr. demokrati-aspektet, henviste Marx i øvrigt til *Borgerkrigen i Frankrig*, hvor han beskrev *Pariserkommunen* (der kun eksisterede i 72 dage) som et reelt demokrati, hvor de valgte til enhver tid kunne afsættes, hvis de ikke agerede i den brede befolknings, dvs. i arbejderklassens interesse. (Marx, 1973: 468-543)

8.2

Fremmedgørelsens væsen/substans

I den latinamerikanske befrielsesfilosof, Enrique Dussel's fortolkning af Marx er den filosofiske og metodologiske kerne i Marx's arbejde, at kilden til værdi, dvs. dens overskudsværdi, som giver varen dens evne til at skabe den værdi som akkumuleres i kapitalen, det levende arbejde (lebendige arbeit). Det kapitalistiske system producerer ikke selv værdi. Værdi er trukket ud af og approprieret fra arbejderens levende legemlighed. En vare er derfor en koagulering og krystalisering af levende arbejde (Dussel, op. cit: 38) Dussel postulerer endda, at **Kapitalismen er en etik, en meta-etik**, hvor Dussel "opdager en etisk Marx, der gennem årtier af ontologisering og hegelianisering er blevet forrådt og formørket på en måde, som har sløret hans fundamentale tagen parti for arbejderens virkelige liv" (Dussel, ibid: 39)

Ifølge Dussel afslører Marx i Kapitalen, historiens udnyttelsessystemer. Historien er ikke bare en succession af ontologiske helheder, det er også en succession af systemer, der er udbytende og eksproprierende, og som udtrækker værdien fra arbejderens levende arbejde. Denne udnyttelse har fundet sted kontinuerligt på regionalt, nationalt og kontinentalt niveau, skriver Dussel med slet skjult reference til Wallerstein's Verdenssystem-teori. (Dussel, 39)

Med henvisning til Kapitalens Oprindelige Akkumulation, hvor Marx påviser, at den fattige, positivt anskuet, er den skabende kilde til al rigdom, og således er en forudsætning for kapitalen, skriver Dussel:

"Arbejdsprocessens subsumption er fremmedgørelsens ontologi." Det handler om "udbytning," hvor værdiskabelsen sker gennem et systems væren og fundament, som lever af arbejderens liv. Det er en totalitariseret ontologi. (Dussel, 282)

Det er udbytningen, der udtrykker sig i fetichismens fænomen, og som forudsætter reproduktionen af reproduktionen af kapitalen. Den asymmetriske sociale relation mellem kapital og lønarbejde opfyldes således i indordningsprocessen. "Den formelle subsumption (formelle subsumiren/ indordning) af arbejdsprocessen under kapitalen består i, at arbejderens er under kapitalens/kapitalistens overvågning og kommando" skriver Dussel med reference til Marx, MEGA. (Dussel, 283) Med det levende arbejde subsumeret i kapitalen, befinder arbejderens sig totalt styret af kapitalen. Begrebet om "subsumption" angiver derfor det epistemisk forklarende moment for "fremmedgørelsen" eller "transsubstantiationen" af det levende arbejde - som lønnet arbejde (totaliseringen af arbejderens subjektivitets eksterioritet, dvs. inkorporeringen (intratotaliseringen) af det levende arbejdes "eksterioritet" i kapitalens "totalitet". Citat: Dussel med reference til sit eget arbejde om "*Eksterioriteten i Marx's tænkning*". (Dussel: 284)

Definition:Transsubstantiation. Transsubstantiation betyder forvandling/ at transcendere substansen/væsenet, og er et begreb, der stammer fra Aristoteles, men egentlig går helt tilbage til Heraklit. (Forelæsning, Frederik Stjernfeldt, AAU, 30. sept. 2017) Transsubstantiation har konnotation til revolution. Dussel refererer endvidere til bd. 1, s. 588 i Kapitalen: "*Akkumulation af kapitalen er følgelig en forøgelse af proletariatet. "Loven"(den danske Grundlovs § 17 om den Private ejendomsret, min bem.) lænker arbejderens til kapitalen med fodlænker, der er fastere end de lænker, Hefaistos fastnaglede Prometheus til klippen med. Denne lov producerer en akkumulation af elendighed (Akkumulation von Elend), som er proportionel med kapitalens akkumulation. Akkumulation af rigdom i en pol, er på samme tid derfor akkumulation af elendighed, arbejdets pinsler, slaveri, uvidenhed, brutalitet og moralsk degradering i den anden pol. Det er her, hvor klassen, der producerer sit eget produkt som kapital, skabes*".

8.3 Problematisering af marxistisk fremmedgørelsesteori

Ifølge Marx og Engels er det således kun kommunismen, der kan transcendere fremmedgørelse. For Marx ligger roden til fremmedgørelse ikke på det idealistiske bevidsthedsplan, og fremmedgørelse kan ikke overvindes via en intern åndelig, dialektisk proces. Tværtimod ligger roden til fremmedgørelse i den materielle verden, i de historiske, politiske, sociale og økonomiske rammebetingelser, som individet – uden at have nogen indflydelse herpå – ”historisk er kastet ind i”.

Hvordan afskaffes fremmedgørelse?

Som nævnt kan fremmedgørelsesproblemet, herunder fremmedgørelse over for naturen, ifølge Marx, kun løses gennem socialisering af produktionsmidlerne, og den deraf følgende materielle ophævelse af klassemodsatninger.

Under kapitalismen er lønarbejderen tvunget til at sælge sin arbejdskraft til de kapitalister, der har eksproprieret produktionsmidlerne (i Danmark cementeret via September-forliget i 1899 og i Grundlovens § 17 om den private ejendomsret) - hvorved den lønafhængige arbejder i sig selv fremstår som et produktionsmiddel, der er under andres ledelse og kontrol. - som et udbytningsobjekt, en genstand og dehumaniseret vare på linje med andre varer. Det er ifølge Marx klart at en sådan underordning, dehumanisering og afmagt i produktionssfæren må have negative konsekvenser for arbejderen i form af fremmedgørelse over for hans egen identitetsopfattelse, over for det produkt arbejderen skaber, men som tilhører andre. Over for andre og over for naturen.

Meszaros skriver i øvrigt, at den herskende fremmedgørelse/ fetichisering (tingsliggørelse) har frataget mennesket muligheden for at udvikle ægte menneskelige relationer, og at mennesket som compensation herfor, har søgt tilflugt i forbrugs- og privatsfæren.

Meszaros' pointe er, fremmedgørelsen er rodfæstet i det kapitalistiske samfund, og kun gennem klassekamp, kan fremmedgørelsen transcenderes. (Meszaros, 1986: 26) Så ultimativt er det, i henhold til den historisk materialisme, kun det klasseløse samfund, der endeligt kan afskaffe fremmedgørelsesfænomenet. Marx skrev: *At overskride den private ejendomsret, åbner op for den komplette emancipation af alle menneskelige sanser og kapaciteter* (Marx, 1961: 132)

Er afskaffelse af den private ejendomsret til produktionsmidlerne nok?

Empirisk forbød Sovjet privateje af produktionsmidlerne, hvilket i sig selv var et **kvantespring**, idet ingen andre revolutioner i verdenshistorien har opnået dette. Forbuddet mod privateje af produktionsmidlerne indsnævrede den socioøkonomiske ulighed i Sovjet-samfundet.

Erfaringer fra Sovjet-eksperimentet viser, at forbud mod privateje af produktionsmidlerne kan være en forudsætning, men ikke nok til at transcendere fremmedgørelse, hvis ikke dette følges op af en aktiv dialog og medinddragelse af arbejderklassen på det politisk-økonomiske beslutningsniveau.

Lenin og bolsjevikkerne elaborerede endvidere ikke på de marxistiske begrebskategorier om fremmedgørelse, reifikation og varefetichisme, generelt elaborerede de heller ikke det **socialistiske transformationsproblem: Værdiproblemet**. Deres fokus var på at udvikle produktivkræfterne, da de var bevidste om, at de kapitalistiske omgivelser ville smadre den unge Sovjet-stat, hvis ikke de, som Lenin og Stalin artikulerede det, hurtigt producerede et stærkt militært forsvar, baseret på et udviklet industriapparat.

Den sovjetiske økonomi fungerede dermed faktisk som en defensiv krigsøkonomi. Derfor var det ikke underligt, at økonomisk fremskridt og modernisering blev prioriteret.

Gennem Sovjet-historien var der således en mangel på kritik af fremmedgørende og reificerede elementer i Sovjet-samfundet. Fremmedgørelsesproblemet og det affilierede værdiproblem syntes hinsides at løse for bolsjevikernes tilgængelige ressourcer.

Under socialisme er produktionen tiltænkt at være rettet mod brugsværdi, og ikke bytteværdi. Men Sovjets

politiske økonomi fungerede, ligesom den vestlige kapitalistiske økonomi, på basis af bytteværdien og penge. Det skal dog understreges, at denne værdilov ikke blev til at udbytte produktivkræfterne, men for at skabe økonomisk udvikling. Håbet var at pris-systemet kunne bruges på mikro-niveau for at allokere ressourcer og derved skabe en effektiv produktions-basis (Haynes, 2002: 343, 345)

I modsætning til Marx, var Lenin og Stalin beskæftiget med *konkrete* problemer eller udfordringer om hvordan et socialistisk samfund kunne opbygges, og var derfor tvunget til at være mere fokuserede på hvordan de *konkret* kunne transformere en tilbagestående økonomi direkte til en socialistisk økonomi.

8.3.1 Det socialistiske transformationsproblem. Kort begrebs-definition:

Det socialistiske værdibegreb begynder med at brugsværdien er konkret og kvalitativ, fx en trøje.

Bytteværdien, som er abstrakt, og som repræsenteres af penge og priser, kommer ind i billedet, når varer produceres for et anonymt marked. Formålet er at skabe værdiøgning, merværdi og realisere profitten, altså at sælge varen til forbrugerne.

Bytteværdien måles positivistisk på det vareproducerende marked via den gennemsnitlige daglige arbejdstid/ produktionstid (7½ time i Danmark) - og udtrykkes i pengeform.

Lønarbejderen får så tilsyneladende, på fremtrædelsesplanet, betalt 1*1, men det der skjules, er den merværdi kapitalisten tilegner sig. (**Se afsnit om den Videnskabelige realisme**) Lønarbejderen får i realiteten kun betaling for fx 4 timer, og arbejder i de resterende 3½ gratis.

Komprimeret udgør bytteværdi, profitter, målt i arbejdstid, penge og priser, transformationsproblemet.

Transformationsproblemet er således forvandlingen af bytteværdien, penge, priser - til brugsværdien.

Marx skrev om bytteværdi-problemet: *"Arbejdet er den eneste kilde til bytteværdien, og den eneste aktive skaber af brugsværdien. Sådan siger I. Men på den anden side påstår I, at kapitalen er alting, og at arbejderen er ingenting, eller i hvert fald ikke andet end en omkostning i produktionen af kapital. I modsiger jer selv. Kapitalen er intet andet end et bedrageri over for arbejderen. Arbejdet er det hele.* (Marx, 1975: 1390) "

Det lykkedes, som nævnt, ikke de bolsjevistiske Marx-teoretikere at løse/transformere/transcendere transformations-/ (brugs/bytte-) værdiproblemet.

8.3.2 Imitation af kapitalismens forbrugsmønster

Det er en marxistisk teori, at fremmedgørelse og dets epifænomer, varefetichisme/reifikation stammer fra subordineret lønarbejde(re), som er blevet frataget produktionsmidlerne i et kapitalistisk samfund. Som kompensation for lønarbejdernes afmagt i produktionsfæren, fungerer den materielle forbrugerkult så som statussymbol i et kapitalistisk samfund. (Marx og Engels, 1956 a: 593)

Socialisme sigter også på at skabe forbrugsgoder, men det socialistiske menneske er, i modsætning til det kapitalistiske, ikke besat heraf, og bør "yde efter evne og nyde efter behov" (ME, ibid: 593): Omskrevet i bæredygtigheds-termer; yde og nyde i overensstemmelse med (klima)bæredygtighedsbalancen.

Officielt fordømte Sovjetsocialistisk ideologi derfor individuelle ønsker om at opnå flere ting end de havde brug for i en funktionalistisk betydning. Fetichistiske materielle forbrugsgoder der, som antydte, ikke var funktionelle, blev, med reference til det førrevolutionære byborgerskab i Rusland, betegnet som (små-) borgerlig filistinisme. (Gurova, 2006: 92)

Ifølge Gurova var Sovjetmagten baseret på en hemmelig kontrakt mellem Partiet og middelklassen.

Sidstnævnte krævede forbrugsgoder til gengæld for at støtte Sovjets politik, og dermed stabiliteten i den eksisterende orden. (Gurova, ibid: 93) Forhandlingsresultatet var at negative konnotationer mellem forbrug og bytteværdi forsvandt fra den socialistiske diskurs.

Gurova tidsfastsætter reevalueringen af anti-forbrugisme-tilgangen og re-orienteringen mod præ-revolutionær småborgerlig fetichisme til slutningen af 1930'erne. (Gurova, ibid: 94, 95) Skridtet mod

kapitalistisk livsstil blev intensiveret efter den 20. Partikongres i 1956 - fulgt op af øgede kulturelle kontakter mellem Sovjet og Vesten. (Gurova: 95)

Naturligvis var der et udtalt behov i Sovjet-samfundet (og i det øvrige østeuropa for den sags skyld) for at få bedre materielle betingelser, såsom bedre kvalitative forbrugsgoder, bedre og separate huse og lejligheder, som tillod mere privatliv, men den afgørende pointe er, at Sovjet-borgeren faktisk blev socialiseret ind i en vestlig kapitalistisk fetichistisk forbruger- livsstil, baseret på bytteværdien, og på bekostning af varens funktionelle brugsværdi og essens.

