

Lunds Universitet
Sociologiska Institutionen

Klimat & Konsumtion – En diskursanalys av offentliga texter om bilar och utsläpp

Författare: David Axelsson

Kandidatuppsats: SOCK05, 15 hp

Internet

Vårterminen 2020

Handledare: Margareta Nilsson Lindström

Författare: David Axelsson

Titel: Klimat & Konsumtion – En diskursanalys av offentliga texter om bilar och utsläpp

Kandidatuppsats: SOCK05, 15 hp

Handledare: Margareta Nilsson Lindström

Sociologiska Institutionen, vårterminen 2020

Sverige har satt upp mål om att bli fossilfritt till år 2030. Detta mål avses uppnås genom politisk styrning och riskhantering, bland annat genom en nära 90 procentig förnyelse av den svenska fordonsflottan. Denna reglering påverkar både individen och samhället. Becks (2000) begrepp risksamhället beskriver ett samhälle vars främsta syfte är att hantera abstrakta risker till följd av industrialiseringen. Klimatet kan anses vara en sådan abstrakt risk. Enligt Bauman (2008) så framhålls konsumtion som ett sätt att råda bot på risker och hot. Att konsumera skänker både trygghet och glädje samtidigt som det kan ses som en moralisk handling (Bauman, 2013). Syftet med den här studien är att undersöka hur fördelar med att köpa fordon som har lägre utsläppshalter framställs i offentliga texter samt om några risker med ökad fordonskonsumtion framhålls. Genom en kritisk diskursanalys har offentliga texter rörande bilar analyserats för att se i vilken utsträckning de utgår från en klimat- respektive konsumtionsdiskurs. Resultaten visar på en förekomst av både en klimat- och en konsumtionsdiskurs i texterna och en föreställning om att klimatmål ska uppnås genom konsumtion av nya bilar. Kopplingar görs i analysen till klimatmål som abstrakta men konsumtion som något konkret och en naturlig del av dagens samhälle.

Nyckelord: Diskursanalys, risksamhälle, konsumtion, klimat

Innehållsförteckning

Inledning	s. 1
- <i>Syfte & frågeställningar</i>	s. 2
Tidigare forskning	s. 2
Teoretiskt perspektiv	s. 4
Metod	s. 6
- <i>Socialkonstruktionism</i>	s. 7
- <i>Diskurs</i>	s. 8
- <i>Kritisk diskursanalys</i>	s. 9
- <i>Urval</i>	s. 10
- <i>Tillvägagångssätt</i>	s. 11
Resultat	s. 12
- <i>Fossilfrihet på väg</i>	s. 12
- <i>Ett bonus-malus-system för nya lätta bilar</i>	s. 15
- <i>Klimatmål på villovägar</i>	s. 17
- <i>Miljözoner för lätta fordon</i>	s. 18
Analys	s. 20
- <i>Klimat- kontra konsumtionsdiskurs</i>	s. 20
- <i>Diskursiv praktik</i>	s. 21
- <i>Social praktik</i>	s. 22
Avslutande reflektioner	s. 23
Referenser	s. 27

Inledning

Miljöfrågan är högaktuell i det svenska samhället och nya åtgärder, lagar och beslut följer på varandra i syfte att försöka nå de klimatmål som finns uppsatta både på nationell, europeisk och global nivå. Vissa politiker och partier har området som sin hjärtefråga medan andra mer eller mindre ifrågasätter miljöhotet och den effekt som lokala åtgärder har i ett större sammanhang. Enligt Environmental Performance Index, EPI, (2018) som framställs genom ett samarbete mellan universiteten i Yale och Columbia och vars syfte är att undersöka hur olika länder arbetar med att uppnå fastställda miljömål så placerar sig Sverige på en femte plats. Enligt en delrapport från det statligt initierade Fossilfritt Sverige (2017) är målet dock att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria länder.

Siffror från Transportstyrelsen (2020) rörande antalet fordon i Sverige visar att det i januari 2020 fanns cirka 4,9 miljoner personbilar i trafik. Ingen jämförande statistik för samma period finns att tillgå och det kan antas ha förändrats något men i slutet av 2018 uppgick antalet bilar i Sverige som drevs av el, gas, etanol eller som var hybrider till cirka 450 000 enligt siffror från SCB (2018). Knappt 10 % av de bilar som brukas i Sverige skulle alltså gå att fortsätta använda i ett fossilfritt samhälle. Vad görs med alla de fordon som ej längre blir brukbara och hur miljövänligt är det att skrota 4,5 miljoner bilar? Vad händer med de som är beroende av bil och som av en eller annan anledning ej har tillgång till ett fossilfritt fordon? Ska alla köpa ny bil?

De som bestämmer i ett samhälle kan göra det genom flera olika sätt och metoder. Ett sätt att göra det på är genom våld, vilket dock inte längre är ett tillämpligt sätt att utöva makt på. Andra sätt att göra detta på kan vara till exempel genom tvång eller genom skapandet av betydelse till följd av åsiktsbildning (Winther Jørgensen & Phillips, 2010:39). Diskurs brukar kunna beskrivas som ett specifikt sätt att kommunicera kring och förstå världen. Inom diskursen konstrueras kunskap och sanningar vilket bidrar till både sociala föreställningar samt förändringar. De instanser i det sociala sammanhanget som har rätt att diktera sanningen är de som tilldelats makt eller inflytande för att göra det (Fairclough, 2000:38). Den här uppsatsen avser analysera rådande diskurser i delar av den svenska miljöbilsdebatten.

