

Göteborgs universitet
Institutionen för journalistik och masskommunikation (JMG)
Medie- och kommunikationsvetenskap

Bilen i tidningen
Om hur bilens miljöpåverkan behandlas i dagstidningstext

Helena Fernández
Uppsatsarbete
Magisterkurs, vårterminen 2007
Handledare: Monika Djerf Pierre

Ett stort tack till min handledare Monika Djerf Pierre
för inspirerande samtal, uppmuntran och värdefulla
kommentarer!

Helena Fernández

Abstract

Titel Bilen i tidningen. Om hur bilens miljöpåverkan behandlas i dagstidningstext.

Författare

Helena Fernández

Kurs

Breddad magisterkurs i medie- och kommunikationsvetenskap vid JMG, Institutionen för journalistik och masskommunikation vid Göteborgs universitet.

Termin

Vårterminen 2007

Syfte

Att beskriva hur Dagens Nyheter under 2006 skrev om bilismens miljöpåverkan.

Metod

Kvalitativ innehållsanalys

Material

Ett totalurval av journalistiken om bilismens miljöpåverkan i Dagens Nyheter under 2006, sammanlagt 40 texter.

Huvudresultat

Den grundsyn som genomsyrar Dagens Nyheterers miljöjournalistik är den ekologiska moderniseringen. Klimathotet och koldioxidproblemen nämns i majoriteten av de texter som undersökts, men den bild som förmedlas är sammantaget att läget är under kontroll, och att tekniken hela tiden utvecklar nya lösningar. Den kulturella hegemoni som dominerar ger mycket begränsat utrymme för alternativa sätt att betrakta världen. Verkligheten beskrivs ur bilistens perspektiv och bilbranschens företrädare är de som allra oftast får komma till tals. Bilismens påverkan för miljön för andra än bilister behandlas knappast alls.

Nyckelord

Den ekologiska moderniseringen, hegemoni, medielogik, koldioxid, bilism, miljöpåverkan.

Innehåll

<i>Inledning</i>	6
<i>En titt i backspegeln</i>	6
<i>Hur är det idag?</i>	6
<i>Vad menas med miljöjournalistik?</i>	8
<i>Forskningsfrågan</i>	8
<i>Problematisering</i>	8
<i>Syfte</i>	8
<i>Frågeställningar</i>	9
<i>Altheides etnografiska innehållsanalys</i>	9
<i>Vad vet vi om det här sedan tidigare?</i>	9
<i>Produktion av miljönyheter</i>	14
<i>Medielogiken</i>	15
<i>Bilen – mer än ett transportmedel</i>	17
<i>Teoretiska utgångspunkter</i>	18
<i>Den ekologiska moderniseringen</i>	21
<i>Val och urval</i>	23
<i>Något om Dagens Nyheter</i>	24
<i>Avgränsningar och sökord</i>	25
<i>Frågorna till materialet</i>	26
<i>Protokollet – slutversionen</i>	27
<i>Textanalys i praktiken</i>	28
<i>Analys</i>	29
<i>Hur mycket?</i>	29
<i>Var i tidningen</i>	31
<i>Vem kommer till tals?</i>	31
<i>Vad handlar det om?</i>	32

<i>Vad säger protokollet?</i>	32
Lägesbeskrivningen	32
Orsaker, konsekvenser och lösningar	34
Framtidsprognoser	37
Miljöekonomi	39
Övrigt	41
<i>Vad är egentligen BIL Sweden?</i>	41
<i>Mönster som träder fram</i>	42
<i>Slutdiskussion</i>	46
<i>Huvudkonklusioner</i>	48
<i>Sammanfattning</i>	50
<i>Referenser</i>	52
<i>Bilaga 1 Metod Kvalitativ innehållsanalys</i>	56
<i>Bilaga 2 De undersökta artiklarna - titel, författare, datum, placering</i>	60

Inledning

Växthuseffekt, klimatförändring, skadat ozonskikt och risk för skador på människans hälsa ... Rapporterna om en oroande utveckling duggar tätt och sedan något år riktas uppmärksamheten allt oftare mot biltrafikens avigsidor. Bilar och motorer har det alltid funnits utrymme för i medierna och efter ett par decenniers tystnad har nu också problemen med den ständigt ökande användningen av fossila bränslen börjat märkas igen i debatten. Koldioxid, partikelfilter och bränsleförbrukning har blivit frekventa termer i allt vidare sammanhang. Hur märks det på mediernas bevakning? Vilka frågor uppmärksammas och vilka tas inte upp? Vem uttalar sig och vem får inte komma till tals? Vad är det för perspektiv som dominerar? I den här uppsatsen står dagstidningarnas miljöjournalistik och bevakningen av bilismen i fokus. Ämnesval och synen på miljöproblemens lösningar undersöks.

En titt i backspegeln

I takt med att den ekonomiska tillväxten satte fart efter andra världskriget, togs nya kemikalier och tekniska innovationer successivt i bruk och efter en tid visade sig ofta skadeverkningar av olika slag. I press, radio och TV blev det under 1960-talet vanligt att använda begreppet miljö som en synonym till natur. (Sellerberg 1994) Redan på 1950-talet hade frågan om älvarnas reglering börjat debatteras på ledarsidorna i svensk dagspress och i början av 1960-talet satte den amerikanska biologen Rachel Carsons bok *Silent Spring* igång en internationell debatt om de skador som DDT och andra bekämpningsmedels orsakade. I svenska skogar sprutades lövträden ihjäl med hormoslyr och också kring riskerna med detta växte en debatt fram. Kärnkraften och dess avfallsproblem, industriutsläpp, växande sopberg, utrotningshotade djur och växter, buller och föroreningar från trafik, krympande naturresurser, växande ozonhål och global uppvärmning... Under de senaste decennierna har larmen om hotet mot miljön avlöst varandra.

Intresset för den nyhetsjournalistik som handlar om miljöhot, miljöproblem, miljökriser och miljökatastrofer globalt och lokalt, har stigit och sjunkit under decenniernas lopp. Under mitten av åttiotalet började miljöfrågor av alla slag att klättra högt upp på politikens och massmediernas agendor. Allra hetast var engagemanget för ekologisk mat, rent vatten, bilfria gator, friska sälar och en hållbar utveckling någon gång mot åttiotalets slut. Enligt uppgift i SOM-undersökningen svarade 1988 sextiotvå procent av 1000 tillfrågade att miljö var den viktigaste samhällsfrågan. Sedan gick luften plötsligt ur hela miljödiskussionen. Ord som miljövänligt och samåkning blev nästan löjliga och miljöfrågor blev iskalla. Efter tio år hade enligt samma undersökning det antal som tyckte att miljö var den viktigaste samhällsfrågan sjunkit till fyra procent. I SOM-undersökningen 1999 redovisades rekordlåga siffror för hur många som betraktade miljön som en viktig samhällsfråga. Medborgarnas falnade miljöintresse beskrivs i undersökningen som ett av svensk opinionshistoriks mest dramatiska ras. (Bennulf 1999).

Hur är det idag?

Efter en lång period av mycket svalt intresse för det mesta som inleddes med termen miljö-, skedde plötsligt en omsvängning under 2006.

De som ville uppmärksamma klimatfrågan lyckades vinna kampen om dagordningen. Koldioxid hade i alla fall utanför vetenskapliga kretsar länge uppfattats som en menlös kemisk förening, ett neutralt och ganska ofarligt ämne som de flesta kanske främst förknippade med skolundervisningen om växternas fotosyntes. Nu förklarades koldioxid vara ett allvarligt hot mot planetens fortlevnad. I det allmänna medvetandet bytte den kemiska föreningen av kol och syreatomer skepnad och ansågs av alltifler vara en farlig växthusgas. När användningen av fossila bränslen och den därmed oundvikliga produktionen av koldioxid hamnade i centrum av debatten, riktades blickarna med ny skärpa mot biltrafikens climateffekter.

Efter många års frånvaro i massmedierna återvände miljöfrågorna till TV, radio och press under 2006. Den före detta amerikanske vice presidenten Al Gores film *En obekvämt sanning* nämns ofta som den enskilda faktor som starkast bidragit till att medvetenheten om klimathotet ökat, men också andra händelser medverkade till att debatten intensifierades under 2006. Onormala väderförhållanden med stormar och översvämningar ledde till att frågor om klimatförändringar diskuterades överallt. Den svenska klimat- och sårbarhetsutredningen lade fram sitt första delbetänkande i november och Sveriges Television sände programmet *Planet* som just handlade om klimathotet och världens miljöproblem. Sveriges nyttillträdde miljöminister Anders Carlgren deltog i FN:s klimatkonferens i Nairobi och Nicolas Stern, OECD-ekonom och tidigare världsbankschef, presenterade en rapport om klimatförändringarnas ekonomiska konsekvenser.

Politiska mål som att skydda miljön brukar ofta formuleras på ett sätt som ligger långt från den politiska tillämpningen. När det gäller utsläppen av växthusgasen koldioxid står biltrafiken för en stor andel av den och Sverige har genom Kyotoavtalet förbundit sig att minska koldioxidutsläppen. Om man inte anser att ett sådant avtal bara kan betraktas som ett uttryck för ett mål att sträva efter måste det omsättas i politiskt i konkreta åtgärder. En av de största offentliga politiska arenorna är idag massmedierna. Därför är det angeläget att ta reda på vilken betydelse massmedierna har för att miljömålen ska förverkligas och om press, radio och TV medverkar till att målen kan nås - eller om medierna tvärtom utgör ett hinder. Miljöjournalistiken har en viktig opinionsbildande uppgift.

Om det är så att miljöbevakningen i medierna ökade, vad fick den då för innehåll? Begreppet den ekologiska moderniseringen (mer härom senare) förklarar varför de samhällsproblem som bilismen medför i hög grad idag övergivits av den politiska sfären. Hanteringen av bilismens många avigsidor har överlåtits åt enskilda människor. Människans livsmiljö påverkas på många plan av den ständigt ökande biltrafiken: hälsa, stadsplanering, arkitektur, luftkvalitet, klimat, ekonomi, resursanvändning etc. berörs. Ändå förväntas var och en av oss genom våra individuella val i vardagen ta vårt ansvar och påverka utvecklingen. Politiken tycks ha abdikerat. Den liberala inställning som framför allt värnar om en ständigt ökad konsumtion och som prioriterar varje enskild bilists rätt att välja hur stora och bensinslukande fordon som helst, behöver skärskådas. Att sätta människans liv och hälsa och planetens framtid i främsta rummet och lagstifta bort skadeverkningar är en reell möjlighet. Att förbjuda stadsjeepar är ett exempel. Men var äger debatten om sådana åtgärder rum?

Eftersom dagordningen har stora samhälleliga konsekvenser är det viktigt att undersöka vem som får definiera problemen i medierna och vems perspektiv som dominerar. Det behövs en vetenskaplig kritisk granskning av och kunskap om bakomliggande ideologier. En undersökning av hur bevakningen ser ut idag är angelägen också ur forskningssynpunkt.

Vad menas med miljöjournalistik?

När det gäller termen miljöjournalistik utgår jag - precis som författarna till de båda uppsatserna *Frågan som försvann* (Axelsson & Pettersson, 2000) och *Till salu – ett grönt samvete* (Hedman, 2005), som jag återkommer till snart, från den definition Monika Djerf Pierre använder i sin bok *Gröna Nyheter*:

”.... miljöproblem består av den samhälleliga produktionens och konsumtionens oavsedda och oönskade bieffekter på levande organismer (människor, djur, växter) och deras biologiska livsbetingelser, d v s ej den estetiska och sociala miljön). Miljöfrågor utgörs därmed av frågor om miljöproblemets karaktär, orsaker och konsekvenser, om människans försök att kontrollera, bevara och restaurera livsmiljön (naturvårdsinstanser, lagstiftning, nya tekniker, alternativa produktionsformer) samt om de politiska, sociala och ekonomiska konsekvenserna av dessa företeelser.” (Djerf Pierre, 1996, s 23) Miljöjournalistik är enligt detta perspektiv ”organisationen av och inriktningen på nyhetsbevakningen av dessa frågor”. (Ibid s 23)

Forskningsfrågan

Med definitionen från Djerf Pierre som utgångspunkt går jag vidare till de exakta begrepp som jag ska undersöka. Det är inte miljöjournalistik i stort som jag ska studera i DN:s spalter, och inte journalistik om bilism utan den miljöjournalistik som handlar om bilismen. Min forskningsfråga är: Hur ser den miljöjournalistisk ut som behandlar frågor om bilar och biltrafik?

Problematisering

Genom att studera ämnesval och granska beskrivningarna av vad problemen har för orsak och vilka lösningar som anges, vill jag undersöka om Dagens Nyheter bidrar till att bygga upp en kulturell hegemoni kring uppfattningen att miljöproblemen med bilar och bilismen är små och hanterliga och att det finns tekniska lösningar att ta till i de fall åtgärder behövs. Jag vill undersöka om den kulturella hegemonin leder till uppfattningen att alternativa lösningar och diskussioner inte behöver/bör uppmärksammas. Jag vill också ta reda på om Dagens Nyheter ger uttryck för uppfattningen att det visserligen finns en del problem när det gäller bilismens miljöeffekter, men att de är hanterliga och att läget är under kontroll. Jag vill hitta svar på frågor om vems perspektiv Dagens Nyheter beskriver, vem som får uttala sig, och vilka frågor som inte tas upp.

Syfte

Syftet med min uppsats är att beskriva hur Dagens Nyheter under 2006 skrev om bilismens miljöpåverkan.

Frågeställningar

Frågeställning 1: Vilken uppmärksamhet får bilismens miljökonsekvenser i Dagens Nyheter?

Hur mycket skrivs det? Var i tidningen skriver man? Vilka ämnen tas upp? Vilka ämnesområden skrivs det inte om? Vad skriver man?

Frågeställning 2: Vilken bild av bilismen som miljöfråga kommer till uttryck i Dagens Nyheterers journalistik?

Hur ser verklighetsbeskrivningen ut? Är det problematiskt eller ej? Vad har problemen för orsaker? Konsekvenser? Hur ser lösningarna ut?

Frågeställning 3: Vad är det för ideologisk grundsyn kommer till uttryck i Dagens Nyheterers journalistik om bilar och deras miljöpåverkan?

Är det den ekologiska moderniseringens principer som präglar Dagens Nyheterers bevakning av bilismen eller får alternativa ideologiska perspektiv utrymme i texterna?

Altheides etnografiska innehållsanalys (ECA)

För att undersöka texterna har jag valt att använda är David L Altheides etnografiska innehållsanalys, (Etnographic Content Analysis = ECA). (Se BILAGA 1)

Vad vet vi om det här sedan tidigare?

Det verk som ännu elva år efter sin publicering är centralt för forskningen inom miljöjournalistik är Monika Djerf Pierres *Gröna Nyheter. Miljöjournalistiken i televisionens nyhetssändningar 1962 – 1994*. Det är den första och hittills mest omfattande undersökningen av svensk miljöjournalistik och titeln finns med i referenslistan på det mesta som skrivits om miljöjournalistik sedan dess. Djerf Pierre har studerat hur miljöjournalistiken utvecklats under åren från 1961 och framåt. I början på sextioalet började TV sända dagliga nyhetsprogram, samtidigt som debatten om miljön startade. Med både kvantitativa och kvalitativa metoder undersökte Djerf Pierre hur miljöjournalistiken växte fram och vad den fick för innehåll.

I *Gröna Nyheter* delas miljöjournalistikens utveckling in i tre olika faser. Även om avhandlingen handlar om TV-journalistik, ger indelningen en indikation om hur den journalistiska kulturen generellt utvecklats. Alltså även i tidningsvärlden.

1. Den speglande miljöjournalistiken 1961 till 1970

Utifrån ett konsensusperspektiv återgav journalisterna det man uppfattade som viktigt och intressant för publiken. "Förmedlingen av faktauppgifter och en omfattande händelserapportering prioriterades framför granskning, kritik och analys." (Djerf Pierre, 1996, s 359)

2. Den kritiskt dokumenterande miljöjournalistiken 1971-1991

Miljödiskursen ekologiserades. "Miljötillståndet beskrevs som alarmerande och miljöförstörelsen skildrades som ett överhängande hot mot naturens och människans överlevnad." (Ibid s 364) Att dokumentera orsakerna till miljöförstörelsen och vad

den fick för konsekvenser var centralt. Journalisterna strävade efter att granska de miljöpolitiska aktörerna och att påverka miljödebatten och de miljöpolitiska institutionerna.

3. Den populariserande miljöjournalistiken 1991-1994

Ambitionen var att skapa engagemang och intresse för utvecklingen på miljöområdet. Fakta och information blev inte lika viktigt. Att nyheterna var relevanta och intressanta för publiken blev det viktigaste urvalskriteriet. Dramatik, visuell njutning, praktisk kunskap och sunt förnuft blev nyckelord. (Ibid s 359 -371)

Djerf Pierre drar följande slutsatser om vad miljöjournalistiken innehåller. Den period som avses är åren 1961-1991, där inget annat anges.

- Prioriteringen

Intresset för miljöfrågorna var mycket svagt vid periodens början och utrymmet i nyhetssändningarna var mycket litet, men under de tre decennierna inträffar fem toppar: 1972, 1977, 1979, 1986 och 1988 ökade intresset och platsen i nyhetssändningarna betydligt. Minst utrymme fick miljörelaterade nyheter under åren 1970, 1973, 1982, 1983 och 1991. (Ibid s 343-345)

- Dagordningen

Mönstret är att intresset för olika sakfrågor skiftat under perioden. Bevakningen har koncentrerats på olika ämnen under årens lopp. De miljöfrågor som under de tre undersökta decennierna fått mest utrymme gäller i turordning.

1. Kärnkraften
2. Den industriella miljön. Lokaliseringar, lokala utsläpp och olyckor.
3. Naturskydd. Om vattenkraftsutbyggnad och skydd av älvar, skydd för djur- och växtarter och lokala naturskyddsstrider.

Den geografiska orienteringen

I början av perioden bevakades framför allt lokala och nationella miljöfrågor, men intressets fokus försköts under årens lopp så att internationella frågor fick alltmer utrymme. (Ibid s 347-348)

Miljöbovarna

Under periodens början beskrevs problemen som kunskapsrelaterade, medan åtgärder började diskuteras mer intensivt under sjuttioalet. Därmed ökade intresset för miljöbovar och de fick större del av bevakningen. Hur produkterna framställdes dominerade intresset. Först efter 1991 börjar även konsumtionsfrågorna att få mer utrymme. (Ibid 348-349)

Problembeskrivarna

Sextioalets första del var expertens epok. Med tiden minskade expertens betydelse, men det är fortfarande en viktig kategori. Sedan kom politikern, och dess betydelse stiger på lång sikt. Mot sextioalets slut dök också representanter för miljörörelsen upp och fick till att börja med mycket uppmärksamhet. Den minskade dock snart. Företrädare för näringslivet och för olika myndigheter är två kategorier som under hela perioden legat på en jämn nivå. (Ibid s 349-355)

Genomgången i Gröna Nyheter visar bland mycket annat att miljöjournalistik inte alls är något statiskt begrepp. Det omformas hela tiden i växelverkan med hur samhället där journalistiken är verksam förändras. Det har gått 12 år sedan slutdatum för den senaste av de tre epokerna. Eftersom min undersökning grundar sig på journalistisk produktion från 2006 kan den ge en uppfattning om hur miljöjournalistiken utvecklats under de senaste åren.

Miljöfrågor i medierna är inget stort forskningsområde i Sverige. För sex år sedan sammanställde medieforskaren Gunilla Jarlbro en forskningsöversikt och av den framgår att de forskare som ägnat sig åt miljöjournalistik är få. Det framgår också och att de framför allt intresserat sig för mängden medial uppmärksamhet i samband med olika specifika miljörelaterade händelser eller problem. Fler forskare har intresserat sig för ett område som har en del gemensamt med miljöjournalistiken, nämligen risk och medier. (Jarlbro 2001, s 12-13)

Av de undersökningar som kommit på senare år märks framför allt fyra arbeten:

- *Frågan som försvann. Vad har hänt med miljöjournalistiken?* (2000), Charlotte Axelsson & Magnus Pettersson, C-uppsats i medie- och kommunikationsvetenskap vid Institutionen för journalistik och masskommunikation vid Göteborgs universitet.
- *Miljöjournalistik.* (2000), Karin Haglind, D-uppsats i medie- och kommunikationsvetenskap vid institutionen för informationsvetenskap, Medier och kommunikation vid Uppsala universitet.
- *Det återvunna folkhemmet.* (2002), Camilla Hermansson. Avhandling från Tema Teknik och social förändring, Linköpings universitet.
- *Till salu: Ett grönt samvete. Privatiseringen av ett globalt problem.* (2005) Ulrika Hedman, C-uppsats i medie- och kommunikationsvetenskap, Institutionen för journalistik och masskommunikation i Göteborg,

Frågan som försvann är en uppföljning av Monika Djerf Pierres *Gröna nyheter*. Författarna har uppdaterat Djerf Pierres metod och kodschema och genomfört en kvantitativ innehållsanalys av miljöinslagen i Rapport och Aktuellt under åren 1995 och 2000. Det innebär att det idag finns en dokumentation av hur miljöjournalistiken i svensk TV:s nyhetssändningar utvecklats under sammanlagt fyrtio år. Författarna till *Frågan som försvann* har kommit fram till följande:

Prioriteringen

Under åren 1995 och 2000 har det inte hänt särskilt mycket när det gäller miljöfrågornas utrymme i nyhetssändningarna. Omfattningen är alltså relativt liten.