8.4 At overkomme/ transubstantiere/ transcendere fremmedgørelse

Hvordan overvindes/ transcenderes fremmedgørelse?

Det er en marxistisk grundtanke, at kapitalismen med dets betoning af egoistiske behov og profit ikke kan eksistere uden udnyttelse, dehumanisering og fremmedgørelse. - En fremmedgørelse, der forplanter sig til fremmedgørelse over for naturen. Alt hvad der karakteriserer kapitalismen stammer fra den private ejendomsret og bytteværdien. Fremmedgørelse, herunder fremmedgørelse over for naturen, kan derfor først overvindes, når kapitalismen bliver afløst af sin modsætning, kommunismen. Marx påstår, at fremmedgørelse ikke er iboende i menneskets natur, og at al menneskelig historie gennem de forskellige epoker, der har afløst hinanden, har været fremmedgørelsens historie. (Churchich, 1990: 278)

Enrique Dussel postulerer at det logisk-dialektiske grundlag for Marx's kapitalbegreb ikke er totaliteten, men eksterioriteten: Den absolute eksterioritet til kapitalen som system, er den levende arbejder.

Arbejderen er således negeret, subsumeret og marginaliseret i sin eksterioritet. (Alkoff og Mendieta, 2000)

Uden ændring i ejendomsretten til produktionsmidlerne er det umuligt at transcendere fremmedgørelse.

Marx ser den primære antagonisme i det materielle grundlag, i basis, mellem kapitalister og lønarbejdere, en antagonisme, som kun kan blive ophævet gennem en socialisering af produktionsmidlerne. Herunder forudsætter Marx, at transcendens af fremmedgørelse kræver, at kapitalistisk bytteværdi bliver erstattet af brugsværdi. (Se: det socialistiske transformations-problem) Med rationel planlagt produktion vil de menneskelige transaktioner, ifølge Marx, således ikke blive medieret af bytteværdien og motiveret af egoisme og grådighed. Ellers vil kapitalismen, som følge af sin egen dialektiske udvikling, føre til selvdestruktion, hævder Marx endvidere.

Under kapitalismen er alle menneskelige relationer underkastet bytte-princippets logik og "all individuals are ruled by abstractions." (Churchich, op. cit: 279)

- Så for at overvinde/transcendere fremmedgørelse, kræver det, ifølge Marx, at kapitalismen og dets fremmedgørende væsen, bliver kastet på porten.

Marx mener ikke at fremmedgørelse ikke overvindes gennem kognitiv ekspropriation. Det produktive menneske må i praksis ekspropriere de fremmedgjorte og dehumaniserende produktionsstrukturer og relationer. Kun dialektisk materialisme er derfor i stand til at "*unmasking human self-alienation in its secular form*" and of comprehending the act of world history (ibid: 288)

I Marx's materialistiske dialektik, kan transcendens af fremmedgørelse således kun opnås gennem en transcendens af de socioøkonomiske produktionsrelationer, hvor proletariatet som klasse laver revolution, og dermed befrier, ikke kun sig selv som klasse, men hele samfundet, inklusiv kapitalist-klassen og menneske-natur dikotomien. Fremmedgørelsen kan altså kun ophæves ved at klasser, og dermed klasse-antagonismen, ophæves. (ibid: 288)

Transformation må derfor starte med transcendens af den private ejendomsret til produktionsmidlerne.

Arbejderklassens emancipation - og dermed, ifølge Marx's fremmedgørelseslogik, naturens 'frigørelse' (den organiske natur (mennesket's) reintegration med den uorganiske natur) er arbejderklassens egen værk, fortolker nogle socialister Marx.

Hertil kan anføres, at så længe arbejderklassen er interioriseret i den kapitalistiske totalitets-fremmedgørende og reificerede strukturer (Dussel), når den, med reference til Lenin, aldrig udover økonomismens snævre unionistiske perspektiv; dagligdagens kampe mod reallønsforringelse, osv. *Hvad skal der gøres?* som Lenin skrev i 1902. Jo, arbejderklassen skal gå på to ben og kæmpe for sin umiddelbare interesse i at få udbetalt en 'ordentlig' løn af de kapitalister, der har købt dens arbejdskraft. Men hvis ikke dets grundlæggende interesse, dvs. det dialektiske perspektiv samtidigt fastholdes, nemlig at tilbageerobre de produktionsmidler, dvs. de livsreproduktionsmidler, den, ifølge Marx, er blevet frataget, vil den til evig tid forblive lønslave, fed eller udhungret, men magtesløs.

Lenin understregede således behovet for 'consciousness input from without' til at bringe arbejderklassen på det socialistiske spor, da den ellers aldrig af sig selv "ville nå udover spontanismen, økonomismen og trade unionismen". (Sandro, 1995)

Der er dog ikke noget unikt i, at det i en socialisme-kontekst, er den intellektuelle deklasserede proletariat-tangerende middelklasse, der leverer teorien og strategien.

Filosofisk kan det forekomme noget spekulativt, men 'totalitetens fremmedgørende og fetichiserede strukturer' (Dussel) skal destrueres, og nye strukturer opbygges, som Derrida, skrev. Og med det, afskaffelsen af arbejderklassens (løn-) slave- og undermenneske-mentalitet, som nihilisten og destruktivist, Nietzsche ligeledes skrev.

I forbindelse hertil skal den transcendentale eksterioritet, arbejderklassen (Dussel), ud fra en fortolkning af dybdepsykologen, Alfred Adler, overvinde sit historiske mindreværdskompleks (over for overklassen). – Et mindreværdskompleks, Sovjet tilsyneladende også led af. Ifølge den græske politolog, Cronis Polycroniou var den forøgede relevans af de vestlige eliter, deres privilegier og det kapitalistiske samfunds teknologiske innovationer, referencepunkter for SUKP, i hvert fald siden Khrustjov. (Polycroniou og Tang, 1995: 16) Det er noget i retning af sådan en transsubstantiation (væsens-forvandling) - et udtryk, der som nævnt stammer fra Heraklit og Aristoteles, og som Marx brugte i spøg, eller var det ment som alvor?) - ikke som synonym for fremmedgørelse, men som forudsætning for, at arbejderklassen kan overvinde sin fremmedgørelse - der skal til, og som går forud for, at den kan transcendere sin historisk underordnede position og tilbageerobre sin historiske rolle og opgave som den historiske materialismes forandrende subjekt.

8.5 Brug og misbrug af Marx's fremmedgørelses-teori

Begrebet fremmedgørelse er et centralt, men kontroversielt aspekt i Marxismen.

Fremmedgørelses-begrebet blev hurtigt overtaget af vestlige neo-marxister som fx Marcuse og Sartre. Marx's fremmedgørelses-teori blev således hurtigt opblandet med idealistiske teorier, som forklarede fremmedgørelse som et individuelt problem, som kunne afhjælpes ved bearbejdning af den individuelle bevidsthed, dvs. fremmedgørelse som et produkt af individuel psykologi - frem for af samfundsorganisation.

The New Left, som dukkede op i slutningen af 1950'erne reagerede således mod teorien, som den forbandt med Stalinismen – og smed teorien ud sammen med Stalinismen. Den afskaffede dermed centrale aspekter af marxismen, såsom den økonomiske strukturs centrale rolle i at forme resten af samfundet, herunder den objektive klasseantagonisme i kapitalismen. (Anderson, 1976: 50-51)

8.6 Den neo-marxistiske, økosocialistiske klimadiskurs

Finn Arler, prof. i Filosofi, AAU, diskuterer sammenhængen mellem økonomisk (produktions- og forbrugs-) vækst og bæredygtighed – om de er *forenelige* eller på kollisionskurs. (Arler, op. cit: 71)

Udover økologisk modernitetsteori identificerer Arler endnu en grundposition: Den klassiske marxistiske: Marx's analyse af (natur) fremmedgørelse (som begrebskategori under almen fremmedgørelse under kapitalismen) (ibid: 79) / Den neo-marxistiske/økosocialistiske: Ydre styring, pengefetichisme, fremmedgørelse (som derved videreudvikler nogle marxistiske grundbegreber), (77)

Arler refererer til den franske filosof Marcuse, hvor "folk forføres af falske behov og ind i et totalitært forbrugersamfund, hvor trosbekendelsen er, at lykke kan købes for penge." Men Marcuse gik ikke videre end - udover negativ tænkning – da han, ifølge Arler, var bange for selv at blive indfanget i forbrugersamfundets logik (ibid: 78)

Selvom klassiske marxisme og neo-marxisme ikke er identiske, er de begge antikapitalistiske, og ser menneske-natur dikotomien, som den udtrykker sig i klima-ubalancen/ klima-ubæredygtigheden - som rodfastet i fremmedgørelse.

Økosocialisme er baseret på Marx's kritik af den politiske økonomi, og har bla. Andre Gorz, James O'Connor, Joel Kovel og John Bellamy Foster som fortalere. (Lovy, 2013: 294) Økosocialistisk teori forsøger at kombinere socialisme med økologisme. Grundtanken er at klima- og miljøproblemer ikke kan løses uden at udfordre kapitalismen som system. Den økosocialistiske grundpåstand er således at kapitalismen med sin profitjagt og væksttvang ødelægger naturgrundlaget. Økosocialist-positionen kritiserer markeds-økologien, herunder økologisk modernitetsteori og andre ikke systemforandrende bæredygtighedsdiskurser (den demokratiske deliberative klimadiskurs) samt den hedengangne sovjetiske produktivitets-socialisme. (Lovy: 294) Retningen advokerer for kollektiv ejendomsret til produktionsmidlerne og demokratisk planlægning, som gør samfundet i stand til at definere målsætninger for investering og produktion. (Lovy: 294) Lovy refererer til Marx og Engels, og skriver at socialismens mål ikke er at producere flere og flere varer, men at give mennesker fritid til at udvikle deres alsidige potentialer (fra nødvendighedens til frihedens rige. (Lovy: 295)

Daniel Tanura, som er en af eksponenterne for denne position, argumenterer, at "denne vedvarende irrationalitet" skal findes i det nuværende kapitalistiske samfundssystems grundlæggende lovmæssigheder, hvor to århundredes produktivisme har ført klimasystemet til randen af sammenbrud. (eller især produktivisme siden 1960'erne i henhold til den dramatiske stigning i CO-2 indholdet i atmosfæren siden da.

Erfaringer fra Sovjet og Øst-Europa, definerer han som "bureaukratisk produktivisme, "der ikke stod tilbage for kapitalistiske økonomiers forurening" - uden dog at komme ind på de historiske Koldkrigs- årsager til Sovjets produktivisme.

Overforbruget udspringer i sidste ende af overproduktion, så man er nødt til at angribe produktionsmåden, fortsætter Tanuro. Lønarbejderne er lænket til de privatejede kapitalistiske produktionsmidler, hvor de dagligt er nødt til at sælge deres arbejdskraft og håbe på at fortsat vækst vil sikre deres levebrød. (s. 73) Der er ikke tale om "menneskeskabt", men kapitalistisk klimaforandring, hvor kapitalistisk vækst, herunder mobilitetslogik, tvinger de lønafhængige til at agere på klima- og miljødestruktive måder (Kapitallogikken). Så kun hvis lønarbejderne begynder kollektivt at overtage deres produktionsmidler, kan de nå frem til at tage ansvaret for naturen og dens ressourcer, mener Tanuro. (73)

Tanuro foreslår bl. a. at den materielle produktion skal reduceres ved at arbejdstiden nedsættes, dvs. vækstreduktion. Unyttig og skadelig produktion skal afskaffes. Det samme skal en væsentlig del af transporten.

Der skal altså skabes politiske forudsætninger for at lønarbejderne skal tage for hvad der produceres, og

dermed forbruges, dvs. at de skal overtage produktionsmidlerne. Kun derved kan den tilgrundliggende fremmedgørelse over for naturen transcenderes. Tanuro kommer dog ikke nærmere ind på hvordan denne overtagelse konkret skal ske - udover at det er sociale bevægelser og arbejdsråd, der skal stå i spidsen for denne transformation. (Tanuro, 2013)

James O'Connor beskriver det, han kalder en mislykket transportpolitik, som et produkt af global management; et transnationalt politisk-økonomisk koordineret netværk eller et globalt makro-management: G-8, OECD, IMF; EU, European Roundtable, etc, som alle er nyliberalistiske institutioner, hvis opgave er at katalysere den økonomisk vækst, dvs. katalysere kapitalens, varernes og arbejdskraftens fri bevægelighed/mobilitet frem for miljøhensyn. Således er der, især på transportområdet, en diskrepans mellem politiske CO-2 målsætninger og realøkonomiske målsætninger.

Ifølge O'Connor reducerer kapitalens iscenesættelse af individet, borgeren til bruger og forbruger og fremfører endvidere den tese, at det neoliberalistiske paradigme har banet vejen for en radikalt atomiseret type, hvor de isolerede individer i høj grad er dikteret af følelser og frygt (for arbejdsløshed, etc.), hvilket gør dem lette at design-manipulere for systemet (O'Connor; Capital and Crisis: 42)

O'Connor konkluderer at en hedonistisk forbrugerkultur - projiceret ud i et overforbrug af Jordens ressourcer jf. den klima-og miljødelæggende massebilisme er en afspejling af den socialkarakter sen-kapitalismen/post-moderniteten har opdyrket – en politisk apatisk og socio-økologisk desintegreret mennesketype – som igen er en genspejling af kapitalismens mangel på etiske værdinormer.

