HVOR BLIR DET AV BUSSEN?

KLIMAENDRINGENE, DISKURS OG HEGEMONI I KUWAIT

En kampanje for kollektivtransport utfordrer den kuwaitiske statens narrativ om hvordan klimaendringene bør møtes, og peker på et fundamentalt spørsmål for alle de oljeeksporterende golfmonarkiene: Hvordan vil effektene av klimaendringene og det grønne skiftet påvirke forholdet mellom stat og samfunn?¹

FAGFELLEVRDERT ARTIKKEL av JON NORDENSON

DEN 20. NOVEMBER 2018 GIKK instagramkontoen @kuwaitcommute ut med det som i Kuwait er en ganske uvanlig invitasjon: Bli med og reise med offentlig transport! Kuwait Commute, et initiativ hvis mål er nettopp å få flere til å reise (mer) med kollektivtransport, inviterte sine følgere til å ta del på kampanjens første offentlig organiserte bussreise. De første tjue som tok kontakt, ville få en invitasjon med praktisk informasjon.² Turen fant sted 24. november, og deltakerne fikk være med på den relativt beskjedne bussturen fra Salhiyya til markedet i Mubarakhiyya og tilbake igjen, omtrent 1,5 kilometer hver vei. Samme dag la Kuwait Commute ut et bilde av smilende deltakere samt en video som dokumenterte det de kunne konstatere hadde vært en vellykket tur. Fornøyde følgere kommenterte at de hadde hatt det gøy og så frem til flere reiser.³

Svært mange mennesker benytter offentlig transport i Kuwait hver dag, men det suverene flertallet av disse er arbeidsmigranter. For de fleste kuwaitiske statsborgere er privatbil det eneste aktuelle alternativet, noe som ikke overraskende får negative følger i et land hvor de alle fleste inn-

byggerne er bosatt på et lite geografisk område. Trafikken i Kuwait by er preget av kø og kaos, den lokale luftforurensningen er svært høy, og transport er den tredje største kilden til klimagassutslipp i landet.⁴ I tillegg utgjør den utstrakte bruken av privatbil et økonomisk problem for kuwaitiske myndigheter ettersom drivstoff er sterkt subsidiert. Kuwaits statsbudsjett har gått i underskudd siden oljeprisfallet i 2014, men forsøk på å kutte i subsidiene har hatt en svært høy politisk kostnad og har gitt liten praktisk gevinst. Å arrangere en kort busstur kan synes trivielt, men Kuwait Commute går med andre ord rett til kjernen av spørsmålet om hvordan Kuwait skal håndtere konsekvensene av klimaendringene og et grønt skifte. Deres tilnærming utfordrer ikke bare befolkningens reisevaner, men også kuwaitiske myndigheters narrativ om hvordan og av hvem klimautfordringen skal håndteres, slik jeg søker å vise i denne artikkelen. På den måten illustrerer kampanjen fundamentale problemstillinger som myndighetene i alle de oljeeksporterende landene i Golfen vil stå overfor i årene som kommer.

Busser er på vei til Kuwait, men det går sakte.

Hovedspørsmålet som besvares i denne artikkelen, er dette: Hvordan relaterer Kuwait Commute-kampanjen seg til kuwaitiske myndigheters diskurs om klimaendringene og det grønne skiftet? Artikkelen er basert på analyse av alt materiale publisert av Kuwait Commute på sosiale medier fra oppstarten i juli 2018 og frem til mars 2020,⁵ medieomtale av gruppen samt intervjuer med grunnleggeren og andre relevante aktører høsten 2018. Delen om statlig diskurs er basert på analyse av relevante offentlige dokumenter, så som Kuwaits nasjonalt fastsatte bidrag (NDC) og rapporter under FNs klimakonvensjon⁶ samt andre rapporter og lovverk; hjemmesider, publikasjoner og sosiale medier tilhørende statlige aktører og ikke-statlige miljøorganisasjoner;⁷ avisilder samlet inn mellom 2017 og 2019⁸ samt intervjuer med relevante aktører høsten 2018. I det følgende vil jeg først gi en kort beskrivelse av forventede konsekvenser for Kuwait av klimaendringene samt økonomiske utfordringer knyttet til det grønne skiftet. Med et grønt skifte menes gjerne en omlegging til et samfunn hvor vekst og utvikling skjer innenfor

naturens tålegrense, og begrepet slik det brukes her, inkluderer både en overgang til økt bruk av fornybare energikilder og mer bærekraftige forbruksmønstre.⁹ Jeg vil så diskutere hva studier av klimadiskurser kan fortelle oss, etterfulgt av en kort diskusjon om metode og teoretisk tilnærming, hvor polyfoni og narrativ er sentrale begreper. Jeg vil deretter presentere den statlige klimadiskursen før jeg går over til Kuwait Commute-kampanjen, diskuterer hvordan denne relaterer seg til statens diskurs, og legger frem mine funn og konklusjoner.

EN DOBBEL UTFORDRING

Det er bred enighet om at konsekvensene av klimaendringene vil bli dramatiske og potensielt destabiliserende for landene i Midtøsten og Nord-Afrika,¹⁰ og golfmonarkiene vil være blant de landene som rammest hardest.¹¹ Kuwait slår da også fast i sin NDC at landets miljøutfordringer har tiltatt dramatisk «som en følge av globale klimaendringer», og at landet vil rammes hardt i form av økte temperaturer, mindre nedbør, mangel på ferskvann, stigende havnivå, økt ørkenspredning

og forverrede sandstormer.¹² I sin andre *National Communication*-rapport (NC) under FNs klimakonvensjon viser kuwaitiske myndigheter til en mulig temperaturøkning på opptil 4,5 grader innen utgangen av århundret og en redusert nedbørmengde på opptil 18 prosent.¹³ Dette støttes av andre studier, som også viser til en drastisk økning i antallet dager og netter med ekstrem varme og i varigheten av hetebølger, noe som vil ha svært høye kostnader både for folks helse og for et lands økonomi. Summen av det hele kan i deler av Golfen utgjøre en eksistensiell trussel.¹⁴ De mest dramatiske konsekvensene vil finne sted under «høye utslipp»-scenariet (RCP 8.5),¹⁵ ofte omtalt som et «business-as-usual»-scenario. Bruken av dette har nylig blitt kritisert for å vise et «usannsynlig worst-case scenario».¹⁶ Konsekvensene vil imidlertid være svært dramatiske også under det mer moderate RCP 4.5-scenariet, og ikke minst illustrerer dette at landene i Golfen vil «oppnå betydelige fordeler ved å støtte den globale innsatsen for utslippsreduksjoner som ligger i RCP 4.5».¹⁷

Et globalt grønt skifte byr samtidig på andre og kanskje tilsvarende store utfordringer for Kuwait. FNs klimapanel har satt opp et karbonbudsjett som må overholdes dersom verdenssamfunnet skal ha en «50 prosent sjanse» for å nå Paris-avtalens mål om å begrense den globale oppvarmingen til under 2 grader over før-industrielt nivå, og ideelt begrense den til 1,5 grader. Dette budsjettet tilsier at substansielle deler av verdens kjente fossilressurser må forbli uutnyttet – også ved utstrakt bruk av karbonfangst og lagring.¹⁸ Fortsatt olje- og gassproduksjon som i dag er med andre ord uforenelig med Paris-avtalens mål, for ikke å snakke om økt produksjon, slik Kuwait planlegger.¹⁹ Lavere etterspørsel etter olje som følge av et globalt grønt skifte, eller for den saks skyld som følge av globale kriser som koronapandemien i 2020, vil imidlertid ramme Kuwait hardt ettersom oljeeksporten står for 90 prosent av

statens inntekter.²⁰ Da oljeprisen kollapset i 2014, ble konsekvensene for Kuwait dramatiske, og etter 16 år med store overskudd har statsbudsjettet de siste årene vist røde tall. I 2016 var underskuddet på over 15 milliarder dollar (nærmere 150 milliarder kroner i dagens kurs), noe som selvsagt ikke er holdbart på sikt.²¹