Dagordningen

Ozonlagret och växthuseffekten har blivit de miljöfrågor som bevakas mest. Kärnkraften har å andra sidan fått mindre uppmärksamhet medan trenden för bevakningen av sopor och avfall vittnar om ett stigande intresse.

Den geografiska orienteringen

1995 var det åter de nationella miljönyheterna som fick mest utrymme i svenska TV-sändningar. 1991 fick för första gången internationella nyheter mest utrymme, men

författarna till *Frågan som försvann* visar att bevakningen ganska snart återgick till det gamla.

Miljöbovarna

Här har det inträtt en förändring. Tidigare ansågs industriell produktion vara den största miljöboven. Nu beskrivs jordbruket och konsumtionen som de som faktorer som orsakar miljöproblem och allmänheten tillskrivs ett större ansvar än tidigare.

Problembeskrivarna

Också här märks en förändring. Den stadigt ökande uppmärksamheten på politikerna håller inte i sig längre. Företrädare för näringslivet syns det mindre av i TV-nyheterna, men "vanligt folk", enskilda personer medverkar istället oftare.

Enligt en vid definition av miljö var den genomsnittliga sändningstiden om miljö 48 sekunder per sändningsdag, eller inte fullt tre procent av den totala sändningstiden år 2000. Axelsson och Pettersson påpekar att det är en minskning jämfört med siffrorna i Djerf- Pierres undersökning. Den visade att den genomsnittliga sändningstiden om miljö under perioden 1970 – 1991, enbart i Rapport, var nästan fyra procent av den totala sändningstiden, eller 65 sekunder per nyhetssändning. Inslagen om ozon och klimatfrågor placerades på dagordningen först i slutet av åttiotalet. År 2000 hade detta tema utvecklats till en av miljöns viktigaste sakfrågor. (Axelsson & Pettersson, 2000, s 38 - 40).

Klimatfrågorna är intressanta för min uppsats eftersom de är relaterade till bilismen. Uppmärksamheten på bilar och biltrafik är enligt Axelsson och Pettersson något som - tillsammans med sådant som gäller industrin - minskat betydligt i Rapports och Aktuellt miljörapportering under 1995 och 2000. "Minskningen kan bero på institutionalisering av dessa frågor"(Ibid s 66)

Karin Haglind som skrivit D-uppsatsen *Miljöjournalistik* (2000) undersökte miljöjournalistik i Dagens Nyheter och Nerikes Allehanda under en två- respektive tremånadersperiod. Hon undersökte vilka ämnen som bevakades och hur miljö inramades. Hon kom fram till att nästan alla de artiklar hon undersökte var händelseorienterade, de kunde till exempel ha kommit till på grund av någon form av politiskt beslut. Det fanns inte mycket information vare sig om orsakerna till eller effekterna av det inträffade. De vanligaste intervjuobjekten var kommunala och statliga tjänstemän och politiker. Politiska och praktiska åtgärder, som att höja bensinskatten eller att utveckla mer energisnål teknologi var lösningen på miljöproblemen.

Camilla Hermanssons avhandling bygger på studier av 180 miljöinslag i nyhetssändningar i SVT och TV4 under perioden 1987 till 1998. Bildvalet är en central del av hennes analys. Utgångspunkten är ideologikritisk: Den ideologiska förändringen i samhället har fått till följd att miljöfrågan har ekonomiserats. "Miljöfrågan ses inte längre i lika hög grad som innebärande problem för samhällsutvecklingen, utan istället som en grund för en fortsatt ekonomisk tillväxt och teknisk utveckling." (Hermansson 2002, s 2) Hermansson lyfter fram hur fokus förskjutits. Mindre utrymme har ägnats åt uppfattningen att miljöproblemen beror på produktionsförhållanden, medan ett mer konsumtionsinriktat perspektiv blivit allt

vanligare och fått mer plats. Avhandlingen visar hur den här processen kan avläsas i TV-nyheterna.

Hermansson kom fram till att under de tio år som hon undersökt, genomgick hotbildens karaktär en tydlig förändring. Under periodens första år, som inträffade under slutet av åttiotalet, var det ordet problem som användes i samband med miljöfrågan och det var samhället och industrin som stod inför problem. Tio år senare, under nittiotalets slut hade "det gröna folkhemmet" slagit igenom och då talades det istället om möjligheter. "I slutet av 1990-talet framstår det som om vi vet vilka miljöproblemen är, d v s det gamla vanliga skräpet och de gamla vanliga bilarna, men nu finns också lösningen på problemet, nämligen miljövänlig konsumtion och produktion som rimmar med efterfrågan." (Hermansson 2002 s 300)

Vid 1990-talets slut framställs inte längre miljöfrågan som ett problem för samhället. Den har förvandlats till en lösning på ekonomiska problem, både i Sverige och internationellt. Med hjälp av begreppet "ekologiskt hållbar utveckling" ska Sverige gå i bräschen och fungera som ett föredöme när det gäller ekologiskt anpassad produktion." I en tid av osäkerhet och riskgenerering på grund av negativa konsekvenser av industrisamhället framstår det 'gröna folkhemmet' som en trygghetsskapande tanke. Speciellt om man reflekterar över vilka komponenter som denna tanke innehåller. I tevenyheterna iscensätts det gröna folkhemmet i bildsättningen som en bekräftelse på att det svenska samhället trots allt är bra, någonting som är värt att bevara, närmare bestämt den svenska välfärdsstaten konstruerad för den svenska medelklassen. Den svenska kärnfamiljen framställs som bestående av miljömedvetna och goda människor med en vilja att konsumera miljömässigt rätt och att återvinna, och den svenska socialdemokratiska partiledaren Göran Persson driver igenom ett program som bygger på ekologisk hänsyn med ekonomisk tillväxtpotential." (Ibid s 318)

Parallellt med hotbilden har också visionerna förändrats. Den miljö som ska skyddas och bevaras är vid slutet av nittiotalet, efter det gröna folkhemmets genombrott, den traditionella lantliga idyllen eller skärgårdsön som den upplevs på semestern. Sådana klichéer framställs som miljöer som är värda att värnas. De börjar användas i reklam som en kategori som går att sälja och samma typ av bilder sipprar snart in i nyhetsförmedlingen. "Visionerna är återvunna och produceras genom hänvisningar till traditionella miljöer, men med en ny och mer marknadsinriktad folkhemstanke att stå på." (Ibid s 301)

C-uppsatsen Till salu: Ett grönt samvete av Ulrika Hedman har underrubriken *Privatiseringen av ett globalt problem*, och den är en analys av Dagens Nyheters miljöjournalistik under år 2004. Utifrån ett ideologikritiskt perspektiv har Hedman undersökt den bild Dagens Nyheter gav av miljöfrågorna. Resultatet visar att den ekologiska moderniseringens principer sätter sin prägel på den undersökta miljöjournalistiken. Det betyder att miljöproblemen betraktas som något som är till fördel för tillväxten. En ny och mer miljövänlig teknik utvecklas som ett svar på miljömedvetna konsumenters efterfrågan. Hedman upptäckte att alternativen till den ekologiska moderniseringen fick mycket lite uppmärksamhet i det undersökta materialet. Hedmans slutsats är att det numera i det närmaste råder konsensus om den ekologiska moderniseringen i den svenska miljöpolitiken och miljödebatten.

Av Hedmans uppsats framgår att det finns ett tydligt samband mellan den marknadsliberala ekologiska moderniseringen och privatiseringen av globala problem, det som flera sociologer beskriver som det moderna samhällets kännetecken. Problemen ska lösas genom ökad konsumtion. Dagens Nyheter bidrar till den här verklighetsbeskrivningen. Ulrika Hedman konstaterar att de globala miljöfrågorna fick lite utrymme i DN 2004. Växthuseffekten är komplicerad och svår att kombinera med det moderna samhällets starka intresse för den individuella identiteten. Ökad konsumtion blir lösningen. Helst ska de varor man köper vara miljömärkta.

Det skrevs en hel del om miljöfrågor i DN 2004, Hedman hittade hundratals texter, ändå fann hon att dessa frågor var lågprioriterade. Hon upptäckte att utrymmet ofta var begränsat till korta notiser. Internationell problematik om klimatförändringar fanns knappast allt med som tema. De frågor som dominerade var mer näraliggande och lättbegripliga. Bilism, trafik och energi hörde till dem och den lösning som anvisades var ny teknik och olika metoder att förmå oss konsumenter att välja miljövänliga varor. När bilismen diskuterades i DN 2004 var politiker aktiva som problembeskrivare. Hedman konstaterade att alternativa röster som till exempel företrädare för miljörelsen var i det närmaste osynliga när det till exempel gällde bilismen.

Den här genomgången av tidigare forskning visar att det finns en del exempel på undersökningar av hur massmedierna bevakar miljöfrågorna, men fortfarande stämmer bilden från Jarlbros rapport i hög grad. Miljöjournalistik har hittills inte haft någon stark lockelse på svenska forskare.

Om man ser miljöfrågorna som en ödesfråga och betraktar medierna som vår samtids viktigaste kulturproducenter får frågan om miljöjournalistikens utveckling stor tyngd. Om man tänker sig att medierna bidrar till att kulturella värderingar blir hegemoniska och inverkar på samhällslivets alla olika delar är det viktigt att ta reda på vad det är för kulturella värderingar som sätter sin prägel på texterna.

Frågan om hur massmedier handskas med bilismen och dess miljökonsekvenser finns i någon mån med i alla avhandlingar och uppsatser som har miljöinriktning över huvud taget. Min avsikt med den här uppsatsen är att studera och klargöra mönster och tendenser när det gäller dagstidningarnas bevakning av biltrafikens påverkan på miljön.

Produktionen av miljönyheter.

Miljönyheter är en del av nyhetsjournalistiken i stort. I boken *Det redigerade samhället. Om journalistikens beskrivningsmaktens och det informerade förnuftets historia*, skriver Jan Ekecrantz, sociolog, och Tom Olsson, historiker, om att medierna är medskapande i samhälleliga processer. (Ekecrantz & Olsson, 1994, s 37). Konstuktivism kallas den uppfattning som säger att massmedierna på samma gång skapar och uttrycker det samhälle de är en del av. Det betyder att journalistiken – också miljöjournalistiken – både styrs av och påverkar de ekonomiska, politiska och sociala förhållandena i det samhälle den verkar. Boken *Making News. A study in the Construction of Reality* är en klassiker i journalistikforskningens konstruktivistiska tradition som skrevs av Gaye Tuchman i slutet av sjuttio-talet. Allt

som händer blir inte nyheter. Det sker ett urval och vad som till slut publiceras som en nyhet påverkas av en rad faktorer som Tuchman lyfte fram:

- Redaktionens kapacitet att fånga in nyheter, till exempel om det finns folk på plats vid den tidpunkt något händer och när arbetet ska utföras.
- Redaktionens organisation i bevakningsområden. En specialiserad miljöreporter har bättre förutsättningar att ta vara på och kritiskt granska en miljöhändelse.
- Redaktionens typifiering eller framing av inkommande nyhetsmaterial styr valet av rutiner.
- Redaktionens rutiner för att samla in fakta och att anlita källor.

Medielogiken

I alla yrken förekommer en socialisationsprocess. För att produktionen av nyheter ska fungera dag efter dag har det utvecklats en uppsättning ritualer, rutiner och konventioner. Det journalistiska arbetet präglas av vanor och system för att lösa de vardagliga arbetsuppgifterna. Det gäller allt från nyhetsvärdering till hur materialet ska förmedlas och presenteras. För att använda Bourdieus terminologi finns det ett slags journalistikens habitus. Det dagliga arbetets regelbundenhet leder till att det till en viss grad går att förutsäga hur journalister ska reagera vid olika tillfällen. Altheide och Snow beskrev det här mönstret i en bok och kallade det mediernas logik (Altheide & Snow, 1979) Vad som ska bli en nyhet och hur nyheten ska presenteras, det beror på medielogiken. I boken *Massmedier* beskriver Hadenius & Weibull medielogikens fyra huvudkomponenter:

- Mediedramaturgin. Regler för hur beslut ska fattas så att publikens uppmärksamhet fångas och hålls kvar.
- Medieformatet. Handlar om hur en nyhet passar ett mediums arbetsformer. Skiljer sig åt mellan t ex morgon- och kvällspress.
- Mediernas arbetsrutiner. Handlar om hur väl en nyhet passar mediernas rutiner.
- Mediernas arbetsmetoder. Handlar om arbetslogiken inom medierna.

Stora medieorganisationer innebär en omfattande byråkrati och med den följer en tröghet i nyhetshanteringen. Nyheterna utformas så att de kan passa in i hur medierna organiserar sitt arbete. Därför är det inte ovanligt att nyheterna är konstruktioner. (Hadenius & Weibull, 2003, s 348)

Hur just miljönyheter konstrueras har undersökts av Alison Anderson, medieforskare från Storbritannien. Enligt henne är begreppet miljö egentligen inte någon spegling av verkligheten utan en social konstruktion. Människors förhållande till naturen påverkas av den bild massmedierna ger. (Anderson, 1991, s 461). Med hjälp av det vi ser på TV, hör på radion och läser i tidningen skapas vår uppfattning av omvärlden och vår syn på naturen och människans förhållande till den. Via medierna definieras vad miljöfrågor är. Men påverkan går i båda riktningarna. Det förekommer också att medierna följer allmänhetens intresse för en viss fråga. Den mekanismen har studerats av Martin Bennulf, svensk statsvetare. Han kom fram till att allmänhetens intresse för miljöfrågor står i direkt proportion till den uppmärksamhet frågorna får i medierna. Mycket massmedial uppmärksamhet i en miljöfråga ger en mycket intresserad allmänhet. (Bennulf, 1994, s 281)

Mediernas arbetsrutiner har dubbla funktioner, anser Anderson. Förutom att systematisera arbetet för journalisterna, har de också en samhällsbevarande effekt. Här har valet av källor avgörande betydelse. Ofta föredrar journalister att vända sig till myndighetspersoner. Förstavalet faller på dem eftersom de till skillnad från till exempel miljöaktivister, betraktas som objektiva. Myndighetspersoner anses vara tillförlitliga och sakkunniga. Dessutom är det praktiskt att intervjua myndighetspersoner eftersom de ofta är lätta att komma i kontakt med. Greenpeace är emellertid ett exempel på att också en miljöorganisation kan tillmätas sakkunskap och få expertstatus. Efter hand har det vuxit fram en insikt om att det inte bara är myndigheter och vetenskapsmän som kan erbjuda viktiga fakta och synpunkter när det gäller miljöproblemen. Ändå är det fortfarande framför allt etablerade forskare och myndighetspersoner som får komma till tals i nyhetsmedierna angående miljön. Det blir de som får definiera problemen. (Anderson, 1993, s 65 ff och 1997, s 45 ff och 104 ff).

Den privatperson, tjänsteman, expert eller företrädare för intresseorganisation som intervjuas, sätter sin prägel på innehållet. I Gröna Nyheter använder Monica Djerf Pierre termen problembeskrivare. "...de är representanter för olika samhällsintressen eller enskilda individer som genom att uttrycka sina problemsyner, åsikter och verklighetsuppfattningar till en väsentlig del bestämmer hur miljöproblemen kommer att definieras." (Djerf Pierre, 1996 s 64)

Den källa eller problembeskrivare journalisten valt att använda för en intervju, ett uttalande eller en kommentar, förmedlar sin syn på verkligheten och för fram sin tolkning. På så sätt inverkar källan på hur miljönyheten presenteras i radio- eller TV-programmet eller i tidningen.

Vilka frågor som lyfts fram och upphöjs till miljöproblem i medierna beror i hög grad på den kultur som präglar samhället. Det konstaterar medieforskaren Anders Hansen och påpekar också att för att en fråga ska behandlas som en miljöfråga i medierna måste den formuleras så att den passar ihop med de rådande värderingarna i samhället. Att naturvetenskap och teknik leder till framsteg och välstånd är en av de dominerande värderingarna. Hansen ser detta som en av förklaringarna till att forskare så ofta anlitas av massmedierna för att förklara miljöproblemen. (Hansen 1991, s 452-453)

Vad har då ekonomin för betydelse för vad som tas upp av en redaktion? Börje Ahlström har beskrivit hur viktig annonsmarknaden är för ett tidningsföretag. Annonsering på nätet är ett växande hot. Utvecklingen är dramatisk både i Sverige och i USA. Vid sidan om bostads- och platsannonser hör bilannonser till den kategori som i störst omfattning övergår till elektronisk form. (Ahlström 2005, s 151)

Vad som skrivs om miljön av en dagstidning som Dagens Nyheter beror alltså på vilka värderingar och verklighetsuppfattning som dominerar i samhället i stort, till exempel genom att påverka vad som ska få status av miljöfråga. Dessutom inverkar värderingarna och verklighetsuppfattningen på redaktionen, bland annat genom att styra valet av källor. Också tidningsekonomin och annonsmarknaden har betydelse, särskilt för hur bilens miljöpåverkan beskrivs.

Bilen - mer än ett transportmedel

Min uppsats ska alltså inte handla om miljöjournalistik i stort, utan specifikt om bilens miljöpåverkan. Bilen har många olika roller för den enskilde och för samhället och begreppet bilism kan tolkas på massor av olika sätt. Det här avsnittets rubrik är en sliten klyscha, men den saknar inte poäng. För att granskningen av hur bilen och bilismen beskrivs i tidningstext ska bli meningsfull, är det nödvändigt att ställa frågan: Vad är det egentligen man talar om när man talar om bilen? I den här uppsatsen har jag begränsat inriktningen till den miljöjournalistik som skildrar bilen ur ett miljöperspektiv. En sådan avgränsning är nödvändig eftersom bilens funktioner är så mångskiftande. Det finns en hel del stereotypa uppfattningar om vad en bil är och en rad olika färdiga alternativ att välja mellan för att svara på frågan om vad en bil är. Först ett antal exempel på några av bilens olika skepnader som ofta finns med som mer eller mindre omedvetna bakgrundsfaktorer när bilismen debatteras.

- Om man ser TV-reklam brukar ofta en ensam bil, näst intill ljudlöst, snabbt susa fram på paradisiska sandstränder, i böljande kulturlandskap eller i någon underskön och jungfrulig naturtyp. Stråkmusik ackompanjerar bilderna och man får en känsla av ungdom, styrka, välstånd och framtid. *Bilen är ett tekniskt underverk i människans tjänst.*
- Om man läser olycksstatistiken framträder en annan sida av bilen. Den är ett tungt fordon som utgör en fara för människor. Farten dödar och skadar. Med stöd av statistik kan man förutsäga att cirka femhundra människor kommer att dödas av bilar varje år. Trots att siffran har sjunkit avsevärt sedan tidigare är det knappast någon som tror på att nollvisionen, alltså inga döda, någonsin ska bli verklighet. En utbredd norm är att femhundra dödsoffer om året är en acceptabel nivå. I stället för att tala om kalkylerade dödsoffer och skador använder man ordet olyckor. Det påminner om naturkatastrofer, något som människan inte kan styra över. Trafikskadade människors lidande och kostnaderna för sjukvården ingår också i bilismens pris. *Bilen är en risk för liv och hälsa.*
- *Bilen är en leksak, ett lyxföremål och en statusmarkör.*
- *Bilen är en symbol för frihet och oberoende.*
- *Bilen är ett praktiskt transportmedel.*
- Sedan klimatförändringarna börjat diskuteras har bilen fått en ny typ av uppmärksamhet. Det stora flertalet bilar drivs av fossila bränslen som diesel, bensin eller så kallad naturgas eller fossilgas. Utsläppen från förbränningen innehåller växthusgasen koldioxid, kväveoxid och en rad andra ämnen som är skadiga för människor, djur och växter. *Bilen är nedsmutsande och giftspridande.*
- Bilen tar plats. Vägar, parkeringsplatser, garage och bensinstationer påverkar planeringen av städer och landskap. Gaturum och städer utformas och byggs med tanke på bilens krav på framkomlighet och förvaring. Den inverkar på människans rörelsefrihet och särskilt på barns utrymme för lek. *Bilen är vår tids mest inflytelserika arkitekt.*

- Motorbullen är något som sedan decennier gradvis har blivit en självklar del av livet i tätorter och utmed hela vägnätet. *Bilen är en källa till buller.*
- Bilen som existentiellt rum. Bilen kan användas som en plats att vara ifred eller som konsertlokal. (Just denna aspekt av bilen har Carin Öblad undersökt. Sturesson, 1998)

Det finns alltså många "bilmodeller". För egen del har jag sedan länge intresserat mig för bilens betydelse för stadsplanering och arkitektur. Ändå väcker orden bilar och bilism för mig först och främst associationer till bilavgaser och klimathot. Och trots att jag är kritisk till att tala om "olyckor" när människor dödas och skadas i trafiken, använder jag ibland termen slentrianmässigt. Det tycks finnas ett kulturellt mönster som det är lätt att falla in i, ett slags anpassning eller upparbetade tankebanor.