Syfte & Frågeställningar

Syftet med studien är att göra en kritisk diskursanalys av hur fördelar med att köpa fordon som har lägre utsläppshalter framställs i offentliga texter och undersöka i vilken utsträckning texterna utgår från en klimat- respektive en konsumtionsdiskurs. Utifrån ett socialkonstruktionistiskt perspektiv och med diskurs som ramverk så kommer fyra offentliga texter som rör reglering av medborgarnas miljöpåverkan genom användande av bil att analyseras.

Detta anses vara relevant att undersöka då politisk styrning och riskhantering påverkar samtidigt både på samhälls- och individnivå. Denna påverkan kan dock te sig olika beroende på exempelvis var i landet du bor eller vilken socioekonomisk bakgrund du har. Subventioner och skatteregleringar verkar sällan lika för alla oberoende av förutsättningar.

För studien har tre frågeställningar formulerats:

- Vilka är de offentliga texternas grundantaganden gällande bilars klimatpåverkan?
- Hur framställer de offentliga texterna fördelar med att byta till miljövänliga fordon?
- Lyfts risker eller problem fram vad gäller att köpa nya bilar?

Studien avser inte avhandla hur de offentliga texterna kommit fram till sina eventuella slutsatser, den avser endast undersöka hur fördelar respektive risker och problem lyfts fram och presenteras.

Tidigare forskning

Samtliga referenser under denna rubrik är hämtade från databaser via Lunds Universitetsbibliotek, EBSCOhost samt Google Scholar, med undantag för den sista tidningsartikeln som är hämtad från Google. Ett omfattande sökarbete har gjorts i databaserna för att hitta artiklar av relevans. Sökord som climate change, emission free, climate goals, cars, environment, bonus-malus och consumption har använts i olika kombinationer. Enligt sökinställningarna har peer reviewed-artiklar i fulltext från de senaste åren eftersökts. Enligt en rapport från Lunds universitet (Hiselius & Smidfeldt Rosqvist, 2017) så ska den svenska fordonsflottan vara oberoende av fossilt bränsle 2030. Klimatutsläppen i vår del av världen ska, jämfört med 2004, ha minskat med 80 % till 2030 och med 95 % till 2050. Enligt

siffror från SCB (2018) som nämndes i inledningen så skulle endast cirka 10 % av de nu brukbara fordonen få fortsätta köra på våra vägar i ett fossilfritt samhälle.

Cirka 25 % av befolkningen står för en majoritet av bilkörningen. De svenskar som i huvudsak använder bil, dagligen och kör långa sträckor, är män i 36 – 55 års ålder, välutbildade och boendes i städer. Att använda bilen för fritidsresor utgör en avsevärd del av de rapporterade körda kilometrarna. De grupper som i lägst utsträckning bidrar till utsläppen från bilar är lågutbildade personer, unga samt kvinnor (Hiselius & Smidfeldt Rosqvist, 2017:9). Det är den förstnämnda gruppen som måste förändra sina körvanor för att klimatmålen överhuvudtaget ska kunna uppnås. Inte ens om den sistnämnda gruppen helt upphör med bilkörning kommer målen att nås. Paradoxalt nog så är det män och personer som kör mycket bil som är mest negativt inställda till klimatåtgärder.

Enligt Forward et al. (2015:103) så spelar informations- och kunskapspridning en viktig roll i omställningen av den svenska fordonsparken. Dock uppfattas den information som sprids avseende risker med bilkörning och dess relaterade utsläpp ej som trovärdig, bland annat då de som sprider informationen och kommer med direktiven själva inte upplevs göra de förändringar som de uppmuntrar andra att göra.

Newman (2013) tar ett bredare grepp och argumenterar för att bilen är och alltid har varit ett medel för kapitalistisk styrning. Så länge marknaden, genom politiken, försöker pådyvla människor nya lösningar och nya varor så finns fortfarande systemfelet kvar. Han förespråkar en ökad medborgardelaktighet avseende konsumtionsmönster och miljöpåverkan vilket, enligt honom, inte vore mer än rätt när det kommer till att hantera så stora problem som miljön och bilars påverkan på den. Newman menar vidare att elbilar aldrig kan ses en lösning på problemet så länge de bara är ytterligare ett steg i konsumtionshysterin.

Vad gäller de åtgärder som trots allt finns från svenskt håll så visade Huse & Lucinda (2013) i en studie av miljöbilsrabattens påverkan på köpbeteende hos svenska konsumenter att de som köper miljöbilar primärt inte gör det för ekonomins skull utan snarare för miljön och därför inte nämnvärt påverkas av erbjudna rabatter när det kommer till att välja bil. D'Haultfœuille, Givord och Boutin (2013) undersökte det franska bonus malus-systemets effekter på konsumentbeteende och koldioxidutsläpp och fick fram att den alltför generösa rabatten som tillämpades i Frankrike tillsammans med felberäknade gränsvärden för utsläpp snarare ledde till att utsläppen ökade till följd av införandet av systemet. Detta eftersom det skedde en drastisk ökning i konsumtionen av nya bilar. En studie av Jiang (2016) som undersökte elbilar ur ett konsumentperspektiv fann att en viktig aspekt av att konsumenter avstod från att köpa elbil var det höga priset, tillsammans med en avsaknad av tilltro till dagens teknik hos elbilar.