Dette er den doble utfordringen Kuwait og de andre oljeeksporterende landene i Golfen står overfor: mulig destabiliserende konsekvenser av klimaendringer på den ene siden og en fundamental trussel mot landenes politiske økonomi på den andre. Inntektene fra oljeeksport kan gjøre landene bedre rustet til å gjennomføre nødvendige klimatilpasningstiltak, men gjør samtidig problemene stadig mer u håndterlige. Som Jill Crystal påpeker, er landene på mange måter fanget mellom en økonomisk avhengighet av fortsatt oljevirkksomhet og en miljømessig (og kanskje eksistensiell) avhengighet av globale utslippsreduksjoner.²²

For regimene i golfmonarkiene utgjør denne utfordringen også en potensielt stor politisk trussel. Disse landene fremheves ofte som eksempler på den såkalte *renteniststaten*, hvor regimet kan tilby innbyggerne utstrakt velferd uten å kreve inn skatt takket være statlig kontrollert eksport av naturressurser – olje og gass – til verdensøkonomien. Dette har lagt grunnlaget for et spesielt forhold mellom stat og samfunn preget av klientelisme, hvor regimene tar hånd om innbyggernes behov i bytte mot politisk lojalitet.²³ Kuwait er, som de andre oljeeksporterende gulflandene, et arvelig monarki hvor makten til syvende og sist ligger hos kongefamilien. Samtidig har landet et valgt parlament, om enn med begrenset makt, hvor opposisjonelle krefter ofte er godt representert. Som flere forskere har påpekt, er situasjonen heller ikke fullt så enkel som teorien om renteniststaten skulle tilsi.²⁴ Regimene har flere kilder til legitimitet, og velferd fjerner ikke

alle krav om politisk deltakelse, noe som ofte har kommet til uttrykk i Kuwait. Samtidig er det bred enighet om at teorien identifiserer helt sentrale mekanismer knyttet til regimenes makt og deres folkelige legitimitet, noe som ble svært tydelig

Som en del av velferden har
myndighetene forsynt innbyggerne
med subsidiert drivstoff.

under den såkalte «arabiske våren».²⁵ Fallende inntekter fra oljeeksport vil gjøre det vanskelig for staten å opprettholde sin del av den sosiale kontrakten beskrevet her, og vil dermed true regimenes makt.

Igjen er utfordringen på sett og vis dobbel: Ikke bare kan det bli vanskelig for staten å ivareta forpliktelsene modellen bygger på, disse forpliktelsene er også ekstremt kostbare gitt selve modellen. Som en del av velferden har myndighetene forsynt innbyggerne med sterkt subsidiert strøm, ferskvann og drivstoff, noe som har resultert i ekstremt høyt forbruk.²⁶ Dermed blir både statens utgifter og klimagassutslippene svært høye, og staten blir samtidig avhengig av enda høyere oljeeksport for å få endene til å møtes. Klimaendringene og det grønne skiftet utfordrer forholdet mellom stat og samfunn i gulfelandene, som vi skal komme tilbake til nedenfor.

HVA ER PROBLEMET? KLIMA OG DISKURSER

Kuwaits utfordringer illustrerer således at selv om problemene klimaendringene bringer med seg er vanskelige å se bort fra, er det ikke gitt hvordan de skal defineres. Klimaendringene er ikke simpelthen «et problem som må løses»,²⁷ men snarere en rekke sammenvevde politiske, sosiale og økonomiske spørsmål. Kampen om hvordan utfordringen vi som samfunn må forholde oss til,

skal uttrykkes, pågår kontinuerlig ettersom ulike grupper i samfunnet forsøker å ivareta sine interesser. Eksempelvis vil en ansatt i oljeindustrien kunne forstå utfordringene på en annen måte enn en bonde i et klimaendringsutsatt område, og begge parter vil søke å påvirke debatten og politikken ut fra sitt ståsted. Naturlig nok finnes det dermed ikke én, men en rekke diskurser om klimaendringene. Med en *diskurs* menes gjerne en «samling ideer, konsepter og kategoriseringer»²⁸ som gir et felles rammeverk for å forstå verden eller tolke tekster og ideer, og som gjerne benytter et felles begrepsapparat.²⁹ Innenfor rammen av en gitt diskurs vil noen løsninger være mer sannsynlige enn andre, og interessene til enkelte grupper vil dermed kunne tilgodeses på bekostning av interessene til andre grupper.³⁰ Å analysere diskurser kan dermed fortelle oss mye om hva ulike aktører ser som hovedutfordringene knyttet til klimaendringene og det grønne skiftet, hvem de ser som ansvarlig for å løse problemet, og hvilke løsninger de anser som gode, akseptable eller for den saks skyld uaktuelle.

Ved å fokusere på intertekstualitet og relevante, lokale kontekster kan slike analyser også fortelle oss mye om forholdet mellom oppfatninger, narrativer og interesser og ikke minst mellom ulike diskurser. Dette er sentralt ettersom ulike interesser utfordrer hverandres diskurser og kjemper om å bli hegemoniske.³¹ Kjersti Fløttum med flere argumenterer for at klimadiskurser bør studeres ved å undersøke både makro- og mikrolingvistiske trekk gjennom en kombinasjon av en narrativ-tilnærming og en polyfonisk tilnærming. Analyser av narrativ fokuserer på historien som fortelles i en tekst: Hvilke aktører er involvert, hvem tilskrives positive og negative roller, hva anses som problemet eller komplikasjonen, hvordan kan det løses, og hva er den ønskede slutsituasjonen?³²

Polyfoni er et konsept som i denne sammen-

heng kanskje først og fremst forbindes med Bakhtin. Den sentrale ideen er at flere stemmer og synspunkter er til stede i enhver tekst eller ytring, i tillegg til forfatterens. Dette kan være eksplisitt, eksempelvis dersom noen siteres, eller det kan være implisitt, og det vil da ikke nødvendigvis være klart hvem disse øvrige stemmene tilhører. Ulike språklige virkemidler, så som konjunksjoner og nektelser, benyttes for å angi forholdet mellom ulike stemmer og dermed mellom ulike diskurser og interessegrupper. Disse virkemidlene kan indikere enighet og uenighet, innrømmelser, avvisning og lignende.³³ Kuwaitiske myndigheter slår for eksempel fast i sin NDC at de deler det internasjonale samfunns bekymring for klimaendringene og ønsket om å begrense negative konsekvenser gjennom internasjonalt samarbeid, men dette «til tross for det faktum at Kuwait ikke har bidratt til fenomenet» (klimaendringene).³⁴ Kuwait anerkjenner dermed problemet og sier seg enig i behovet for tiltak og samarbeid. Samtidig avvises diskursene som tilsier at utslipp må ses relativt til befolkningen og ikke bare i absolutte tall (Kuwait har da svært høye utslipp), samt diskursene som argumenterer for at oljeeksporterende land bærer ansvaret for utslipp fra forbrenningen av oljen, ikke bare fra utvinningen. En slik analyse gjør det dermed mulig å nøste opp i intertekstuelle referanser og lenker for å identifisere likheter og forskjeller mellom diskurser på et svært detaljert nivå og å knytte dette til ulike aktørers standpunkt. Sammen med narrativanalysen hjelper det oss ikke bare å se hvilke grupper som støtter ulike løsninger og definisjoner, men også å si noe om hvorfor de gjør dette, slik jeg søker å vise i det følgende.