Hur man ser på bilen har förstås att göra med hur man uppfattar verkligheten i stort. Om man kunde använda en tidsmaskin och ställa en grupp människor från artonhundratalet vid en av våra dagars trafikleder är det inte lätt att räkna ut hur de skulle reagera. Antagligen skulle de inte i första hand lägga märke till designdetaljer och karossernas formspråk. Antagligen skulle de inte heller spontant oro sig för koldioxidutsläppen, men kanske skulle de tyckta att avgaserna var obehagliga. Troligtvis skulle de mest av allt bli skrämde av bullret och farten och rädde för att ta sig över gatan. Om de skulle uppfatta något av bilens betydelse för frihetskänsla, status, och andra aspekter är det förstås omöjligt att uttala sig om.

Det är uppenbart att vi som lever idag har anpassat oss till trafiken på ett så djupgående sätt att vi för det mesta inte är medvetna om hur bilen egentligen påverkar oss. Bilen ingår som en naturlig komponent i vår livsmiljö och vad det är för bakomliggande mekanismer som har lett fram till att bilen blivit en självklar del av vår vardag är det svårt att upptäcka. I och med att klimatfrågan debatteras alltmer har intresset för bilens miljöpåverkan vuxit. Vad är det då för verklighetsuppfattning som präglar debatten? Hur skildrar massmedierna bilismen ur ett miljöperspektiv?

Teoretiska utgångspunkter

En nyhetstext om en ny miljöbil eller om ett politiskt beslut som gäller till exempel bränsleförbrukning har ett uppenbart syfte, men under det finns djupare ideologiska värderingar. Stuart Hall har beskrivit hur underliggande budskap kodas och förmedlas mer eller mindre omedvetet. "Somliga koder kan naturligtvis vara så vitt spridda inom en enskild språkgemenskap eller kultur och inläras vid så tidig ålder att de inte tycks vara skapade – tack vare samverkan mellan tecken och referens - utan 'naturligt' givna." (Johansson m fl, 1999, s 231)

Läsaren avkodar budskapet och får en bild av vad som är normalt eller onormalt i samhället genom de stereotyper och andra kulturella konventioner som förekommer i texten. Författarens sätt att se på världen färgar texten och den får en normativ funktion. Det betyder inte nödvändigtvis att det från mediernas sida finns en avsikt att tvinga publiken att tänka i vissa bestämda banor. Journalisternas arbetsrutiner, vanor och konventioner medverkar till att en viss ideologi sprids mer eller mindre automatiskt. (Jansson, 2002)

Vad är det då för ideologi som genomsyrar Dagens Nyheters artiklar om bilens miljöpåverkan? För att förstå de mekanismer som ligger bakom och leder fram till den färdiga tidningstexten använder jag olika teorier. Förutom Hall och hans modell för kodning och avkodning, har jag hämtat stöd från flera andra teoretiker.

Med begreppet hegemoni menas den process i vilken en dominerande klass får alla andra klasser att acceptera sin egen underordning. Begreppet kommer från den italienske marxisten Antonio Gramsci. Han var kritisk till Marx deterministiska modell för att den avvisade tanken på att överbyggnaden skulle kunna påverka den dominerande samhällsideologin. Det är inte bara statligt våld som upprätthåller det kapitalistiska samhället, hävdade Gramsci, utan det hålls samman av en ”kulturell hegemoni”. Den borgerliga klassen överför med sofistikerade och diskreta metoder sitt sätt att tänka och tolka verkligheten till arbetarklassen. Den borgerliga kulturen anammats smidigt av arbetarklassen som införlivar den i sin egen tankevärld som något självklart, som det sunda förnuftet. På så sätt förvandlas kapitalismen till dess eget sätt att förstå världen.

Arbetarklassen måste bryta med den borgerliga hegemonin för att kunna bygga ett socialistiskt samhälle, menade Gramsci. För att kunna ta makten över samhället utan tvångsmedel och konflikter måste arbetarklassen skaffa sig ideologisk legitimitet för maktutövningen. Dess ideologi måste kunna accepteras av hela befolkningen. För det krävdes hegemoni. Gramsci såg optimistiskt både på individens och alternativa gruppers möjlighet att förändra samhället.

När en dominerande samhällsklass omvandlar revolterande motståndare till något harmlöst uppstår hegemoni. Medierna kan, precis som det politiska systemet, fungera som redskap för hegemoni. Det som provocerar och sticker ut tämjs och anpassas till den ideologi som dominerar. (Jansson, 2000)

Om mediernas betydelse för att skapa hegemoni skrev Gramsci i sitt verk *Quaderni del Carcere, s 1638*, (här hämtat från Richardsson):

”The ’normal’ exercise of hegemony [...] is characterised by the combination of force and consensus which vary in their balance with each other, without force exceeding consensus too much. Thus it tries to achieve that force should appear to be supported by the argument of the majority, expressed by so-called organs of public opinion – newspapers and associations.” (Richardsson, 2007)

I boken *Analysing Newspaper* refererar Richardsson till bland andra Graham Murdock och Todd Gitlin och skriver att relationen mellan den dominerande klassens ideologi och nyhetsinnehållet förmedlas av mainstreamjournalister. De stödjer hegemonin genom att framställa den samtida kapitalismen som något naturligt och självklart. Journalister som har internaliserat vedertagna uppfattningar om vem som ska betraktas som auktoritet accepterar de ramar som olika tjänstemän upprättar runt händelser. De röster som hamnat utanför den dominerande elitens kretsar lämnas därhän. Dagens journalistik spelar en central roll för att upprätthålla den dominerande klassens auktoritet inom det politiska systemet. (Richardsson, 2007)

En annan infallsvinkel på *vad som skrivs* och *vad som inte skrivs* i en tidning står Lévi-Strauss för. När han studerade främmande kulturer använde han begreppet *binära oppositioner*, svart-vitt, dag-natt etc. Det innebär att ett tecken kan förstås i relation till sin motsats, i förhållande till vad det *inte* är. Jag tolkar detta som att det faktum att vissa teman saknas eller undviks i en text också säger något om hur den kan definieras. Också avsaknaden av information och uppmärksamhet kan få underliggande värderingar att framträda. I förlängningen kan också omfattningen av bevakningen och variationen av perspektiv på bilens miljöpåverkan vara betydelsefulla element för att hela bilden ska bli synlig.

En faktor som inverkar på *hur* och *vad* som skrivs är textens *genre*. Ordet genre har kommit till svenskan via franskan, men det har sitt ursprung i det grekiska ordet *genos* som betyder ordning och det har använts sedan antiken för klassificering av texter. Modern genreteori har främst utvecklats inom litteraturvetenskapen av bland andra Tzvetan Todorov. Han använder uppdelningen *historiska* och *teoretiska genrer*. De *historiska genrerna* klassificeras enligt kollektiva överenskommelser och konventioner i samhället. Jostein Gripsrud beskriver genrekonventionerna som uttalade överenskommelser mellan producenter av texter och dess publik. (Gripsrud, 1999)

När Dagens Nyheter tar upp temat bilar och miljö sker det ofta i texter som placeras i tidningens avdelning Motor. Texten klassificeras och hamnar i kategorin eller genren motorjournalistik. Genrebestämmelsen innebär att texten får en på förhand given form och att sättet att skriva följer en typ av mall. Man talar om "skrivmodell" och det underlättar för journalisten. Dessutom kan han förutsäga i vilken kontext texten kommer att läsas och han får automatiskt en uppfattning om publiken. För läsarens del väcker genrebestämmelsen förväntningar både på stilen och på innehållet. (Gripsrud 1999) Genom att placera en artikel på en viss avdelning kan tidningen nå precis den målgrupp man har tänkt sig. Motorsidans läsare skolas in i ett sätt att tänka och se på värden och i det speciella språk som används. Uttrycken och bilderna blir välbekanta. För läsare som inte har någon genrekompetens - för att de inte brukar läsa motorsidan - kan både formen och innehållet emellertid framstå som konstigt och problematiskt.

John Fiske använder begreppet polysemi för att beskriva att en text kan tolkas på mer än ett sätt. Betydelseerna kan vara flera. Det är en förutsättning för att nå ut brett. Olika typer av läsare avkodar texten utifrån sina erfarenheter och referenser, men en text som är alltför polysemisk blir obegriplig för alla. En balansgång alltså. En person med genrekompetens på motorjournalistik läser in andra budskap i texten än den ovane läsaren.

Gripsrud skriver att i ett privatkapitalistiskt ekonomiskt system betraktas kapitalägarnas handlingsfrihet som en grundläggande rättighet. På samma gång tillmäts mediernas redaktionella frihet stor betydelse. Den friheten är grundläggande för att medierna ska kunna fullgöra sina samhällsuppgifter. Men kapitalistisk ekonomi behöver ramar och offentliga ingripanden. Antitrustlagstiftning och utbyggnad av infrastruktur är två exempel. "Totalt fria marknader är en liberalistisk fantasi: de har aldrig existerat i verklighetens värld." Gripsrud fortsätter resonemanget och säger att samma sak kan sägas om den redaktionella friheten. (Gripsrud, 1999, s 385)

Den ekologiska moderniseringen

I Gröna Nyheter är huvudtesen i den förklarande analysen att ”miljöjournalistik skapas i mötet mellan två sociala fält: den journalistiska världen och den miljöpolitiska världen.” (Djerf Pierre, 1996:357).

Om man utgår från teorierna om att nyheter konstrueras i ett växelspel mellan medier och samhälle framstår de värderingar som präglar samtiden som avgörande för miljöjournalistikens innehåll. Vad är det för ideologiska strömningar som påverkar vad Dagens Nyheter skriver – och inte skriver – om bilens miljöpåverkan? En viktig tankemodell är den ekologiska moderniseringen. Begreppet som redan har nämnts flera gånger tidigare i uppsatsen, för tankarna till det gamla talesättet om att äta kakan och ändå ha den kvar.

Miljöpolitik utan plats för folket, var rubriken på en artikel i Naturskyddsföreningens tidskrift Sveriges Natur 2001. Den var skriven av statsvetaren Viktor Galaz R och miljöpartisten Jerker Thorsell. I Sverige idag är det enligt dem tre aktörer som deltar i diskussionen om miljöfrågan: Industrin, miljörörelsen och staten. Tidigare var det en vedertagen sanning att det rådde en konflikt mellan ekonomi och miljö. När nya tankar om hållbar utveckling etablerades flyttades fokus bort från den konflikten. Hållbar utveckling skulle uppnås genom att den ekonomiska tillväxten anpassades till de ekologiska begränsningarna. Nästa steg var att betrakta hänsyn till miljön som en förutsättning för ekonomisk tillväxt, skrev Galaz R och Thorsell.

Vid mitten av åttiotalet var miljöfrågorna i fokus för samhällsdebatten i många länder. En växande miljörelse lyfte fram problem som torra och de hungerkatastrofer som följde i dess spår, översvämningar, kärnkraftens avfallsproblem, energifrågor, resursanvändning, växande städer, sophantering och skogsskövling. Samtidigt började två tyska samhällsforskare, Martin Jänicke och Joseph Huber att utveckla en ny strategi. De talade om superindustrialisering eller ekologisk modernisering och lanserade tanken på en ideologisk kompromiss mellan miljö och tillväxt. Om marknaden fick större inflytande över miljöpolitiken skulle enligt Jänicke och Huber det kunna stimulera utvecklingen av den mest avancerade miljövänliga teknologin och göra den attraktiv på exportmarknaden. Genom att förena tillväxt och miljö skulle moderna industrinationer kunna lösa miljöproblemen och samtidigt gynna sin egen ekonomiska tillväxt.

Galaz R och Thorsell påpekade att många inom miljörelsen hade kommit fram till helt andra slutsatser. En genomgripande förändring av samhället var en förutsättning för att miljöproblemen skulle kunna lösas. Miljöproblemen gick inte att lyfta ut ur sitt sammanhang utan de måste bearbetas tillsammans med globala rättvise- och demokratifrågor. När miljörelsen beskrev det moderna industrisamhällets djupa kris, talade Jänicke och Huber istället om att stimulera tillväxten och öka sysselsättningen. De utarbetade en tredelad strategi för ekologisk modernisering:

- A. Det finns inte längre några motsättningar mellan tillväxt och miljö. Investeringar i grön teknologi leder till att konkurrenskraften förbättras. Därmed ökar tillväxten och det blir fler jobb.
- B. Den ekologiska omställningen och marknadskrafterna går att förena. Marknaden är ett instrument som kan göra miljövänliga alternativ lönsamma.

C. Traditionell lagstiftning och förvaltning leder inte framåt. Flexibla ekonomiska instrument förespråkas istället.

Gro Harlem Brundtland, tidigare norsk statsminister, sammanställde på uppdrag av FN en rapport om världens miljö, *Vår gemensamma framtid*, med fokus på aspekter som social rättvisa både inom och mellan olika generationer kom den att utgöra ett slags plattform för miljökonferensen i Rio de Janeiro 1992. Det var där uttrycket hållbar utveckling började användas. Miljö- och rättvisefrågor kopplades ihop och demokratifrågor blev en del av miljöpolitiken. Ett av målen med Agenda 21 - som var ett av Rio-konferensens dokument - var att den nya rättvisare utvecklingen skulle utformas av människor i hela världen.

I Sverige fick den ekologiska moderniseringen ett starkt genomslag. Uttryck som ”att gifta ihop ekonomi och ekologi” och ”grön ekonomi” bygger på den ekologiska moderniseringens principer. Uttrycket ”mer med mindre” står för ökad men resurseffektiv tillväxt.

”Den socialdemokratiska regeringens satsning på ett ’grönt folkhem’ är det hittills mest konkreta uttrycket för en genomförd moderniseringspolitik i något utvecklat land”, skrev Victor Galaz R och Jerker Thorsell. De tyckte sig se tydliga tecken på att EU var på väg åt samma håll.

Som de påpekar finns det emellertid invändningar mot den ekologiska moderniseringen. Till kritikerna hör bland andra Anthony Giddens. Strategin kritiseras för att vara alltför nära lierad med näringslivet i västvärldens industrialiserade länder. Det är de nationella miljöproblemen som hamnar i fokus på bekostnad av komplicerade internationella problem - fastän de senare har stor betydelse för en hållbar utveckling. Exempelvis klimathotet och frihandelns effekter hamnar vid sidan av moderniseringsstrategins huvudlinje. Hållbarhet och social rättvisa får alltför lite intresse av den ekologiska moderniseringens anhängare, menar dess kritiker. Det är istället tekniska lösningar som helt dominerar.

Förutom den nära förbindelsen med näringslivet kritiseras den ekologiska moderniseringen för att bortse från sociala rättvisefrågor. Victor Galaz R och Jerker Thorsell påpekar att just kopplingen mellan hållbarhetsproblem och social rättvisa inom och mellan generationer var kärnfrågor i Brundtlandrapporten. De aspekterna finns inte med i den ekologiska moderniseringens strategi.

Den starka centraliseringen av miljöpolitiken är ytterligare en faktor som kritiseras. När Agenda 21 utformades i Rio var en central tanke att en hållbar utveckling skulle drivas fram underifrån. FN:s utvecklingsorgan och den svenska socialdemokratiska regeringens demokratiregering slog fast att aktiva medborgare behövs i processen om miljöfrågorna ska kunna lösas. När den ekologiska moderniseringen blir rättesnöre får de tankegångarna stryka på foten. Eller som Galaz R och Thorsell uttrycker saken: ”...när det gröna folkhemmet ska förverkligas åker tekniken in och medborgaren ut.” (Galaz R & Thorsell, 2001) Miljöproblemen är inte lösta, inte i världen och inte i Sverige, påpekar de båda forskarna, och en toppstyrd miljöpolitik som är starkt inriktad på nationella problem och tekniska lösningar, ger inte mycket utrymme för vare sig någon intressant diskussion eller för engagerade medborgare. (Galaz R & Thorsell, 2001)

Vad händer då om miljöproblemen överlämnas till näringslivet och spetsteknologiska innovatörer? Anthony Giddens har i boken *Modernitet och självidentitet* skrivit om det moderna samhällets alltmer specialiserade experter. De kan:

”... fortsätta med sitt tekniska arbete genom att beslutsamt koncentrera sig på ett snävt specialområde utan att ägna någon större kraft åt de vidare konsekvenserna eller implikationerna. Under sådana förhållanden är riskbedömningen ’nergrävd’ i mer eller mindre väletablerade sätt att göra saker och ting. Men dessa praktiker kan plötsligt, när som helst, bli föråldrade eller genomgå grundläggande förändringar. Expertkunskap skapar inte stabila induktiva områden. Nya och i sig oberäkneliga situationer och händelser är den oundvikliga konsekvensen av de abstrakta systemens expansion.” (Giddens, 1997, s 43-44)

Enligt Giddens tänker vi oss ofta risker som något som kan beräknas enligt sannolikhetsparametrar, ungefär som de beräkningar försäkringsbolag arbetar med. Men under senmoderniteten går det inte att göra några exakta kalkyler för många typer av risker. Kunskapsmiljön är alltför föränderlig. Riskbedömningar är ofta bara giltiga tills vidare, konstaterar han. (Giddens, 1997, s 43-44)

Tre tydliga konsekvenser av den ekologiska moderniseringen är för det första att betoningen hamnat på lösning istället för på kris. Vi i den rika delen av världen behöver inte ge upp vår livsstil, vi kan fortsätta som hittills. Det anses inte längre nödvändigt att förändra våra konsumtionsmönster. För det andra behöver vi inte längre känna bördan av ansvaret för den globala miljön. Miljöproblemen har blivit närande i stället för tärande. När miljöproblemen ska lösas frodas innovationer och entreprenörskap. För att lösa problemen drivs utvecklingen framåt och spetsteknologi ger exportvinster. Det är näringslivet som har huvudansvaret och miljöargument är hårdvaluta vid marknadsföring. För det tredje har moral och livsstilsfrågor blivit oväsentliga när man diskuterar hållbar utveckling. (Wärneryd &, Hallin & Hultman, 2002, s 30-31)

Ulrika Hedman konstaterar att den ekologiska moderniseringen ligger väl i linje med samhällsteorier om privatisering av globala problem. ”Det är denna privatisering av globala problem som gör det möjligt – och lönsamt – för företag och näringsliv att använda miljöargument i marknadsföringen till konsumenter. Genom att köpa ”gröna” varor behöver vi i väst inte förändra vår livsstil radikalt, och vi behöver inte sluta konsumera. Nej, tvärt om: Så länge vi konsumerar ”grönt” kommer *marknaden* att lösa miljöproblemen. (Hedman, 2005, s 15)

Galaz R och Thorell hävdar alltså att Sverige är det land där den ekologiska moderniseringen fått störst genomslag. Nu återstår att ta reda på vad det i så fall fått för konsekvenser för miljöjournalistiken om bilar och deras påverkan på miljön.

Val och urval

Innan jag går vidare till hur den empiriska studien har genomförts vill jag redovisa vilka val jag gjort och hur jag gått tillväga konkret.

Inledningsvis valde jag bort veckopress och kvällspress och bestämde mig för att inrikta mig på dagstidningar. Att jag valt just Dagens Nyheter beror på att det är

Sveriges största morgontidning, den prenumererade dagstidning som når flest läsare. Jag har, som väl har framgått vid det här laget, valt att studera hur de miljöfrågor som har med bilismen att göra bevakades i tidningstext.

Min första tanke var att jämföra hur bevakningen av bilismen ser ut idag och hur den tedde sig för tjugo år sedan när luftföroreningar och bilismens utveckling var ett hett debatterat område. En jämförelse mellan nu och då skulle vara intressant, men inte möjlig att genomföra i detta sammanhang. Presstext.se, som är det arkiv som tillhandahåller Dagens Nyheter på internet, var tidigare Dagens Nyheter och Expressens gemensamma pressarkiv och numera läggs allt material ut digitalt. Tyvärr började man digitalisera Dagens Nyheter först 1991. Det var efter att miljöfrågorna förlorat sin lyskraft i medierna och inte alls var lika heta som under åren 1986 – 89. En undersökning av gamla tidningslägg från den tiden kan säkert bli mycket intressant, men jag avstår från det nu eftersom studietiden inte räcker till.

Min utgångspunkt var att det borde finnas mycket material just under 2006. Bland mycket annat som hände genomfördes ett sju månader långt försök med trängselskatter i Stockholm och dessutom var det ett valår. Jag trodde att det hade skrivits så mycket om miljö, bilar och biltrafik att det inte skulle vara möjligt för mig att granska mer än en avgränsad del av allt som publicerats under året. Jag siktade på att undersöka ett kvartal eller så. Det visade sig emellertid snart att omfattningen inte alls var så stor. Därför har jag gått igenom vad som skrivits om bilar och miljöfrågor i Dagens Nyheter under hela år 2006. Jag ville gärna ha ett så aktuellt material som möjligt och dessutom ett brett underlag.

Syftet med min undersökning var alltså att ta reda på hur miljöjournalistiken behandlar frågan om bilismen i dagstidningstext. Innan jag kunde sätta igång måste ett par moment klaras av. För det första måste jag ringa in exakt vad det var för begrepp jag skulle undersöka och för det tredje måste jag göra fler avgränsningar. Först bara lite fakta om den undersökta tidningen.