När det kommer till att undersöka andra potentiella vägar än subventioner för miljöbilar för att hantera utsläpp så genomförde Lindsay, Macmillan och Woodward (2011) en studie som undersökte hur människors hälsa samt miljön på Nya Zeeland påverkades om 5 % av alla korta bilfärder i stadsmiljö istället genomfördes med cykel. Deras beräkningar visade att en sådan förändring skulle ha goda effekter både på miljön och människors hälsa. Detta till trots så minskar, enligt samma studie, människors cyklande stadigt. Sverige har tidigare gjort en kombination av ovanstående då de erbjöd statlig subvention för den som köpte elcykel, i syfte att få fart på cyklandet. Enligt en undersökning av If (Nilsson, 2019) bidrog detta till ökad efterfrågan på elcyklar. När subventionen plockades bort minskade dock både efterfrågan och inköpen av elcyklar. Det förefaller enligt tidigare forskning finnas flera vägar att gå mot ett fossilfritt samhälle, både vad gäller åtgärder och kunskapsspridning. Utfallen verkar också skilja åt sig mellan studier. I den här uppsatsen ska vi försöka undersöka vilket angreppssätt Sverige tillämpar för att uppnå fossilfrihet.

Teoretiskt perspektiv

Risksamhället

Ideligen exponeras vi för fenomen och händelser som gör vår tillvaro otrygg och riskfylld. Denna återkommande företeelse har fått den tyske sociologen Ulrich Beck (2000) att utnämna vår tids samhälle till ett risksamhälle. Till följd av industrialiseringens framfart har vi kommit till en punkt där både människan och naturen är utsatt för ständiga hot. Som Beck (2000:29 - 34) själv uttrycker så har vi gått från ett industrisamhälle som producerade välstånd och förbättrade levnadsvillkor till ett risksamhälle som i huvudsak hanterar risker. Industrisamhällets syfte var till del att utjämna klasskillnader, förbättra levnadsvillkor, samt ge en ökad levnadsstandard. Detta har lett till ett moderniserat välfärdssamhälle där produktionen inte längre känner några gränser och där vi, framförallt i västvärlden lever i överflöd. Enligt Beck (Andersen & Kaspersen, 2007:351) så präglas risksamhället av kunskap, vetenskap och definitioner. Ofta uppstår intressekonflikter mellan stat, företag och medborgare om orsak och verkan och då tillämpas vetenskap och definitioner för att vinna mark och få stöd för sin respektive ståndpunkt. Detta beroende av kunskap innebär att det alltid finns ett tolkningsutrymme i risksamhället där vad som anses rätt och fel, sant eller falskt präglas av en kombination av både samhälle och kultur men också ekonomiska

intressen. Politiker vill verka för sina intressen och för sina väljare, samt vinna nya väljare för att fortsätta ha makten samtidigt som företag inte vill förlora marknadsandelar och medborgare vill ha en bra och trygg tillvaro. Därav hänvisar de olika parterna till motsägelsefulla rön och forskningsresultat. Ofta hänvisar dessa i sin tur till begrepp, uträkningar och formler som ingen vanlig samhällsmedborgare förstår sig på vilket gör riskerna abstrakta och svårgripbara. Likaså sociologen Zygmunt Bauman (2013:113) hävdar att förutsättningar och villkor i vår globaliserade samtid tenderar att definieras i termer av risker. Riskerna i risksamhället identifieras av att de är omfattande och ej avgränsade i tid och rum, det går sällan att identifiera ursprung och således ej heller utkräva ansvar. Slutligen så är det i regel omöjligt att skydda sig mot de moderna riskerna annat än genom ekonomiska kompensationer (Andersen & Kaspersen, 2007:352).

Även om Beck (2000:50 – 51) å ena sidan hävdar att risker till skillnad från rikedom är mer jämnt fördelade på ett samhälles invånare så menar han att det alltså är så att rikedom samlas i det övre klasskiktet medan risker ansamlas i det nedre klasskiktet. Som välbärgad kan du i regel köpa dig fri från risker, åtminstone vad gäller risken att drabbas av arbetslöshet, risken att utsättas för brott eller risken att äta besprutad eller onyttig mat. Risken att drabbas av naturkatastrofer eller farliga virus går dock inte att värja sig mot i samma utsträckning även om det också där går att riskminimera med hjälp av tillgång till god sjukvård och möjlighet att i större utsträckning välja boställningsplats. Bauman (2008:90 – 92) lyfter fram orkanen Katrina som exempel på ojämlik socioekonomisk riskfördelning där han menar att de rika hade möjlighet att fly när orkanen närmade sig, antingen genom att boka flyg eller via bil. De hade ett mer utpräglat kontaktnät dit de kunde ta tillflykt och deras ägodelar var försäkrade så de hade inte så mycket att förlora. De fattiga hade dock ingen möjlighet att lämna New Orleans, det enda de ägde var det som fanns i deras dåligt rustade bostäder, som dessutom var oförsäkrade. De hade således inte samma möjlighet att värja sig mot naturkatastrofen som de med ekonomiska medel.