STATLIG KLIMADISKURS I KUWAIT: VI TAR ANSVAR

De oljeproduserende gulfelandene, og kanskje særlig Saudi-Arabia, har tidligere blitt beskyldt for å benekte og/eller underspille klimaendringene og

deres konsekvenser, og å stå til hinder for vedtak om utslippskutt gjennom FNs klimaforhandling. En slik tilnærming later umiddelbart ikke til å prege regimets respons i Kuwait. Myndighetene benekter som vi har sett hverken klimaendringene eller behovet for handling. De forsøker heller ikke å fortie temaet, men bruker tvert imot betydelige ressurser på å bygge opp en diskurs og en respons som viser at staten tar problemet på alvor. Samtidig er dette en diskurs som gjennom ulike virkemidler søker å ivareta det regimet anser som sine sentrale interesser, noe som så langt har gått på bekostning av utslippskutt og substansielle klimatilpasningstiltak. Dette reflekterer selvsagt de ekstremt krevende utford-

Å kjøre bil i Kuwait by innebærer ufravikelig timer i kø og på leting etter parkeringsplass.

ringene landet står overfor: Økonomien er fullstendig avhengig av oljeeksport, og man har per i dag ingen reelle alternativer. Samtidig gjør disse forholdene behovet for rask endring desto større, men dette reflekteres altså ikke i statens diskurs.

Selv om kuwaitiske myndigheter anerkjenner klimaendringene, avviser de, som vi har sett, i sin NDC eget ansvar for at de finner sted. Samtidig understrekes det at man som et land som er avhengig av inntekter fra eksport av én ressurs – olje – vil bli hardt rammet økonomisk av et grønt skifte,³⁶ og at dette er noe verdenssamfunnet må ta hensyn til. Bortfall av inntekter fra eksport av olje skal med andre ord regnes med som en formildende omstendighet, men utslippene fra bruk av den samme oljen skal ikke regnes med når utslipp skal måles og ansvar fordeles.

Myndighetene understreker videre av man

som et utviklingsland er avhengig av teknisk bistand fra andre land for å gjennomføre utslippskutt. Men mens andre land setter spesifikke mål for kutt betinget av bistand, er det ingen konkrete løfter å finne i Kuwaits NDC – hverken med eller uten internasjonal støtte. I stedet understreker myndighetene at landet skal *etterstrebe å ikke øke utslippene* ved å oppgradere oljeinfrastrukturen, kutte forbruket ved blant annet å reformere subsidiene og investere i fornybart.³⁷ Myndighetene benytter således et virkemiddel Fløttum og Espeland har identifisert som sentralt også i norske myndigheters klimadiskurs, hvor man simpelthen presenterer to (potensielt) motstridende synspunkter, for så å la være å adressere den iboende konflikten.³⁸ Kuwait anerkjenner problemet og behovet for handling og utslippskutt og understreker sin støtte til det internasjonale arbeidet. Myndighetene skryter sågar av sin tidlige deltakelse i FNs klimaarbeid. Samtidig avviser man i praksis ansvaret og forpliktelsene som følger av dette internasjonale avtaleverket, man gir ingen konkrete lovnader om kutt,³⁹ men fremholder tvert imot at man skal øke oljeeksporten i de kommende årene.⁴⁰

I sin NDC referer kuwaitiske myndigheter til *ett* dokument som skal ligge til grunn for landets arbeid med tiltak knyttet til utslipp og klimatilpassning, nemlig loven om vern av miljøet av 2014 (endret i 2015).⁴¹ Loven gir en definisjon av klimændringer i introduksjonen, men nevner deretter ikke temaet igjen. I stedet fokuserer loven på miljøet i folks umiddelbare nærhet: å unngå utslipp fra fabrikker og bedrifter, å unngå forurensning langs kysten og i Kuwaitbukta, å ikke kaste søppel på bakken, å unngå luftforurensning og lignende. Når den også fokuserer på et tema som ozonlaget og Montreal-protokollen,⁴² kan det hele minne om miljødiskursen som preget Norge og mange andre land i 1980- og 1990-årene. Hvordan disse problemene kan håndteres, går tydelig frem

av loven, det skjer gjennom streng regulering og nøye overvåking etterfulgt av nødvendige reaksjoner overfor dem som gjør noe galt. Det er et positivt budskap, og loven slår fast at mennesket bør søke å utnytte naturens ressurser, så lenge det skjer i regulerte og ordnede former. Dette er selve kjernen i statens diskurs, og den kan igjen spores tilbake til landets oljedepartement, som slår fast at petroleumsvirksomhet i seg selv ikke er et problem, snarere er det mangel på bevissthet og reguleringer som kan skade miljøet.⁴³

Denne diskursen er i tråd med det Dryzek har kategorisert som «administrative rationalism», og som Hajer kaller «the traditionalist-pragmatist story-line».⁴⁴ I diskurser som faller inn under disse arketyper, er det staten sammen med eksperter som gjennom regulering og overvåkning løser de miljøutfordringene man står overfor, på en måte som ikke fordrer fundamentale endringer i folks liv, i økonomien eller i politikken – det sentrale poenget for regimet i Kuwait. Det er da heller ingen tvil om hvem som er den sentrale aktøren eller «helten» i narrativet myndighetene presenterer. Det er staten, nærmere bestemt ved den statlige miljømyndigheten EPA (al-hay'a al-'ama li-l-bi'a, den offentlige miljømyndigheten), som ledes av et medlem av kongefamilien, og som holder til i påkostede lokaler. Dette er også organet som i samarbeid med internasjonale organisasjoner publiserte Kuwaits nyeste *National Communication*-rapport, og som representerer landet i FNs klimaforhandlinger. Gjennom sine kanaler i ulike sosiale medier viser EPA innbyggerne hvordan de eksempelvis gjennomfører inspeksjoner i fabrikker eller etterforsker oljesøl i Kuwaitbukta. Kuwaitere flest trenger dermed ikke bekymre seg for dette, skjønt det også er en rolle for innbyggerne i det hele: å delta i kampanjer for å rydde strender, dele ut løpesedler om temaet eller delta på internasjonale markeringer som Earth Hour. Andre sentrale aktører, igjen statlige,

er det kuwaitiske oljeselskapet samt Olje-departementet og Elektrisitets- og vann-departementet. Disse leder an i Kuwaits relativt beskjedne fornybarsatsing, som da utgjør et *virke-middel* for snarere enn et *alternativ til* fossil energi: Solenergi skal frigjøre olje til eksport samt benyttes til å gjøre oljeproduksjonen renere.⁴⁵ Dette minner igjen om reklamer fra norske Equinor, som vil benytte fornybar energi for å «sørge for at norsk olje blir blant den reneste i verden».⁴⁶

Ved å viske ut grensen mellom klimaspørsmål og andre miljøutfordringer samt tillate uforløste motsetninger skaper kuwaitiske myndigheter en diskurs hvor de kan vise handling uten å love endringer knyttet til oljeindustrien. Staten er den sentrale aktøren som løser problemet, noe som er helt avgjørende gitt forholdet mellom stat og samfunn i renteniststaten og basisen for regimets legitimitet. Komplikasjonen som må løses i dette narrativet, eller om man vil definisjonen av problemet som utgjør å håndtere klimaendringene, er vel så mye det å kunne fortsette oljeeksporten i en mer klimabevisst verden som å kutte utslipp og tilpasse seg et nytt klima. Det er liten tvil om hva den ønskede sluttstatusen er: å opprettholde status quo politisk, sosialt og økonomisk.⁴⁷

KUWAIT COMMUTE-KAMPANJEN

Jassim al-Awadhi var lei av å kjøre bil i Kuwait by, noe som ufravikelig innebærer timer i kø og på leting etter parkeringsplass. Han bestemte seg derfor for å gjøre noe de færreste kuwaitere gjør, nemlig å ta bussen. Erfaringen var blandet. På den ene siden var det praktisk, han kunne jobbe på veien, han måtte ikke lete etter parkeringsplass, og det var rimelig. På den annen side var det tydelig at kollektivtransporten i landet var dårlig organisert, finansiert og vedlikeholdt: Bussene var slitne, tidtabeller og rutekart var mangelfulle eller ikke-eksisterende, holdeplassene var i elendig for-

fatning, og mangel på kollektivfelt gjorde at bussene i stor grad slet med den samme trafikken som privatbiler. Potensialet var med andre ord til stede, men det var en lang vei å gå. Al-Awadhi begynte å lese seg opp om kollektivtransport rundt om i verden og så fort hvor bra det kan være, og hvor mye det er å tjene på det. Han bestemte seg derfor for å forsøke å bedre situasjonen i Kuwait, og 11. juli 2018 lanserte han Kuwait Commute-kampanjen.⁴⁸ Han ønsket med andre ord ikke å beholde status quo hva angår kollektivtransport.