Den hedonistiske forbrugerkultur er derfor en konsekvens af lønarbejderens fremmedgørelses-situation, hvor han ingen indflydelse har på produktionen – hvad, hvor meget og hvor længe, der skal produceres – og af det grundforhold, at han er en vare, der kan købes og sælges.

O'Connor mener ikke, at der er sket en kvalitativ forandring af individets fremmedgørelses-situation siden Marx's tid, men at fremmedgørelsen i takt med kapitalismens udvikling har antaget mere raffinerede former. Kapitalismen og dens syn på naturen, udelukkende som en profitressource, reflekteres på lønarbejder-niveau, hvor naturen, i henhold til denne logik, ses som én udenfor en selv, en ressource, der skal udnyttes. (O'Connor: 168)

O'Connor refererer endvidere til Christopher Lasch's perception af, at det amerikanske samfund i tiltagende grad er bygget op omkring et emotionelt, manipulativt masseindivid med ringe selvtillid og en konstant følelse af tomhed. – Et uengageret, afpolitiseret og fremmedgjort individ, hvis summation udgør et masse-samfund af infantiliserede individer med svage ego'er og socialt desintegrerede superego'er, hvis orientering mod det kapitalismen/ det politiske højre allerede er prædestineret. (O'Connor: 47)

Med den amerikansk initierede globalisering, kan der i et vist omfang, argumenteres for at overføre hans analyse på globale forhold, herunder europæiske.

8.7

Diskursanalyse:

Kritik af økosocialismen

Den antikapitalistiske bæredygtighedsdiskurs er først og fremmest kapitalisme-kritisk, og opererer med fremmedgørelse under kapitalisme som kausal forklaring til bæredygtigheden/ klima-ubalancen.

Marcuse's éndimensionelle menneske, som Arler refererer til, er således i sig selv et udtryk for fremmedgørelse, idet et éndimensionelt menneske, dvs. et totalt integreret menneske/lønarbejder, der efterlever kapitalismens (forbrugs)logikker og ikke udtrykker et dialektisk modsætningsforhold, jf. historisk materialisme/ modsætningen mellem kapital og lønarbejde.

Det kapitalistiske system er da også på mange måder gearret til vækst..., erkender Arler (Arler, op. cit: 90)

Men miljøproblemer fandtes jo også i det socialistiske Sovjet's vækst mål, jf. dets 5-års planer " i håb om at overhale Vesten," skriver Arler. (ibid: 90)

Økosocialismen er eklektisk rød-grøn strømning, der appellerer til såvel middelklasse-environmentalister som til hard core arbejderklasse-socialister. Økosocialismen advokerer både for demokratisk planlægning og decentralisering, og postulerer samtidigt, at den tager udgangspunkt i Marx's teorier. Men Marx ikke gik ind for liberalt demokrati, men for proletariats diktatur- som en midlertidig ordning. Og den historiske revolutionsagent er arbejderklassen, og ikke sociale bevægelser, som økosocialismen anfører.

David North, som er medlem af *Fjerde Trotsky Internationale*, kritiserer i; "*Marxist Critique*" of the *Frankfurter School, Postmodernism, and the Politics of the Pseudo-left*, (Habermas udgår fra Frankfurter-skolens Anden generation) økosocialismen for at forkaste marxismen, for at fremføre subjektiv idealisme og filosofisk irrationalisme på bekostning af historisk materialisme - for at forkaste klassekamp, for at benægte arbejderklassens centrale rolle som revolutionsagent, og for at promovere identitetspolitik. (North, 2015)

Den økosocialistiske position forholder sig i forlængelse heraf kategorisk kritisk og unuanceret over for alle elementer i Sovjet-socialismen, hvilket måske ikke er så underligt, da mange, der tegner positionen, herunder David North og Michael Lovy, er medlemmer af Fjerde Trotsky Internationale, oprettet i Paris i 1938.

Hvad realsocialismen angår, opnåede Sovjet-socialismen trods alt, som den eneste revolution i historien, at afskaffe den private ejendomsret til produktionsmidlerne. Og netop afskaffelse af den private ejendomsret til produktions-eksistensmidlerne, ser Marx som en afgørende forudsætning for afskaffelse af al fremmedgørelse, herunder fremmedgørelse over for naturen.

Vedr. det produktivistiske argument, som fremføres af den økosocialistiske position, som af Finn Arler, skal Sovjets produktivisme, som nævnt også ses i lyset af, at dets bestræbelser gik på hurtigt at komme på omgangshøjde med Vesten, hvilket havde første prioritet. Ellers vil "Vesten smadre os militært", som Lenin og Stalin anførte. En stor del af ressourcerne gik til forsvaret med henblik på militært at forsvare socialismen. Sovjet havde ikke ressourcer og overskud til offensivt at elaborere på marxistiske koncepter som menneske- og natur-metabolismen, varefetischisme, reifikation, fremmedgørelse, det socialistiske transformationsproblem (brugs- og bytteværdi problematikken) etc. Alle intentionelle socialistiske bæredygtigheds-potentialer, der måtte ligge i Marxismen-Leninismen, synes økosocialismen at have smidt ud sammen med badevandet.

Ikke desto mindre forholder økosocialismen sig også kritisk over for andre rød-grønne strømninger, som den kritiserer for at være antikapitalistiske på overfladen, samtidig med at de agerer inden for det kapitalistiske system, og på dets betingelser, fx kapitalistisk statslige, regerings-støttede miljø NGO'er, der tillige er voluntarisk og individualistisk enkeltsags-orienterede. (se: **Miljøbevægelser/Andre Gorz**)

Joel Kovel kritiserer endvidere de grønne miljøbevægelser, herunder den filosofiske miljø-strømning, *Deep Ecology*, som promoverer sig med sloganet: *Hverken venstre eller højre*, men fremad, for at de derved ikke konfronterer det kapitalistiske system, men reelt agerer som dets instrumenter.

Fælles for økologisk modernitets- og deliberativ demokratisk bæredygtigheds- diskurs, og til en vis grad økosocialismen (sociale bevægelser) er, at de alle, omend mere eller mindre eksplicit, refererer til pluralistisk, liberalistisk interdependens-teori, der opererer med en myriade af "magtafbalancerende" ikke statslige aktører, fx NGO'er, transnationale lobbyer, som teorien påstår øver medindflydelse på de førte (bæredygtigheds)politikker.

Offensivt opererer den intentionelle anti-kapitalistiske bæredygtighedsposition med den socialistiske vision, herunder afskaffelse af den private ejendomsret til produktionsmidlerne, som den ser som primær grundbetingelse for ophævelse af fremmedgørelse, herunder menneskets fremmedgørelse over for naturen, hvilket, ifølge teorien, vil føre til genoprettelse af menneske-natur balancen, og dermed (klima-)

bæredygtighed.

Svagheden er at den marxistiske-neomarxistiske bæredygtighedsdiskurs er *intentionel og prædiktiv*, og derfor nok kan kritisere og argumentere for at klima-ubæredygtighed har sin rod i kapitalistisk vækst og fremmedgørelse, men som følge af, at den er netop *intentionel* (Jes Adolpsen, *noter, Videnskabsteori 2003*), og at det forekommer ukonkret, hvilke agenter (sociale bevægelser), der skal bære bæredygtighedsrevolutionen/ transsubstantiationen igennem, kan den ikke offensivt skitsere en konkret klimabæredygtigheds-strategi.

9

Teorier på makroniveau:

Statsmonopolkapitalismen

Klimadestabilisering/anarkisk bilisme som udtryk for statsmonopolkapitalistismens reguleringsproblemer.

Det, der i henhold til statsmonopolkapitalistisk teori, karakteriserer senkapitalismen er at kapitalistiske monopoler/transnationale monopoler, fx bil- og olieindustrien, er fusioneret ind i en enhedsmekanisme med statsapparatet med det formål at bevare og konsolidere det kapitalistiske system. I henhold til teorien er staten således blevet et instrument for de dominerende monopoler. Især efter Anden Verdenskrig er staten blevet subordineret disse økonomiske giganter, lyder argumentet fra Stamokap-teoretikere. (Jessop, 1990: 33). Grunden til at staten og monopolerne er fusioneret ind i en enhedsmekanisme er at monopolkapitalen behøver statslig intervention for at sikre dets egen reproduktion, akkumulation og modvirke et tendentielt fald i profitraten. (Jessop, *ibid*: 33)

Gennem statslige kontrakter, hvor store kapitalgrupper forestår etablering af motorveje og broprojekter, tilegner de sig store summer af statsbudgettet, på samme måde som sådanne aktiviteter har gunstige multiplikator-effekter for olie- og bilindustrien, fremhæver Stamokap.

Udover at finansiere transportinfrastrukturen/vejbygning/brobygning, assisterer staten også monopolkapitalen ved at føre gunstige transportpolitikker, der tilgodeser bil- og olieindustrien fx i form af en relativ lav registreringsafgift, ved at beskatte benzin relativt lidt og ved at prioritere ressource-allokering til individuel persontransport(privatbilisme) på bekostning af innovative offentlige transportpolitikker. Så dét, der gør Stamokap-teorien relevant i relation til min problemstilling, er at den påpeger de nære relationer mellem monopolkapitalen (bil- og olieindustrien) og de statslige transportpolitikker.

9.1 Applikerede Teori(er) på det sociale niveau/mikroniveau:

Mekanisk materialisme/ Kapitallogikken:

Denne videnskabsteoriske, universitetsmarxistiske strømning konkurrerede med Althusser/Poulantza - og Stamokap-skolen i 1970'erne. Ligesom Stamokap-teorien, er kapitallogikken, af Statsvidenskaben, kategoriseret som en derivativ, instrumentel statsteori.

Kapitallogikken bygger på Marx's værker: "Grundriss," "Kapitalen" og "Den politiske økonomi" og forholder sig ahistorisk i den forstand, at den kun analyserer det kapitalistiske samfunds mekanismer.

Ifølge kapitallogisk teori, er staten et epifænomen – et instrument i hænderne på den herskende klasse/bourgeoisiet/kapitalen.

Den mekanisk materialistisk, deterministiske kapitallogiske teori-tilgang (den vulgær-marxistiske tilgang j

Marx's og Engels' udlægning) argumenterer for, at individet er fuldt integreret under kapitalismen, (jf. Marcuse: Det éndimensionelle menneske).

Der er altså tilsyneladende ikke nogle manifesterede dialektiske modsætninger. Det kapitalistiske individs bevidstheds- og handlingsoptioner er struktureret og dikteret af kapitalens behov. Kapitallogikken udleder, at individet endda agerer som kapitalens "udøvende led." Kapitallogikken udgør så at sige det kapitalistiske samfunds bevidsthedsform (Anders Lundquist)

Kapitallogikken tager udgangspunkt i, at der er konsistens mellem adfærdsmekanismerne på makro- og mikroniveau, dvs. at makro (de økonomiske, politiske og ideologiske strukturer, (jf. Althusser-skolen) former og strukturerer bevidstheden på mikroniveau (lønarbejdernes/forbrugernes bevidsthed)

Ud fra kapitallogisk forståelse er meso- og mikroniveauet defineret som blinde redskaber for kapitalen. I relationen mellem kapital og lønarbejder er sidstnævntes funktion:

- 1) At sælge sin arbejdskraft til kapitalen.
- 2) At købe reproduktionsmidler for sin løn (for at reproducere sin arbejdskraft).

Da relationens præmis er kapitalens private ejendomsret til produktionsmidlerne, er lønarbejderen dermed underlagt kapitalens reproduktion, cirkulation, bytte- og modydelsesprincip. Bondesen og Jørgensen skriver om denne "sympiotiske" relation mellem kapital og lønarbejde: "Ved salget af sin arbejdskraft til kapitalisten, og gennem købet af reproduktionsforbrugsnødheder, indgår lønarbejderen i formidende relationer i cirkulationssfæren" og "via byttet kommer lønarbejderen i produktionsprocessen til at virke som en produktiv del af kapitalen (dens udøvende realiserende led, underkastet kapitalens kommando)

Kapitalen som subjekt siges således at være enheden af produktion, cirkulation og konsumtion – capital circulant – som Marx kalder den i *Grundrisse*. (*Grundrisse der Kritik der Politischen Ökonomie*. Outlines of the Critique of Political Economy, 1867-61. Marxist Internet Archive). Hentet fra:

<http://www.marxists.org/archive/marx/works/1857/grundrisse/index.html>)

Objekterne for denne objektivitet, "systemets agenter" er iflg. mekanisk, kapitallogisk fortolkning, indbegrebet af, sumsumeret og indgår i dette kapitaliserede kredsløb.

9.2 Ideologiens rolle i et classesamfund.

Det er en marxistisk grundtanke, at den klasse, der har den materielle magt, også har den ideologiske magt.

For Marx var ideologi en mental holdning, bevidsthed, eller et sammenhængende sæt af ideer, som overklassen, bevidst eller ubevidst, doserede ud over samfundet, således at dens ideologi, som dækkede over at reproducere dets egen samfundsmagt, blev institutionaliseret i de sociale systemer og institutioner. Marx forsøgte at klargøre ideologi som overklassens skjulte magtmekanisme.

(www.newworldencyclopedia.org)

Det er i samfundets overbygning at staten, ideologi, bevidsthed, ideer, stat, filosofi, politik, kultur, religion, institutioner, love og sociale systemer, udformes og udvikles, og Marx's pointe er, at overbygningen afspejler magtforholdet i basis, hvor det er de ontologiske, kapitalistiske produktionsrelationer, dvs. de værende/eksisterende produktionsrelationer, der bestemmer - i modsætning til transontologiske (Dussel) produktionsrelationer, som fx socialistiske produktionsrelationer, der er bestemmende.