En ytterligare aspekt som Beck (2000:48) lyfter fram vad gäller nutidens risker är att det förflutna och det nuvarande har tappat sin relevans och makt till förmån för framtiden. Det vi känner, upplever och agerar utifrån har ännu inte inträffat utan *kan* komma att inträffa i en abstrakt framtid om vi inte agerar på ett särskilt sätt nu. Något som även Bauman (2008:104 – 110) hänvisar till då han menar att okunskapen och det abstrakta i vår moderna samtid och dess hot bidrar till en utbredd rädsla. Dock erbjuds bot för denna rädsla:

”...den förmedlas av konsumtionsmarknader, förvandlar den så kallade teknologiska fetischismens moraliska val till en fråga om att välja rätt vara – med implikationen att alla moraliska impulser kan få utlopp och alla etiska problem lösas eller åtminstone förenklas med hjälp av produkterna...”

Bauman, 2008:104.

Konsumtion kan alltså hjälpa oss att hämma vår rädsla inför de abstrakta och otydliga hot som vi exponeras för i den riskfyllda samtiden. Bauman (2013:110 - 111) menar att det bästa sättet att övertyga konsumenten om att de ska konsumera är att övertyga dem om att de både kan äta kakan och ha den kvar; i det aktuella fallet både rädda miljön och vara klimatmedvetna men ändå fortsätta åka bil och således agera riskmedvetet. Samtidigt fortsätter de ta samma risker genom att alltjämt konsumera. Vi skjuter problemen på framtiden till förmån för att konsumera nu. Vi förskjuter riskerna till nästa inköp eller till någon annan och dämpar vår nuvarande rädsla för förestående risker genom att köpa ännu mer genom en slags ”njut nu, betala sen”-devis.

Samtidigt finns de som ej kan köpa sig fria från moraliskt ansvar. Bauman (2008, 2012, 2013) har i flera fall avhandlat fenomenet där politisk styrning bidrar till ökade sociala klyftor och där den med ekonomiska muskler kan köpa sig fri från både ansvar och risker, om det så är genom att köpa världsledande vård, bosätta sig i icke-utsatta områden, ha en buffert på banken eller för den delen köpa sig en elbil för att på så sätt både få subventioner, slippa skatter och även framstå som någon som genom sina val bidrar till en bättre värld – en god samhällsmedborgare. Bauman (2012) menar att staten till följd av globalisering och till viss del individualisering har förlorat sin roll som sörjare för dess medborgare. Vi kan inte längre vända oss till staten för stöttning. I en tid där a-kassa, sjukvård, försäkringssystem och pensioner är i demonteringsstadiet så är vi hänvisade till att klara oss själva, åtminstone i avsevärt större utsträckning än på 70-talet. Eftersom staten tappat greppet kring en majoritet av sina tidigare ansvarsområden så måste nya hot och risker formuleras, dels för att staten alltjämt ska ha en legitim funktion men också för att ta fokus från samhällsmedborgarnas verkliga oro såsom arbetslöshet, pensionen eller ungarnas skolgång. Det är här de abstrakta riskerna kommer in – hot från terrorister, kriminella eller från miljön. Om hoten i någon mån visar sig verkliga finns incitament för att utöka insatserna genom ökad styrning, men om inget händer kan staten ta åt sig äran och hävda att inget hände tack vare deras åtgärder.

Metod

Socialkonstruktionism

Enligt det socialkonstruktionistiska perspektivet så är verkligheten, och vår kunskap om världen och allt där i skapad av vår samtid (Svensson, 2019:36). Eftersom allting är konstruerat så finns det ingen oberoende verklighet utan verkligheten är snarare beroende av hur vi har konstruerat den (Börjesson & Palmblad, 2007).

”Våra upplevelser av världen och oss själva...möjliggörs och begränsas av de föreställningsramar som existerar i ett visst socialt sammanhang vid en viss tidpunkt.”

(Svensson, 2019:36)

Ovannämnda föreställningsramar är inte fixerade och oföränderliga utan flytande och konstrueras bland annat genom språket utifrån den tillvaro, samtid och kultur som vi verkar i. Genom kulturella uttryck, genom den kunskap som förmedlas i skolundervisningen, genom media och genom myndighetsdokument så konstrueras och reproduceras vår föreställning, vår kunskap, våra tankar och värderingar, det som rör vår omvärld och den verklighet vi befinner oss i. Dessa föreställningar både hjälper oss att tolka vår omgivning och vår verklighet samtidigt som de begränsar oss. Vad vi uppfattar som verkligt eller sant grundar sig i vilka idéer och riktningar som för närvarande är rådande i vårt samhälle.

”Språkbruk förstås då inte utifrån dess förmåga att uttrycka redogörelser som avbildar världen så som den ”verkliga” är, utan som en språkhandling med vissa sanningseffekter.”

(Svensson, 2019:39)

Det finns olika instanser som har möjlighet att påverka och forma vår sanning och vår bild av verkligheten. Det är dessa som kan sägas äga språket och genom dess makt och inflytande över ett samhälles invånare så påverkar de också invånarnas syn på vad som är sant, våra föreställningsramar som Svensson (2019) kallar det. Genom att diktera villkoren för den offentliga diskussionen så avgörs vad som är aktuellt att diskutera. Exempel på sådana makthavare är allt från mediaprofiler, kändisar och influencers till politiker, lagstiftare och skolväsende eller reklam (Svensson, 2019:40). Genom att analysera språkbruket som dessa makthavare använder i ett givet forum så går det att dra slutsatser om hur värderingar, sanningar och föreställningar formas och upprätthålls.