Transport utgjør som nevnt ovenfor en betydelig utfordring for myndighetene i Kuwait. Den er den tredje største kilden til klimagassutslipp i landet, og står for omtrent 15 prosent av landets samlede utslipp.⁴⁹ Dette kan synes lite, men i skarp kontrast til myndighetenes svært selektive fremstilling i landets NDC er Kuwaits relative utslipp svært høye.⁵⁰ Den store trafikkbelastningen går hardt utover den lokale luftkvaliteten, og Kuwait er det landet i verden med høyest andel barn med astma som kan knyttes til forurensning fra trafikk.⁵¹ Det store antallet biler gjør at trafikken i landet er beryktet for mer eller mindre permanent kø på dagtid på hverdager, og situasjonen ser ikke ut til å bli bedre. Rundt 80 prosent av kjøretøyene i Kuwait er privatbiler, og antallet personbiler øker ifølge Kuwait Commute med 5 prosent per år.⁵² Bensinforbruket i Kuwait ble doblet mellom 2002 og 2013,⁵³ kanskje ikke overraskende gitt denne statistikken. Dette har igjen ikke bare negative konsekvenser for utslippene, men også for statens økonomi gitt de omfattende subsidiene, noe som igjen var bakgrunnen for regjeringens så langt mislykkede og politisk kostbare forsøk på å redusere disse.⁵⁴

Det er med andre ord mye å vinne for kuwaitiske myndigheter dersom de gir kollektivtransporten et kraftig løft, men så langt har de vist hverken evne eller vilje til dette. Kuwait har et of-fentlig busselskap, Det kuwaitiske selskapet for of-

fentlig transport (Sharikat al-naql al-'am al-kuwaitiyya), grunnlagt i 1962.⁵⁵ To private selskaper, City Bus og Kuwait Gulf Link, slapp til på markedet i henholdsvis 2003 og 2006.⁵⁶ Tanken var at konkurranse skulle bedre tilbudet, men dette har så langt ikke skjedd. Ettersom det så å si bare er arbeidsmigranter som benytter offentlig transport i Kuwait, kjører alle selskapene nesten tilsvarende ruter mellom områder hvor migrantene bor og arbeider. Sentrale deler av byen, store boligområder og ikke minst de største kjøpesentrene (ekstremt populære samlings-

Bussene var slitne, tidtabeller og rutekart var mangelfulle eller ikke-eksisterende, holdeplassene i elendig forfatning.

punkter i Kuwait) er ikke dekket siden dette er områder hvor det først og fremst er kuwaitiske borgere som oppholder seg. Av samme årsak er det også lite press for å utbedre tilbudet og standarden, og informasjonen forblir mangelfull samtidig som holdeplassene holder svært lav kvalitet.⁵⁷ Myndighetene viser liten vilje til å ta tak i problemet, og det er også uklart hvilke offentlige instanser som har myndighet til å fatte ulike avgjørelser i samferdselsspørsmål. Riktignok er utbygging av et t-bane-nett en del av Kuwaits nasjonale utviklingsplan, men arbeidet går svært sakte og har blitt utsatt mange ganger.⁵⁸

For å bedre situasjonen søker Kuwait Commute derfor å oppnå to ting: å få flere (stats)borgere til å reise kollektivt, og å få myndighetene til å utbedre og utvikle tilbudet. Ifølge kampanjen handler motviljen mot å reise kollektivt, i tillegg til at tilbudet er dårlig, om at det anses som sosialt stigmatiserende, og at folk i liten grad kjenner til muligheten. I et velstående land hvor de fleste har minst én bil, anser mange

det som pinlig å ta buss. For kvinnelige passasjerer anses i tillegg seksuell trakassering som et potensielt problem,⁵⁹ selv om dette i liten grad har preget debatten så langt. Kuwait Commute søker å øke folks bevissthet om nytten av kollektivtransport og vil på sikt få dem til å endre syn og dermed også sine vaner. Gruppen, som foruten al-Awadhi består av fire andre, arbeider på flere måter for å oppnå dette. Al-Awadhi reiser selv mye kollektivt og legger jevnlig ut bilder, video og tekst på Instagram og Twitter som viser hvor enkelt og praktisk dette er. Gruppen oppfordrer sine følgere til å gjøre det samme og å bruke emneknaggen **الباص وينه** (hvor blir det av bussen), slik at alle kan ta del. Per mars 2020 har de arrangert 11 felles bussreiser som den som ble beskrevet innledningsvis, hvor tanken er å la folk få se hvor greit det fungerer i praksis. Gruppen holder jevnlig foredrag i ulike fora, og har blant annet snakket ved Kuwait University og i Kuwaits økonomiske forening. De har lyktes godt i å få oppmerksomhet i mediene, og har blant annet deltatt i debattprogram på statlig fjernsyn⁶⁰ og blitt intervjuet av det statlige nyhetsbyrået KUNA⁶¹ og den innflytelsesrike avisen al-Qabas.⁶²

For å påvirke myndighetene til å utbedre tilbudet gjør gruppen primært to ting, foruten arbeidet for å spre budskapet slik det er beskrevet ovenfor. For det første har gruppen holdt møter med en rekke offentlige myndigheter involvert i arbeidet med kollektivtransport, så som Innenriksdepartementet og landets trafikkråd.⁶³ Gruppen har også hatt møter med medlemmer av parlamentet, og fått sterk støtte fra parlamentarikeren Osama al-Shahin, som også har tatt opp temaet i nasjonalforsamlingen.⁶⁴ I tillegg oppfordrer gruppen sine følgere, støttespillere og alle andre om å ta kontakt med relevante offentlige myndigheter og ikke minst sine representanter i lokale råd og i parlamentet for å be om forbedring.⁶⁵ Dette virkemiddelet har også tid-

ligere blitt benyttet i Kuwait, og var viktig for den opposisjonelle Oransjebevegelsen, som jobbet for endring av valgkretsene i landet i 2006.⁶⁶ Det er selvsagt også et relativt opplagt virkemiddel for en kampanje som Kuwait Commute, men er samtidig ikke den eneste opposisjonelle referansen i gruppens arbeid. I sine presentasjoner peker gruppen på at kollektivtransporten må forbedres også fordi «vi fortjener bedre» – «nastahiqq al-'afdal» – en referanse de fleste kuwaitere vil assosiere med den omfattende, opposisjonelle kampanjen for demokratiske reformer og mot korrupsjon som begynte i 2009, og som brukte nettopp denne frasen som slagord.⁶⁷ Gruppen har også lagt ut bilder av et møte med den legendariske politikeren Ahmad al-Khatib,⁶⁸ en stor helt for opposisjonelle grupper (men også andre) i Kuwait. Dette betyr ikke at gruppen nødvendigvis støtter opposisjonen, et begrep som i alle tilfeller kan være ganske flytende i Kuwait. Det som derimot er klart, er at deres tilnærming til kollektivtransporten utfordrer den statlige diskursen beskrevet ovenfor.