Så ud fra de eksisterende kapitalistiske produktionsrelationer, er det marxistisk logik, at den dominerende økonomiske struktur i basis også sætter sig igennem som metaideologi i overbygningen og determinerer gennemsnitsbevidstheden. Men samtidigt opererer Marx med *dialektik*, dvs. at overbygningen *også* påvirker den økonomiske basis, hvilket er essensen i dialektisk materialisme versus mekanisk materialisme.

Definition: Rekapitulering af Meta-ideologibegrebet: Meta-ideologi defineres som et overgribende/underliggende og sammenhængende system af ideer, som har en indre logisk struktur (www.newworldencyclopedia.org, op. cit.)

9.2.1 Den franske filosof, Althusser, refererer til det (liberale) ideologiske statsapparat og dets institutioner, som producerer og reproducerer kapitalismens ideologi. Det vil i denne sammenhæng sige dens underliggende meta-ideologi: modernitets-ideologien.

Althusser elaborerede i 1970'erne på marxistiske tanker, som han fandt var under-udviklede, herunder begrebet 'ideologisk interpellation' i "Ideology and Ideological State Apparatus. (1970)"

Althusser's påstand er, at specifikke socio-økonomiske strukturer (kapitalismen) kræver specifikke ideologier. Disse ideologier er initieret af institutioner, som fx frie, private medier og af ideologiske statsapparater som familien, skolen, kirken, medier, etc. - der forsyner subjektet med kategorier, som det kan genspejle sig i. I det omfang individet kan tilslutte sig den praksis, der er associeret med disse institutioner, er det succesfuldt hyldet, eller interPELLeret, dvs. anerkendt som subjekt af systemet. Meningen med subjektanerkendelses-belønningen er, at individet derved skal se det i sin egen interesse at medvirke til at fortsætte med at reproducere den bagvedliggende ideologi/ meta-ideologi (moderniteten og dens mobilitetsparadigme) til opretholdelse af de eksisterende sociale (produktions)relationer. (kapitalismen) (Ideology and Ideological Apparatus, 1970)

I sin forståelse af hvad Althusser kalder materialistisk metafysik (Kan man tale om metafysik i en materialistisk kontekst?) ses samfund og subjekter således som aktivitetsmønstre, der opfører sig på forudsigelige måder. Men paradoksalt nok afviser Althusser samtidig såvel dialektisk som mekanisk materialisme "med deres determinationslogik". (Stanford Encyclopedia)

9.2.2 Althusser's interpellationsbegreb

Definition: Interpellation er som nævnt en term udviklet af den marxistiske filosof, Althusser.

Termen *interpellation* begrebsliggør en handling i hvilken subjektet gennem et "anrøb" konstitueres som subjekt for et symbolsk kald. Althusser bruger eksemplet om et individ, der går ned ad gaden og bliver anråbt af en politimand: "Hej du der!", individet reagerer og vender sig om, og anerkender derved, at råbet er rettet mod ham. I den simple kropsbevægelse, at vende sig om, bliver han transformeret til et subjekt. Althusser, Louis, 1970: "Ideology and Ideological State Apparatuses", s. 163) Interpellation er et vigtigt ideologi-begreb. Ifølge Althusser er ethvert samfund bygget op af et ideologisk statsapparat (ISA) og et repressivt statsapparat (RSA) – som er *instrumentelle* til at sprede det pågældende samfunds dominerende (meta) ideologi (modernitets-/mobilitets-ideologi)

Konsekvent beskriver "Interpellation" processen gennem hvilken ideologi indarbejdes i overgribende sociale og politiske institutioner som ISA og RSA – og derfra videre-konstitueres i de individuelle subjekters natur og identiteter gennem ovennævnte "anrøb."

Althusser argumenterer, at der findes ikke nogen ideologi - uden subjektet, og for subjektet. (Althusser, 1971:11)

Althusser skriver videre, at al ideologi anråber, eller interPELLerer - eller endda transformerer individer til subjekter.

Konsekvent bliver individer dermed af Althusser principielt præsenteret som produceret af sociale kræfter - snarere end som magtfulde, (autonome) uafhængige agenter med egen-producerede identiteter.

I Althusser's definition forstås ideologi som en envejs-mediering mellem magtsystemet og individerne. Det tillader dermed magtsystemet at reproducere sig selv ved at skjule repression og inkorporere individer i dets magtstruktur gennem interpellation. Interpellation er, ifølge Althusser, ikke styret af årsag og virkning,

men foregår simultant. Magt-ideologien interPELLerer hele tiden individer som subjekter. Individer er *always-already subjects*" (Althusser, 1972: 176)

Individer er således konstrueret af magt-ideologien, er en simpel refleksion heraf, og undertvunget til passive subjekter.

Der er således ikke meget materialistisk dialektik og dualitet, og dermed potentiale for autonomi og modstand i Althusser's interpellations-model. Snarere associerer Althusser's interpellations-teori til mekanisk materialisme/ kapitallogikken: Individerne som magt-ideologien/ magtsystemets/ kapitalismens "udøvende led."

Althusser er tilsyneladende her selvmodsigende, idet han samtidigt udfordrer økonomisk determinisme med sit relative autonomibegreb. Og ser altså samtidigt menneskets subjektivitet og voluntarisme som underordnet de sociale, økonomiske og historiske strukturer.

Au Wayne, lektor i Kritiske Sociale Studier, Viden og Praksis, Washington Universitet, refererer til Smith, 1985, s. 649) der skriver: *"Det er blevet kaldt Althusser's antihumanisme, hvor det menneskelige subjekt ikke er selv-konstituerende, men er konstitueret af de strukturelle, systemiske relationer, i hvilke det genfinder sig selv. (interpellation)*

Det er således, ifølge Althusser's logik, *ikke mennesker der skaber historien, men historien, som skaber mennesker og deres fremmedgørende bevidsthed, og historien som skaber sig selv*". (Au, 2006 :36)

10 Analyse (sammenrækning af teori og empiri applikeret på privatbilismen og reflekteret af Statsmonopolkapitalistisk teori)

10.1 Bilindustrien

Kapitalismens kriseløsningsstrategi i det 20. Århundrede var, ifølge og Paul Sweezy og Paul A. Baran "permanent" militarisering af økonomien og bilproduktion.

Baran og Sweezy var marxistiske økonomer, førstnævnte professor på Stanford Universitet, der med bogen *Monopoly Capital*, udgivet i 1966, vakte opsigt i marxistiske kredse, argumenterer, at krig, krigsforberedelse og bilproduktion har tjent som monopolkapitalens absorptions- og kriseløsningsstrategier over for de stadigt hyppigt forekommende overproduktions-kriser, der har plaget den kapitalistiske økonomi efter 1907. Kernen i Baran og Sweezy's argumentation er at krig, krigsforberedelse og bilproduktion, under de givne betingelser, er en sikker vej til profit og fuld beskæftigelse, idet de tillige stimulerer andre industrier, hvis samlede efterspørgsel stimulerer den økonomiske aktivitet i enhver krog af det økonomiske system. Baran og Sweezy, 1970: 4)

10.2 Olieindustrien

Olieselskaberne var de første, der indså hvordan man kunne udnytte bilens globale spredning. Hvis man kunne få folk til at køre i en motordreven bil, ville man samtidig kunne sælge den energi, der var nødvendig for at drive køretøjet. For første gang i historien skulle mennesker, for at kunne transportere sig, blive afhængig af en energikilde, som var en handelsvare. Hele folket skulle blive olieindustriens kunder. Den situation, som enhver kapitalist drømmer om, blev virkeliggjort. De fleste mennesker skulle ("for at få hverdagen til at hænge sammen") blive afhængige af en handelsvare som olieindustrien, som sekundært bilindustrien skulle have monopol på. Med andre ord skulle bilejeren tvinges til at anvende en mængde handelstjenester og industriprodukter, som kun en tredje part kunne forsyne ham med. Bilejerens tilsyneladende uafhængighed skulle skjule hans totale afhængighed. (Gorz, 1979: 41)

I de stærkt motoriserede lande er transportandelens andel af det totale olieforbrug betydeligt. I DK anvendes ca. 60 pct af den forbrugte olie i transportsektoren (infrastrukturkommissionen, 2008: op. cit)

Med den tiltagende stigning i den globale bilisme, ikke mindst i Kina og det estimerede skøn på ca. 1 mia. biler globalt, allerede i 2020, vil selv en meget effektiv forbrændingsanvendelse, stille store krav til oliemarkedet.

Olien er altså af afgørende betydning for den kapitalistiske produktions- og akkumulationsproces.

På dét område forholder regeringer sig typisk blindt og indifferent i forhold til de ødelæggende økologiske effekter af ureguleret olieproduktion og forbrug, skriver O'Connor. (O'Connor, op. cit: 213)

Når olieindustrien har en privilegeret position hos regeringer i sammenligning med andre industrier, skyldes det at de, sammen med bilindustrien, er blandt de verdens største industrier (Se de største transnationale selskaber i indledningen)

Industrier med mindre akkumulationsstrategisk indflydelse, skal derimod ofte udføre et hårdt lobbyarbejde for at få indflydelse på regeringers politikker.

Olien er hemmeligheden bag den kapitalistiske produktion, værdi- og merværdiproduktion, argumenterer O'Connor. Det var fossilbrændsels-energien, der drev den industrielle produktion, ligesom den i dag er hoveddrivkraften på kommerciel basis. Brændselsenergi generelt og olien i særdeleshed er en vigtig komponent i moderniteten, fordi den frigør kapitalen for afhængighed af menneskets fysiske energi. Olien skaber mere merværdi end nogen anden vare. Og olien har gjort det muligt at realisere kapital på markedet ved at levere brændstof til et enormt automobilmarked og en bilkultur. Desuden leverer olieindustrien brændstof til og skaber derved markeder for et utal af andre industrier. Tilsvarende afslørede Anden Verdenskrig, hvor vigtig adgang til stabil og sikker olietilførsel var for moderne krigsførelse, og dermed for det industrielle kapitalistiske samfunds overlevelse. (O'Connor: ibid)

Svante Karlsson skriver, at for den stat, der vil kontrollere verdensøkonomien, og dermed verdenspolitikken, er det afgørende at kontrollere oliemarkedet. Kontrollen og magten over den internationale olieøkonomi har, ifølge Karlsson, været krumtappen for den af USA kontrollerede verdensorden. (Karlsson, 1993: 12)

- Så på trods af diskursen om grøn og vedvarende energi, hybrid og el-biler, hvis gennemslagskraft lader vente på sig, især hvad sidstnævnte angår, er dét min påstand, at det er i dette lys, at post-Koldkrigens oliekrige, bla. i Nordafrika (Libyen) og Mellemøsten (Syrien (Iran) skal ses.

11. Det Sociale niveau: Kapitallogisk teori/ Althusser's interpellationsteori/ liberal meta-modernitetsideologi applikeret på det individuelle socio-ideologiske bevidsthedsniveau

Modernitetens meta-ideologiske gennemslag på det sociale niveau.

11.1 Bilismen historisk

Bilen entrerede det amerikanske samfund i starten af det 20. århundrede, i en tid med økonomisk krise og åbne klasse-konflikter. Bil-ejerskab var dyrt, og derfor et privilegium for borgerskabet. Den første bil så dagens lys i Middletown i år 1900. (Sachs, 1984: 36)

Bilen blev udviklet og produceret for at tilpasse sig overklassens smag, og altså associeret med klasse privilegium. Bilen gav dens privilegerede ejere frihed til en hurtig, fleksibel og individuel mobilitetsform, uafhængigt af kollektiv transport, tidstabeller og rejseplaner. Bilen var yderligere associeret med den privilegerede klasse, som havde fritid, som den bl.a. brugte til at paradere ned gennem de fashionable boulevarder. Konsekvent blev bilen hurtigt i amerikansk kultur defineret som et instrument for frihed og fritid, og et symbol på rigdom, som fjernede en hel klasse fra hverdagsagtige bekymringer om det monotone og lavt betalte lønarbejde. De lavere klasser reagerede over for denne arrogante symbol-

eksponering med fjendtlighed og vrede, men misundte samtidigt de rige for dette privilegium, hvilket blev indikeret af, at masserne var tiltrukket af biografer, der viste film om bil-ræs- og parader. (Gartman, 2004: 171)

11.2 Bilen og modernitet

Bilen er metafor for menneskets liv i det moderne samfund og symbolet på fremskridt, frihed og mobilitet. Den hurtigt kørende bil i det åbne landskab var metafor for fremskridt i USA. De nye motorveje var ikke kun en målestok for kulturens teknologiske overlegenhed, men de var også fuldt integreret i den kulturelle økonomi. Urry understreger, at bilen ganske enkelt er et symbol på mobilitet, fleksibilitet og frihed. (Urry, 2002)

I henhold til et survey, foretaget af Thyra Uth, forbinder 18 ud af 24 respondenter, bilen med modernitet, frihed og mobilitet. (Uth: 116)

Zygmunt Bauman argumenterer, at mobilitetsfrihed er sen-modernitetens karakteristika. Vi er i bevægelse. Immobilitet er ikke en realistisk option i en omskiftelig verden. (Bauman, 1998: 2)

Zuckermann relaterer ligeledes bilen og den bil-dominerede verden til modernitetens sjæl. Han citerer Emin Tengström: "Bilen spiller en vigtig rolle i spørgsmålet om ens egen identitet. En trussel mod bilen/restriktioner mod bilisme, kan derfor blive opfattet som en trussel mod individet. (Zuckermann, 1996: 57)

Zuckermann skriver, at forbindelsen mellem bilen og jeg'et nok er mere udpræget i USA end andre steder, men med den tiltagende globalisering er denne tendens blevet mere udbredt. Han beskriver bilens essens som eventyr, risiko, at angribe, erobre, kommandere, kontrollere, konfrontere, føre, handle og vinde, og at bilen passer perfekt til disse kommandoer. Den giver magt til de magtesløse, ganske enkelt ved at presse speederen i bund. (Zuckermann, ibid:60)

Den private bil er et værdsat og efterstræbt symbol på sociale fremskridt og et ikon for modernitet, individualitet og social succes.