Diskurs

Diskurs är ett begrepp som kan vara svårt att förstå. Detta delvis eftersom det enligt Svensson (2019:20) är ett begrepp som har vuxit fram inom den akademiska världen och inte ett ord som används i det dagliga talet. Winther Jörgensen och Phillips (2010:7) menar att diskursbegreppet har använts brett och obestämt sett till innebörd och innehåll vilket är en ytterligare en orsak till begreppets oklarhet. Vad gäller begreppet diskurs, dess innebörd och hur det används så är betydelsen ungefär hur vi konverserar, eller diskuteras kring, särskilda företeelser; ”Ett bestämt sätt att tala om och förstå världen” (Winther Jörgensen & Phillips, 2010:7). Exempel på detta kan vara sjukvårdsdiskursen, miljödiskursen eller managementdiskursen. Det vill säga hur vi pratar om och diskuterar kring hur sjukvården bedrivs, hur det står till med miljön eller hur företag ska ledas (Nilsson, 2019:21).

Vidare så kan diskurser vara olika stora och Börjesson och Palmblad (2007:14 - 15) ger exempel på hur hälsodiskursen kan ses som ett stort övergripande diskursområde i sig självt men som också innefattar en lång rad olika områden som exempelvis medicin, kost, motion och livsstil. Dessa områden utgör i sin tur exempel på mindre diskurser, fullt analyserbara i sig själva, men som samtliga också går att kategorisera in under det större, övergripande begreppet hälsa. Börjesson och Palmblad (2007:9 - 10) menar att det historiskt sett inom den samhällsvetenskapliga forskningen ofta har varit så att forskare har utgått från definitioner redan fastställda av politiker, myndigheter eller andra makthavare när de har avsett undersöka en social företeelse. Problemet med det är att vetenskapen genom detta förfarande har reproducerat och befäst rådande politiska och byråkratiska system. Vetenskapens syfte bör istället vara att utforma egna, oberoende teorier och begrepp i syfte att undersöka förutsättningarna för rådande verkligheter och sanningar samt eventuellt kunna komma alternativa förklaringsmodeller.

Bakgrunden till begreppet diskurs och den relaterade diskursanalysen går att härleda till Foucault. Hans ursprungliga syfte var att genom analys av diskursen klarlägga de strukturer som fastställer vilka som besitter kunskap i samhället. Han menade att det finns tydliga men ofta outtalade regler och riktlinjer för vad som anses vara sant respektive falskt, samt vad som får sägas och inte. Det finns också regler för vem som får säga vad (Winther Jörgensen & Phillips, 2010:19). Trots att det potentiella antalet utsagor och sanningar är nära nog oändliga, eller åtminstone lika många som antalet människor inom en viss kontext, så är de utsagor och sanningar som tillhandahålls påfallande likartade och repetitiva. Det finns sanningar som aldrig skulle kunna komma att berättas, eller åtminstone skulle de aldrig kunna komma att accepteras om de väl framkom. Under sin tidiga teoretiska begreppsutveckling så var Foucault

främst inriktad på den strukturella och historiska aspekten av begreppet diskurs där han menade att det fanns i huvudsak en övergripande innehavare av kunskap och sanning som var strukturellt baserad, exempelvis staten. Senare utvecklade Foucault detta till att det istället rörde sig om hur kunskap och makt var relaterade till varandra och att det är den som för närvarande besitter makten som dikterar villkoren för vad som är kunskap eller sant (Winther Jørgensen & Phillips, 2010:19 - 21). Som nämndes ovan i avsnittet om socialkonstruktionism så kan makthavare vara flytande och föränderliga och kan utgöras av exempelvis media, politiker, kändisar eller reklam.

Kritisk diskursanalys

En inriktning av diskursanalys är Faircloughs kritiska diskursanalys. Den kritiska diskursanalysen erbjuder:

”...teorier och metoder för att teoretiskt problematisera och empiriskt undersöka relationerna mellan diskursiv praktik och social och kulturell utveckling i olika sociala sammanhang.”

(Winther Jørgensen & Phillips, 2010:66)

Enligt Winther Jørgensen och Phillips (2010:66) så är Faircloughs kritiska diskursanalys den mest utvecklade metoden när det kommer till att studera kultur och samhälle genom kommunikation. Genom diskursiva praktiker, det vill säga genom skapandet och mottagandet av kommunikation produceras och reproduceras den sociala världen. Enligt Faircloughs synsätt så är dock diskursen något som både ”konstituerar” och som ”konstitueras” av den sociala världen (Winther Jørgensen & Phillips, 2010:67). Det vill säga diskursen inte bara formar och omformar den sociala världen utan påverkas också själv av den till följd av rådande strukturer, exempelvis politiska system. Diskursen kan inte existera oberoende av dessa strukturer. Vad som skiljer den här formen av kritisk diskursanalys från övriga diskursanalyser är att den innefattar en konkret lingvistisk textanalys av det använda språket. Fairclough (2000:38) menar att Foucaults teorier är abstrakta och komplicerade och därav kan vara svåra att tillämpa praktiskt. Därför bör diskursanalytiker tillämpa Foucaults perspektiv på det av Fairclough erbjudna lingvistiska och praktiskt tillämpbara angreppssättet på diskursanalys. Avsikten är att kombinera Foucaults makrosociologiska analyser med konkreta lingvistiska textanalyser. Enligt Fairclough (2000: 64 – 65) så bidrar diskursen till att i huvudsak konstruera sociala identiteter, sociala relationer samt kunskaps- och trossystem. Det som avser det kritiska i Faircloughs diskursanalys är att analysens syfte är att identifiera och förändra rådande ojämlika sociala maktförhållanden i samhället (Winther Jørgensen &

Phillips, 2010:69). Enligt Fairclough (2000:73) så innefattar varje fall av språkbruk tre olika dimensioner, något som han refererar till som den tredimensionella modellen som visas i Figur 1 nedan. Dessa dimensioner ska samtliga tillämpas vid en kritisk diskursanalys. De tre dimensionerna är:

- Text (själva skriften eller kommunikationen)
- Diskursiv praktik (produktions- och konsumtionsprocesser relaterade till texten)
- Social praktik (den bredare sociala praktik som texten är en del av)



Figur 1.