«ENDRING STARTER MED OSS SELV»

Kuwaitiske myndigheter lykkes i å dominere den offentlige debatten om klimaendringene, miljøet og det grønne skiftet. Dette er selvfølgelig helt sentralt ettersom den diskursen som evner å dominere, i stor grad får definere problemet, sette rammene for debatten og med det også sette klare begrensninger for hvilke tiltak som anses som aktuelle. Som Chantalle Mouffe påpeker: Måten vi ser verden på, det vi kaller «sunn fornuft» eller en «naturlig orden», er ikke «manifestasjoner av en dypere objektivitet».⁶⁹ Tvert imot er dette, som Nancy Fraser fremhever, uttrykk for de til enhver tid gjeldende maktforholdene i samfunnet, og diskurs er et virkemiddel som de i maktposisjoner benytter for å utøve sin makt uten å måtte ty til fysisk makt, for å sikre sine interesser og forhindre

at eksisterende forhold utfordres på en måte som ikke gagnar dem.⁷⁰ Skal politikken endres, må først diskursen endres, ofte ved at nye ord og uttrykk introduseres, at nye aktører anerkjennes, og at nye problemer anerkjennes eller gamle problemer redefineres.⁷¹

Kuwaitiske myndigheter har så langt lyktes så godt at selv kritiske organisasjoner i det kuwaitiske sivilsamfunnet forholder seg til logikken i myndighetenes diskurs. Eksempelvis er miljøorganisasjonen Den grønne linjen (al-Khatt al-'akhdar) svært kritisk til at fabrikker og kraftanlegg i Kuwait etter deres syn forurensar og ødelegger luftkvaliteten, og de hevder derfor at myndighetene gjør for lite for å overvåke og slå ned på dette. I en slik kritikk er definisjonen av problemet, den ansvarlige aktøren og de foreslåtte virkemidlene de samme som i statens diskurs, uten at organisasjonen nødvendigvis gir sin fulle tilslutning til dette narrative.

Dette er imidlertid annerledes i Kuwait Commutes narrativ. For dem er *du*, den enkelte kuwaitiske borgeren, den sentrale aktøren for å løse problemet. For å løse trafikkproblemene og kutte utslippene må den enkelte være villig til å legge om sine vaner, eller som en begeistret følger av gruppen påpeker i en diskusjon på Twitter: «Mange snakker om endring og fremgang, og selv om det høres ut som en klisje, så begynner det virkelig med oss.»⁷² Tilsvarende er det borgerne som gjennom å kontakte sine representanter skal presse myndighetene til handling for å bedre kollektivtilbudet. Kuwaitiske myndigheter har riktignok selv tidligere oppfordret folk til å tenke gjennom sine vaner og redusere sitt forbruk av vann og elektrisitet, men da er det den paternalistiske staten som forteller innbyggerne hva de kan gjøre for å bidra til at staten løser problemet. I tillegg har myndighetene lagt vekt på at dette ikke er en nødvendighet, staten vil uansett kunne skaffe all den elektrisiteten og alt det vannet de

måtte ønske, og det er mulig å fortsette som før.⁷³ For Kuwait Commute er det annerledes: Problemet kan ikke løses hvis ikke folk endrer måten de lever sine liv på, og snarere enn at staten loser innbyggerne gjennom det hele, presser innbyggerne staten til å følge deres initiativ.

ET NYTT FORHOLD MELLOM STAT OG SAMFUNN?

Dette betyr ikke nødvendigvis at Kuwait Commute er i opposisjon til regimet, og løsningene og virkemidlene de tar til orde for, kan vanskelig sies å være spesielt radikale. Like fullt utfordrer kampanjen sentrale elementer i statens narrativ, og selv om kampanjens innflytelse (eller ønske om endring) helt klart er beskjeden, later det til at myndighetene er oppmerksomme på den og søker å gjøre det regimet ofte gjør i møte med egenrådige politiske initiativer, nemlig å knytte dem til seg og holde dem nær. Som vi har sett, har Kuwait Commute svært god tilgang til offentlige myndigheter i landet, noe som vel å merke også handler om Kuwaits politiske kultur, og i februar 2019 mottok initiativet en pris for sitt arbeid. Prisen ble delt ut av Sheikh 'Abdallah al-'Ahmad al-Humud al-Sabah, direktøren for EPA – nettopp den instansen kuwaitiske myndigheter ønsker skal definere og håndtere klimautfordringene.⁷⁴

Uavhengig av hvilken innflytelse Kuwait Commute har, illustrerer kampanjen det som vil bli en sentral utfordring for alle de oljeeksporterende golfmonarkiene i årene fremover, nemlig å holde fast ved det eksisterende forholdet mellom stat og samfunn og de strukturene som underbygger dette. Som det fremgår av statens diskurs skildret ovenfor, ser regimet i Kuwait foreløpig ut til å legge til grunn at egen posisjon og makt fordrer fortsatt økt oljeeksport. Dette kan vise seg å bli en lite holdbar strategi. Våren 2020 sank oljeprisen voldsomt som en følge av koronapandemien og den saudisk-russiske priskrigen, men selv uten disse ekstraordinære forholdene vil

klimaendringene og det grønne skiftet ha en stor effekt, og, som Verdensbanken påpeker, vil lave priser antakeligvis være «den nye normalen».⁷⁵ Golfmonarkiene står allerede overfor en fundamental utfordring ved at de «bruker mer enn de tjener på olje og gass»,⁷⁶ og samme kurs er således en lite farbar vei. En brå omlegging vil åpenbart underminere regimeene og antakelig være svært upopulært i befolkningen. Mangel på reform er imidlertid også et dårlig alternativ siden det vil gjøre landene dårligere rustet til å håndtere konsekvensene, og, som kampanjen skildret her illustrerer, det vil åpne for at andre aktører fyller tomrommet statlig passivitet etterlater seg.

Etter hvert som oljeprisen eventuelt synker og konsekvensene av klimaendringene stadig blir mer merkbare, vil dermed det eksisterende forholdet mellom stat og samfunn i Kuwait så vel som i de andre oljeeksporterende golflandene utfordres fra tre hold: regimeenes evne til å opprettholde sin del av den sosiale kontrakten vil minke i takt med oljeprisen, deres evne til å løse innbyggernes problemer og håndtere klima-problemene vil avta, og de vil utfordres av andre aktører som i mangel av statlig handling vil fremme egne løsninger og initiativer for å møte klimaendringene og bidra til det grønne skiftet. Samtidig illustrerer Kuwait Commute også at det vil være mye å tjene for både stat og samfunn på å slippe til slike initiativer dersom/når man bestemmer seg for at mer omfattende endringer er nødvendig – selv om det går på bekostning av eksisterende maktmekanismer.

• f •

JON NORDENSON har en PhD i Midtøstenstudier.

- 1 En stor takk til Erik Sundblad, Charlotte Lysa samt to anonyme fagfeller for svært verdifulle innspill og kommentarer.
- 2 @kuwaitcommute på Instagram, 20. november 2018. URL: [instagram.com/p/BqaNmXGhQU-/](https://www.instagram.com/p/BqaNmXGhQU-/) (sist besøkt 9. mars 2020).