Något om Dagens Nyheter

Uppgifter från Dagens Nyheter's hemsida, www.dn.se:

Dagens Nyheter utkom första gången dagen före julafton 1864. Idag ingår tidningen i Bonnierskoncernen. Tidningen är oberoende, den står fri från partier, organisationer och ekonomiska maktsfärer och den politiska hållningen är liberal.

199 introducerades nättidningen dn.se. Den besöks varje månad av 1,8 miljoner människor. DN är samtidigt landets största annonsmedium på tidningssidan.

Under rubriken ”Visioner” står det på hemsidan att Dagens Nyheter i en tid när informationsbruset tilltar ”ska ha den för medborgaren mest värdefulla kunskapsorganisationen för att orientera om och diskutera betydelsefulla sammanhang. DN:s utgångspunkt är att människor med olika social bakgrund har rätt och möjlighet att delta i och förstå gemensamma angelägenheter. DN verkar i en upplysningstradition och vill bidra till att svenskarna förblir ett läsande och tänkande folk.” Vidare står det att Dagens Nyheter ”ska befästa och utveckla varumärket som

den självklara marknadsplatsen på valda marknader. Tjänster ska vara lönsamma, redaktionellt innehåll ska över tiden bidra till ökade intäktsströmmar.

Enligt hemsidan omsätter DN ungefär 1,7 miljarder varje år.

- 65 procent av den årliga omsättningen kommer från annonser.
- 37 procent i tidningen består av annonser.
- ”En helsidesannons på sidan tre kostar ungefär 250.000 kr eller som en ny Volvo”.

Över tio procent av landets befolkning mellan 15 och 79 år läser tidningen varje dag.

Uppgifter från www.ts.se :

TS-upplagan är ett standardiserat mått som används för att redovisa upplagan för svenska dagstidningar och tidskrifter. Under rubriken Uppgift för upplagor för dagspress 2006 var Dagens Nyheters upplaga 351 800 (Dagspress per utgivningsdag). Siffran kan jämföras med 426 000 för Aftonbladet, 344 400 för GT inkl GT och Kvällsposten, 245 700 för Göteborgsposten.

Avgränsningar och sökord

För hanterlighetens skull och också för att underlätta överskådligheten har jag gjort en del avgränsningar. När jag sökte i Presstext arkiv tog jag inte med träffar från avdelningarna Familj, Namn och Nytt, insändarsidan eller debattsidan även om det kan ha förekommit artiklar med miljöinriktning där.

Rent praktiskt gick jag tillväga så att jag via Presstext.se med hjälp av olika sökord, som hade med biltrafik och miljö att göra, letade efter DN artiklar från 2006. Vissa av de träffar jag fick kunde jag snabbt sälla bort eftersom miljöaspekten antingen inte var tillräckligt tydlig eller också inte förekom alls. Till exempel kunde jag lyfta ut vissa av artiklarna från Motorsidan med en gång, eftersom de hamnat på träfflistan bara för att ord som avgaser eller koldioxid finns med i en faktaruta. Andra Motorartiklar innehöll däremot fylliga och problematiserande resonemang om olika bilars belastning på miljön. Sådana motorartiklar passade bra in i min undersökning. Faktum är att just motorssidan var en av de delar av tidningen där flest artiklar med anknytning till min frågeställning fanns.

Sökord

allergi
avgaser
bilar
bilavgaser
bilism
cancer
fordon
hälsa
koldioxid
klimatfrågan

klimatförändringar
luftföroreningar
miljöproblem
miljöförstöring
miljövänlig
ozon
trängselskatt
trafik
växthuseffekt
växthusgaser

Trots att jag har använt en stor mängd sökord både var för sig och i olika kombinationer, kan jag inte utesluta att jag kan ha missat någon artikel. Totalt fick jag 242 träffar. Det kan tyckas mycket, men antalet krympte snart. Till slut blev den mängd av artiklar som verkligen handlar om bilismens miljöpåverkan bara fyrtio. Det beror på att samma texter ofta återkom som träff på olika sökord. Jag ögnade igenom åtskilliga artiklar och förutom de exempel jag redan nämnt plockade jag också bort dem som bara handlade om teknikaliteter i samband med trängselskatten. Artiklar om trafik ur ett uteslutande logistiskt perspektiv har jag inte heller tagit med eftersom jag inte betraktar till exempel trängsel som miljöpåverkan i sig. Det kan ju uppstå trängsel bland gångtrafikanter och segelbåtar också. Trängsel som relateras till bilavgaser och luftföroreningar finns däremot med i undersökningen.

Jag sorterade alltså ut dubletter, artiklar om transpondrar och andra tekniska frågor med anknytning till trängselskatten, artiklar om nya bilar där koldioxidutsläpp bara nämns som ett faktum i presentationen av en ny bil, artiklar om trängsel på Essingeleden på grund av trängselskatten, artiklar om att bussarna måste få nya tidtabeller eftersom bilköerna minskat på grund av trängselskatten och fler av samma karaktär.

De 40 artiklar som jag till slut analyserade har alla ett innehåll som behandlar frågor om miljöpåverkan av bilar och biltrafik. Eftersom jag har genomfört en totalundersökning av hela år 2006 anser jag att även om jag av någon anledning skulle ha missat någon artikel, är ändå den sammantagna bild som jag fått fram representativ för hur DN skriver om biltrafik och miljö.

Frågorna till materialet

När jag arbetade med protokollet valde jag att utgå från samma frågor som Monica Djerf Pierre använde i sin undersökning, (Djerf Pierre, 1996 s 73) men med ett par viktiga avsteg. Jag har begränsat mig till de sex första av de tio frågorna i *Gröna Nyheter* Analysschema. (Ibid s 73) I den sjätte frågan har jag uteslutit den tredje punkten som klassificerar artiklarnas innehåll som ekologiskt eller miljövårdande. Jag tyckte inte att den indelningen var relevant för artiklarna i mitt material.

Som punkt ett gjorde jag en kort sammanfattning av varje text för att använda som underlag för mitt arbete. I BILAGA 2, med rubriken *Analyserade DN-artiklar i kronologisk ordning*, redovisar jag titel, datum och författare för alla artiklar. Med hjälp av den informationen går det lätt att hitta dem via Presstext.se.

Enligt Altheides modell för kvalitativ innehållsanalys ska man, om man märker att det behövs, ändra på frågorna när man gått igenom 3-4 texter (se BILAGA 1, steg 6), men när jag kommit så långt kände jag inget behov av att formulera om frågorna eller att förändra på annat sätt. Därför arbetade jag vidare men samma frågeuppsättning.

Det var först när jag bearbetat ungefär halva materialet som jag tyckte att det skulle vara bra att få svar på ytterligare några frågor. För jämförelsens skull tyckte jag att det var värdefullt att mina frågor var så lika dem i *Gröna Nyheter* som möjligt. Därför ville jag inte stryka någon av dem jag valt ut, utan jag lade till och formulerade om en del:

I fråga nummer fyra märkte jag att det saknades ett svarsalternativ för materialet i min undersökning. Jag lade till ordet *oproblematiskt* så att det istället blev såhär:

4. ”Framställs miljötillståndet som oproblematiskt, katastrofalt och hotfullt.....”
Sist i nr 4 lade jag också till frågan: ”Är förändringar önskvärda?”

Jag upptäckte att i flera texter beskrevs utvecklingen som styrd av något som liknade ett blint öde, okontrollerbara krafter. Politiska och ekonomiska styrmedel nämndes inte alls i sådana sammanhang. I fråga nummer fem gjorde jag därför följande tillägg:

”Går utvecklingen att styra eller är den ödesbestämd?”

I samma fråga lade jag också till följande:

”Skriver man om biltrafik som något som bidrar till miljöproblemen?

Beskrivs konkreta lösningar? Framhålls goda exempel?

Ur vems perspektiv beskrivs problemen?”

Protokollet – slutversionen

(Lätt bearbetning av frågorna 1 – 6 i *Gröna Nyheter* av Monika Djerf Pierre, 1996 s 73)

.....
Artikel:

Rubrik:

Datum:

Upphov:

Placering:

1. Innehållsbeskrivning:

2. Lägesbeskrivningen

Framställs miljötillståndet som katastrofalt och hotfullt eller bara problematiskt?

Är det en positiv miljönyhet (läget har förbättrats eller problemen har helt åtgärdats)?

Behövs akuta åtgärder eller är läget under kontroll? Är en förändring önskvärd?

3. Orsaker, konsekvenser, lösningar

Diskuteras orsaker till miljöproblemen?

Diskuteras lösningar av problemen?
Vad eller vem framställs som miljöbov?
På vilket sätt sker detta?
Vilken sorts lösningar diskuteras? Tekniska? Administrativa? Politiska
Framställs lösningarna som enkla eller komplicerade?

4. *Framtidsprognoserna*

Förekommer prognoser om framtiden?
I så fall, är prognoserna negativa eller positiva?
Hur ser hotbilden ut: Framställs miljötilståndet som ”katastrofkurs”, bara
”problematiskt”, oproblematiskt, eller ”det blir bättre”?
Är förändringar önskvärda?

5. *Miljöekonomi*

Diskuteras ekonomiska aspekter av miljöproblemen?
Om svaret är ja: Diskuteras miljöförstöring som ”kostnad”? Är kostnaderna för att
åtgärda miljöproblem problematiska? Råder det någon konflikt mellan ekonomi och
sysselsättning å ena sidan och miljöhänsyn, å den andra? Vad framstår som
prioriterat, ekonomi eller miljö?
Går utvecklingen att styra eller är den ödesbestämd?
Skriver man om biltrafik som något som bidrar till miljöproblemen?
Beskrivs konkreta lösningar? Framhålls goda exempel?
Ur vems perspektiv beskrivs problemen?

6. *Övrigt*

Är det människans eller naturens ”hälsa” som står i fokus?
Talar journalisten och intervjupersonerna ”samma språk” om miljön?
.....

Textanalysen i praktiken

Träffarna i Presstext dök upp huller om buller så först av allt placerade jag artiklarna i kronologisk ordning. Det var en logisk ordningsföljd och i vissa fall var det viktigt för att förstå innehållet när texternas författare relaterade till tidigare publicerade artiklar. Sedan numrerade jag texterna från 1 till 40. Jag läste dem och förde anteckningar och noterade svaren för varje delfråga i olika kolumner. Jag har läst varje text flera gånger för att hitta alla svaren.

När det gäller frågan: Diskuteras miljöförstöring som kostnad? har jag kryssat för ja som svarsalternativ även om det inte är själva miljöförstöringen, till exempel sjukvårdskostnader för bilavgasernas hälsopåverkan som diskuteras, utan snarare åtgärder för att minska mängden partiklar i luften. Som till exempel att spola gatorna.

Texter där ordet biltrafik inte nämns har tagits med om det är uppenbart av sammanhanget att innehållet är relaterat till bilars miljöpåverkan.

Var texten placeras i en tidning är också betydelsefullt. Därför har jag för varje artikel angivit i vilken avdelning i tidningen jag hittat den.

När det gäller lägesbeskrivningen har jag sökt efter den bild texten förmedlar. I vissa

fall presenterades fakta som skulle kunna uppfattas som tecken på ett katastrofläge, till exempel en kraftig ökning av antalet privatbilar - men i artikeln beskrivs ökningen som något positivt, eller i alla fall helt oproblematiskt. Text nr 1 handlar till exempel om att antalet miljöbilar ökat med 206 procent. Det innebär enligt artikeln att den genomsnittliga mängden koldioxidutsläpp för svenska bilar minskat drastiskt från 2004 då Sverige hade "den törstigaste nybilsparken inom EU." Vad den totala mängden utsläpp från svenska bilar är står det emellertid inget om. Att utsläppen från varje bil minskar måste väl ur alla synvinklar beskrivas som något positivt för miljön, men om antalet bilar rusar i höjden blir effekten för klimatet kanske ändå inte gynnsamt. Sådana kritiska synpunkter har jag helt lämnat därhän under arbetet med protokollet. När jag prickat in svaren har jag alltså inte bedömt de faktiska förhållandena, utan det svar jag har registrerat grundar sig på hur artikelförfattaren beskrivit läget.

Analys

Hur mycket?

En fråga som jag ville ha svar på när jag inledde uppsatsarbetet var vilken uppmärksamhet bilismens miljökonsekvenser får i Dagens Nyheter. Jag ville helt enkelt ta reda på hur mycket som skrivs. Nu har jag en ganska god uppfattning om 2006 års produktion, och jag kan konstatera att 40 artiklar om bilismens miljöpåverkan i landets största dagstidning, under det år då klimatfrågan hamnade i debattens fokus, är ett mycket mindre antal än vad jag hade väntat mig. Men vad är lite och vad är mycket? En uppfattning om hur omfattande miljöjournalistiken om bilen varit tidigare kan man få genom att jämföra med Djerf Pierres avhandling och Hedmans uppsats. Båda handlar visserligen om miljöbevakningen i stort, men bilismen ingår som en delpost.

Djerf Pierre undersökte svenska TV-nyheternas innehåll. Eftersom det alltså rör sig om olika medier kan det inte bli fråga om någon regelrätt jämförelse med mitt material. Frekvensen, antalet sända inslag och deras längd är dock faktorer som säger en del om bevakningens intensitet och övergripande trender.

I *Gröna Nyheter*, s 474, redovisas inslag om miljöfrågor som sänts i TV-nytt och Aktuellt under tio år under perioden åren 1970 till 1990. Den totala mängden inslag anges och dessutom hur stor procentandel av dem som handlade om olika ämnesområden. Tabellen tar upp tio olika huvudkategorier med ett varierande antal underkategorier. För att jämföra omfattningen av bevakningen av bilismens miljöpåverkan under de år som redovisas i *Gröna Nyheter*, med *Dagens Nyheter* 2006, väljer jag ut de uppgifter som på något sätt är biltrafikrelaterade. Det blir dels huvudkategorin "Bilism och trafik" och dess underkategorier, "Bilavgaser/bly" och "Väg- och brobyggen", och dels huvudkategorin "Luftkvalitet". Den har tre underkategorier: "Svavel/förurning", "Stadsluften" och "Ozonlager/växthuseffekt".

Jämförelser över tid påverkas förstås av att innehållet i miljöjournalistiken förändrats genom åren. Blyhalten i bensin diskuteras inte alls numera och frågan om väg- och brobyggen var som mest aktuell under de år när stora projekt som att bygga Öresundsbron och en motorväg på E6 norr om Uddevalla var föremål för en intensiv debatt. Under 2006 förekom inga motsvarande planer och diskussioner.

Huvudkategorin Bilism och trafik har alltså ett ganska annorlunda innehåll vid olika tidpunkter. Ändå kan jämförelsen säga något om mediernas intresse för den övergripande frågan.

Antalet miljöinslag varierade mycket under perioden. 1974 visades bara totalt 28 inslag om miljöfrågor under det analyserade halvåret. För inget år var siffran lägre. Andelen som handlade om luftkvalitet var fyra procent, och andelen som tog upp bilism och trafik var lika stor, eller liten.

1987 var det år som uppvisade den högsta siffran: 217 miljöinslag totalt. Tolv procent av dem handlade om luftkvalitet och sju om bilism och trafik.

1990, det senaste året i redovisningen, hade antalet miljöinslag sjunkit kraftigt till totalt 90. Av dem handlade nio procent om luftkvalitet och två om bilism och trafik.

För att få en bild av vad dessa siffror egentligen säger om bevakningens omfattning, är det värdefullt att veta något om miljöinslagens längd. Sådana uppgifter redovisas i *Gröna Nyheter*, s 472. Det framgår att det miljörekordåret 1987 bara sändes bilrelaterade inslag i sammanlagt en och en halv timme under hela året. 1990 kan som mest mindre än tjugo minuter på hela året ha haft med bilens miljöpåverkan att göra. Frågan hade, av dessa siffror att döma, mycket låg prioritet 1990, och tämligen låg alla de andra undersökta åren också. Uppgifterna i *Gröna Nyheter* tyder på att bevakningen av bilismen varierat lite upp och ner under de år som undersökts, men att omfattningen legat på en låg nivå hela tiden.

Ulrika Hedman hittade 581 artiklar i Dagens Nyheter 2004 som kunde definieras som miljöjournalistik. 35 procent av hennes material består av notiser. I mitt material, hämtat från Presstext.se, finns notiser inte med. Enligt en tabell över intervjuade/aktörer i olika ämnesområden i Dagens Nyheter 2004 finns det 107 artiklar om bilism och biltrafik. (Hedman, s 53). 107-35 procent blir knappt 70 artiklar. Enligt en annan tabell handlade 12 av bilism-artiklarna om trängselskatten. (Hedman, s 45). Om innehållet tillhör den typ av teknikaliteter etc som jag valt bort, framgår inte, men om så är fallet ska de dras bort för att Hedmans material ska kunna jämföras med mitt. Då återstår cirka 58 artiklar. Det kan också vara möjligt att mina avgränsningar av innehållet varit snävare än Hedmans. Slutsatsen skulle bli att antalet artiklar om biltrafikens miljöpåverkan ligger på en ganska oförändrad nivå.

Som jag nämnde i inledningen var den uppfattning som jag hade innan jag började min undersökning att bilens miljöpåverkan hamnade i mediernas fokus under 2006. Att klimathotet allmänt började uppfattas som en realitet gjorde att frågan om växthusgasen koldioxid och därmed fossila bränslen väckte mer intresse. Eftersom bilens drivmedel framför andra alltjämt är fossila, riktades så att säga strålkastarna mot bilen, men inte i den omfattning man kunde ha väntat sig. Min uppfattning verkar alltså inte stämma. Totalt fyrtio artiklar om bilens miljöpåverkan kan knappast betraktas som någon massiv bevakning. Faktum är att Ulrika Hedman fann fler artiklar med bilrelaterat innehåll i Dagens Nyheter under 2004. Någon vändpunkt var alltså inte 2006 i det här avseendet. Djerf Pierres undersökning visar tillsammans med Hedmans att omfattningen alltid har fluktuerat - ibland ökat något och andra år dalat igen, men hela tiden har den varit rätt begränsad. 2006 innebar ingen ökning utan snarast en ny vågdal.

Nu övergår jag till det som är det centrala i min undersökning - innehållet.

Var i tidningen?

När Dagens Nyheter tar upp bilismens miljökonsekvenser kan det ske på olika platser i tidningen. Flest artiklar hittade jag på ekonomisidan, tretton stycken, nio fanns på motorsidan, sju från avdelningen Stockholm, fyra från ledarsidan, två från avdelningen Världen och en från avdelningen Sverige. Det är ofta samma personer som skriver på motorsidan och på ekonomisidan och de allra flesta är män. Jag ska inte göra någon närmare genusanalys, men den manliga dominansen är slående. En av texterna, den var placerad på från ledarsidan, är anonym. Tre av de andra 39 texterna har författats av kvinnor. Det stora flertalet som skriver om bilar och miljö heter Lasse, Torbjörn, Gunnar o dyl. Bara en av artiklarna har ett barnperspektiv. Dess upphovsman heter Annika i förnamn.

Vem kommer till tals?

Vem är det då som intervjuas, kommenterar, citeras och uttalar sig i de fyrtio artiklarna? Oftast är det någon från bilbranschen: BIL Sweden kan man läsa om i åtta artiklar. Av dem finns vd Bertil Moldén med i sex artiklar och vice vd Ulf Perbo i en, medan en bara refererar till branschföreningen. Andra anlitade källor är: en projektledare från Mazda, chefen för Toyota i Europa, infochefen för Saab Sverige samt även dess vd, en företrädare för Peugeots och Citroëns personbilsprojekt, presschefen för Volvo personvagnar och ett juridiskt ombud för bilindustrin i USA. De finns med i var sin artikel. I två av dem förekommer samtidigt BIL Sweden. Tillsammans blir det 13 artiklar med bilbranschfolk som problembeskrivare. Också företrädare från petroleumbranschen anlitas. I en uttalar sig två Statoil-företrädare, i en Nestes vd och i en Svenska petroleuminstitutets vd.

För övrigt är problembeskrivarna ett blandat sällskap av framför allt forskare och politiker och tjänstemän, både svenska och internationella. Några exempel: Finansborgarrådet (s), Stockholm, en högt uppsatt tjänsteman i den kinesiska miljöadministrationen, miljöpartiets språkrör, en moderat kommunstyrelseordförande i Solna, ett moderat oppositionsråd, Stockholm, en energiexpert, LRF och Granngården, en forskare vid Carnegiestiftelsen, Washington, en kinaforskare vid Centre for Strategic and International Studies, Washington, två professorer vid institutionen för energi och miljö, Chalmers och EU:s kommissionär i industrifrågor.

Magnus Nilsson från Svenska Naturskyddsföreningen (SNF) förekommer i två olika artiklar och Svante Axelsson, också SNF, finns med en gång. Jacob Lagercrantz, ordförande i Gröna bilister hittade jag i en artikel.

Ett projekt där stockholmsfamiljer skulle föra dagbok över sin koldioxidkonsumtion skrevs det två artiklar. Vid ett av de tillfällena får ett barn uttala sig (text 38). Det är den enda gången jag hittat en formulering av ett barn. Treåringen Olle säger:

”När jag blir stor ska jag köra bil.