Freund og Martin argumenterer, at bilen generelt bliver opfattet som en progressiv teknologi, der frigør individet ved at nedbryde barrierer mellem tid og rum. Derudover understreger de, at bilen er værdsat både hos støtter såvel som kritikere af kapitalismen. (Freund og Martin, op. cit: 4)

Det var kompensationen af muskel-energi med mekanisk energi, som er princippet bag modernitet, teknologi og fremskridt. Selvom cyklen også er et teknologisk udviklingsprodukt, kan cyklen, i modsætning til bilen, ikke give fremdrift uden muskelenergi, hvilket gjorde den til en outsider blandt de nye teknologier, der var udtryk for fremskridt. Så det var en ulempe, at der ikke var nogen motor og at pedalerne ikke fungerede automatisk, skriver Sachs, idet han refererer til en respondent, Eugen Diesel, som havde måttet undvære sin bil i tre måneder pga. reparation. (Sachs, 1984, op. cit: 105) Så den omstændighed at kunne komme frem, uafhængig af muskelkraft, gør, at folk associerer motoren med selve fremskridtets kerne. (Sachs, ibid: 106)

Berge argumenterer, at den konkrete bilist opfatter sit transportmiddel, som undfanget fra moderniteten, og anser bilkørsel som nødvendigt, rationelt og pragmatisk. (Berge, 1998: 46) Derudover opfatter han bilen som et praktisk, tidsbesparende og fleksibelt objekt, der repræsenterer et effektivt brug af tiden. Ud fra dette synspunkt har bilen mange fordele. Den tilbyder komfortabilitet og at blive beskyttet mod vind og vejr. Og bilen tilbyder som nævnt frihed, fleksibilitet og mulighed for at tage hen hvor du vil, og når du vil. (Berge, ibid: 33)

Fra et modernitets-synspunkt bliver bilen ofte fortolket som modernitetens essens – et teknologisk ikon, som er associeret med videnskabelige fremskridt og udviklingsoptimisme. På den måde symboliserer bilen fremskridt og individet, som har skaffet sig en bil, ser sig selv som indbegrebet af fremskridtet. Hvad derudover karakteriserer moderne livsstil, er, at det moderne menneske er åben for impulser, han/hun er præ-okkuperet med modetrends. Og et stort individuelt forbrug hænger sammen med moderne livsstil (og

kapitalistisk forbrugerisme). (Berge, ibid: 37, 47)

For den konkrete bilist, er identitet relateret til bilkørsel, som han desuden opfatter som en kommunikativ handling. Udover kommunikation, bliver performance og mestring opfattet som essentielle i det moderne samfund. Ifølge Berge, skal mestring af en bil opfattes som en rituel handling, som beviser, at du lever op til og forstår det moderne samfunds forventninger og principper. (Berge, ibid: 47)

Bilens fleksibilitet gør bilisten i stand til at køre med forskellig hastighed, nårsomhelst og hvorsom helst inden for det komplekse vejsystem, der forbinder bopladser, arbejdspladser, supermarkeder og fritidsforhold. Urry argumenterer at det moderne samfunds tidspres betyder, at bilen er det eneste tilgængelige transportmiddel, der tilbyder en høj fleksibel mobilitet. I sammenligning med bilen er gang, cykling og offentlige transportmidler som bus og tog relativt ufleksible og uhensigtsmæssige transportmåder.

Derudover undgår bilisten at være afhængig af køreplaner, ligesom han ikke på samme måde er udsat for fare i trafikken i sammenligning med fodgængerer og cyklisten. (Urry: op. cit.)

Bilen har bidraget betydeligt til at binde markederne sammen og til økonomisk vækst. Bilkulturen har intensiveret globaliseringen af modern vestlig livstil og den globale økonomi.

Øget mobilitet og integration af bilkulturen er en megatrend i dagens forbundne verdenssamfund.

Marie Thynell argumenterer at bilindustrien var den første globaliserede industri. Ifølge Thynell, repræsenterer bilen det ny tekno-økonomiske efterkrigs-paradigme. Derfor blev dette fordistiske paradigme hurtigt accepteret og integreret i det moderne stats-projekt. Konsekvent blev bilen dermed integreret i det økonomiske og sociale liv i USA og Europa. (Thynell, Paper 1999)

Bil-centreret transport blev det rationelle udtryk for teknologisk udvikling. (Freund og Martin, op. cit: 11,12)

Essentielt er privatbilen blevet et globalt symbol på socialt og teknologisk fremskridt. I fx. Kina er cyklismen som var dominerende for 30 år siden, i dag et uddateret, præmodernistisk symbol. Det ekstensive brug af privatbilen er overalt relateret til moderne livstil.

En stor global klimaforhandlingsaktør som Kina med Xi Jinping og de "socialisme-forberedende" milliardærer i det kinesiske parlament (**Kinas parlament bugner med milliardærer-Politiken.dk.8.marts, 2013: <https://politikken.dk> > udland> art5437337**) i spidsen, og som lige har loftet 400 millioner kinesere ud af fattigdommen (som de ikke forsømmer at gøre opmærksom på ved hver given lejlighed) og ind i kapitalistisk rovdrift på selvsamme, (som de nok skal tie om), synes, trods deres miljøretorik, ikke at intendere at ændre radikalt på deres klima- og miljø/mobilitets-politik.

Xi Jinping og den kinesiske Nationalforsamling har som nævnt, i egen selvforståelse, lige bragt fremskridt til de tilbagestående kinesere, der for få årtier siden måtte komme frem ved egen kraft (cykling), men har nu kunnet tilslutte sig "modernitetens" bil-mobilitetsparadigme, og hvad der følger af smog i de kinesiske storbyer - og som kan aflæses i de kinesiske hospitals-statistikker. (Ny undersøgelse. 30 pct. af alle dødsfald i Kina skyldes luftforurening – Asien. <https://jyllands-posten.dk>> ECE10147474), (Forskere: Hver dag dør 4.000 kinesere af luftforurening – Asien – International... <https://jyllands-posten.dk>>ECE793763), (Beijing er forsvundet i forurening – Politiken.dk <https://politikken.dk>>klima>art5600920), (Kina's mirakel er ved at blive kvalt i smog - Kristeligt Dagblad <https://www.kristeligt-dagblad.dk>>udland)

Det vil sige at så snart folk har råd til det, tenderer de at foretrække en bil, uanset hvor de bor. Stigningen i bilismen sker ikke mindst i udviklingslandene.

Bilen bliver således generelt betragtet som metafor for menneskets integration i det "moderne" liberale samfund og som et ikon for social og teknologisk fremskridt, indbegrebet af modernitet og individualitet, som frigør individet fra tid- og rum barrierer. Derfor er bilen tilbedt af såvel kapitalisme-kritikere som støtter. (Freund og Martin, 1996: 4) Modsat er cyklen ikke forbundet med social status og superiority. Hvis den var, kunne denne mobilitetsform have inspireret masserne, (og have udgjort en u-vending frem mod et mere bæredygtigt klima- og miljø, min bem.) skriver Root. (Root, 1996). I den "kultiverede, moderne"

verden er cyklen således ikke så repræsentativ som bilen. Tværtimod er cykling, at gå og kollektiv transport det eksponerede udtryk for tabere i en kultur, der fortæller dem at gøre det bedre. (Root, 1996)

Sudhir Chella Rajan identificerer bilismen som et politisk-ideologisk modernitetsfænomen." We are all liberals now", skriver han med henvisning til *The Economist*. Rajan ser bilismen som et modernitetsfænomen - indbegrebet af det moderne individs modernitets-identitet: at være på teknologisk forkant med moderniteten, bilejerskab som symbol på, at individet har forstået moderniteten og dens mobilitetskoder. Bilen som rygraden i det moderne individs forbrugsnormer. Bilen som synonym med frihed og det moderne samfunds krav om mobilitet. Bilen som integreret i det moderne individs identitetsforståelse. Bilen som associeret med "moderne livsstil."

11.3 Bilen som statussymbol

David Gartman referer til Bourdieu - som opfatter konsumtion som et distinktions-spil i hvilket klasserne konkurrerer om cultural kapital eller status. (Gartman, op. cit) Heri indgår bilen som et distinktivt statussymbol, (som udgør rygraden i det moderne forbrugersamfund, og som kun overgås af boligmarkedet. ("housing") Med reference til Frankfurter-skolen argumenterer Gartman, at masseforbrugskulturen legitimerer klasseforskelle - ikke ved at eksponere disse forskelle i et symbolsk hierarki, som Bourdieu gør, men modsat - ved at skjule dem. Adorno, eksponent for denne skole, fremholder at forbrugsartikler, især bilen, skjuler klasserelationer bag en reificeret masse-individualistisk facade, som giverne forbrugerne doserede /forskellige kvantiteter af den samme illusion for at kompensere for benægtelsen af masse-forbrug. Derudover argumenterer postmodernistiske teoretikere for, at den appellerende diversitet og individualitet i forbrugsvarer underminerer de gamle klasseidentiteter ved her igennem at konstituere grundlaget for fragmenterede subkulturer. For dem er bilen er dens subkulturer, dele af et fragmenteret, liberaliseret samfund af "difference" - som følger af modernitetens sammenbrud. (Gartman: 2, s. 170)

Da bilen blev opfundet, skulle den tilgodese nogle få meget rige mennesker med et hidtil ukendt privilegium. Dét at kunne køre hurtigere end alle andre. Dette transportmiddel var i begyndelsen uopnåeligt for andre. Men i det øjeblik folk fik adgang (købekraft) kastede de sig over bilerne. (Gorz, op. cit: *Ekologi och politik*)

Med andre ord, slugte folk budskabet om bilen som symbol på social status og mobilitetsfrihed. Bilen symboliserer fremskridt og social opstigen. James Flink skriver, at bilen spillede en vigtig rolle, også for den amerikanske arbejderklasse. Bilen symboliserede for dem delagtighed i den amerikanske drøm om fremgang og social opstigen. Gennem intensiv markedsføring, aggressiv reklame, salgs-strategier og egennytte-argumenter, koncentreret om emotionelle appeller og løfter om status, social differentiering og identifikation med den rige overklasse via forbrug, hvor bilen udgjorde rygraden, lykkedes det at opdrage borgeren fra den forsigtige sparsommelige forbruger til den ultimative forbruger. Walter Engard, bilsælger i Ohio, beskrev eksempelvis i *Motor* hvordan forbrug gavnede det amerikanske samfund: En højere levestandard er bygget op af millioner af individers ødselhed. "for at få Amerika til at blomstre, må vi få amerikanerne til at arbejde, få dem til at begære og ønske mere end de behøver". (Flink, 1970: 149)

Bilen var blevet et symbol på upward-mobility i den amerikanske arbejderklasse. Bilejerskab var for dem indbegrebet af den "amerikanske drøm" Den gav dem selvrespekt, så bilen var det sidste, de ville opgive under depressionen. (Flink, ibid: 155)

Men de var ofre for en illusion, skriver Flink. Bilen som symbol på materiel velstand og individuel mobilitet tjente udelukkende til berigelse for økonomiske interessegrupper som olie- og bilindustrien, og skete på bekostning af underminering af miljø, lokalsamfund og livskvalitet, ligesom den fremmede anonymiteten. (Flink: 161)

De var blevet lovet et borgerligt privilegium, men nu hvor de fleste har opnået fartprivilegiet, må de snegle sig gennem byen med en hastighed, der er lavere end cyklistens. (Gorz, op. cit: 42)

11.4

Bilen og etik

I liberal politisk teori bliver der sjældent sat lup på bilisme, eller på den myriade af institutioner som fremmer bilkulturen/ car culture, selvom bilkørsel er en af de mest almindelige og bredt accepterede karaktertræk i dagligdagen i det moderne samfund, skriver Rajan i en artikel om bilens etik. (Rajan, 2007: 77)

Når bilismens implicitte løfte om garanteret *frihed* og lighed undersøges nærmere, tegner der sig dog et mere dunkelt billede end alment antaget af de etiske komplikationer ved bilkørsel. Bilisme strider mod Kant's kategoriske imperativ (i denne kontekst og min tolkning heraf: Om at gøre det bæredygtige, fornuftige, moralsk rigtige, og i forlængelse heraf, mod den amerikanske filosof, Gewirth's princip om generisk konsistens (menneskets substans, min anb.), også selvom der foreligger bemærkelsesværdigt få etiske analyser, der afdækker dette paradoks, skriver Rajan.