Textdelen i modellen rör det som är konkret skrivet; hur texten är lingvistiskt uppbyggd så som ordval, formuleringar och meningsuppbyggnad. En text har olika syfte och olika struktur beroende på vilken genre texten tillhör. Det finns exempelvis tydliga skillnader i hur en vetenskaplig artikel och ett bakrecept är skrivet, båda följer en given och förväntad struktur som författare och läsare är väl införstådda med (Boréus & Bergström, 2018:310). Den diskursiva praktiken behandlar produktion och konsumtion av texten, det vill säga hur författaren kommunicerar diskursen till konsumenten. Texter skapas utifrån redan rådande diskurser, något som också påverkar hur texten konsumeras av mottagaren. Det är kontexten av hur texten konstrueras och kommuniceras som utgör den diskursiva praktiken.

Den sociala praktiken rör hur texten och diskursen kan relateras till ett bredare socialt perspektiv (Winther Jørgensen & Phillips, 2010:75). Det är genom de här dimensionerna som texterna i den här uppsatsen kommer att analyseras. Inledningsvis granskas textens faktiska innehåll för att sedan gradvis lyftas till att identifiera diskurser och så småningom vidare till en samhällelig analys.

Urval

För den aktuella studien har fyra offentliga texter valts ut. Texter vars syfte är att på olika sätt ha en funktion för statlig miljöbilspolitik. Dokumenten valdes ut genom informationssökning

på relevanta internetsidor så som Riksdagens hemsida, statens offentliga utredningar och Transportstyrelsen. Även sökningar i universitetets databas gjordes för att därigenom söka i artiklars referenslistor i syfte att hitta offentliga dokument som kunde vara av relevans för studien. I samband med urvalet fanns i åtanke att välja dokument som skiljde sig åt, utifrån vem som gett ut dem och vad deras syfte var. Antalet texter som bedömdes kunna vara relevanta för aktuell studie var inte överväldigande men fyra texter kunde slutligen väljas ut: Två offentliga utredningar (SOU); *Fossilfrihet på väg* (2013:84), vars syfte var att utreda hur Sverige kan uppnå fossilfrihet till 2030 och hur den svenska fordonsflottan kan bli utsläppsfri. *Ett Bonus-Malus-system för nya lätta fordon* (2016:33) vars syfte var att utreda hur ett ekonomiskt bidrags- och straffskattesystem ska kunna införas i relation till vad du kör för bil och på så sätt styra konsumenter till att köpa mer miljövänliga bilar.

Utöver dessa två offentliga utredningar valdes även en ESO-rapport ut, ESO = expertgruppen för studier i offentlig ekonomi. Rapporten heter *Klimatmål på villovägar?* och är skriven av samma person som var huvudsekreterare för den förstnämnda offentliga utredningen ovan, Per Kågeson. En roll som han så småningom avsåg sig då han inte kunde stå för de slutsatser utredningen skulle komma att dra. Syftet med ESO-rapporten är att utreda hur det går att nå målen om ett fossilfritt Sverige till 2030. Framförallt mot bakgrund av att utvecklingen mot detta mål inte rör sig i samma takt som förutspått. Det fjärde dokumentet är en redovisning från Transportstyrelsen som heter ”*Miljözoner för lätta fordon*”. Det rör sig om en redovisning av ett regeringsuppdrag vars syfte var att utreda hur bland annat personbilar ska kunna inkluderas i bestämmelserna om miljözoner, det vill säga områden i städer där bara vissa fordon får färdas. Utredningen hade även till syfte att undersöka hur sådana bestämmelser kan premiera tysta och utsläppsfria fordon.

Tillvägagångssätt

Efter att urvalet gjorts så granskades varje dokument enskilt. För de dokument som var omfattande och som innehöll delar som bedömdes ej vara aktuella för den här studien så lästes endast de delar av texten som berörde personbilar. Exempelvis granskades inte de delar av texterna som rörde utsläpp från lastbilar eller bussar. Varje stycke eller mening som bedömdes kunna vara av relevans kopierades till ett externt textdokument. Denna procedur gjordes för samtliga av de fyra dokumenten.

Därefter sorterades de utvalda delarna in i kategorier utifrån vilken frågeställning de gick att relatera till – om de var kopplade till risker relaterade till miljö kontra konsumtion. Steget därefter innefattade att faktiskt analysera innehållet i det som stod var skrivet.