Det blir tyst.

- En miljöbil, sufflerar Flemming” (= pappan).

Vad handlar det om?

Koldioxid var det av mina sökord som gav flest träffar. Ordet förekommer i en majoritet av materialets artiklar. Det tas upp när innehållet i övrigt handlar om bränsle, bilförsäljning, nya modeller, ny teknik, utvecklingen i Kina, trafikproblemen i Rom, ny EU-lagstiftning, trängselskatten, stockholmsluften och problemen med långa mattransporter. Artiklar som har just koldioxidutsläppen från bilar som separat innehåll är däremot inte så många. Ett par artiklar där koldioxidtemat dominerar är *Rättsfall kan tvinga Bush åtgärda utsläpp* (text 35) och *EU hotar med lagstiftning mot koldioxidutsläpp* (text 21).

Bilars drivmedel av olika slag är ett annat mycket vanligt tema. Bensin, diesel, vätgas, el, granar och multifuel, flexifuel och hybrider... Artikeln "*Bilar kan drivas med allt*" (text 10) berättar till exempel om att utvecklingen på bränsleteknikområdet går framåt. Men vi är inte framme vid någon lösning ännu. Ofta får man veta att det är svårt och komplicerat att lämna de fossila bränslena. Text 10 har en lång rubrik. Den fortsätter: "*Det svåra är att få fram tillräckliga mängder av miljövänliga alternativ till bensin och diesel.*"

Försäljningen av nya bilar är också ett ofta återkommande ämne och ofta baserar sig artiklar härom på BIL Swedens siffror för nybilsförsäljningen. Trängselavgifterna i Stockholm och dess effekter för miljön behandlas i en handfull artiklar. För övrigt kan jag inte urskilja några genomgående teman, utan bara enstaka belysning av olika frågor. Trafiken i Rom, långväga mattransporter, tillståndet i havet och det kinesiska undret är några exempel.

Vad säger protokollet?

Lägesbeskrivningen

Ett frågetema i min undersökning handlade om lägesbeskrivningen. Där sökte jag svar på frågor om hur miljötillståndet framställdes i texten.

Katastrofalt

Det var bara i ett litet fåtal texter som miljötillståndet beskrevs som katastrofalt. Ett exempel är text nr 2 som har rubriken *Det kinesiska undret ödelägger miljön*. Den handlar om smutsig luft, stinkande vatten och växthuseffekt. Utmaningen för premiärministern Wen Jiabao och resten av landets politiska ledning "blir hur den ska lyckas införa nya miljöregler utan att sätta krokben för den ekonomiska tillväxten."

Text nr 40 har rubriken: *Dolt under ytan*. Den inleds med en beskrivning av miljötillståndet på land. Ekonomisk tillväxt gynnar miljön. "Människan har visat en lysande förmåga" att lösa miljöproblemen. "Ta storstadsluften. I Stockholm lever vi nu i 80 år i snitt och kan andas utan besvär, trots att vi bor i en myrstack av transporter och ekonomisk aktivitet." Sedan övergår texten till ett annat tonläge. Författaren beskriver miljön som katastrofal. Här handlar det om havet. Rev och kustområden som är oaser för liv stressas och bottnarna dör. Biltrafiken är en av orsakerna till övergödningen. "Argumenten för att ta itu med växthusgaserna är alltså överväldigande."

Problematiskt

I den klart dominerande andelen artiklar framställs miljö tillståndet inte alls som hotande och katastrofalt utan som bara problematiskt. Det gäller t ex text nr 9 med rubriken: *Få nya bilar klarar krav från Folksam*. Folksam har en lista över säkra och "miljöhyggliga" bilar. Bara 10 procent av årets nya bilar klarar kraven. "Nog är det också bekymmersamt för tillverkarna av stadsjeepar att inte en enda kvalar in på listan." De klarar inte miljökraven. "Det bedöms därför som osannolikt" att Sverige ska kunna sänka den nuvarande utsläppsnivån på 190 gram koldioxid per kilometer tillräckligt för att klara EU:s utsläppsmål på 140 till 2008, konstaterar artikelförfattaren

Ett annat exempel där miljö tillståndet beskrivs som problematiskt handlar om att socialdemokraterna planerar ett infrastrukturpaket – rubrik; *Billström vill locka väljarna med tung trafiksatsning*, text nr 4. I framtiden blir det fler bilar och mer trängsel. Därför ska man bygga ut snabbspårvägar, tunnelbanan och förbifarten väster om Stockholm. "Att minska trängseln och få bort luftföroreningarna är det viktiga".

Oproblematiskt

Men det är inte alla som beskriver miljö tillståndet som oroande. I 16 texter beskrivs det antingen inte alls eller också framställs det som oproblematiskt. Ett tydligt exempel har rubriken *Fortsatt stark svensk bilkonjunktur*, nr 17. Enligt artikeln som publicerades i augusti, säjs det fler nya bilar än tidigare år. Dittills är ökningen 5,7 procent eller 163107 bilar. Bertil Moldén, vd för branschförbundet Bil Sweden, förklarar att ökningen beror på att hushåll och företag är optimistiska och investerar i nya bilar.

Text nr 22 med rubriken *Växthusgaserna i staden ska vara borta till 2050* är ett annat exempel på en oproblematiskt beskrivning. Också den handlar om ökad bilförsäljning. Samma Bertil Moldén får uttala sig. "Det går bra för aktiebolaget Sverige och det går bra för Fordonssverige. Det är riktigt kul", säger han.

Förbättringar

Ett dussintal artiklar handlar om att läget har förbättrats eller att problemen har åtgärdats. Positiva miljönyheter uppmärksammas. Artikeln med rubriken *Diesel från växter och djur finländsk miljö satsning*, text 28, innehåller en nyhet om ett nytt drivmedel som ett finskt företag håller på att utveckla. Biodiesel är "en för trafik och miljö revolutionerande produkt" som minskar utsläppen av koldioxid radikalt. "Vi kommer aldrig runt det faktum att mänskligheten vill ha sina bilar, de vill ha friheten att ta sig vart de vill. Det är ett faktum vi måste leva med," säger företagets vice vd. "Och vi kan hjälpa till att skapa så ren miljö som det bara går."

Andelen dieslbilar ökar i Sverige. Bilbranschen tycker att det är bra, för dieslbilar "drar mindre bränsle än motsvarande bensinbilar och släpper därigenom ut mindre mängder av växthusgasen koldioxid." Den positiva nyheten kan man läsa om i en artikel med rubriken *Dieslbilar glödheta på marknaden*, text nr 36. (Inget om partiklar och koldioxidutsläpp)

Hur är det då med inställningen till sakernas tillstånd, bör något göras åt situationen eller behövs inte det? Hur man svarar på den frågan hör naturligtvis ihop med hur

man bedömer läget. En möjlig uppfattning kan också vara att det som behöver göras redan håller på att genomföras. I de genomgångna texterna finns tre ungefär lika vanliga inställningar: A. En förändring är önskvärd, B. Det behövs akuta åtgärder, C. Läget är under kontroll.

Förändring önskvärd

Exempel på att en förändring är önskvärd finns i text nr 31, *Miljödebatt utan bredd*. Det är bra att personbilarnas utsläpp granskas, men det är angeläget att också andra utsläppskällor lyfts fram. Flyget, sjöfarten och jordbruket står vid sidan om lastbilar för stora utsläpp som behöver uppmärksamhet.

Text 37 *Fossila bränslen tar tid att ersätta*, ger också uttryck för att det är önskvärt med åtgärder: Och då handlar det inte bara om att undvika diesel och bensin. Visserligen finns många frågetecken, särskilt beträffande kostnaderna, skriver artikelförfattaren, men: "Syntetiska biodrivmedel och vätgas har en bättre potential att ersätta fossila bränslen än dagens konventionella biobränslen."

Åtgärder behövs

I andra texter är budskapet: Här behövs akuta åtgärder! Under rubriken ... *men de borgerliga är fortsatt skeptiska*, text 15, refereras olika borgerliga politikernas kritik mot försöket med trängselavgifter i Stockholm. De talar om "trafikinfarkt" och "mindre trevlig innerstad" och anser att "Stockholm exporterar sina problem till andra kommuner". De menar att "en storsatsning på att bygga ut vägnätet måste påskyndas och att en ringled runt Stockholm måste påbörjas".

En helt annan typ av akuta åtgärder förslås i text 33 med rubriken *Babyboom bland bilavgaserna*. I Stockholms city har antalet barn under fem år ökat med 19 procent på tio år. Men luften är full av föroreningar. Socialstyrelsen föreslår en radikal sänkning av gifthalterna vid skolor och daghem.

Läget är under kontroll

Det finns problem, men läget är under kontroll är en vanlig uppfattning. Den förmedlas till exempel i artikeln med rubriken *Rekordmånga nya miljöbilar på vägarna*, text 7. I slutet av 2005 beräknade man att utsläppen var 175 gram per kilometer. EU:s mål är 140. "Sverige lyckas sammantaget mycket bra med att minska koldioxidutsläppen." Orsaken är att nybilsförsäljningen ökar. "Bilbranschen i Sverige har fortsatt bra rull."

Var femte ny bil drivs med diesel, text 27, ger också uttryck för uppfattningen att läget är under kontroll. Och enligt Bertil Moldén, vd för BIL Sweden, är en ökad andel dieslbilar "ett effektivt sätt att minska trafikens koldioxidutsläpp."

Orsaker, konsekvenser och lösningar

Hur är det, förs det någon diskussion i Dagens Nyheter om orsakerna till de miljöproblem som bilismen ger upphov till? Diskuteras det i så fall hur problemen kan lösas? Utpekas någon som skyldig, finns det någon "miljöbov"? Om några lösningar lyfts fram, vad är de då av för typ – tekniska, administrativa eller politiska? Eller kanske en blandning? Verkar lösningarna vara enkla eller krångliga och

komplexerade? Alla dessa frågor sammanfattas som temat: Orsaker, konsekvenser och lösningar.

Förmedlas en tro på att utvecklingen går att styra, eller är den ödesbestämd? Man kan hitta exempel på båda alternativen, men att utvecklingen går att styra är den helt dominerande uppfattningen.

Utvecklingen går att styra

En text som beskriver lagstiftning som styrmedel från EU:s sida är text 21. Den har rubriken *EU hotar om lagstiftning om koldioxidutsläpp*. och handlar om att EU-kommissionen anser att minskningen av koldioxidutsläppen går för långsamt. Nya siffror visar att värdena minskat med 12 procent från 2005 jämfört med ett år tidigare. Men det är för lite. Om inte bilindustrin frivilligt uppfyller Kyotoavtalets mål, kan EU ta till lagstiftning.

Text 25 har undersökningens längsta rubrik: *Ljum debatt om trängselskatt. Ja- och Nej-sidan är ense om effekten på trafiken. Vitt skilda värderingar gör diskussioner svåra*. Artikelförfattaren har gått igenom en rad punkter där de som är för och de som är emot trängselskatter har helt olika uppfattningar. Båda sidor i omröstningen är överens om att trängselskatter leder till minskad trafik. ”Men de är helt ense om huruvida intensiv biltrafik är ett mått på välbefinnande eller ett tecken på dålig miljö.” Därför ser deras förslag olika ut, men båda går ut på att styra utvecklingen. Ja-sidan vill ha trängselskatter och använda intäkterna till förbättrad kollektivtrafik. Nej-sidan vill korta bilköerna med hjälp av en ringled. Nej-sidans recept mot höga partikelhalter är att spola gatorna nattetid.

Ödet bestämmer

Kinesisk jakt på råvaror i tredje världen, text 30, tycks istället bygga på uppfattningen att det är ödet som bestämmer. Nästan en fjärdedel av artiklarna tyder på en övertygelse om att utvecklingen är ödesbestämd, alltså bortom mänsklig och samhällelig kontroll. Allt från urbanisering till konsumtionsmönster framstår som något framsprunget ur någon okontrollerbar kraft som inte kan påverkas av mänskliga beslut. Politiska styrmedel finns inte med i tankemodellen. Texten handlar om att allt fler kineser flyttar till städerna. Därmed ökar aptiten på en högre standard. Till den hör bilar som ”väntas öka” från 19 miljoner 2005 till 198 miljoner 2030. Redan 2009 ”väntas Kina gå om USA som producent av växthusgaser.”

Orsaker

Vad har miljöproblemen för orsaker? Det är en fråga som behandlas mer eller mindre ingående..

Biltrafiken beskrivs i huvuddelen av artiklarna som något som bidrar till miljöproblemen. I nr 2 *Det kinesiska undret ödelägger miljön* är det den ”skenande energikonsumtionen” i Kina som är orsaken till de omfattande miljöproblemen, i text nr 22, *Bilförsäljningen går som tåget*, är det ”gamla skrotisar utan katalysator” och i text nr 38 framgår det redan av rubriken att varutransporterna är en av orsakerna till problemen: *Långväga mat stort minus för miljön*.

Lösningar

Det är också mycket vanligt att olika sätt att lösa problemen diskuteras. Oftast är dock lösningarna övergripande till karaktären, som ”ny teknik” eller ”lägre koldioxidhalter”. Några exempel:

Text 37, *Fossila bränslen tar tid att ersätta* anger en dyrbar och omfattande omställning som lösning. Författaren refererar till ”Well-to-Wheels” en gemensam rapport från EU kommissionen, bilbranschens Eucar och oljebolagens samverkansorgan Concave. ”För att minska utsläppen av växthusgaser och hitta andra bränslen än den sinande oljan krävs en gigantisk – och kostsam – omställning enligt rapporten”.

Text 40, *I I det långa loppet är vi alla föda*, är lösningen ny teknik. Författaren fastslår att ”Fossila bränslen har många nackdelar. De smutsar ner luften, försurar vatten, är ändliga resurser, säkerhetspolitiskt riskabla, stiger oavbrutet i pris och förpestar politiken i de länder som begåvats med dem.” Men det finns en lösning och den behöver inte längre debatteras med biologer, meteorologer och politiker, för nu har klimatfrågan blivit en fråga för ekonomer. Enligt den brittiska Sternrapporten kan världen ”stabilisera koncentrationerna av växthusgaser på en tolerabel nivå till 2050 för en kostnad som motsvarar 1 procent av vår samlade BNP.” skriver artikelförfattaren. ”Men vägen måste leda framåt och inte bakåt. Det är ny, smartare teknik som är lösningen – inte hästkärror och stampade jordgolv.”

I text 12, *Växthusgaserna i staden ska vara borta till 2050*, är lösningen att sluta använda fossila bränslen och en ”övergång till miljövänliga fordon och bränslen” är den lösning som diskuteras i text 4, *Billström vill locka väljarna med tung trafiksatsning*.

I ungefär en tredjedel av artiklarna är lösningarna konkreta. I text nr 13, *Det finns ett liv efter oljan*, heter lösningarna kärnkraft och att omvandla naturgas till flytande bränsle. Den finska utbyggnaden av kärnkraft och en ny anläggning för bearbetning av naturgas anges som positiva exempel. I text nr 27, *Var femte ny bil drivs med diesel*, är en ökning av antalet dieseldrivna bilar ett viktigt bidrag till att problemen löses, och i text nr 29, *Biltillverkarna lyckas inte nå miljömålen*, förespråkar Naturskyddsföreningen tvingande lagstiftning för Europas bilproducenter för att sänka bilarnas koldioxidutsläpp.

Att diskutera någon form av tekniska lösningar är det absolut vanligaste. Administrativa och politiska lösningar är ungefär lika vanliga, eller snarare ovanliga i jämförelse med de tekniska. I vissa texter förekommer blandformer av politiska, tekniska och administrativa, men också i sådana fall dominerar de blandningar där tekniska lösningar finns med. Oftast framställs lösningarna som komplicerade. De artiklar där lösningarna beskrivs som enkla är bara obetydligt fler än dem där det inte nämns något alls om graden av komplexitet.

Perspektiv

Att en text är skriven utifrån bilbranschens perspektiv är mycket vanligt. De texter som handlar om nybilsregistreringen räknas dit, och BIL Swedens vd Bertil Moldén, är den enskilda person som uttalar sig oftast. Många artiklar är också skrivna ur bilisters och presumtiva bilköparens perspektiv och i andra är perspektivets allmänt

bilintresserades. Ett litet antal texter är skrivna utifrån ett brett samhällsperspektiv och ungefär lika många skildrar verkligheten ur Stockholms invånares synvinkel. En artikel har, som påpekats tidigare, ett barnperspektiv.

Miljöbovar

I bara sju artiklar utpekas inte någon miljöbov. I alla de övriga utgörs bovarna av en brokig skara. När det gäller miljöförstöringen i Kina utpekas det kommunistiska partiet som den skyldige och när det gäller avsaknaden av miljöbränslen i Sverige är det bristen på en infrastruktur för sådana bränslen som är boven. De allra vanligaste miljöbovarna är koldioxid, fossila bränslen och bensen och diesel. Andra exempel på miljöbovar är Range Rover-köpare, övergödningen, miljöpartister, smutsiga bilar, socialdemokrater och tröga biltillverkare.

Framtidsprognoserna

I närmare hälften av texterna förekommer framtidsvisioner och prognoser och i många texter finns det något som kan kallas en hotbild, men de mest frekventa svarsalternativen i protokollet är ”bara problematiskt” och ”det blir bättre”. Bara fem texter förmedlar en uppfattning om ”katastrofkurs”.

Positiva

Exempel på en positiv framtidsprognos finns i text 8, *Rekordsnål dieselhybrid*: Det handlar om att Peugeot och Citroën tillsammans utvecklat ett system som kombinerar el- och dieseldrift. ”Vår teknologi innebär ett genombrott i jakten på lägre utsläpp av växthusgaser samtidigt som det ger bilägaren låga driftskostnader, säger Alan Klein, som leder hybridprojektet.” En annan positiv prognos förmedlas i text 31, *Miljödebatt utan bredd*. Koldioxidutsläppen från svenska bilar minskar. ”Från att ha legat i topp i Europa faller utsläppen från nya bilar mot den nedre halvan. Förklaringen är att vi får fler bränslesnåla bilar som drivs med etanol eller biogas.”

Ytterligare ett exempel på ljusa framtidsbilder finns i text 32. Den utgår från den brittiska Sternrapporten som beskriver växthuseffekten som ett ovedersägligt hot framför allt mot fattiga människor och mot världsekonomin. Diskussionen om hur stora resurser som behöver satsas har lett till att frågan har fått ”en onödig politisk laddning. På ena sidan anhängare av den fria marknaden som tolkar Kyotoprotokollet som en vänsterkonspiration mot USA. På den andra en fundamentalistisk miljöreligös rörelse på väg att brännmärka bilar, flygplan och elektricitet som djävulens påfund.” Men att ta krafttag mot växthusgaserna kommer att kosta ”förvånansvärt lite. Detta är den stora poängen med Sternrapporten. Istället för en debatt mellan biologer, meteorologer eller politiker har klimatfrågan blivit en fråga för ekonomer. Istället för att älta problemet kan vi diskutera lösningen.” Niklas Ekdal är författare till texten och den är införd på ledarplats. Ekdal skriver att vägen måste leda framåt och inte bakåt. ”Det är ny, smartare teknik som är lösningen - inte hästkärror och stampade jordgolv.” Det finns lösningar, det blir billigt och bekvämt.

Negativa

Alla är dock inte överens om att problemen är så lätta att lösa. I text 40, *Dolt under ytan*, som är en annan ledare, anmärkningsvärt nog skriven av samma författare som text 32, handlar om havsmiljön. Klimatproblemen är inte något som bara rör livet på land. Också tillståndet i havet visar att det finns mycket starka skäl att minska utsläppen av växthusgaser. ”Kruket är att alternativen till de fossila bränslena

kommer för långsamt och att globala problem saknar motsvarande global politik, till exempel i form av en universell koldioxidskatt". Problemet lösning heter ekonomisk tillväxt. "Resten är en fråga om vetenskap, framsynt politik och klok konsumtion. Tyvärr brister det fortfarande så mycket i dessa avseenden att många trender pekar åt skogen i alla fall."

Ytterligare ett par exempel på negativa framtidsprognoser: Text 37, *Fossila bränslen tar tid att ersätta*. En gigantisk och kostsam omställning krävs för att få fram alternativ till oljan. Fossila bränslen kommer att dominera "inom överskådlig tid". De alternativa drivmedlen är än så länge dyra och energikrävande att få fram. Det finns många frågetecken och stora kostnader väntar.

Text 2, *Det kinesiska undret ödelägger miljön*, ger uttryck för stark oro inför utvecklingen i Kina när det gäller miljö. Inte minst den växande bilismen leder till katastrofala miljöföljder. Solen skymms av dis och luftföroreningar, vattendrag förgiftas och växthuseffekten hotar. Den ekonomiska tillväxten har hittills prioriterats helt och politikerna har inget grepp.

Problematiskt

I de flesta texter går det att hitta olika uppfattningar om tendenser i utvecklingen. Att man ser trenden som "problematisk" är lika vanligt som att man förutser en förbättring. Exempel på det förra finns i text 9, *Få nya bilar klarar krav från Folksam*. Den tar upp försäkringsbolaget Folksams lista över säkra och "miljöhyggliga" bilar. 2006 klarade bara tio procent Folksams krav. Bland dem fanns inte en enda stadsjeep. För varje år blir bilarna säkrare, men miljömässigt går utvecklingen långsamt. "Det bedöms därför som osannolikt att Sverige ska kunna klara EU:s utsläppsmål om 149 gram koldioxid per kilometer 2008. Idag är utsläppsnivån 190 gram. Ju högre bränsleförbrukning, desto högre koldioxidutsläpp."