Det ser unægtelig ud til at liberal politisk teori har vendt det blinde øje til bilisme, som om fænomenet har naturaliseret sig ind i os til at acceptere dét, som Roberto Unger kalder en rutine af "falsk nødvendighed." Så bilisme forekommer næsten virtuelt usynligt som et socialt faktum, der er en kritisk analyse værdig. (Rajan, ibid: 77)

Rajan refererer til en anden af hans artikler om bilisme: *Automobility and the Liberal Disposition*, og videre til *the Economist*, der skriver: "I Vesten er vi i alle, i det store og hele, liberale nu. Vi kan lige så godt erkende det." Altså: Erkende at vi alle i det store og hele forfølger liberalismens/kapitalismens logik/ meta-ideologi (liberalistisk modernitets- og mobilitetslogik, jf. den mekaniske materialisme: Kapitallogikken, Althusser: det interPELLerede individ. Rajan's formål med sine artikler er at demonstrere, at bilen og dets institutioner er signifikante, og ikke kun et anliggende for politikere og miljøfolk, men også for de ønsker at løse filosofiske spørgsmål som er relateret til "jeg" og "vi." Hans tese er, at stilheden om/ det blinde spot på bilisme reflekterer en aporia/ rådvildhed indenfor liberalismen selv, selvom han erkender, at han ikke kan fremskaffe tilstrækkelig evidens, der bakker denne påstand op. (Rajan: 78)

Problematisering af privatbilismen

Rajan argumenterer, at bilisme - på linje med menneskelige grund-aktiviteter som at sove, spise, osv., - er blevet en så inkorporeret del af hverdagen, at den ikke kræver nærmere begrundelse eller retfærdiggørelse. Rajan postulerer videre, at bilen opfylder det moderne ideal om autonomi/selvstyre, fordi den tilbyder en unik form for individuel kontrol over tid og rum, herunder frihed til høj speed og dør til dør transport. (Rajan, ibid: 78). Bilen og de institutioner, der bakker den op, forekommer således, ifølge Rajan, at have indbyggede mekanismer, der tilfredsstiller det liberale samfund's løfte om at levere både frihed og lighed. Det 20. århundrede kan kaldes bilens århundrede, hvor de forskellige institutioner, der understøtter bilismen parallelt udviklede sig: Olieindustrien, infrastrukturen, trafikregler og trafikregulerende myndigheder, parkerings-strukturer etc, og hvor USA er en af de tydeligste manifestationer på, at bilkulturen alene siden 1950'erne har inddraget millioner af hektarer af farm-land til highways- og road building. (Freund og Martin, op. cit: 4)

Bilkulturens sociale og biosfæriske omkostninger udgør en uberegnelig faktor med hensyn til bilismens enorme og destruktive effekter på det lokale og globale miljø, på global bæredygtighed, på personlig sikkerhed og på rumlig æstetik. Men på trods af disse negative effekter, står det skralt til med progressiv handlings-etik og kritik.

Rajan refererer i den forbindelse til James Dunn, som advokerer for, at i stedet for at fraråde folk til at bruge bilen, er opgaven at forbedre bilens teknologi (teknologi-optimismen, teknologien løser alle problemer). Endvidere citerer Rajan den californiske guvernør, Knight, som i 1954 udtalte, at "smog er et videnskabeligt ingeniør-problem/udfordring, og ikke et politisk eller legalistisk." (Rajan, op. cit: 80)

Rajan mener, at bilkulturen tillige er forbundet med en anden etisk problemstilling, nemlig spørgsmålet om autonomi.

Bilen og dens understøttende infrastruktur har gennem et århundrede opbygget en almen "driver- citizen" identitet, hvor den 'øksesvingende' borger promoverer sig selv som selv som indbegrebet af frihed, men hans frihed- og magt (over andres liv og død på vejene) er betinget af, at han er villig til at følge den livsform (kapitalens logik, den liberale modernitet's mobilitetskoder), som er påtvunget ham af det automatiserede landskabs rumlige økonomi. Det vil sige, at han er tvunget til at tilpasse sig den myriade af adfærdsregler/koder, som er skabt og nedlagt i serier af indre og ydre pres for at få ham til at passe ind i det "moderne samfund." (Rajan, ibid: 81)

Rajan ræsonnerer, at bilismen ikke er et produkt af et ikke-medieret ønske om autonomi, men er et sammensat resultat af politisk økonomi og selv-domesticerings praktikker med det formål at tilpasse (i Althusser's terminologi: At interpellere) individer til "normale" adfærdsformer.

Rajan forholder sig dog ambivalent til bilisme-fænomenet. Han roser bilismen og dens understøttende system som resultat af historisk kæmpe-anstrengelse, som har lettet hverdagen for de fleste mennesker. (Rajan: 81, 82, 81) Men samtidigt er Rajan, som det fremgår, ikke blind over for bilismens negative sider. Der er behov for en mange-facileret normativ analyse til at undersøge bilisme-fænomenet til bunds, skriver han. (83)

11.5

Utilitarismen

Rajan refererer til rets-baserede liberalister, og specifikt til John Stuart Mill's essay: *On Liberty*, (Rajan, ibid: 90), som retfærdiggør indblanding i menneskelig frihed for at forhindre skade mod andre. "Act of whatever kind, which, without justifiable cause, do harm to others...active interference of mankind. The liberty of the individual must be thus far limited; he must not act himself a nuisance/ gene/plage to other people."

Den position, som Mill her fremfører, sætter specielt bilismen i knibe, da denne aktivitet trods alt ikke er en solo-aktivitet, men er massivt understøttet- og promoveret af staten/public enterprise – og som skaber store fordele, især for bilister, og tilsvarende ulemper/plager/gener for ikke-bilister.

Og hvad er hér en "justifiable cause" – retfærdighedsbegrundelse – og hvad kunne være kriteriet for "active interference" - offentlig indblanding/indgriben, spørger Rajan. Det er faktisk usandsynligt, at Mill, som ellers var bekymret for the "tyranny of the majority", ville anse bilismen for en anomali, simpelthen fordi det er en almindelig aktivitet, ræsonnerer Rajan. (Rajan: 83)

Rajan henviser endvidere til Gewirth's deontologiske argumenter, som opsummeret går ud på, at almenvellets trivsel er normativt prioriteret, tilsvarende; nogle typer frihed er sekundære og underordnede i forhold til andres trivsel. (Rajan: 84)

Mens Rawl's argumenter i "Theory of Justice" er baseret på induktiv justification/ distributiv retfærdighed (udstrakt fordeling af retfærdighed), er Gewirth's mere baseret på dialektiske ræsonnementer, konkluderende, at all agents, dvs. i denne kontekst, såvel bilister som ikke-bilister, "must have claim rights to freedom and well-being". (Rajan: 84)

Konkret argumenterer Gewirth, at selvom bilindustrien skaffer mange arbejde (det gør våbenindustrien også, fx) og at bilen repræsenterer mobilitets-komfort, repræsenterer den også direkte risici i form af biluheld med død og lemlæstelse til følge. (jf. Beck: *Risikosamfundet*) (Rajan, ibid: 84)

-Så den moralske logik skulle være, at bilen aldrig skulle være produceret, siden dens omkostninger opvejer dens fordele i form af beskæftigelse og mobilitets-komfort? Nej, en så drastisk konklusion er implausibel. Gewirth argumenterer, at frihed kontra døds-/lemlæstelses-risikoen spiller en betydelig rolle hér, fordi "bilisten i det store og hele kontrollerer om, og i hvilket omfang ikke-bilistens liv er truet" - og kan foretage bestemte handlinger for at reducere denne risiko (sætte farten ned). Så med andre ord: retten til liv inkluderer pligten til at kontrollere omstændighederne, som støder ind i andres ret til at leve. Altså:

Bilistens kontrol over hans kørsel skal tjene til at beskytte, frem for at true andre på livet. Forbavsende, noterer Rajan. Gewirth overvejer ikke den sikkerhedsrisiko, bilisten udsætter ikke-bilister for. Han inddrager heller ikke klima- og miljø- risikoen eller andre sociale byrder, som er forbundet med bilismen. (Rajan: 85)

Så holder det utilitaristiske nytteprincip: Størst mulig lykke og (mobilitets-)frihed til det størst mulige antal mennesker?

Flertallet i Danmark har trods alt ikke bil.

Pr. 1. januar 2018 var der, iflg. Danmarks Statistik 2018, registreret 2.530.047 personbiler i Danmark.

Der er 5.731 millioner mennesker i Danmark (2016)

400 pr. 1000 indbyggere har bil. (www.vejdirektoratet.dk> statistik > sider)

Dvs. at ca. 60 pct, hvoraf mange er børn, unge og gamle ikke har bil.

I 2015 var der omkring 947.08 millioner personbiler i brug i verden.

I sammenligning: 683.85 millioner i 2005. (bilindustri-store Norske leksikon: [https://snl.no..Bil](https://snl.no/Bil) > Bilmerker)

Der er ca. 7.6 milliarder mennesker i verden. (Dagens DK, 8.02.18: www.dagens.dk> videnskab > hvor-man...)

Er de ulemper bil-mindretallet påfører det billøse flertal i overensstemmelse med det utilitaristiske nytteprincip?

11.6 Transportetik, etiske dilemmaer

Bilen og sociale modsætninger

Bilismen har en række fordele - især for bilisterne og det erhvervsliv, der efterspørger arbejdskraftens mobilitet, mens dens asocialitet/ mangel på etik fremgår ved, at den truer andres sikkerhed og sundhed. Valget af bilist-livsstilen som dominerende transport-livsstil undertrykker og umuliggør en række andre livsstile, der bygger på transportbæredygtighed.

Bilismen indskrænker ikke-bilisters autonomi, og udgør en såvel potentiel som manifest trussel mod fodgængerer og cyklisterens bevægelsesfrihed og sikkerhed (som ikke bare kan reduceres til Beck's "Risikosamfundet")

På den ene side giver bilen en række private fordele og muligheder, og på den anden side er bilkørsel både en belastning for miljøet og til stor gene for andre.

Bilens frihed er også friheden til at ødelægge omgivelserne med forurening, støj, ulykker og umætteligt krav om plads. Det er også frihed til at undergrave andre transportformer og andres frie valg, fx når bilerne skræmmer folk fra at cykle. (Jensen, 1979: 97, 138) Bilen isolerer desuden mennesker fra direkte kontakt til naturen. Hvis folk skal blive integreret i naturen, må der findes nogle fundamentale løsninger på de problemer, som massebilismen giver anledning til, skriver Edward T. Hall. (Hall, 1996: 77)

Myten om mobilitetsfrihed

Jo større frihed for privatbilismen, desto større begrænsninger på andre transportformer. Jo større arealer, desto større begrænsninger vil der være, ikke kun på arealernes anvendelse til andre formål, men også for menneskers og dyrs muligheder for frit og sikkert at komme fra et sted til et andet.

Det paradoksale ved privatbilismen er at den opfattes som den ultimative personlige frihed til trods for at den har medført så vidtgående indskrænkninger af alle andres mobilitetsfrihed. (Citat fra "Bilen eller friheden" i Aktuelt 10-3 2000/ Jo Krøyer, ph. d i Sociologi, RUC)

Når efterspørgsel på persontransport stiger, bliver der desuden lagt et større pres på transportsystemet, resulterende i mere forurening, flere ulykker og trafik-køer.

Andres tab af frihed

Hvad der tilsyneladende vindes i form af øget og mere behagelig mobilitet, skubbes over på andre mennesker og natur i form af øgede belastninger. (Citat fra Ulli Zeitlers notat for Transportrådet: ”*Moral og Mobilitet* – aspekter af en Transportetik, 1998)

Bilen optager en kolossal plads i byer og udgør hovedkilden til en stadig voksende trængsel. Bilen er den største forbruger af såvel offentligt som privat rum, som nogensinde er skabt af mennesket. (Hall: 75, Tengstrøm: 153)

Bilen okkuperer plads på andres bekostning (fodgængere, cyklister, kollektivt rejsende) og medfører tab af mobilitetsfrihed for de såkaldt svage trafikanter, ikke mindst børn og ældre. (Ulli Zeitler, op. cit.)

Fodgængerer kræver ikke meget plads og er miljøvenlig. Fodgængerer har en utrolig tilpasningsevne; Han/hun kan komme frem næsten overalt.

Men børns muligheder for fri udfoldelse er særligt iøjnefaldende. Børns legemuligheder, særligt så længe de er helt små, er stærkt begrænset af privatbilismen. (Citat fra ALTRANS-Benzin i blodet/ Mette Jensen, DMU, 1997)

Biltrafik nedsætter børns mobilitet. Bilerne betyder, at børn ikke kan udforske deres nærmeste omegn på egen hånd, fordi det er for farligt. I stedet bliver de anbragt i indhegnede institutioner, hvor forældrene kommer susende til i bil for at hente dem, så de ikke risikerer at blive kørt ned på hjemvejen. (Jo Krøyer, op. cit.)

Hastigheden

Biler, der overskrider hastighedsgrænserne, er en væsentlig grund til ulykker. Farten dræber. Ved en ændring på 1,6 km/t i gennemsnitshastighed ændres antal af uheld i samme retning (Dyck-Madsen, Søren; *Bilens blinde vinkler*, 2000: 21). Ved at bilers høje hastighed klassificeres som ”effektivitet,” gives udtryk for at aggressivitet og hensynsløshed er legitime i vores kultur. (Sandquist, Karen; Ungdomar i trafikken, Uppväkst på bilens vilkår. Uppväkstvikor nr. 3, 1990)

Bilismen og fart påtvinger ikke-bilister indskrænkninger i deres bevægelsesfrihed, især i byer.