- 3 @kuwaitcommute på Instagram, 24. november 2018. URL: [instagram.com/p/Bqkes7pByod/](https://www.instagram.com/p/Bqkes7pByod/) og [instagram.com/p/Bqm0zFTBM7D/](https://www.instagram.com/p/Bqm0zFTBM7D/) (sist besøkt 9. mars 2020).
- 4 Kuwait Environment Public Authority (EPA), United Nations Environment Programme (UNEP) og Global Environment Facility (GEF), State of Kuwait Second National Communication, juli 2019. URL: unfccc.int/sites/default/files/resource/94235106_Kuwait-NC2-2-KUWAIT%20SNC%20%20final%20v2.pdf (sist besøkt 9. mars 2020), side 34.
- 5 Kuwait Commute benytter to plattformer: Twitter og Instagram, med brukernavnet @kuwaitcommute på begge. Materialet er lastet ned med en applikasjon utviklet av Senter for informasjonsteknologi ved Universitetet i Oslo (USIT), og jeg vil takke Morten Erlandsen ved USIT for utvikling og uvurderlig hjelp i bruken av denne applikasjonen.
- 6 NDC står for Nationally Determined Contribution, på norsk omtalt som de nasjonalt fastsatte bidragene (og frem til man ratifiserer Paris-avtalen, Intended Nationally Determined Contribution, eller foreløpige nasjonalt fastsatte bidrag). Dette er hvert enkelt lands løfter knyttet til utslippsreduksjoner under Paris-avtalen. Mer informasjon er tilgjengelig her: unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/nationally-determined-contributions-ndcs (sist besøkt 9. mars 2020). Under FN's klimakonvensjon skal tilsluttede land også levere det som på engelsk kalles National Communication (NC) og Biannual Update Report, som blant annet redegjør for landenes utslipp, klimatilpasnings tiltak og tiltak for å kutte utslipp og redusere konsekvenser av klimaendringene. Mer informasjon er tilgjengelig her: unfccc.int/process-and-meetings/items#:0c4d2d14-7742-48fd-982e-d52b41b85bb0:f666393f-34f5-45d6-a44e-8d03be236927:cc852874-8331-492c-a332-cc6313dec434 (sist besøkt 28. juni 2020).
- 7 De statlige organisasjonene som er inkludert, er: al-hay'a al-'ama li-l-bi'a (Environmental Public Authority, EPA), Olje-departementet, Elektrisitets- og vanndepartementet, Kuwaits nasjonale oljeselskap, Kuwait Institute for Scientific Research (KISR) samt Kuwaits nasjonale utviklingsplan «Nye Kuwait» (Kuwait jadida). Ikke-statlige organisasjoner som er inkludert, er: al-Jama'iyya al-kuwaitiyya l-himayat al-bi'a (Kuwait Environment Protection Society), al-Khatt al-akhdar (Green Line), en.v, q8.eco. Materialet fra sosiale medier er lastet ned som beskrevet ovenfor.
- 8 Materialet fra aviser er samlet inn fra høsten 2017 og ut 2019 og er basert på automatiserte søk samt manuell overvåkning av kuwaitiske aviser. Materialet inkluderer både generell dekning av relevante temaer, så som artikler om klimaendringene, fornybar energi, miljøorganisasjoner, oljepris eller elektrisitet, og spesifikke hendelser, så som FN's klimatoppmøter, statlige kampanjer i Kuwait, og lignende. Ettersom kuwaitiske medier er svært politisert, har jeg inkludert aviser som dekker ulike politiske syn/interesser i utvalget, men samtidig sikret at de mest leste avisene kommer med. Følgende aviser er derfor med i utvalget: al-Rai, al-Qabas, al-Siyyasa, al-Anba', al-Watan, KUNA, al-An og Arab Times Kuwait. I tillegg har jeg inkludert den populære nyhetsbloggen AlZiadiQ8. For mer om politiseringen av kuwaitiske medier, se for eksempel: Kjetil Selvik, «Elite Rivalry in a Semi-Democracy: The Kuwaiti Press Scene», *Middle Eastern Studies* 47, nr 3 (2011).
- 9 For mer om begrepet «grønt skifte», se for eksempel Store norske leksikons artikkel om temaet.
- 10 Jason P. Evans, «21st century climate change in the Middle East», *Climatic Change*, 92 (2009); Jeannie Sowers, Avner Vengosh og Erika Weinthal, «Climate change, water resources, and the politics of adaptation in the Middle East and North Africa», *Climatic Change* 104 (3–4, 2011); ESCWA, United Nations Economic and Social Commission for Western Asia, Arab Center for the Studies of Arid Zones and Dry Lands (ACSAD) of the League of Arab States, Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ), League of Arab States, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), United Nations Environment Programme (UN Environment), Scientific and Cultural Organization (UNESCO) Office in Cairo United Nations Educational, United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNISDR), Environment and Health (UNU-INWEH) United Nations University Institute for Water og World Meteorological Organization (WMO), Arab Climate Change Assessment Report – Executive Summary (Beirut, 2017).
- 11 Jeremy S Pal og Elfatih A. B. Eltahir, «Future Temperature in Southwest Asia Projected to Exceed a Threshold for Human Adaptability», *Nature Climate Change* 6 (2015); J. Lelieveld, Y. Proestos, P. Hadjinicolaou, M. Tanarhte, E. Tyrllis og G. Zittis, «Strongly Increasing Heat Extremes in the Middle East and North Africa (Mena) in the 21st Century», *Climatic Change* 137, nr. 1 (2016).
- 12 State of Kuwait, «Foreløpige nasjonalt fastsatte bidrag», (Kuwait by, 2015), side 2.
- 13 Kuwait Environment Public Authority (EPA), United Nations Environment Programme (UNEP) og Global Environment Facility (GEF), State of Kuwait Second National Communication (juli 2019). URL: unfccc.int/sites/default/files/resource/94235106_Kuwait-NC2-2-KUWAIT%20SNC%20%20final%20v2.pdf (sist besøkt 9. mars 2020), side x.
- 14 Jeremy S Pal og Elfatih A. B. Eltahir, «Future Temperature in Southwest Asia Projected to Exceed a Threshold for Human Adaptability», *Nature Climate Change* 6 (2015); J. Lelieveld, Y. Proestos, P. Hadjinicolaou, M. Tanarhte, E. Tyrllis og G. Zittis, «Strongly Increasing Heat Extremes in the Middle East and North Africa (Mena) in the 21st Century», *Climatic Change* 137, nr. 1 (2016).
- 15 I arbeidet med FN's klimapanelers femte hovedrapport utviklet forskere fire scenarier som benyttes for å modellere sannsynlige konsekvenser av klimaendringene avhengig av en rekke faktorer, herunder hvordan verdens klimagassutslipp utvikler seg, kalt Representative Concentration Pathways, RCP. For mer om disse scenariene, se: Christian Bjørnæs, «A Guide to Representative Concentration Pathways», Cicero (2015). Tilgjengelig på nett: cicero.oslo.no/en/posts/news/a-guide-to-representative-concentration-pathways (sist besøkt 28. juni 2020).
- 16 Zeke Hausfather og Glen P. Peters, «Emissions—the 'business as usual' story is misleading», *Nature*, 577 (2020), side 620.