Text 12, *Växthusgaserna i staden ska vara borta till år 2050*, beskriver också framtidsprognoserna som problematiska. Att sluta värma bostäder med kol och olja innan måldatumet 2050 beskrivs som realistiskt. "Däremot kan det bli svårare att få bort de fossila bränslena från fordon och andra motorer. Speciellt som det inte duger att ersätta bensin och diesel med naturgas eftersom det är ett lika fossilt bränsle."

Det blir bättre

Att det blir bättre framöver är en uppfattning som kommer till uttryck t ex i text 13, *Det finns ett liv efter oljan*. Om vi istället för att se bakåt ser framåt kommer vi att upptäcka att det finns ny teknik som erbjuder nya lösningar på miljöproblemen. I Emirat Qatar omvandlas naturgas till något som liknar diesel och i framtiden kan man också hoppas på avfallsfria kärnkraftsverk.

Också i text 22, *Bilförsäljningen går som tåget*, tecknas framtiden i ljusa färger. Nybilsförsäljningen ökar och "Bilbranschdirektören" (Bertil Moldén) BIL Sweden, ser dieslbilar och "sprit- och gasbilar som steg på vägen mot en bättre svensk vagnpark." Att minska andelen gamla bilar är enligt honom bra både för miljön och för säkerheten.

Katastrofkurs

Enligt ett fåtal artiklar, bara fem, är hotbilden så allvarlig att man kan tala om "katastrofkurs". Text 40, *Dolt under ytan*, ger en mörk bild av havsmiljön. "I nordvästra Atlanten har flera av de stora fiskbestånden redan kollapsat och ser inte ut att komma tillbaka. Nordsjön är nära att gå samma väg, utan att EU vidtar radikala åtgärder." Det är helt nödvändigt att ta itu med växthusgaserna. När temperaturen i havet stiger stressas levande organismer som t ex koraller. "Eftersom rev och kustområden är oaser av liv i för övrigt näringsfattiga oceaner blir detta dåliga nyheter för hela planeten." Om något motsvarande hade inträffat på land hade folk demonstrerat och ansvariga ministrar hade fått det hett om öronen, skriver författaren.

Text 30, *Kinesisk jakt på råvaror i tredje världen*, skildrar också en utveckling på väg mot katastrof. Kinas starka ekonomiska tillväxt kräver råvaror. Befolkningen växer och allt fler flyttar till städerna. Det "ökar aptiten på bilar, bostäder, vägar och olja." Än så länge ligger Kina tvåa i världen när det gäller produktion av växthusgaser, men landets bidrag till miljöförstöring och klimatförändring ökar stadigt och redan "2009 väntas Kina gå om USA".

Miljöekonomi

I en dryg tredjedel av texterna diskuteras ekonomiska aspekter av miljöproblemen. Exempel på att det kostar att skydda miljön finns i text 10, *Bilar kan drivas med allt. Det svåra är att få fram tillräckliga mängder av miljövänlig alternativ till bensin och diesel*. En rad nya bränslealternativ presenteras, bland andra en ny plug-in-hybrid som kan laddas från elnätet. "Du köper inte den här bilen för att spara pengar, du gör det för miljöns skull", säger företagets representant.

Ett annat exempel på att miljöförstöring diskuteras som en kostnad finns i bland andra text 25, *Ljum debatt om trängselskatt. Ja och nej-sidan är ense om effekten på trafiken. Vitt skilda värderingar gör diskussioner svåra*. De olika sidorna är inte överens om ifall "intensiv biltrafik är ett mått på välstånd eller ett tecken på dålig miljö." Nej-sidan hävdar att trängselskatter hämmar tillväxten. Ytterligare ett exempel på miljöförstöring som kostnad finns i text 37, *Fossila bränslen tar tid att ersätta*. I studien "Well-to-wheels" redovisas beräkningar av kostnader, växthusgasutsläpp och energiåtgång för enskilda bränslen från att de utvinns ur en naturresurs till att det driver fram ett fordon. Slutsatsen är att kostnaderna för alternativa bränslen blir dyra och fossila bränslen kommer att dominera under många år.

Att miljöproblemen kostar är ett ganska vanligt tema och i vissa texter med sådant innehåll beskrivs kostnaderna för att åtgärda miljöproblem som något problematiskt. Till dem hör just Well-to-wells-artikeln, text 37, och också text 35, *Rättsfall kan tvinga Bush åtgärda utsläpp*, även om pengar inte nämns direkt anar man att det här kan röra sig om stora kostnader. Bakgrunden är en rättstvist där Vita Huset och bilindustrin gemensamt försöker genomdriva sin tolkning av lagtexten i Clean Air Act från sjuttioalet. Lagen innebär att EPA, USA:s miljöskyddsstyrelse, har skyldighet att "utveckla och upprätthålla förordningar som skyddar allmänheten från att utsättas för luftföroreningar". Vita Huset och bilindustrin anser att koldioxid inte ska beröras av lagen, men motståndarsidan som företräds av bland andra ett dussin

delstater, är av motsatt uppfattning. Nu ska Högsta Domstolen avgöra saken. (Under uppsatsens slutfas under sommaren 2007 kom beskedet att Vita Huset och bilindustrin förlorat tvisten.)

Också text 16, *Detta får aldrig hända igen*, handlar också om att kostnaderna för att åtgärda miljöproblem kan vara något problematiskt. Det är en ledare som kritiserar trängselskattsförsöket i Stockholm. För det första, skriver författaren har skattemiljarder använts för att bygga upp en jättelik övervakningsapparat för att registrera resorna, för det andra är inte är avgifterna anpassade efter den verkliga kösituationen. Bilar tvingas ibland att betala trots att det inte råder någon trängsel. För det tredje kan bilfientliga partier höja avgifterna ”långt över den optimala nivån.”

Konflikt ekonomi - sysselsättning

Temat att det skulle finnas en konflikt mellan ekonomi och sysselsättning å ena sidan och miljöhänsyn å den andra är sällsynt i materialet. Det finns med i bara tre artiklar. Det tydligaste exemplet hittar man i text 11, *Kunderna måste ta ansvar för miljön*. Konflikten är tydligt trots att Toyotas ekonomi eller sysselsättningsfrågan inte diskuteras explicit. De faktorerna finns med underförstått, eller kanske kan man säga omkodade till resonemang om Toyotas skyldighet mot kunderna.

Artikel är hämtad från motorsidan. Jacques Wallner har intervjuat Tadashi Arashima som är chef för Toyota i Europa, och som inte vill hålla med om att biltillverkare blivit symboler för miljöförstöring. Han säger: ”Vi vill vara det miljövänliga företaget. Men vi lyssnar också på kunderna. Och en del vill ha de tuffaste bilarna. Vi har en skyldighet att förse dem med dessa.” Toyota försöker förena bilförsäljningen med ett miljöengagemang. ”Men det är kunderna som måste bestämma sig för att ta ansvar för miljön.” Wallner frågar vad Toyota vill att EU ska göra för att det ska säljas miljövänligare bilar. Han undrar om extra höga skatter på bilar med hög bränsleförbrukning kan vara en bra metod. Toyotachefen funderar en stund innan han svarar: ”Beskattning ger inte rätt motivation. Vi har ett fritt samhälle. Alla är ansvariga för vad de köper.”

Den nyss nämnda artikeln om Clean Air Act, text 35, *Rättsfall kan tvinga Bush åtgärda utsläpp*, är ett annat exempel på konflikten mellan ekonomi och miljö. Också här får man läsa lite mellan raderna. 12 delstater och en rad miljöorganisationer ”hävdar att utsläppen av växthusgaser från industrier och motorfordon bör begränsas av den amerikanska regeringen.” Målet har drivits ända till Högsta domstolen som ska besluta om koldioxid ska betraktas som ett miljöfarligt ämne. ”Det tycker inte Vita Huset, och det backas upp av den mäktiga bilindustrin.” Genom att se vem som driver de olika linjerna kan man förstå att det handlar om en konflikt mellan miljö och ekonomi.

Vad är viktigast, ekonomi eller miljö?

I vissa texter framstår ekonomin som klart prioriterad, medan miljöaspekten är den viktigaste i andra. I tjugo artiklar ”vinner” ekonomin, i tolv miljön. I de övriga är inte någon speciell prioritering tydlig.

Ett exempel på text där ekonomin får företräde är text 17, *Fortsatt stark svensk bilkonjunktur*, hämtad från motorsidan. ”Hushåll och företag är optimistiska och investerar i nya bilar säger Bertil Moldén, vd för BIL Sweden.” Allra mest ökar

andelen dieslbilar. Bakgrunden till den kraftiga ökningen är den nya fordonsskatten. ”Eftersom dieslar är bränslesnålare än bensindrivna bilar blir den årliga skatten lägre. Vidare lockar staten med en extra skatterabatt på 6000 kronor för dieslar med partikelfilter.” Bertil Moldén uttalar sig också om miljöfrågor: ”Den ökande dieselandelen är mycket positiv ur miljösynpunkt, eftersom en dieslbil drar cirka 25 procent mindre bränsle och släpper ut nära 20 procent mindre koldioxid per mil än en bensinbil,” säger han. I artikeln kommenteras miljöproblemen alltså, men det sker utifrån ett ekonomiskt perspektiv.

Text 36, *Dieslbilar glödheta på marknaden*, har ett innehåll som i mycket sammanfaller med text 17. Det handlar om bilförsäljningen och perspektivet är bilbranschens. ”Bilbranschen tycker att det är bra att det säljs fler dieseldrivna bilar. De drar mindre bränsle än motsvarande bensinbilar och släpper därigenom ut mindre mängder av växthusgasen koldioxid. Sju modeller är så snåla att de kvalar in som miljöbilar, enligt Vägverkets definition.” Dieselintresset har ”eldats på” genom att en rabatt på 6000 kr dras av från den årliga fordonsskatten för bilar som har partikelfilter. Också i denna artikel får vi en kommentar av Bil Swedens vd Bertil Moldén. ”En ökad andel miljöbilar är en väg till minskat oljeberoende och minskade koldioxidutsläpp”, säger han sist i artikeln. Någon annan analys eller andra synpunkter förekommer inte.

Text 37, *Fossila bränslen tar tid att ersätta*, utgår från ekonomin. Bensin och diesel kommer att vara de dominerande bränslena länge än. Att hitta andra och mindre växthusgasproducerande drivmedel är dyrbart. ”Under överskådlig tid” finns inget realistiskt alternativ. Bäst potential bedöms syntetiska biodrivmedel och vätgas ha, men ”det finns många frågetecken att räta ut om kostnader med mera”.

Text 38, *Långväga mat stort minus för miljön*, har däremot ett annat perspektiv. Här har ekonomin hamnat långt i bakgrunden, ja den nämns knappast alls. I ett projekt har 40 stockholmsfamiljer samlat kvitton på alla inköp under tre månader för att ta reda på vad konsumtionen av varor kostar räknat i koldioxid. Både produktion och transport har räknats med. Resultatet visade att maten stod för en överraskande stor andel.” En av de kvittosamlade familjerna får berätta om sina koldioxidvanor.

Övrigt

Naturens hälsa var det centrala i många fler artiklar än människans ”hälsa” men det var långtifrån alla artiklar där det gick att utläsa var fokus låg. I de fall där intervjuer förekommer i de undersökta texterna är det helt klart vanligast att journalisten och intervjupersonerna har lätt att förstå varandra och att de talar ”samma språk”. I två texter hittade jag exempel på motsatsen.

Vad är egentligen Bil Sweden?

När jag kommit såhär långt i uppsatsarbetet ställde jag mig den frågan. Av de texter jag läst framgick inte mer än att det är bilbranschens organisation. På hemsidan fick jag veta att organisationen som bildades 1941 har 25 medlemsföretag som allihop tillverkar och importerar personbilar, lastbilar och bussar. Alla de välkända bilmärkena finns med. Det fullständiga namnet är Bil Sweden Bilindustriföreningen. Sidans information är fyllig och lättillgänglig. Man kan besöka pressrummet med

bilder och aktuella pressmeddelanden, ta del av bilförsäljningen i siffror, läsa nyhetsbrev och få reda på vad som är aktuellt. Det finns en redogörelse för vilka seminarier BIL Sweden arrangerade under den senaste Almedalsveckan. Det står att "Samtliga seminarier var mycket välbesökta och uppskattade. I ett av frukostsamtalen deltog Göran Persson i egenskap av ordförande i oljekommissionen."

Också de seminarier BIL Sweden stod bakom under Bilalongen 2006 var mycket uppskattade, enligt hemsidan. Framförallt diskuterades följande ämnen: bilen och klimatet, bilismens miljöproblem, infrastruktur, trafiksäkerhet och mobilitet. En av programpunkterna hade rubriken "The global automotive industry way to cope with the climate issue." Toyota, SAAB, Volvo och GM presenterade "sina tankar".

Enligt texten på sin hemsida vill BIL Sweden förbättra de industriella och kommersiella förutsättningarna för branschen i Sverige. "Det gör vi genom att arbeta för att de industriella villkoren för att tillverka bilar i Sverige ska vara sådana att företag väljer att lägga en allt större del av sin utveckling och produktion i Sverige. Vi vill också förbättra villkoren för att köpa, äga, köra och sälja bilar, för att fler ska ta körkort och för att vägnätet ska byggas ut och förbättras. BIL Sweden arbetar för att skattebelastningen på bilismen ska sänkas och för att allmänhetens och det politiska systemets attityd till bilismen ska förbättras."

Mönster träder fram

Under arbetet med att besvara frågorna till materialet fick jag återvända till artiklarna och läsa dem flera gånger ur olika aspekter. Det ledde till att jag efterhand såg nya saker och att innehållet framträdde på ett nytt sätt.

Ordet miljö har en diffus innebörd och det förekommer i många olika sammanhang. Miljö kan användas om allt från inredningen i en bil till halten av olika gifter i stadsluften. Det används också exkluderande, som om människan inte ingick i eller var beroende av miljön. En rubrik som *Långväga mat stort minus för miljön*, text 38, behöver inte oroas den som inte är specialintresserad av hur miljön har det. Så länge inte människor drabbas verkar läget vara under kontroll. Och den som kör en stor och bränsletörstig bil måste tåla "onda blickar från miljövänner", text 34. Miljövänner framstår som personer med särintressen, som operavänner eller hästvänner. Den stora bilen förstör inte miljön, den skadar inte naturen – den irriterar miljövänner.

Miljöbil är ett annat mycket flytande begrepp, men här är bakgrunden annorlunda. Det finns fyra olika statliga definitioner av vad som är en miljöbil, och därtill kommer olika lokala krav. En tung stadsjeep som slukar bensin kan klassas som miljöbil om den är utrustad med en kompletterande elmotor, medan bränslesnåla småbilar i vissa fall inte får miljöbilsklassning. När texterna handlar om miljöbilar i allmänhet kan det alltså röra sig om fordon som i själva verket drivs med bensin och släpper ut stora mängder avgaser. När en företrädare för bilbranschen i text 36 säger att en ökad andel miljöbilar är en väg till minskat oljeberoende och minskade koldioxidutsläpp är det ett uttalande som kanske inte stämmer om det bakom ordet miljöbil finns miljöklassade suvar (SUV = sport utility vehicle) som körs på bensin.

Bränsle är något som det skrivs mycket om. Man får veta att det finns alternativa drivmedel. Vätgas, granar, biodiesel, bränsleceller... Forskning pågår. Svårigheterna med att överge fossila bränslen betonas. Enligt text 11 till exempel kommer det att bli svårt att få bort de fossila bränslena, särskilt från alla motorer, eftersom inte bara bensin och diesel måste bort utan också naturgas som även den är fossil.

Att koldioxid är en växthusgas och att det är bra om växthusgaserna minskar står det om i många texter, men varför de bör minska får man oftast ingen förklaring till, annat än för att Kyotoavtalet innebär en förpliktelse. I text 23 kopplas bilarnas bränsleförbrukning till koldioxidutsläppen – mindre bil, mindre utsläpp – men vad det egentligen är för effekter som koldioxid har på miljön beskrivs inte.

Konsumtion Ett återkommande budskap är kort och gott: Ju fler nya bilar som säljs, desto bättre.

Ansvar för att miljöproblemen blir lösta läggs på den enskilde. Bilköparna måste efterfråga miljövänliga modeller. Bilägare måste efterfråga miljövänliga bränslen. Och föra koldioxiddagbok. I text 38 ska till exempel fyrtio stockholmsfamiljer samla kvitton i tre månader för att få grepp om hur deras inköp inverkar på koldioxidutsläppen. ”Målet är att familjerna på sikt ska lära sig att sänka sina utsläpp.”

Ett annat exempel på att ansvaret läggs på den enskilde finns i en ekonomiartikel, text 9, med rubriken: *Kunderna måste ta ansvar för miljön*. Det är den ovan nämnde Toyotachefen som säger att man vill vara det miljövänliga företaget ”Men det är kunderna som måste bestämma sig och ta ansvar för miljön.” En del kunder vill ha de ”tuffaste bilarna” och då ser Toyota det som sin skyldighet att skaffa fram sådana. En text med rubriken *Var stark – köp en svagare bil*, text 23, pläderar för att kunden ska välja en lite mindre och mer bränslesnål bil. De flesta faktiskt klarar sig med en lite mindre och svagare. ”En sådan trend skulle på sikt kunna få stora effekter på miljön i form av väsentligt lägre koldioxidutsläpp.”

Ett exempel på motsatsen fanns bland de fyrtio texterna. Text 21 har rubriken *EU hotar med lagstiftning mot koldioxidutsläppen*. Den handlar om att bilbranschen gör för lite för att få ner koldioxidutsläppen och därför överväger EU att ta till lagstiftning.

Människor = bilister

Människor som inte åker bil men som påverkas av biltrafiken kommer sällan till tals. ”Bilar erbjuder bekvämlighet för människor”, säger Toyotas Europachef (text nr11). Men de människor Toyotachefen talar om är de som sitter i bilarna. Att bilen och biltrafiken påverkar livsbetingelserna för människan, djur och natur är oomtvistat idag, men i de texter som finns med i undersökningen är det stora delar av den bilpåverkade verkligheten som inte finns med. Barn och ungdomar på väg till och från skolan, mamman och pappan med barnvagn och småbarn på bussen eller vid övergångsstället, gångtrafikanter i allmänhet, gamla och handikappade med rollatorer och rullstolar på trottoaren, folk som bor vid trafikerade gator, barn i skolor nära trafikerade leder, cyklister, astmasjuka och allergiker... Allihop är exempel på människor som direkt och indirekt påverkas av biltrafikens miljöpåverkan, men de

kommer sällan eller aldrig till tals. Och djur och natur varken syns eller hörs i texterna.

Motsägelsefull rapportering

Enligt *Rekordmånga nya miljöbilar på vägarna*, text 7, lyckas Sverige mycket bra med att minska koldioxidutsläppen. BIL Swedens vice vd tror att vi före årets slut hamnar under EU:s genomsnittliga utsläpp. Han uppger ”att vi nu genomgår kanske världens snabbaste minskning av koldioxid.”

Det finns dock artiklar med ett diametralt motsatt budskap: *Biltillverkarna lyckas inte nå miljömålen*, text 29, handlar om att många bilar fortfarande släpper ut alldeles för mycket växthusgaser. År 2008 måste koldioxidutsläppen ha minskat till 140 gram/km. För 15 av de 20 största biltillverkarna är förbättringstakten så långsam att målen inte kan nås. Allra sämst är Volvo med 195 gram/km. Text 21 har i stort samma innebörd.

Också när det gäller dieselmotorens miljöfördelar varierar uppgifterna.

Kväveoxidens problem diskuteras sällan

Det finns en artikel som tar upp problem med kväveoxider: *Babybom bland avgaserna i innerstan*, text 33. Enligt ett förslag från Socialstyrelsen ska luften på alla landets skolgårdar och uteplatser innehålla max 15 mikrogram kvävedioxid i årsmedelvärde efter år 2015. Idag är den halten på många Stockholmsgator 40 mikrogram.

Problemen med kväveoxider diskuteras inte ofta. När en uppgång i dieselförsäljningen noteras, skriver författaren till *Rekordmånga nya miljöbilar på vägarna*, text 7: ”Det är också en rejäl miljöförbättring då de energieffektivare dieslarna släpper ut cirka 20 procent mindre koldioxid än jämförbara bensinmotoriserade bilar.” Bertil Moldén, vd för BIL Sweden, uttalar sig i flera artiklar om fördelar med dieslbilar: ”Bertil Moldén som varit i branschen i 30 år är mycket nöjd med att det nu ’äntligen’ sker en snabb ökning av antalet nyförsålda dieslbilar i Sverige. Dieslar har mindre utsläpp än bensinbilar och har ’fantastiska prestanda’”, kan man läsa i *Bilförsäljningen går som tåget*, text 22.