Truslen mod andres sundhed

Bilers luftforurening øger antallet af luftvejssygdomme og dødeligheden. Luftforurening dræber tre gange så mange som trafikulykker, viser en opgørelse fra Verdenssundhedsorganisationen, WHO. En million dør hvert år af at færdes i trafikken, mens tre millioner dør af at trække vejret – og halvdelen af disse dødsfald skyldes bilers udstødning. Herhjemme anslår forskere at op mod 2000 danskere hvert år dør som følge af bilers mikroskopiske udstødningspartikler (Freund and Martin, op. cit: 23)

Bilismen såvel benzin som dieselbilen, er ligeledes medvirkende til en kraftig stigende forekomst af luftvejssygdomme som astma og allergi. Langtids-eksponering for de ultrafine partikler kan føre til at tusinder af børn og voksne får kroniske luftvejssygdomme. Der kan være lang tid mellem eksponering og effekt. De irritative stoffer vil være til størst gene for personer, der lider af luftvejslidelser. Omkring 6 pct. Eller ca. 250.000 blandt den voksne del af befolkningen har langvarige luftlidelser, som er meget hæmmende i hverdagen, fx astma eller kronisk bronkitis. (Helseeffekter og samfunnsøkonomiske kostnader av luftforurensning. Rapport 1718/2000. Statens Forurensningstilsyn, Norge.)

Folk udsættes især for at inhalere sundhedsskadelige udstødningspartikler, hvis de bor i store eller mellemstore byområder med direkte partikeleksponering fra trafikken. (Jens Fenger, DMU. Oplæg til Trafikdage i Ålborg, 1998)

Men den største trussel er, som Rajan også påpeger, den globale opvarmning (Rajan, op. cit: 82)

Det basale sociale dilemma er at bilen tilbyder fleksibilitet og mulighed for at tage hen hvor og når du vil. Men på den anden side repræsenterer bilen en af de største trusler mod klima og miljø.

Guro Berge skriver, at massetilegnelsen af bilen signalerede et teknologisk fremskridt, som bilen var et symbol på, men at de økologiske konsekvenser af massebilismen har givet anledning til konkurrerende fortolkninger af bilen som udtryk for tilbageskridt, for kollektivt idioti og økologisk krise. I det perspektiv fremstår bilismen som et socialt dilemma, hvor de individuelle kalkulationer om tidsbesparelse, fleksibilitet og komfort, træder i baggrunden. (Berge, op. cit: 48)

Forudsætningen for, at man oplever bilkørsel som et socio-økologisk dilemma er, at man anerkender bilisme-klima konteksten, og at bilismen har stor indflydelse på den globale opvarmning.

Politikere agerer inden for rammerne af liberalismens/ kapitalismens modernitets- og (deregulerede) mobilitetskultur. Derfor kan de, især i relation til person-transporten/ privatbilismen, kun retorisk italesætte bæredygtighed, idet en praktisk implementering heraf, vil modarbejde den ontologiske (**værende, eksisterende**) meta-modernitets/mobilitetskultur. Og *bag* abstrakt modernitets-italesættelse: Hvis privatbilismen blev politisk reguleret, dvs. nedreguleret med 40-70 procent, som FN's klimaeksperter anbefaler som generel CO-2 reduktion - ville det fundamentalt stride mod den liberale deregulerings-tanke, dvs. mod den uregulerede kapitalistiske væksttanke, ligesom en sådan politisk (ned)regulering markant vil reducere det interdependente bil- og olieindustrielle kompleks' og deres (hoved)aktionærers fortjenester/profitter.

Ifølge Baran og Sweezy har bilproduktion (og militarisering) siden det 20. århundrede fungeret, og fungerer fortsat som den produktive kapital primære akkumulationsstrategier - med den kædereaktion af produktions- og beskæftigelsesindustrier, der følger, især olie og asfaltindustrien.

Privatbilismen udgør således en vigtig søjle i kapitalismens økonomi, og udgør følgelig rygraden i et forbrugs-fetichiseret samfund. Så ud fra den nuværende økonomiske struktur, hvor det bil- og olieindustrielle mobilitetskompleks udgør livsblodet for andre store følge-industrier, vil dramatiske CO-2 indgreb over for denne mobilitetssektor have negative multiplikatoreffekter for vækst, beskæftigelse, og dermed for det kapitalistiske velfærdssamfund og "levestandard". Aktiekurserne vil falde og økonomisk recession vil forplante sig til selve finanssektoren, der i dag driver den kapitalistiske økonomi på bekostning af produktivtsektoren. Den politiske konklusion er, at dramatisk CO-reduktion i transport/ persontransportsektoren - udover hvad der er muligt for kapitalistisk styret miljøteknologi at innovere i form af el- og brint/hybridbilen, og dens hidtil overvejende verbalt italesatte gennembrud - vil være for kostbar at implementere for kapitalistisk vækst på makroniveau – og for kapitalistisk fetichistisk livsstil på mikroniveau/ det sociale niveau.

Kapitalisters private ejendomsret til produktionsmidlerne medfører, at de har kontrol over investeringer, produktion, beskæftigelse, vækst og velstand, hvorfor de står i en unik magtfuld position i forhold til statslige infrastrukturelle beslutninger. Statens egen virksomhed, herunder velfærd og fordeling heraf, er afhængig af de indtægter, der i sidste instans kommer fra den privatejede produktion. Det er derfor i statens og regeringens interesse at økonomien ekspanderer. Og derfor fører kapitalistiske regeringer en politik, der favoriserer strategiske kapitalgrupper for derved at fremme kapitalakkumulation og vækst. Derfor fører politikerne en person-transportpolitik, der fremmer bilismen.

Hvordan hænger klima-bilisme konteksten logisk sammen?

For 10.000 år siden var indholdet af CO-2 i atmosfæren på 280 ppm. Sådan forblev det indtil starten på den industrielle revolution. (ca. 1750)

I både 2015 og 2016 har stigningen i CO-2 indholdet været på hele tre ppm, og det samlede indhold er nu på 405.1 ppm. I 1960 var indholdet dog kun steget til 300 ppm. De sidste generationer er det altså gået stærkt. Den eksponentielle stigning i CO-2 indholdet siden 1960, falder således sammen med bilismens globale gennembrud, først i Europa og USA - som følge af efterkrigstidens gyldne periode fra ca. 1950 – 1970 med høje vækstrater, Marshall-Planen, velfærdsstaten, etc.

Præmissen er at drivhuseffekten er en realitet. Syllogismen er at bilismen udgør 20-25 pct. af drivhuseffekten. Konklusionen er, at privatbilismen udgør en betydelig delmængde af drivhuseffektproblemet (CO-2 problemet.)

Bilen er det dominerende transport-/mobilitetsmiddel for mange mennesker under kapitalismen.

I mange regioner og lande, herunder USA, og i (stor)byer er infrastrukturen kun eller primært designet til fremkommelighed for bilen.

Den inter-urbane infrastruktur er således overalt udformet til fordel for bil-centreret transport.

Bil-samfundets dominans i det seneste århundrede, er også historien om kapitalismens kriseløsningsstrategi det 20. århundrede.

Som alle andre teknologiske nyskabelser, var bilen i starten et luksusforbrugsgode, forbeholdt den rige overklasse, men i det øjeblik bilen blev masseproduceret, og underklassen/arbejderklassen integreret i kapitalismens kredsløb, dvs. udstyret med tilstrækkelig købekraft - imiterede den hurtigt overklassen's forbrugs- (mobilitets)vaner. I dag (2018) ruller der ca. en mia. biler rundt på klodens veje.

Bilen opfattes generelt som et modernitets- individualiserings- og frihedssymbol, der udtrykker mobilitetsfleksibilitet og uafhængighed. Bilcentreret transport er som følge heraf, blevet naturaliseret og embedded i almindelige menneskers hverdagsliv, fysisk, socialt som kulturelt.

Men pro-bil modernitets-mobilitetskulturen kolliderer imidlertid med den ligeledes dominerende bæredygtighedsdiskurs i samfundet.

Hvordan kan et positivistisk effektivitets-regime værdisætte ren luft, rent vand og kvalitativ natur, som Kritisk Realisme påpeger?

Althusser's interpellations-teori går ud på at indsocialisere/internalisere en normativ værdi- og adfærdsstruktur i den lønafhængige interioritet (men potentielt transcendentale ekterioritet) - som korrelerer med liberal meta-modernitets-/mobilitetsideologi/ kapitalistisk forbrugerisme og livstil. Bilen som symbol på modernitet og mobilitet kommer derved let til at fremstå centralt i de interPELLEREDe subjektive individers virkeligheds- og selvidentifikations opfattelse: "Bilen er et udtryk for, at vi er på forkant med moderniteten" "Bilen er en menneskeret." "Uden bilen kan samfundet (det kapitalistiske/moderniteten) ikke fungere"

Marx's fremmedgørelsesteori tager udgangspunkt i erkendelse af, at mennesket ikke er adskilt fra, men er en del af naturen, og at en genforening, en rational metabolisk dialog mellem menneske og naturen er nødvendig for at skabe en bæredygtighedsbalance. I henhold til dette ræsonnement, kræver genforening af af mennesket med naturen/ klimaet en afvikling/transformation af de kapitalistiske fremmedgørelses-strukturer.

Den private ejendomsret til produktionsmidlerne er, ifølge Marx, kilden til al fremmedgørelse, herunder menneskets/arbejderens fremmedgørelse over for naturen, jf. den igangværende klimadestabilisering, hvoraf privatbilismens CO-2 udledninger udgør en signifikant delmængde. Afskaffelse af den private ejendomsret er derfor, i henhold til Marx (og Dussel), en forudsætning for ophævelse af menneskets fremmedgørelse. - For negationen af dikotomien mellem menneske og natur. - For asymmetrien mellem den organiske natur (mennesket) og den uorganiske. (naturen).

Det vil, i fortolkning af Dussel (og Marx) sige, at transsubstantiation er en forudsætning for transcendens af fremmedgørelse, som igen er konstituerende for re-regulering af metabolismen mellem menneske og natur.

Dussel definerer den transcendentale ekterioritet/ den transcendentale signifié (Derrida) som den levende arbejder, der er blevet interPELLERET/indhyldet (Althusser) i kapitalismens fremmedgørende, fetichiserede totalitet. Dussel's pointe er, at kapitalens antagonisme, arbejderklassen, er blevet udbyttet, negeret og devalueret til en handelsvare gennem hele kapitalismens historie. I Dussel's formulering: Den levende arbejder er blevet fastnaglet til produktionsmidlerne med lænker, *der er stærkere end dem, Hefaistos lænkede Prometheus til klippen med*. Og hvorfor det? Fordi uden den levende arbejder som

udnyttelsesobjekt/merværdi-skabelses objekt, kan kapitalen ikke, ifølge Marx og Dussel, valorisere (værdi-øge) og reproducere sig selv. Al dens profit stammer fra den merværdi, som dens arbejdskraft skaber. Kapitalen kan ikke i sig selv skabe merværdi, og dermed økonomisk vækst. - Så kapitalen må subsumere, eller i Dussel's terminologi; deontologisere den levende arbejder.

Ifølge Dussel, er den potentielle transcendentale eksterioritet, den levende arbejder/arbejderklassen, således blevet interioriseret/ideologisk interPELLERET (Althusser) ind i den fremmedgørende, fetischiserede kapitalismes totalitet.

Meningen med ideologi er skabe skabe samhørighed. Althusser argumenterer, at for at reproducere de ontologiske (eksisterende) produktionsrelationer, må de individuelle subjekter klædes på/interPELLERES til at respondere til reproduktionen af denne relation. Meningen/formålet med den ideologiske interPELLATION er altså at skabe og reproducere subjekter/interioriteter, de kapitalistiske produktionsrelationer kan kontrollere.

Ifølge til Rajan, som refererer til *the Economist*: We are now all liberals, (der efterlever moderniteten og dens mobilitetsprincipper), konstituerer den 'øksevingende' borger, den levende arbejder/arbejderklassen - der via liberal/kapitalistisk meta-modernitetsideologi, dvs. modernitetens principper og dens sammenhængende antagelser, herunder dens mobilitetskoder- er blevet ideologisk interPELLERET/manipuleret/interioriseret ind i kapitalismens fremmedgørende, fetischiserede totalitet. Men ikke desto mindre udgør arbejderklassen den potentielt transcendentale eksterioritet (Dussel) (der som den eneste klasse kan "skimte" vejen ud af fremmedgørelsen. (Lukacs).

Hvem er så den transcendentale eksterioritet/signifié, der skal føre klimarevolutionen igennem? Arbejderklassen, siger Marx og Dussel. Ifølge Marx er der ikke andre agenter end arbejderklassen, der har potentiale, motivation og kraft til at transformere samfundet over i en klima- og miljøbæredygtig (genop)retning.

Marx argumenterede, at der ikke er andre revolutionsagenter end arbejderklassen, og at det er dens historiske opgave at påtage sig rollen som menneskets- (og naturens befrier.)

Der skal altså, ifølge Marx, en socialistisk revolution til, hvor den revolutionære arbejderklasse - ledet af Arbejderpartiet, (Marx) der transsubstantierer den fremmedgørende, fetischiserede (tingsliggjorte) totalitet, som den og hele samfundet er interPELLERET i /indhyldet i - og som udtrykker sig i natur- og klimaødelæggelse. En sådan revolution skal, på grundlag af arbejderklassen's overtagelse af produktionsmidlerne skabe grundlaget for, at menneskets forbindelse med, og integritet i den uorganiske natur, genskabes. Parallelt vil kapitalismen og dets "udøvende led" (kapitallogikken): de liberale, individuelle, atomiserede, subjekter og deres utilitaristiske egennytte-tænkning, i henhold til marxistisk fremmedgørelsesteori, visne bort (wither away.)

Den anti-kapitalistiske bæredygtighedsdiskurs; Marxismen og økosocialismen, opererer med fremmedgørelsen under kapitalismen som kausal forklaring på bæredygtigheden/klima-ubalancen.