- 17 Jeremy S Pal og Elfatih A. B. Eltahir, «Future Temperature in Southwest Asia Projected to Exceed a Threshold for Human Adaptability», *Nature Climate Change* 6 (2015), side 198.
- 18 FNs klimapanel (IPCC), «Summary for Policy Makers. Global Warming of 1.5°C. An Ipcc Special Report», World Meteorological Organization (Geneve, 2018); Christophe McGlade og Paul Ekins, «The Geographical Distribution of Fossil Fuels Unused When Limiting Global Warming to 2 C», *Nature* 517 (2015).
- 19 Reuters, «Kuwait Petroleum to spend over \$500 bln by 2040 as it lifts oil capacity», 31. januar 2018. URL: reuters.com/article/kuwait-oil/update-1-kuwait-petroleum-to-spend-over-500-bln-by-2040-as-it-lifts-oil-capacity-idUSL8N1PQ3PX (sist besøkt 19. mars 2020).
- 20 U.S. Department of Commerce, «Kuwait – Oil and Gas», export.gov, 30. oktober 2018. URL: export.gov/article?id=Kuwait-Oil-and-Gas (sist besøkt 20. august 2018).
- 21 Rabia Ferroukhi, Arslan Khalid, Dalia Hawila, Divyam Nagpal, Laura El-Katiri, Vasilis Fthenakis og Aref Al-Fara, «Renewable Energy Market Analysis the Gcc Region», IRENA (Abu Dhabi, 2016), side 1.
- 22 Jill Crystal, «The Securitization of Oil and Its Ramifications in the Gulf Cooperation Council States», i *Environmental Politics in the Middle East*, red. Harry Verhoeven (London: Hurst & Company, 2018), side 82.
- 23 Hazem Beblawi, «The Rentier State in the Arab World», *Arab Studies Quarterly* 9, nr. 4 (1987); Hossein Mahdavy, «The Patterns and Problems of Economic Development in Rentier States: The Case of Iran», i *Studies in the Economic History of the Middle East*, red. M. A. Cook (London: Oxford University Press, 1970).
- 24 Se for eksempel: Michael Herb, «A Nation of Bureaucrats: Political Participation and Economic Diversification in Kuwait and the United Arab Emirates», *International Journal of Middle East Studies* 41, nr. 3 (2009); Kjetil Selvik, «Golfmonarkiene. Mer variasjon enn olje kan forklare», *Babylon nordisk tidsskrift for midtøstenstudier* 8, nr. 2 (2010); Krane, «Political Enablers of Energy Subsidy Reform in Middle Eastern Oil Exporters», *Nature Energy* 3 (2018).
- 25 Omfattende protester med krav om demokratiske reformer fant sted i Kuwait i 2011 og 2012. Dette var imidlertid langt fra første gang opposisjonell mobilisering fant sted i landet, slik mobilisering har funnet sted jevnlig (dog i varierende former) siden uavhengigheten. For mer om protester gjennom historien samt etter 2011, se: Jon Nordenson, *Online Activism in the Middle East: Political Power and Authoritarian Governments from Egypt to Kuwait* (London/New York: I. B. Tauris, 2017); Jon Nordenson, *Fra opprør til kaos: Midtøsten etter den arabiske våren* (Oslo: Universitetsforlaget, 2018).
- 26 Kuwait har eksempelvis et av de høyeste forbrukene av ferskvann i hele verden, til tross for at landet er uten fornybare ferskvannsressurser. Vannet kommer i stedet fra desalinering, som igjen er basert på forbrenning av fossilt drivstoff. Tilsvarende er forbruket av strøm og drivstoff ekstremt høyt. Se for eksempel: Mari Luomi, *The Gulf Monarchies and Climate Change: Abu Dhabi and Qatar in an Era of Natural*
- 27 Mike Hulme, *Why we disagree about climate change: Understanding controversy, inaction and opportunity* (Cambridge: Cambridge University Press, 2009), side xxviii.
- 28 Maarten A. Hajer, *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process* (Oxford: Oxford University Press, 1995), side 44.
- 29 John S. Dryzek, *The Politics of the Earth: Environmental Discourses* (Oxford: Oxford University Press, 2013).
- 30 Nicole Detraz og Michele M Betsill. «Climate change and environmental security: for whom the discourse shifts», *International Studies Perspectives* 10, nr 3 (2009), side 304.
- 31 Neil W. Adger, Tor A Benjaminsen, Katrina Brown og Hanne Svarstad, «Advancing a political ecology of global environmental discourses», *Development and change* 32, nr. 4 (2001).
- 32 Kjersti Fløttum, «A Linguistic and Discursive View on Climate Change Discourse», *Asp. la revue du GERAS*, nr. 58 (2010); Kjersti Fløttum, og Øyvind Gjerstad, «Arguing for Climate Policy through the Linguistic Construction of Narratives and Voices: The Case of the South-African Green Paper 'National Climate Change Response'», *Climatic Change* 118, nr. 2 (2013).
- 33 Mikhail Bakhtin, *Problems of Dostoevsky's poetics* (University of Minnesota Press: Minneapolis, 2014); Kjersti Fløttum, og Tonje J Espeland, «Norske klimanarrativer–hvor mange 'fortellinger'? En lingvistisk og diskursiv analyse av to norske stortingsmeldinger», *Sakprosa* 6, nr. 4 (2014).
- 34 State of Kuwait, «Foreløpige nasjonalt fastsatte bidrag», (Kuwait by, 2015), side 1, 9.
- 35 Mari Luomi, *The Gulf Monarchies and Climate Change: Abu Dhabi and Qatar in an Era of Natural Unsustainability* (London: Hurst Company, 2012), side 199–202.
- 36 State of Kuwait, «Foreløpige nasjonalt fastsatte bidrag», (Kuwait by, 2015), side 9, 10.
- 37 Ibid., side 5.
- 38 Kjersti Fløttum, og Tonje J Espeland, «Norske klimanarrativer – hvor mange 'fortellinger'? En lingvistisk og diskursiv analyse av to norske stortingsmeldinger», *Sakprosa* 6, nr. 4 (2014), side 15.
- 39 Man viser riktignok til det som i Kuwait omtales som den kongelige visjonen for fornybar energi. Men mens denne andre steder tallfestes til at 15 prosent av landets energibehov skal møtes av fornybare kilder innen 2030, oppgis det ingen konkrete tall i dette dokumentet (som utgjør Kuwaits faktiske løfte under Paris-avtalen).