Bara i en artikel, *Bilbranschen ser öppning för ny definition på miljöbil*, text 39, har jag hittat exempel på en annan uppfattning. Magnus Nilsson Naturskyddsföreningen säger: ”... att uppmuntra stockholmarna att skaffa sig dieslbilar med 4 – 5 gånger högre utsläpp av kväveoxider än motsvarande bensinmodeller är konstigt. Redan idag är halterna av kvävedioxid i stockholmsluften högre än tillåtet av hälsoskäl”.

Såvitt jag har kunnat upptäcka följs frågan om kvävedioxid inte upp.

Bilparkens totalutsläpp diskuteras inte

EU:s mål för koldioxidutsläppen är fastställt till 140 mikrogram per bil och kilometer år 2008. Målet diskuteras aldrig och jag har inte sett någon diskussion om totala utsläppsmängder. Det är alltid utsläppen från enskilda bilar som lyfts fram, men om antalet bilar skjuter i höjden förtas kanske effekten av sänkning per bil. Den totala bränsleförbrukningen uppmärksammas inte. Antalet bilar ökar och bilbranschen

återkommer med nya jubelrop om ”bra rull” ”Det är riktigt kul” konstaterar materialets vanligaste röst, BIL Swedens vd Bertil Moldén.

Bilismens klimatpåverkan ifrågasätts

I text nr 11 kan man läsa att Stockholm ska vara en stad som ska vara fri från fossila bränslen till år 2050. Artikelförfattaren konstaterar att det råder total enighet om uppfattningen att jorden är på väg att bli varmare ” – om det sedan enbart beror på utsläppen av växthusgaser eller ingår i normala klimatcykler är en annan sak.” För Stockholms del kommer det troligen inte att innebära vare sig långvarig torka eller extrema köldknäppar, men det blir varmare, blötare och blåsigare och havsytan kommer att stiga. Det kan leda till problem med dricksvatten och till översvämningar. Artikelns slutar med en redogörelse för extrema väderförhållanden som drabbat Stockholm sedan lång tid tillbaka. Den högsta temperaturen uppmättes redan 1811, största årsnederbörd inträffade 1960 och mest nederbörd på en månad kom 1808.

Man får alltså en del konkret information om vad klimatförändringar kan leda till. Att få bort de fossila bränslena är emellertid svårt och några alternativ anges inte. Författaren ifrågasätter om förändringen av klimatet verkligen beror på växthusgaserna för vädret har varierat kraftigt sedan hundratals år.

Katastrofen syns bättre på långt håll

Fler bilar i Sverige beskrivs alltså i flera texter som en fördel för miljön. Det är när man lyfter fram att också bilarna i Kina blir fler som ett katastrofperspektiv kan anas. Exempel: I texten med rubriken *Det kinesiska undret ödelägger miljön*, text 2, beskrivs att det är vanligt att solen ofta skymms av dis och föroreningar i de stora städerna. Att föroreningar skulle ha med biltrafiken att göra nämns inte men senare i artikeln kan man läsa att ”Vägarna korkas igen av nya bilar. Bilen är en dröm för nyrika kineser.”

Riktiga miljöbovar syns också tydligare på långt håll. Det framgår av samma artikel. Kommunistpartiet i Kina, som inte har någon koll på utvecklingen, som inte bryr sig om miljön utan bara talar om BNP, är en tydlig miljöbov.

Toyotas Europachef framställs inte heller i ansvarsfull dager när han får tala oförblommerat om att det är kundernas uppgift att driva på utvecklingen för en bättre miljö, *Kunderna måste ta ansvar för miljön*, text 9: ”Men det är kunderna som bestämmer. Vi måste få lägre utsläpp. Men främst måste kunderna ändra sig”. ”Ett bilföretag behöver också infria drömmar och väcka känslor”, säger Toyotachefen i samma artikel, men han tillägger: ”I den här världen måste man få ha kul utan att skada miljön.”

Toyotachefens uttalande kommenteras inte.

Huvudkonklusioner

Genom den här studien har jag kommit fram till att Dagens Nyheter bidrar till att bygga upp en kulturell hegemoni kring uppfattningen att miljöproblemen med bilar och bilismen är hanterliga och att det finns tekniska lösningar att ta till i de fall åtgärder behövs.

Den kulturella hegemonin leder till uppfattningen att alternativa lösningar och diskussioner inte behöver/bör uppmärksammas.

Dagens Nyheter ger uttryck för uppfattningen att det visserligen finns en del problem när det gäller bilismens miljöeffekter, men att de är hanterliga och att läget är under kontroll.

Dagens nyheter bevakning av bilismen präglas av den ekologiska moderniseringens principer.

Slutdiskussion

På Dagens Nyheter ledarplats återkommer man till att miljöproblemen ska lösas med hjälp av tekniska innovationer. Jag har redan tidigare citerat text 32, "Det är ny, smartare teknik som är lösningen – inte hästkärror och stampade jordgolv." I en tid när temat livsstil blivit något som fyller alltmer av tidningar och böcker och alla andra medier, är den rika världens livsstil knappast något som diskuteras i den typ av texter som ingår i mitt material. Motorartikeln "Var stark, välj en svagare bil", utgör ett av mycket få undantag. Annars är huvudbudskapet att vi inte behöver ändra våra vanor. "Ekonomisk tillväxt är inte roten till det onda utan lösningen. Resten är en fråga om vetenskap, framsynt politik och klok konsumtion", text 40.

När man inser vilken makt journalisten har genom att välja källa och därmed perspektiv kan det inte tolkas som en slump att bil- och petroleumbansens folk får så stort utrymme i Dagens Nyheter. Miljöjournalistiken växer fram i växelverkan mellan "den journalistiska världen och den miljöpolitiska världen", för att återknyta till Djerf Pierre (1996, s 23), och dagens miljöjournalistik om bilismen ser ut som den gör, eftersom tankarna på en "grön ekonomi" och andra nyliberalt präglade uppfattningar dominerar vår samtid.

Allt sammantaget leder till slutsatsen att den miljöjournalistik som behandlar frågor om bilar och biltrafik är präglad av den ekologiska moderniseringen. Den genomsyrar den redaktionella kulturen. Medielogiken och dess funktion att bevara samhällets status quo (Tuchman m fl) leder till att sådant nyhetsmaterial som inte passar in i redaktionens arbetsschema och rutiner för att anlita källor och problembeskrivare, helt enkelt faller bort. Artiklar om alternativ som bilpooler, cykelsatsningar, utbyggd spårbunden trafik eller andra kollektivtrafiklösningar har jag inte hittat mycket av. Alternativa ideologiska perspektiv får mycket begränsat utrymme i texterna. Fotgängare, astmatiker, bullerstörda, cyklister, handikappade, miljöexperter, naturskyddsfolk, barn, gamla, kollektivresenärer och järnvägsförespråkare syns sällan i spalterna. Valet av källa får stor betydelse för den verklighetsuppfattning som kommer till uttryck i den journalistiska produkten.

Några som tyckte att den svenska miljöjournalistiken över huvud taget under 2006 inte höll måttet var själva verksamma i yrket. Ungefär etthundra svenska miljöjournalister är organiserade i Miljöjournalisternas förening. Organisationen utser tillsammans med Edbergstiftelsen årligen Årets miljöjournalist. Men 2006

delades inte något pris ut. Tävlingsjuryn ansåg att det inte fanns någon lämplig kandidat.

” – Med det här ställningstagandet vill vi i juryn markera att det nu krävs en skärpning av journalisternas miljöbevakning och framför allt från redaktionsledningarna sida, då det ytterst är de som bestämmer var resurserna ska läggas, säger Anne Nilsson, ordförande i Miljöjournalisternas förening.” (www.miljjournalisterna.se)

För att ”främja god miljöjournalistik och bidra till att stärka miljöfrågorna i samhällsdebatten” grundades 1990 Miljöjournalisternas förening, som förkortas MÖF. I samarbete med Edbergsstiftelsen som bildades 1990, utser MÖF, som nämnts ovan, sedan ett par år tillbaka Årets Miljöjournalist. Den vinnande journalisten ska ha publicerat ett arbete som är nyskapande, och som fått genomslag i medierna. (www.miljjournalisterna.se) MÖF är medlem i IFEJ, International Federation of Environmental Journalists - ett nätverk som grundades på initiativ av franska och tyska miljöjournalister 1993, alltså tre år efter MÖF. Medlemmarna finns i 117 olika länder runtom i världen. Direkt eller indirekt, omfattar nätverket 7500 journalister, vetenskapliga författare, filmare etc. (www.ifej.org)

På Dagens Nyheters debattsida skrev Bo Landin från Edbergsstiftelsen och Sverker Sörlin och Ann Nilsson från Miljöjournalisternas förening, i december 2006 en uppmärksammas förklaring till den uteblivna prisutdelningen. Den dokumentära och politiska kärnan i dagens miljöjournalistik har mjukats upp, hävdade de. Mer och mer sällan är det miljöjournalistiken som står för den kritiska förnyelsen av debatten. Vad den innehåller är framför allt lydiga rapporter om diplomatiska samtal, politiska beslut och om framsteg som gjorts i näringslivets miljöarbete. Det är otillräckligt, skrev de på DN Debatt ”... och det är framförallt svag journalistik: reaktiv, trött och intill förblandning lika i de olika medierna.” Landin, Sörlin och Nilsson jämförde miljöjournalistikens utveckling med vetenskapsjournalistikens. Den jämförelsen är inte smickrande för miljöjournalistiken. Vetenskapsjournalistiken har gått åt motsatt håll – från tassande underdånighet gentemot Forskaren och hans Sanning till ”en växande insikt om att forskning är ett minfält av ekonomi, politik och etik, och ett politikområde som ska granskas, inte främjas.” (Dagens Nyheter, 2006-12-01)

Miljöfrågorna fick ny status i och med FN:s miljökonferens i Rio de Janeiro 1992. De integrerades världen över i den ordinarie politiken. ”Till slut blev miljöjournalistiken en del av det etablissemang i politik och näringsliv som journalistiken normalt ska bevaka.” skrev Landin, Nilsson och Sörlin på DN Debatt (Dagens Nyheter, 2006-12-01)

Mitt besök på www.bilsweden.se visade att BIL Sweden är en aktör som är sakkunnig på hur medielogiken fungerar. På hemsidan finns dygnet runt lättillgänglig information, färdig att användas för vilken journalist som helst. Arrangemang om klimat och miljö på Bilsalongen och i Almedalen är effektiva sätt att skaffa sig makten över problembeskrivningen och att få ut sitt budskap. Organisationen BIL Sweden är förstås inte ensam om att vara skicklig på mediehantering, men de som drabbas av bilismens miljöpåverkan har inte den typen av medieresurser som Volvo, Saab, Toyota och alla de andra medlemmarna i BIL Sweden förfogar över. Gångtrafikanter, cyklisterna, bullerstörda, kollektivresenärer eller barnfamiljer med

astmaproblem, djur och natur och andra "bilismdrabbade" är inte heller några välorganiserade enhetliga kategorier som författar pressmeddelanden och ordnar seminarier i Almedalen. Min undersökning visar att Bil Sweden och andra företrädare för bilintressen har mycket lätt att få fram sitt perspektiv och förmedla det via Sveriges största dagstidning.

André Jansson skriver att hegemoni uppstår när en dominerande samhällsklass omvandlar revolterande motståndare till något harmlöst. Medierna kan, precis som det politiska systemet, fungera som redskap för hegemoni. Det som provocerar och sticker ut tämjs och anpassas till den ideologi som dominerar. (Jansson, 2000) Några revolterande motståndare har jag inte upptäckt i Dagens Nyheters spalter om bilismens miljöpåverkan, men valet av källor bidrar till att den ekologiska moderniseringens hegemoni upprätthålls. Den har utvecklats till något som är allmänt vedertaget som det normala, till det som uppfattas som sunt förnuft, för att använda Gramscis begrepp.

Genom subtila och kanske omedvetna glidningar i begreppen påverkas läsaren att tolka verkligheten i en viss riktning. Det är till exempel inte oväsentligt hur en källa eller problembeskrivare benämns. Två organisationer som förekommer i materialet är "branschorganisationen BIL Sweden" och "lobbyorganisationen Gröna bilister". Varför den ena betecknas som branschorganisation och den andra som lobbyorganisation förklaras inte.

Också Gröna bilister har för övrigt en informationsrik och lättillgänglig hemsida. Där står det bland mycket annat att "Gröna Bilister anser att samhällsplaneringen inte skall skapa onödigt biltrafik utan istället främja kollektivtrafik samt individuell transport genom cykling och gång". Man kan emellertid också läsa att organisationen är för en teknisk utveckling inom ekologins ramar. Jag tolkar informationen om Gröna bilisters program som att organisationen delar den ekologiska moderniseringens värderingar. Att det skulle röra sig om ideologiska skäl till att BIL Sweden syns så mycket tydligare och oftare i Dagens Nyheter kan alltså inte vara hela förklaringen.

BIL Swedens statistik över bilförsäljningen rapporteras regelbundet och ofta utan andra kommentarer än de från organisationens egna representanter. Ibland får de expertstatus och tillåts uttala sig också om miljöaspekter. Text 1: "Enligt branschföreningen BIL Sweden har den ökade andelen miljöbilar redan fått märkbart positiva miljöeffekter." Budskapet är: Ju fler nya bilar som säljs över huvud taget, desto bättre för miljön. I Text 22 refereras till Bil Swedens ordförande Bertil Moldén. "Han hoppas på regeringens löften om att få bort gammalbilarna med skrotprämier i storleksordningen 2000 – 4000 kronor snart blir verklighet. Det förbättrar både miljön och säkerheten i trafiken." När nybilförsäljningen ökar rapporteras det som en positiv nyhet. Det är kul och bra för miljön. Ju fler nya bilar som säljs desto bättre. Genom att frekvent välja BIL Swedens vd eller andra företrädare som källor och problembeskrivare, blir bilbranschens bild av verkligheten dominerande.

Vem är det då som bestämmer att miljöjournalistikens innehåll när det gäller bilar ska se ut som det gör? Kapitalströmmarna i de globala nätverken leder till att det blir allt svårare att veta var makten finns, vem som fattar beslut och vem som har ansvar. (Castells, 2000) Massmedieföretag ingår allt oftare i stora koncerner som har

intressen i olika branscher. För dagspressens del är konkurrensen om tidningsläsarna hård och annonsmarknaden viktig. Inte minst motorannonser svarar för stora intäkter. Frågan är i vilken grad detta påverkar nyhetsvärderingen och villkoren för journalistiken. Hör t ex benägenheten att lyfta fram fördelar med nya dieslbilar ihop med beroendet av annonsintäkter? Kväveoxidens risker ger förmodligen inga bilannonser. Hur går till att besluta om kväveoxiden ska debatteras eller inte? Fattas sådana beslut över huvud taget på något formellt sätt, eller faller en så obekvämt diskussion bara bort av sig själv? För att hitta svar på sådana frågor krävs ytterligare studier, men texten på Dagens Nyheters hemsida ger åtminstone en del av svaren. Där beskriver Dagens Nyheter sig själv som Sveriges största annonsmedium på tidningssidan.

På tidningens hemsida står det om hur man ser på framtiden. Till Dagens Nyheters visioner hör att tidningen ska ”befästa och utveckla varumärket som den självklara marknadsplatsen på valda marknader. Tjänster ska vara lönsamma, redaktionellt innehåll ska över tiden bidra till ökade intäcksströmmar.” Understrykningen är min. Formuleringen visar på risken att det redaktionella innehållet hamnar på kollisionkurs med annonsörerna. Även om Dagens Nyheter (fortfarande på hemsidan) framhåller att man verkar i en upplysningstradition och att man ”vill bidra till att svenskarna förblir ett läsande och tänkande folk”, är det förmodligen minst lika väsentligt att tidningen framstår som en viktig aktör för att svenskarna ska vara ett köpande folk.

Om en ideologi ska kunna accepteras av hela befolkningen krävs det hegemoni. Jag vill gärna dela Antonio Gramscis optimistiska tilltro till att både individer och alternativa grupper har möjligheter att förändra samhället. Först om den hegemoni som idag genomsyrar medier och samhälle börjar granskas och debatteras i vidare kretsar kan den ekologiska moderniseringen ifrågasättas. Då kan miljöjournalistiken behandla frågorna om bilens miljöpåverkan ur andra perspektiv än idag, med andra problembeskrivare och andra lösningar.

Sammanfattning

Hur ser den miljöjournalistisk ut som behandlar frågor om bilar och biltrafik? För att besvara den frågan har jag genomsköjt Presstext.se på jakt efter tidningsartiklar som publicerats i Dagens Nyheter under förra året och närläst sammanlagt fyrtio texter om bilismens miljöpåverkan. Den metod jag använt mig av för att undersöka texterna är kvalitativ innehållsanalys.

Syftet med min uppsats var att beskriva hur Dagens Nyheter under 2006 skrev om bilismens miljöpåverkan.

Tre frågeställningar har varit studiens utgångspunkt:

- 1. Vilken uppmärksamhet får bilismens miljökonsekvenser i Dagens Nyheter?*
- 2. Vilken bild av bilismen som miljöfråga kommer till uttryck i Dagens Nyheterjournalistik?*
- 3. Vad är det för ideologisk grundsyn som kommer till uttryck i Dagens Nyheterjournalistik om bilar och deras miljöpåverkan?*

Mängden artiklar om bilismens miljöpåverkan var inte alls så stor som jag hade väntat mig. Majoriteten av de artiklar jag undersökt fanns på ekonomi- och motorsidorna. De ämnen som togs upp mest frekvent var koldioxidutsläpp och olika typer av drivmedel. Bilens miljöpåverkan i stort beskrivs knappast alls och bilismens övriga konsekvenser för andra än bilister lämnas i stort sett därhän.

Verkligheten iakttas framför allt ur bilistens perspektiv. Enligt flera texter finns det en hel del problem med biltrafiken, främst klimathotet, men det är bara i ett fåtal artiklar som situationen beskrivs som dramatisk. Framför allt på ledarplats poängteras att det är tekniska innovationer som ska stå för lösningen. Sammantaget förmedlar texterna en uppfattning om att läget är under kontroll. Problemets främsta orsak är fossila bränslen och gamla bilar. Särskilt bensin är problematiskt, medan nya dieslbilar beskrivs som bra för miljön. Att det köps många nya bilar i Sverige rapporteras som något positivt. Att antalet bilar ökar i till exempel Kina uppfattas däremot som ett farligt hot mot den globala miljön. De lösningar som presenteras är av teknisk karaktär: bättre motorer och nya typer av bränsle. Det förekommer att politiker, forskare och olika typer av tjänstemän uttalar sig, och även någon miljöorganisations representant, men mest utrymme ges åt företrädare för bilbranschen.

Det som tydligast präglar Dagens Nyheter bevakning av bilismen är den ekologiska moderniseringens principer. Alternativa ideologiska perspektiv får knappast något utrymme i texterna.

Det jag kommit fram till är:

- att Dagens Nyheter bidrar till att bygga upp en kulturell hegemoni kring uppfattningen att miljöproblemen med bilar och bilismen är hanterliga och att det finns tekniska lösningar att ta till i de fall åtgärder behövs.

- Den kulturella hegemonin leder till uppfattningen att alternativa lösningar och diskussioner inte behöver/bör uppmärksammas.
- Dagens Nyheter ger uttryck för uppfattningen att det visserligen finns en del problem när det gäller bilismens miljöeffekter, men att de är hanterliga och att läget är under kontroll.
- Dagens nyheterers bevakning av bilismen präglas av den ekologiska moderniseringens principer.

Referenser:

Altheide, David L (1996) *Qualitative Media Analysis*, Thousand Oaks, USA, SAGE Publications

Altheide, David L & Snow, Robert O (1979) *Media Logic*. Beverly Hills: Sage Publications

Anderson, Alison (1991), "Source Strategies and Communication of Environmental Affairs", i *Media, Culture and Society*, vol. 13, nr 4. s. 459-476. London: Sage

Anderson, Alison (1993), "Source Media Relations: The production of the Environmental Agenda", i *The Mass Media and Environmental Issues*. Hansen, Anders (red) Leicester: Leicester University Press

Anderson, Alison (1997), *Media, Culture and the Environment*. London: UCL Press

Andersson, Hans E B (red) (1997) *Trafik och miljö: forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*. Lund: Studentlitteratur

Axelsson, Charlotte & Magnus Pettersson (2000) *Frågan som försvann? Vad har hänt med miljöjournalistiken? En kvantitativ innehållsanalys av Rapports och Aktuellts miljöinslag 1995 och 2000*. C-uppsats i medie- och kommunikationsvetenskap vid Institutionen för journalistik och masskommunikation, Göteborgs universitet.

Beck, Ulrich (1998) *Risksamhället. på väg mot en annan modernitet*. Göteborg: Daidalos

Beck, Ulrich (1998) *Vad innebär globaliseringen? Missuppfattningar och möjliga politiska svar*, Göteborg: Daidalos

Bennulf, Martin (2000) "Medborgarna tycker om miljön" i *Det nya samhället SOM-undersökningen 1999 SOM-rapport nr 24* Sören Holmberg och Lennart Weibull (red) Göteborg: Göteborgs universitet

Bennulf, Martin (1994) *Miljöopinionen i Sverige*. Lund: Dialogos

Castells, Manuel (2000) *Informationsåldern. Ekonomi, Samhälle och kultur Band 1 Nätverkssamhällets framväxt*, Göteborg: Daidalos

Djerf Pierre, Monika (1996) *Gröna nyheter. Miljöjournalistiken i televisionens nyhetssändningar 1961-1994*. JMG, institutionen för journalistik och masskommunikation, Göteborgs universitet.