Økosocialismen forholder sig kategorisk negativ til den hedengangne realsocialisme, som den entydigt kalder produktivistisk i praksis. Strømningen synes dog at overse, at Sovjet trods alt, og som den eneste revolution hidtil, fik indført forbud mod privateje af produktionsmidlerne – hvilket ifølge marxistisk fremmedgørelsesteori er en essentiel forudsætning for ophævelse af alle fremmedgørelsesformer, herunder menneskets fremmedgørelse over for naturen.

Sovjet var historien igennem en defensiv krigsøkonomi, der ikke fik udvirket sit offensive marxisme-inspirede socialisme-potentiale, herunder ikke fik løst det svære socialistiske transformationsproblem,

vedr. brugs- og bytteværdi. Den manglende indarbejdelse af Marxistiske kategorier; fremmedgørelse og dets epifænomener som vare- og pengefetichisme, betød, at det var de kapitalistiske bytteværdi relationer, der herskede under Sovjet-socialismen, og at imitationen af, og referencen til (dekadent) vestlig forbruger-fetichisme eksisterede potentielt (og reelt) i Sovjetsamfundet.

Eklektisk neomarxistisk teori, økosocialismen og den af Habermas inspirerede deliberative demokratiske strømning argumenterer modsat for, at det metodologisk ikke er arbejderklassen, men sociale NGO - bevægelser, der skal transformere samfundet over i bæredygtig retning. Det er altså den progressive del af den fremmedgjorte og fetichiserede totalitet, der skal transontologisere (Dussel) "klimakrisen."

Selvom deliberativt demokrati repræsenterer et demokratisk udviklingspotentiale i forhold til liberalt demokrati, er der ikke evidens for at middelklasse-strømninger, der ligeledes har taget afsæt i sociale bevægelser som metode, fx Attac bevægelsen, Occupy Wall Street o. a. har fastholdt initiativet ret længe. Derudover kan deliberativ demokratisk påstand om, at klimabæredygtighed/ klimatransformation er mulig at implementere inden for det liberale kapitalistiske system's rammer via *forhandlingsdialog* mellem pluralistisk magtafbalancerende NGO'er, problematiseres. Positionen synes således ikke at medtænke, at klimadeltagende pluralistisk magtafbalancerende ikke demokratisk valgte, men velorganiserede og ressourcestærke forhandlingsgrupper, som fx betydelige CO-2 udledere som olie- og bilindustrien (se statsmonopolkapitalismen), skjult og via den korporative kanal, har speciel adgang til de politiske beslutningstagere i det liberale demokrati.

Den neoliberalt inspirerede økomodernistiske klimadiskurs advokerer for en teknologisk løsning på klimaproblemet. Men en sådan løsning – såfremt den findes - fratager/fritager de individuelle subjekter for deres etiske medansvar/mådehold for at genoprette klodens bæredygtighedsbalance. Det er altså, ifølge økomodernismen, den fremmedgjorte og fetichiserede totalitet med overklassen i spidsen, som i samarbejde med det statsapparat, den kontrollerer, og ved hjælp af teknologiske fix skal transcendere klimaproblemet. De kapitalistiske produktionsrelationer, dvs. produktions- og forbrugsfetichismen, herunder produktionen/eksplosionen af (el/brint/hybrid) -biler skal i henhold til liberal-økomodernistisk tankegang dermed kunne reproducere sig fremover.

Transport og transport af varer er en væsentlig kilde til udledning af CO₂, der ændrer klimaet. Hvad angår transporten på land, anses elbilen for at være løsningen på problemet. Med elbiler undgår vi også luftforurening med partikler og kvælstofoxider, der på global basis forkorter livet for et milliontal af mennesker. Men kigger man lidt nærmere på det, er det ikke så lige til. Elkraftproduktion vil i en årrække fremover fortsat ske med en væsentlig andel af fossile brændstoffer. Bilkørsel kræver fortsat tilførsel af energi. Elbilen får sin energi fra batterier, der oplades med strøm fra elnettet. Det vil altså sige, at der skal produceres mere el. Men elkraftproduktion vil i en årrække fremover fortsat ske med en væsentlig andel af fossile brændstoffer. I det omfang strømmen produceres ved hjælp af disse, vil CO₂ en komme ud af kraftværkets skorsten i stedet for ud af udstødningsrøret. Selve produktionen af bilen (og tilhørende ekstra vindmøller med videre) giver også CO₂, og medfører forurening. Sådan lyder et kritisk argument i hvert fald.

Og hvor skal CO₂ en opbevares? Den skal, ligesom a-kraft affald, gemmes væk i undergrunden/fejles ind under gulvtæppet. Men derved forbliver CO₂ en (og a-kraft affaldet) jo *inden for* økosystemet. Dvs. uløst og skal før eller siden håndteres.

Litteratur

Anderson, Perry: *Considerations on Western Marxism*, New Left Books, 1976

Alkoff, Linda og Mendieta, Eduardo: *Thinking from the Underside of History*, Enrique Dussel's *Philosophy of Liberation*. Rowman & Littlefield Publishers, Inc, Oxford, 2000

Althusser: *Ideology and Ideological State Apparatus*, Le Pensée, 1970

Althusser, 1971: *Ideologi and .. (Lenin and Philosophy and other Essays Verso)*, 1971

Arler, Finn: *Økonomisk vækst, grøn vækst, modvækst eller a- vækst? Bæredygtighed*, kap. 3, 27-11 2015

Baran P. (1970): *Monopoly Capital*. Ørebro: Zenit/Raben och Sjögren

Baran och Sweezy; *Bilen I Kapitalismen*, Ord och Bild, nr. 8, 1970

Bellamy Foster, John: *Marx and the Environment*, Monthly Review, 1995

Berge, Gori (1998): *På biltur med Weber. Bilkjøring som social handling*. Sosiologi i dag, Oslo

Blattberg, Charles; *From Pluralist to Patriotic Politics*, Oxford University, 2000

Burkett, Poul; *Value, Capital and Nature: Some Ecological Implications of Marx's Critique of Political Economy*. Science & Society, Vol. 60, no. 3, Fall 1996

Infrastrukturkommissionen, 2008

Buttel, Frederick.: *Environmental sociology and the explanation of environmental reform*. Thousand Oaks, Sept, vol. 16, Issue 3, New York, 2003

Churchich: *Marxism and Alienation*. Fairleigh Dickinson University Press, London, 1990

Computerworld: *El-biler er ikke mere miljøvenlige end benzinbiler*, 1-2 2012. Retrieved from: www.computerworld.dk

Christensen, Erik: I Modkraft.dk/blogindlæg: *Den grønne politiks fallit. Produktivitet og vækst – midler uden mål*, 26. april 2013

Dollack, Pete: *Climate Solution to Global Warming. More Talking*, 24-11 2017. Retrieved from: www.counterpunch.org

Dryzek, John S. and Stevenson, Hayley: *Global Democracy and Earth System Governance*. Ecological Economics, 70 (2011) 1865-1874

- Dussel, Enrique: *Frigørelsesfilosofi* (red: Asger Sørensen) Forlaget Revy 2008
- Gorz, André; *Ekologi och Politik*, Bilens sociale ideologi. Rahms Bocktryckeri AB, Lund, 1979
- Elling, Bo (2003): *Modernitetens Miljøpolitik*. BookPartner A/S København
- Flink, James (1970): *The Car Culture*. The MIT Press, Cambridge
- Freund og Martin (1996): *The Commodity that is eating the World. The Automobile, the Environment and Capitalism. Capital, Nature and Capitalism, Vol. 7(4)*
- Gartman David, *Three Ages of the Automobile. The Cultural Logics of the Car* (2004)
- Gurova, Olga: *Ideology of Consumption in Soviet Union: From Ascetism to the Legimitimation of Consumer Goods*. Anthropology of East Europe Review, Volume 24, no.2. European University of St. Petersburg, Russia, 2006
- Little A: *The Political Thought of Andre Gorz*. Political Economy and Socialism
- Hall, Edward T. (1966): *The Hidden Dimension*. Anchor Books Doubleday, New York
- Hansen, Hubert og Nielsen, Peter: *Kritisk Realisme*. Roskilde Universitetsforlag, 2005
- Harding, Neil (1996) *Leninism*. Mac Millan Press, London
- Haynes, Mike: *Historical Materialism*, Vol. 10 (4) Leiden, 2002
- Hansen, Peter, Nørbæk og Quist, Palle: *Samfundslex*. s. 78, 379. Ålborg Universitet 2000
- Horkheimer, Max, *The Revolt of Nature. From the Eclipse of Reason*. The Continuum Publishing Company, New York, 2004
- Ibsen og Jørgensen (1979): *Fagbevægelse og Stat*. Gyldendalske boghandel, Nordisk Forlag. As Copenhagen
- Jensen, Pål: *Bilens diktatur*, Vedralia Forlag, Stockholm, 1979
- Jespersen, Jesper: *Kritisk Realisme – Teori og Praksis*. I Bitch (red.) 2007. Videnskabsteori i Samfundsvidenskaben. Roskilde Universitetsforlag.
- Jessop, Bob (1990): *State Theory – Putting the Capitalist State In Its Place*. Polity Press in association with Blackwell Publishers Ltd, Oxford, UK
- Karlsson, Svante; USA, *Oljan och Världsordningen*. Nerenius och Santérus förlägg AB, Stockholm, 1993

Kay, Jane Holtz (1997): *Asphalt Nation*. University of California Press, Ltd, London
Lovy, Michael: *Eco-Socialism and Democratic Planning* (Daniel Tanuro; *Green Capitalism – Why it Can't Work*. Merlin Press, London 2013

Lund, Henrik Herløv: *I Neoliberalismens tegn. Rapport nr. 50*. Forlaget Alternativ, 2014

Kovel, Joel (2002): *The Enemy of Nature*. ZED Books, London

Marsh og Stoker (1995): *Theory and Methods in Political Science*. Mac Millan Press, Ltd, New York

Macpherson, C.B: *Life and Times of Liberal Democracy*. Oxford, 1978

O'Connor, James: *Natural Causes, Essays in Ecological Marxism*. Guilford Press, London, 1998

Marsh and Stoker; *Theory and Methods in Political Science*. MacMillan Press LTD, New York, 1995

Marx, Karl, *The Holy Family*. In Jakubowski F.: *Ideology and Superstructure in Historical Materialism*, Pluto 1990

Marx og Engels: *Det Kommunistiske Manifest*, 21. februar 1848, Harriman House Limited, London 2010

Marx, Karl: *Early Writings*, Penguin, 1975

Marx, Karl, *Economic and Philosophical Manuscripts*. From Early writings. Penguin Books, New York, 1992

Marx, Karl: *Economic and Philosophical Manuscripts of 1844: Estranged Labour*. Marxist Internet Archive

Marx, Karl: *Til Kritikken af den Politiske Økonomi*. MEGA, Dietz, Berlin, 1975, II. Sektion, bd 3-4

Meszaros, Istvan: *Marx's Theory of Alienation*, Merlin Press, 1995

Naturrådet: *Dansk Naturpolitik – I Bæredygtighedens Perspektiv*, Temarapport nr. 2, 2000

North, David: *The Frankfurter School, Postmodernism and the Politics of the Pseudo-Left: A Marxist Critique*. Mehring Books, Oak Park, Michigan, 2015

Nygård (red.) (2005): *Samfundsmæssige Analysemetoder (2005)* Forlaget Samfundslitteratur

O'Connor, James: *Natural Causes. Essays in Ecological Marxism*, Guilford Press, London, 1998

O'Connor, James (1987). *The Meaning of Crisis. A theoretical introduction*, Oxford Basil Blackwell

Ollman, B.: *Alienation*, Cambridge University Press, 1996

Polycroniou, Cronis og Tang Harry R.: *Marxism Today. Essays on Capitalism, Socialism and Strategies for Social Change*. Westport, Conn: Praeger, 1995

Rajan; *Automobility, Liberalism and the Ethics of Driving*. *Environmental Ethics*, Vol. 29, s. 77-90, 2007

Root, Amanda: *Cultural and environmental aspects of transport regulation*. University of Oxford, Elsevier Science LTd, 1996

Rådet for bæredygtig trafik 30-4, 2015. Retrieved from: www.baeredygtigtrafik.dk
" 30-12, 2015 " www.altinget.dk

Sachs, Wolfgang: *For Love of the Automobile. Looking back into History of Our Desires*. University of California Press, Ltd. 1984

Stearns, Peter N.: *Consumerism in World History. The Global Transformation of Desire*. Routledge, London, 2001

Sweet, William: *Idealism and Rights. The Social Ontology of Human Rights in the Political Thought of Bernard Bosanquet*, University Press of America, 2005

Tengström, Emin (1991): *Bilismen i Kris?*. Kristianstads Boktryckeri AB, Kristianstad

Titarenko: *Ethics*. Moscow, Progress Publishers, 1988

Uddannelses- og Forskningsministeriet. *Styrelsen for Forskning og Uddannelse*, 3-9 2017. Retrieved from: www.2017/filer/forsk_2025

Urry, John (1999): *Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper*. Retrieved from: <https://lancs-tee.comp.lan.ac.uk/sociology/soc008ju.html>

Wayne, AU: *Against Economic Determinism. Revisiting the Roots of Neo-Marxism in Critical Theory*. Journal for Critical Education Policy Studies. University of Wisconsin. Madison, USA, 2006:

Zuckermann, Wolfgang (1991): *End of the Road. The World Car Crisis and How We Can Solve It*. The Lutherford Press, Cambridge

Shandro, Alan; *Consciousness From Without*. Science & Society. New York, Vol. 59, No. 3, Fall 1995