- 40 Reuters, «Kuwait Petroleum to spend over \$500 bln by 2040 as it lifts oil capacity», 31. januar 2018. URL: reuters.com/article/kuwait-oil/update-1-kuwait-petroleum-to-spend-over-500-blb-by-2040-as-it-lifts-oil-capacity-idUSL8N1PQ3PX (sist besøkt 19. mars 2020).
- 41 State of Kuwait, «Loven om vern av miljøet, nr 42 2014», (Kuwait by, 2014).
- 42 Montreal-protokollen, inngått i 1987, dreier seg om vern av ozonlaget. For mer om denne, se «Montreal-protokollen» i Store norske leksikon.
- 43 Se for eksempel: Oljeministeriet, «Miljø og sikkerhet i oljeindustrien», Facts and Figures, udatert. URL: facts.moo.gov.kw/ar/index.asp?More=yes&NewsID=48&mode=0&day4&page=4 (sist besøkt 11. mars 2020).
- 44 John S. Dryzek, *The Politics of the Earth: Environmental Discourses* (Oxford: Oxford University Press, 2013); Maarten A. Hajer, *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process* (Oxford: Oxford University Press, 1995).
- 45 Det kuwaitiske oljeselskapet begynte arbeidet på Kuwaits første større fornybaranlegg i 2016, «Sedra 500». Anlegget produserer i dag strøm som benyttes i oljeproduksjonen vest i landet. Oljedepartementet og Elektrisitets- og vann departementet har siden påbegynt arbeidet på et større anlegg, al-Sheqaya, som skal produsere strøm til privat bruk. Også her er imidlertid oljeselskapet inne, og også her skal det etter hvert bygges ut kapasitet som skal benyttes i oljeindustrien. I omtalen av begge prosjekter understrekes det at dette vil gjøre oljeproduksjonen renere samt frigjøre olje for eksport, men det pekes også på utslippskutt mer generelt. Det kuwaitiske oljeselskapet har også gående et prosjekt for «miljødrivstoff», eller renere olje. Retorikken minner således om den som benyttes av norske Equinor, som også fremhever at deres produksjon er «ren» og blant annet viser til planer om å benytte fornybar energi ved offshore plattformer (se også note 46). Se: «Sedra 500-prosjektet», Oljedepartementet, udatert. URL: moo.gov.kw/About-Us/Ministry-Projects/Project-Sidra.aspx (sist besøkt 11. mars 2020); al-Rai, «Oljeselskapet setter i gang «Sedra 500»-prosjektet», 26. oktober 2016. URL: alraimedia.com/Home/Details?id=aebd713f-91fe-4ad7-abef-3b3affcde0c (sist besøkt 11. mars 2020); KUNA, «(al-Sheqaya-komplekset) ... Utviklingsprosjekt som realiserer den kongelige visjonen for bruk av fornybar energi innen 2030», 20. februar 2019. URL: kuna.net.kw/ArticleDetails.aspx?id=2778756&Language=ar# (sist besøkt 11. mars 2020); «Miljødrivstoffprosjektet», Oljedepartementet, udatert. URL: moo.gov.kw/About-Us/Ministry-Projects/Environmental-Fuel-Project.aspx (sist besøkt 11. mars 2020).
- 46 VG, «Annonserinnhold: Her er hemmeligheten som skal sørge for at norsk olje blir blant den reneste i verden», udatert. URL: vg.no/annonsorinnhold/equinor/artikler/elektrifisering/ (sist besøkt 11. mars 2020).
- 47 For en mer detaljert gjennomgang av statlig klimadiskurs i Kuwait, se: Jon Nordenson, «Between Populism and (Electric) Power: Reconciling a Green Shift and Popular Legitimacy in Kuwait», *Journal of Arabian Studies*, kommende.
- 48 Intervju med forfatteren, Kuwait by, november 2018. Se også: Geoffrey Martin, «Commuting Chaos: Developing Infrastructure for the Future in Kuwait», *The Arab Gulf States Institute in Washington Blog*, 24. september 2018. URL: agsiwi.org/commuting-chaos-developing-infrastructure-for-the-future-in-kuwait/ (sist besøkt 12. mars 2020).
- 49 Kuwait Environment Public Authority (EPA), United Nations Environment Programme (UNEP) og Global Environment Facility (GEF), State of Kuwait Second National Communication (Kuwait by, juli 2019). URL: unfccc.int/sites/default/files/resource/94235106_Kuwait-NC2-2-KUWAIT%20SNC%20%20final%20v2.pdf (sist besøkt 9. mars 2020), side 35. Dette er vel å merke tall fra 2000.
- 50 Myndighetene viser i dokumentet til at Kuwait står for «bare» 0,27 prosent av verdens utslipp (side 9). Kuwaitiske borgere utgjør imidlertid bare 0,016 prosent av verdens befolkning, og utslippet per innbygger er med andre ord svært høyt.
- 51 BBC, «One in 10 child asthma cases 'linked to traffic pollution'», 11. april 2019. URL: bbc.com/news/health-47882038 (sist besøkt 12. mars 2020).
- 52 Kuwait Environment Public Authority (EPA), United Nations Environment Programme (UNEP) og Global Environment Facility (GEF), State of Kuwait Second National Communication (Kuwait by, juli 2019). URL: unfccc.int/sites/default/files/resource/94235106_Kuwait-NC2-2-KUWAIT%20SNC%20%20final%20v2.pdf (sist besøkt 9. mars 2020), side 25; Kuwait Commute, «CBA presentation», tilgjengelig på nett: docs.google.com/file/d/1r2ayt5GayGiag8t10FDBt18YNkgz7yVV/edit?filetype=mspresentation (sist besøkt 12. mars 2020). Personbiler utgjorde til sammenligning omtrent 50 prosent av alle kjøretøy i Norge per 31.12.2017. Se: Statens vegvesen, «Kjøretøystatistikk». Tilgjengelig på nett: vegvesen.no/fag/trafikk/kjoretoystatistikk (sist besøkt 12. mars 2020).
- 53 Manal Shehabi, «Assessing Kuwaiti Energy Pricing Reforms», Oxford Institute for Energy Studies (Oxford, 2017).
- 54 For mer om dette, se: Jon Nordenson, «Between Populism and (Electric) Power: Reconciling a Green Shift and Popular Legitimacy in Kuwait», *Journal of Arabian Studies*, kommende.
- 55 Mer informasjon om selskapet og dets historie er tilgjengelig på deres (svært lite oppdaterte) hjemmesider: kptc.com.kw/Default.aspx (sist besøkt 12. mars 2020).
- 56 Jassim al-Awadhi og Geoffrey Martin, «Where The Bus At? Public Transportation Challenges in Kuwait», 21. januar 2020, LSE Middle East Centre Blog. URL: blogs.lse.ac.uk/mec/2020/01/21/where-the-bus-at-public-transportation-challenges-in-kuwait/ (sist besøkt 12. mars 2020).
- 57 Ibid.; Intervju, Kuwait by, november 2018.
- 58 For mer om Kuwaits nasjonale utviklingsplan og fremgangen innen ulike delprosjekter, se myndighetenes side for planen: newkuwait.gov.kw/ (sist besøkt 12. mars 2020).
- 59 Intervju, Kuwait by, november 2018.

- 60 Se @kuwaitcommute på Instagram, 6. august 2019. URL: [instagram.com/p/B00tjG7hkzo/](https://www.instagram.com/p/B00tjG7hkzo/) (sist besøkt 12. mars 2020).
- 61 KUNA, «Public transportation. One solution to Kuwait's suffocating gridlocks», 6. oktober 2019. URL: kuna.net.kw/ArticleDetails.aspx?id=2821953 (sist besøkt 12. mars 2020).
- 62 Al-Qabas, «Initiativet Kuwait Commute: en oppmuntring til offentlig transport», 12. desember 2018. URL: alqabas.com/article/614207-%D9%85%D8%A8%D8%A7%D8%AF%D8%B1%D8%A9-%D9%83%D9%88%D9%8A%D8%AA-%D9%83%D9%85%D9%8A%D9%88%D8%AA-%D8%AA%D8%B4%D8%AC%D9%8A%D8%B9-%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%B5%D9%84%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84 (sist besøkt 12. mars 2020).
- 63 @kuwaitcommute på Instagram, 14. april 2019. URL: [instagram.com/p/BwOIE8LBnnE/](https://www.instagram.com/p/BwOIE8LBnnE/) (sist besøkt 12. mars 2020); @kuwaitcommute på Instagram, 13. februar 2020. URL: [instagram.com/p/B8gaEa-B3ek/](https://www.instagram.com/p/B8gaEa-B3ek/) (sist besøkt 12. mars 2020).
- 64 @kuwaitcommute på Instagram, 15. januar 2020. URL: [instagram.com/p/B7VPurAht0n/](https://www.instagram.com/p/B7VPurAht0n/) (sist besøkt 12. mars 2020).
- 65 Kuwait Commute, «CBA presentation», tilgjengelig på nett: docs.google.com/file/d/1r2ayt5GayGiat8t10FDBt18YNkgz7yVV/edit?filetype=mspresentation (sist besøk 12. mars 2020).
- 66 Jon Nordenson, «'We want five!': Internett og demokratisering i Kuwait», *Babylon nordisk tidsskrift for midtøstenstudier*, nr. 2 2010.
- 67 Jon Nordenson, *Online Activism in the Middle East: Political Power and Authoritarian Governments from Egypt to Kuwait* (London/New York: I. B. Tauris, 2017), side 148–201.
- 68 @kuwaitcommute på Instagram, 18. januar 2020. URL: [instagram.com/p/B7dVibHBjE7/](https://www.instagram.com/p/B7dVibHBjE7/) (sist besøkt 12. mars 2020).
- 69 Chantal Mouffe, «Space, Hegemony and Radical Critique», *Spatial Politics: Essays for Doreen Massey* (2013), side 26–27.
- 70 Nancy Fraser, «Rethinking the Public Sphere: A Contribution to the Critique of Actually Existing Democracy», i red. Craig Calhoun, *Habermas and the public sphere* (The MIT Press: Cambridge and London, 1992).
- 71 Ibid.; Jon Nordenson, *Online Activism in the Middle East: Political Power and Authoritarian Governments from Egypt to Kuwait* (London/New York: I. B. Tauris, 2017), side 36–43, 265–283.
- 72 Brukeren @KhalidAlAmiri, 17. september 2019.
- 73 Jon Nordenson, «Between Populism and (Electric) Power: Reconciling a Green Shift and Popular Legitimacy in Kuwait», *Journal of Arabian Studies*, kommer.
- 74 @kuwaitcommute på Instagram, 6. februar 2019. URL: [instagram.com/p/BtiPT-ohTNS/](https://www.instagram.com/p/BtiPT-ohTNS/) (sist besøkt 13. mars 2020).
- 75 Lili Mottaghi, «Mena Quarterly Economic Brief: Plunging Oil Prices», *MENA quarterly economic brief* (2015).
- 76 Karen E. Young, «How much will Saudi Arabia's oil price slash hurt its neighbors? A lot. Here's why.», *The Washington Post*, 10. mars 2020. URL: [washingtonpost.com/politics/2020/03/10/how-much-will-saudi-arabias-oil-price-slash-hurt-its-neighbors/](https://www.washingtonpost.com/politics/2020/03/10/how-much-will-saudi-arabias-oil-price-slash-hurt-its-neighbors/) (sist besøkt 13. mars 2020).