Ekecrantz, Jan & Olsson, Tom (1994), *Det redigerade samhället: om journalistikens beskrivningsmaktens och det informerade förnufts historia*. Stockholm: Carlsson

Galaz R, Victor & Thorsell, Jerker (2001) "Miljöpolitik utan plats för folket" i *Sveriges Natur* 2001 nr 2

- Giddens, Anthony (1997) *Modernitet och självidentitet*, Göteborg: Daidalos
- Giddens, Anthony (2003) *Sociologi*, Lund: Studentlitteratur
- Gripsrud, Jostein (1999) *Mediekultur Mediesamhälle*, Göteborg: Daidalos
- Hadenius, Stig & Weibull, Lennart (2003) *Massmedier . En bok om press, radio & TV* Stockholm: Albert Bonniers förlag
- Haglund, Karin (2000) *Miljöjournalistik*. D-uppsats i medie- och kommunikationskunskap vid Institutionen för informationsvetenskap, Medier och kommunikation, Uppsala universitet.
PDF-format: <http://www.dis.uu.se/mkv/education/essays/index.html>
- Hall, Stuart (1999) "Kodning och avkodning" i *Samtidskultur Karaoke, karnevaler och kulturella koder*, Nora: Nya Doxa
- Hammersley, M & Atkinson, P (1992) *Ethnography. Principles in practice* New York: Routledge
- Hansen, Anders (1991) "The Media and the Social Construction of the Environment", i *Media, Culture and Society*, nr 4, 1991
- Harlem Brundtland, Gro (1988) *Vår gemensamma framtid*. Stockholm: Prisma/Tiden
- Hasselberg, Ylva, (2004) *Tvärnitt nr 4* Stockholm: Vetenskapsrådet
- Hedman, Ulrika (2005) *Till salu: Ett grönt samvete*. Privatiseringen av ett globalt problem. En kvantitativ innehållsanalys av Dagens Nyheters miljöjournalistik 2004, C-uppsats i medie- och kommunikationsvetenskap vid Institutionen för journalistik och masskommunikation, Göteborgs universitet.
- Hermansson, Camilla,(2002) *Det återvunna folkhemmet: om tevejournalistik och miljöpolitik i Sverige 1987-1998*. Linköping: Teknik och social förändring, Tema, Univ.
- Hermele, Kenneth (2002) *Vad kostar framtiden? Globaliseringen, miljön och Sverige*. Stockholm: Ordfront
- Hvitfeldt Håkan (2005) & Nygren, Gunnar (red) (2005) *På väg mot medievärlden 2020. Journalistik, teknik och marknad.*, Lund: Studentlitteratur.
- Jansson, André, (2002) *Mediekultur och samhällle*. Lund: Studentlitteratur
- Jarlbro, Gunilla (2001) *Forskning om miljö och massmedier. En forskningsöversikt. Media and Communication Studies Research Report 2001:3* Lunds universitet
- Johansson, Thomas & Sernhede, Ove & Trondman, Mats (red): *Samtidskultur Karaoke, karnevaler och kulturella koder*, Nora: Nya Doxa

Landin, Bo & Nilsson, Anne & Sörlin, Sverker (2006-12-01) *Dagens Nyheter*, debattsidan. ”Ingen värdig att få priset som årets miljöjournalist”

Leth, Göran & Thurén, Torsten. (2000) *Källkritik för Internet*. Stockholm: Styrelsen för psykologiskt försvar.

Richardson, John E (2007) *Analysing Newspapers*, New Yourk; Palgrave Macmillan

Sellerberg, Ann-Mari (1994) *Miljöns sociala dynamik – om ambivalens, skepsis, utpekanden, avslöjanden m m*. Research Reports from the Department of Sociology. Lund: Sociologiska institutionen

Sturesson, Lennart, red. (1998) *Den attraktiva bilen och den problematiska bilismen*, Stockholm: Kommunikationsforskningsberedningen

Thompson, John B (2001) *Medierna och moderniteten*. Göteborg: Daidalos.

Tuchman, Gaye (1978) *Making News. A Study in the Construction of Reality*. New York:Free Press

Tynell, Marie (2003) *The Unmanageable Modernity An Explorative Study of Motorized Mobility in Development, Department of Peace and development Research*, Göteborg: Göteborg University

Merriam, Sharan B (1998) *Fallstudien som forskningsmetod*, Lund: Studentlitteratur

Månsson, Per (1998) *Moderna samhällsteorier Traditioner riktningar teoretiker*. Stockholm: Rabén Prisma

Nationalencyklopedin (1996) Malmö: Tre böcker

Wärneryd, Olof & Hallin, Per-Olof & Hultman, Johan (2002) *Hållbar utveckling. Om kris och omställning i stad och samhälle*. Lund: Studentlitteratur.

Elektroniska källor:

<http://www.bilsweden.se>

<http://www.gronabilister.se>

<http://www.dn.se> Dagens Nyheter

<http://www.miljøjournalisterna.se> Miljøjournalisternas förening

<http://www.ifej.org> International Federation of Environmental Journalists
(Internationell sammanslutning för miljøjournalister)

<http://presstext.se> Pressarkiv för tidigare årgångar av dagstidningar, bl a Dagens Nyheter.

<http://www.ts.se> TS Tidningsstatistik's upplagesiffror för dagspressen

BILAGA 1

Metod

Kvalitativ innehållsanalys

Till att börja med ska jag diskutera valet av en kvalitativ metod, därefter dokumentanalys med utgångspunkt i David L Altheides modell.

Kvantitativ metod är inriktad på att hitta samband i omfattande material och att komma fram till generaliserande slutsatser. Om man vill fördjupa sig och skaffa detaljkunskap kan en kvalitativ metod vara mer lämplig. Då är man som forskare involverad i hela forskningsprocessen. Det gäller inte på samma sätt för arbetet med kvantitativ metod, det är möjligt att överlåta kodning och analysarbete åt någon annan. Kvalitativ metod utmärks också av att arbetsprocessen ofta är reflexiv. Allteftersom man tränger in i materialet anpassar man arbetet till den bild som växer fram.

”Företrädarna för kvalitativa textanalyser förordar ofta reflexivitet i forskningsarbetet. Den reflexiva strategin innebär att teoriutveckling, datainsamling, analys och tolkning hela tiden avlöser varandra. Forskningsprocessen ses med andra ord inte som en linjär process utan som en cirkulär. Kvalitativa analyser förutsätter därmed, till skillnad från den kvantitativa, också forskarens aktiva involvering i samtliga steg i analysarbetet” (Djerf Pierre, 1996 s 50-51)

Det viktiga för en kvalitativ metod är att man är noggrann när man analyserar data och att man motiverar sina olika val. Bearbetningen beror på typ av data, tillgången på tid och resurser samt på frågeställningen. För ett kvalitativt resultat behövs en kvalitativ frågeställning. Kvalitativ forskning fokuserar på process förståelse och tolkning. Den strävar efter att förstå hur delarna samverkar för att bilda en enhet. ”...man använder ord och bilder snarare än siffror” (Merriam, 1998, s 22) Det passar min undersökning att fokusera på en viss förståelse (bevakningen av bilismen) och att förstå och tolka hur den ser ut.

Generellt finns det ingen motsättning mellan kvalitativa och kvantitativa metoder. De utgör inte olika delar i en dikotomi utan är två praktiska arbetsätt som tvärtom kompletterar varandra. Att göra någon del av undersökningen kvantitativ skulle säkert ha kunnat tillföra en del, men eftersom min kvalitativa undersökning gav mycket och varierad information har jag valt att koncentrera mig helt på den.

Jag har avgränsat uppsatsämnet ”Miljöjournalistiken i svenska medier 2006 och särskilt bevakningen av bilismen” till att handla om tidningstext som är en typ av dokument. Enligt David L Altheide behöver synen på dokumentanalys vidgas. Han har utformat en modell som består av delar av både objektiv innehållsanalys och deltagarobservation. Resultatet har blivit etnografisk innehållsanalys, ECA (Ethnographic Content Analysis). Altheide refererar i sin bok till ECA med termen *qualitative document analysis*. ECA skiljer sig från kvantitativ innehållsanalys, QCA, (Quantitative Content Analysis) på en rad punkter. Några exempel:

Undersökningsdesignen är sällan reflexiv när det gäller QCA, medan den alltid är reflexiv vid ECA. Urvalet skiljer sig åt genom att vara stratifierat eller slumpmässigt vid QCA och målmedvetet och teoretiskt vid ECA. Den typ av data som används vid QCA är siffror och vid ECA både siffror och berättelser. (Altheide 1996, s 14).

När det gäller den kvalitativa innehållsanalysen interagerar forskaren med det dokumentära materialet så att specifika påståenden kan placeras i det sammanhang som analyseras. Om man vill förstå en kultur och hela den process och mängd av objekt, symboler och meningar som skapar den sociala verklighet som medlemmarna i ett samhälle utgör, då är enligt Altheide, dokumentstudier en lämplig metod. Dokumenten existerar förstås oberoende av om någon tänker undersöka dem eller inte, men om ett dokument är intressant eller inte avgörs av forskarens uppmärksamhet och urval. Dessutom är det så att vad forskaren finner och hur han eller hon tolkar ett dokument speglar ett perspektiv, en inriktning och en inställning. Att studera kultur är svårt, fastslår Altheide, eftersom dess mest signifikanta egenskaper är subtila, självklara och införlivade med vardagslivets rutiner.

Altheide lyfter fram en del svårigheter med att studera dokument. Forskning är en social process. Den sociala och kulturella miljö där forskaren är verksam, formar hur han eller hon ser på forskningsproblem, källor och metodval. Altheide redogör för sitt eget förhållande till dokumentanalys. Han skriver att det är präglad av den teoretiska och metodologiska process som George Herbert Mead, Herbert Blumer, Alfred Schultz och Berger & Luckman startat. Altheide framhåller tre viktiga punkter:

För det första: Socialt liv består av en process för kommunikation och tolkning som utformas av hur situationen definieras. Den omgivning där vi växer upp bestämmer vår syn på oss själva, på andra och på framtiden.

För det andra: Det är den kommunikativa processen som bryter upp skillnaden mellan subjekt och objekt, mellan inre och yttre egenskaper och som förenar dem i den situation vi upplever och tar för given. Allt vi gör hör ihop med den sociala verklighet som vi studerar, och det reflekterar eller är inriktat på det förgångna. (Här refererar Altheide till Hammersley och Atkinson, 1983 s 14 ff)

För det tredje: Begreppet process är ett nyckelord eftersom allt så att säga är under konstruktion, till och med de åsikter, värderingar och uppfattningar som är viktigast för oss. Det vi medvetet tror och gör är på olika sätt knutet till en strävan efter att vidmakthålla verklighetens. Detta är något som vi inte är särskilt medvetna om och som vi har införlivat med vårt kunskapslager.

Altheide skriver att dokument gör det möjligt för oss att placera symbolisk mening i sitt sammanhang, att kartlägga den process som lett fram till dess tillkomst och sociala inflytande. Via detaljerade dokumentstudier blir det möjligt att tolka och förstå. Om vi så önskar kan vi använda de insikter vi uppnått genom att studera dokument till att förändra en del sociala aktiviteter, inklusive hur vissa dokument produceras.

Forskningsprocessen utspelas i ett historiskt-kulturellt sammanhang, påpekar Altheide. Forskning är en social aktivitet. Dessutom utvecklas forskningsmetoder i,

och är beroende av, ett socialt sammanhang. Slutligen härstammar forskningsmetoder och data från en teoretisk utgångspunkt om hur världen eller verkligheten fungerar.

Det är interaktionen mellan den som tar del av en nyhetsrapport via tidningar, TV eller radio och själva rapporten är viktig.

Allt från forskningsfrågan till den avslutande rapporten omfattas av Altheides modell. I korthet ska jag redogöra för de tolv steg som modellen som är uppbyggd av:

Steg 1 när man ska analysera ett material med hjälp av Altheides modell är att formulera en forskningsfråga. Man bestämmer sig för vad man vill undersöka.

Steg 2 utgörs av teoristudier.

Steg 3: går ut på att man ska bekanta sig med några exempel från det område man ska studera.

Steg 4: Här tar man fram de frågor man vill ställa till texten och utarbetar protokollet.

Steg 5: Man testar hur protokollet fungerar genom att prova det på ett litet antal texter.

Steg 6: Om man upptäcker att några frågor ska förändras, strykas, tas bort eller bytas ut kan man göra det här. Därefter har man tillgång till ett funktionellt protokoll.

Steg 7: Nu väljer man ut och samlar in det material som man ska analysera.

Steg 8: Med protokollet som redskap genomför man analysen. Man ställer samma frågor till samtliga texter och fyller i svaren i protokollet..

Steg 9: Protokollet med svaren granskas. Framträder något mönster?

Steg 10: Texterna delas in i olika kategorier.

Steg 11: Kategorierna presenteras och man redovisar vad man hittat.

Steg 12: Man redogör för vad man kommit fram till och illustrerar sina slutsatser med konkreta exempel ur det material man analyserat.

I mitt arbete har jag inte följt modellen hundra procentigt, utan vid behov har jag ändrat lite på arbetsordningen. Jag anser att ett sådant förhållningssätt stämmer väl överens med Altheides begrepp reflexivitet.

Studiens kvalitet

Två grundläggande vetenskapliga problemen måste lösas. Det ena är allmängiltighetsproblemet och det andra intersubjektivitetsproblemet.

För att lösa allmängiltighetsproblemet behöver man hitta möjligheter att i analysen dra slutsatser som är giltiga för en stor grupp texter. När journalistiska texter som tidningsartiklar undersöks försöker man tillämpa metoder som ger möjligheter att dra slutsatser som är giltiga också för andra tidningsartiklar av samma kategori. Att fördjupa sig i en enskild text är intressant bara om man utifrån den texten kan säga något också om andra liknande texter.

I kvalitativ textanalys är det genom att studera det som är typiskt och betydelsefullt i en text som man löser problemet med allmängiltighet. De texter man väljer ut, det kan vara en enskild eller en grupp texter, har ett innehåll som betraktas som relevant och giltigt för andra texter av samma slag. I en kvalitativ analys lägger man stor vikt vid hur valet av den eller de texter som ska undersökas går till. Det får inte vara slumpen som avgör utan valet ska vara väl genomtänkt och teoretiskt ska motiven vara klara. Allmängiltighetsproblemet i kvalitativ metod löser man genom typologisering.

Den här uppsatsen grundar sig på en undersökning av ett totalurval under en tidsperiod på ett år, hela 2006. En totalundersökning innebär att alla objekt i en avgränsad population studeras. Urvalet som omfattar 40 artiklar ur Dagens Nyheter har analyserats noggrant genom närläsning. Materialet har studerats för att återkommande mönster i hur Dagens Nyheter skriver om bilars miljöpåverkan skulle upptäckas. Också avvikelser har uppmärksammats.

Intersubjektivitetsproblemet har att göra med en vilka förutsättningarna är för vetenskaplig kontrollerbarhet och kritiserbarhet.

I kvalitativ textanalys löser man intersubjektivitetsproblemet genom explikation och exemplifiering. Det innebär att forskaren visar exempel och lämnar redogörelser för hur analysen och tolkningen har genomförts. Analysens teoretiska utgångspunkter, det empiriska materialet och tolkningsvägarna redovisas.

Det är min uppfattning att det material jag analyserat väl beskriver Dagens Nyheter bevakning av bilars miljöpåverkan. För att så är fallet talar den långa tidsperiod jag undersökt, ett helt år, och också att tidningens hållning är konsekvent under hela den period som undersökts. Därmed anser jag att den kvalitativa textanalysens allmängiltighetsproblem är löst.

De teoretiska utgångspunkterna har jag presenterat i den här studien, liksom syftet och de frågeställningar som det lett fram till. Val av metod och material har jag redogjort för. Hur jag sammanställt analys-schemat har jag redogjort för, liksom för analysarbetets gång. Resultatredovisningen är uppbyggd på exempel från de undersökta texterna och jag har förklarat hur jag tolkat dem. Analys-schemat presenteras i studien och likaså utförlig information om alla de fyrtio artiklar som ingår. Med hjälp av uppgifter om rubrik, datum, författarnamn och placering i tidningen är det möjligt för vem som helst att hitta dem via Presstext.se. Eftersom alla dessa steg redovisas, är vetenskaplig granskning och kritik möjlig att genomföra och därmed anser jag att även intersubjektivitetsproblemet för kvalitativ textanalys är löst.

BILAGA 2

Analyserade DN-artiklar i kronologisk ordning

1. Miljöbilarna fick fart på bilförsäljningen, avd Motor (2006-01-03) Lasse Swärd
2. Det kinesiska undret ödelägger miljön, avd Ekonomi (2006-01-10) Torbjörn Petersson
3. Tillsammans kan vi stoppa hotet mot miljön, avd Ekonomi (2006-01-10) Olof Wijnbladh
4. Billström vill locka väljarna med tung trafiksatsning, avd Stockholm (2006-01-25) Erik Esbjörnsson
5. Har man brutit ett löfte kan man bryta fler, avd Stockholm (2006-01-27) Gunnar Jonsson
6. Böter reglerar trafiken i Roms centrum, avd Stockholm (2006-01-31) Peter Loewe
7. Rekordmånga nya bilar på vägarna, avd Ekonomi (2006-02-02) Jacques Wallner
8. Rekordsnål dieselhybridbil, avd Motor (2006-02-04) Lasse Swärd
9. Få nya bilar klarar krav från Folksam, avd Ekonomi (2006-02-14) Jacques Wallner
10. Bilar kan drivas med allt. Det svåra är att få fram tillräckliga mängder av miljövänliga alternativ till bensin och diesel. avd Motor (2006-06-17) Bo Keskikangas
11. Kunderna måste ta ansvar för miljön, avd Ekonomi (2006-04-10) Jacques Wallner
12. Växthusgaserna i staden ska vara borta till år 2050, avd Stockholm (2006-05-30) Anders Sundström
13. Det finns ett liv efter oljan, avd Ledare (2006-06-07)
14. Maria Wetterstrand vill ha två trängselzoner, avd Stockholm (2006-06-21) Gunnar Jonsson
- 15 ...Men de borgerliga är fortsatt skeptiska, avd Stockholm (2006-06-22) IA Wadendal
16. Detta får aldrig hända igen, avd Ledare (2006-07-30)
17. Fortsatt stark svensk bilkonjunktur, avd Ekonomi (2006-08-02) Lasse Swärd

18. Snåriga politiska uppgörelser har gällt i energifrågorna, avd Politik (2006-08-26) Lars Ingmar Karlsson
19. Gasa lugnt med väte i tanken, avd Motor (2006-08-26) Lasse Swärd
20. Granåkern gör sitt intåg, avd Politik (2006-08-26) Lars Ingmar Karlsson
21. EU hotar med lagstiftning mot koldioxidutsläpp, avd Ekonomi (2006-08-30) Marianne Björklund
22. Bilförsäljningen går som tåget, avd Ekonomi (2006-09-02) Jacques Wallner
23. Var stark, välj en svagare bil! avd Motor, (2006-09-02) Lasse Swärd
24. Mp har flest miljöbovar, avd Politik (2006-09-04) Juan Flores
25. Ljum debatt om trängselskatt Ja- och nej-sidan är ense, avd Politik (2006-09-16) Anders Sundström
26. Billig bensin ett miljöhot, avd Motor (2006-09-30) Jacques Wallner
27. Var femte ny bil drivs med diesel, avd Ekonomi (2006-10-03) Lasse Swärd
28. Diesel från växter och djur finländsk miljöstatsning, avd Ekonomi (2006-10-13) Thorsten Engman
29. Biltillverkarna lyckas inte nå miljömålen, avd Ekonomi (2006-10-26) Lasse Swärd
30. Kinesisk jakt på råvaror i tredje världen, avd Världen (2006-11-10) Bengt Albons
31. Miljödebatt utan bredd, avd Motor (2006-11-18) Lasse Swärd
32. I det långa loppet är vi alla föda, avd Ledare (2006-11-19) Niklas Ekdal
33. Babyboom bland avgaserna i innerstan, avd Stockholm (2006-11-21) Annika Folcker
34. Ny motor gör tung Range Rover smidig, avd Motor (2006-11-25) Jacques Wallner
35. Rättsfall kan tvinga Bush åtgärda utsläpp, avd Världen (2006-11-30) Erik Ohlsson
36. Dieselbilar glödheta på marknaden, avd Ekonomi (2006-12-02) Lasse Swärd
37. Fossila bränslen tar tid att ersätta, avd Motor (2006-12-09)
38. Långväga mat stort minus för miljön, avd Sverige (2006-12-14) Olof Wijnblad

39. Bilbranschen ser öppning för ny definition av miljöbil, avd Ekonomi (2006-12-15) Lasse Swärd
40. Dolt under ytan, avd Ledare (2006-12-17) Niklas Ekdal