Vid den rent textbaserade analysen har utgångspunkten legat på att undersöka textens *modalitet* som fungerar som ett sätt att avgöra hur en text är presenterad för läsaren. Hur författaren uttrycker sig påverkas av hur författaren vill att texten ska uppfattas. Exempelvis kan en text vara framställd som resonerande kring olika infallsvinklar eller så kan den framstå mer som ett givande av information, även om det inte nödvändigtvis är information som ges utan åsikter. Det här är i sin tur kopplat till graden av *affinitet*. Hög affinitet innebär att författaren i hög grad förefaller instämma i det som denne har skrivit, det formuleras av författaren som en sanning. Ett påstående eller en mening med låg affinitet öppnar istället upp för frågetecken, alternativa ”sanningar” eller oklarheter i det skrivna. Det kan exempelvis röra sig om att något ”kan” eller ”skulle kunna vara” på ett visst sätt istället för att det ”är” eller ”ska” vara på ett visst sätt. Vilken modalitet som används påverkar diskursens konstruktion av både sociala relationer och kunskapssystem. Detta genom att författaren kan styra vad som ska förmedlas som sant eller fakta endast genom hur denne uttrycker sig (Winther & Jörgensen, 2010:87 - 88). Det här påverkar i sin tur läsaren och hur denne uppfattar det som den läser samt hur den uppfattar författaren. Går det att förstå det som förmedlas, är texten till för alla och öppnar författaren upp för läsaren att själv resonera och dra slutsatser är några aspekter att ta hänsyn till här.

Ett annat verktyg som beaktats i analysen är *nyckelord* vilket är ord med hög användningsfrekvens vilket i sin tur innebär att de blir bärare av idéer i texten (Boréus & Bergström, 2018:322). De kan ge vägledning i vad det är som författaren avser förmedla med sin text. Även *intertextualitet* kommer i viss mån att avhandlas i denna analys. Med intertextualitet avses att en text är förbunden med en tidigare text, den står inte för sig själv. Det börjar aldrig med en text utan alla ord har använts tidigare. Historien inverkar på texten och i samma stund inverkar dessutom texten på historien genom att den reproduceras, omformas och återskapas (Winther & Jörgensen, 2010: 77 – 78).

Resultat

Resultaten kommer initialt att redogöras för uppdelat i respektive dokument kopplat till varje enskild frågeställning. Initialt genomgår text-aspekten av Faircloughs analys för att undersöka om det går att identifiera grundantaganden avseende bilars klimatpåverkan. Därefter sker en genomgång av respektive dokumentets framställningar av fördelar med att köpa ny bil samt

därefter eventuella risker med att köpa nytt. I en senare del av analysen där diskursiv- och social praktik avhandlas kommer innehållet i de olika offentliga dokumenten att sammanföras och analyseras gemensamt.

Fossilfrihet på väg

Den första offentliga utredning som använts för den här studien hade som syfte att identifiera potentiella vägar att gå för att nå fossilfrihet, det vill säga hur vi kan klara oss utan petroleumbaserat bränsle. Utredningen berör även lastbilar och bussar. Till följd av att det rör sig om en offentlig utredning så har texten precis som väntat ett formellt språk som inte kan anses vara lättillgängligt. Texten bygger ofta på korta meningar och den är stundtals teknisk i sin framtoning när sådant som utsläppsnivåer och gränsvärden avhandlas. Utredningen förefaller dock innehållsmässigt ha ett brett angreppssätt och ett holistiskt perspektiv på hur fossilfrihet bör eller kan uppnås men begränsas till följd av sitt uppdrag till att fokusera på nationella åtgärder främst riktade mot fordonstrafik:

”Utredningen bedömer vidare att dess förslag i första hand ska avse åtgärder och styrmedel som minskar utsläppen från vägtrafiken. Att låta utredningsarbetet omfatta alla trafikslag och alla typer av fordon och fartyg skulle innebära ett betydande merarbete...” (SOU 2013:84, s. 145)

”En utgångspunkt för utredningens arbete bör därför, i enlighet med direktiven, vara att beskatta det man vill bli av med i stället för att subventionera trafikslag, fordon eller drivmedel som man tror på. Erfarenheter från Sverige och omvärlden visar att en nackdel förknippad med subventioner är att det inte sällan visar sig att man valt att stödja ett förlorande koncept när man trodde sig kora en vinnare.” (SOU 2013:84, s. 148)

På detta område har texten en hög grad av affinitet, det vill säga författaren förefaller vara överensstämmande med det som produceras i text. Det som står skrivet framställs i hög grad som information om hur det förhåller sig med innehållet. Här finns även ett exempel på intertextualitet genom hänvisande till direktiv. Fokus i de utvalda citaten ovan är *utsläpp* och *drivmedel*. Detta, tillsammans med ord som vi återkommer till är genomgående välanvända i utredningen, givetvis på grund av utredningens syfte och mål. Grundantagande i utredningen avseende bilars klimatpåverkan förefaller vara att det är bilars utsläppsnivåer och då främst koldioxid som är problemen och att en effektivisering är eftersträvansvärt.

Det finns en relativt stor potential till energieffektivisering och därmed minskade koldioxidutsläpp hos nya bilar bara genom att få personbilsköparna att välja de energieffektivaste fordonen som finns tillgängliga på den svenska personbilsmarknaden i dag. (SOU 2013:84, s. 388)

Valet av bonus-malus motiveras av en önskan om att styrmedlet inte per se ska göra det genomsnittliga inköpet av nya bilar dyrare, något som skulle kunna verka bromsande på nybilsförsäljningen och motverka målet om sänkta utsläpp. (SOU 2013:84, s. 658)

Ovan avhandlas sänkta utsläpp i relation till anskaffandet av ny bil. Citaten omfattas inte av särskilt hög affinitet och författaren öppnar upp för alternativ i det första citatet genom användning av ordet ”relativt” samt resonerar kring att straffkostnader ”skulle kunna verka bromsande...” i det andra citatet. Nyckelord kan anses vara ”nya bilar” samt ”utsläpp”.

Den snabba effektiviseringen av personbilarna gör att det är och kommer bli stora skillnader i bränsleförbrukning mellan nya och gamla fordon. Eftersom nyare fordon i större utsträckning används av personer med högre inkomster ofta i storstäder och äldre fordon i större utsträckning används av personer med lägre inkomst får en höjning av drivmedelsskatten också fördelningspolitiska effekter. (SOU 2013:84, s. 625)

Om dagens mönster där nya bilar i stor utsträckning köps i storstadsregionerna för att sedan successivt hamna allt längre ut i landet bibehålls så kommer en allt energieffektivare nybilsförsäljning att leda till allt större skillnader i genomsnittlig bränsleförbrukning mellan olika delar av landet. De allt energieffektivare nya fordonen kommer alltså att komma ut på landsbygden med en fördröjning jämfört med i storstäderna. (SOU 2013:84, S. 871)

I dessa två citat lyfts potentiella risker fram. Dels för en snedfördelning i utsläpp mellan storstad och landsbygd och således också i straffbeskattning mellan hög- och låginkomsttagare. Sett till modaliteten så innehåller citaten ovan en hög grad av affinitet då det snarare rör sig om informationsgivande än resonerande.

När det kommer till nyckelord i de här citaten så återkommer ”nya bilar” samt ”energieffektivisering”. Bilden framträder av att det är bilbyte till en ny bil som är den primära vägen att gå för att i så liten utsträckning som möjligt påverka klimatet. Liten hänsyn tas i texten till vad ett sådant byte i sig självt har för påverkan på klimatet.

Ovanstående utredning har till del legat till grund för utvecklingen av åtgärder inom vägtrafik. Nästkommande offentliga utredning syftar till att utreda en implementering av ekonomiska styrmedel i syfte att påskynda den process som ovanstående utredning avhandlat, nämligen fossilfrihet inom fordonstrafik.

Ett bonus-malus-system för nya lätta bilar

Denna offentliga utredning är avsedd att ta fram förslag på ekonomiska styrmedel för att påverka hur konsumtionen av bilar utvecklar sig. Ett så kallat bonus-malus-system nämndes faktiskt redan i den förra utredningen varpå det i denna utredning förekommer en intertextualitet kopplat till föregående text. Precis som föregående utredning så är även denna formellt författad. Dess syfte är att komma med förslag och därigenom blir textens modalitet därefter. Sett till första frågeställningen om grundantaganden gällande bilars klimatpåverkan så finns ett fåtal delar som skulle kunna verka som riktlinjer för detta:

”En viktig utmaning för framtiden är därför att minska vägtrafikens klimatpåverkan” (SOU 2016:33, s. 51)

”Redan av direktiven följer det att det är mängden utsläpp av koldioxid som ska vara avgörande för vilka fordon som omfattas av bonus–malus-systemet. Någon annan miljöhänsyn, till exempel i termer av utsläpp av partiklar eller kväveoxider, tas inte vid bedömningen.” (SOU 2016:33, s. 160)

Utifrån ovanstående kan ett grundantagande för texten formuleras som att det är utsläpp, framförallt från bilar, som förefaller vara orsaken till de miljöproblem vi har och en minskning av desamma är en viktig del i lösningen av våra miljöproblem. Citaten har beträffande modalitet en tydlighet i det som förmedlas och texten bedöms ha en hög grad av affinitet. Det råder inga tvivel i texten om att det är en viktig utmaning att minska vägtrafikens klimatpåverkan. Vidare inbegrips en form av intertextualitet; genom att hänvisa till de direktiv som tydliggör att det är koldioxid och inget annat som är avgörande, så bekräfts också i dokumentet att det är utredningens rådande ståndpunkt. Föreställningen om koldioxids negativa påverkan, samt bilens roll i denna, förstärks därigenom.

”Det finns en risk att dåligt informerade konsumenter inte skulle köpa de för dem ”bästa” bilmodellerna. Det finns också en risk att utsläppen från bilarna är för stora.” (SOU 2016:33, s. 90)

”Skatten kan fungera som en signal om vad som är bra och dåligt beteende, och den gör att det blir mer lönsamt att agera på ett miljövänligt sätt och därigenom förstärka fördelen av att vara en miljömedveten person. Ett bonus–malus-system gör just precis detta. Det sänder en direkt signal om vad som är bra och dåligt och det gör det på ett tydligt sätt. Det gör det även på ett sådant sätt att det kan ses som tillåtande genom att ett visst beteende uppmuntras.” (SOU 2016:33, s. 104)

I citaten ovan förefaller fokus vara på hur information om bonus-malus många fördelar ska nå konsumenterna, samt hur detta i sin tur ska förmå konsumenter att köpa ny bil. I ovannämnda

citat förefaller författaren i hög grad stå för det som framställs, det vill säga att graden av affinitet är hög. Bland annat så vet någon annan än konsumenten själv vad som är bäst för denne att konsumera. Även psykologiska aspekter så som att det ska upplevas som mer lönsamt rent ekonomiskt att agera miljömässigt vilket i sin tur ska leda till en form av förstärkning av beteende lyfts fram i det senare citatet.

”Bonusdelen i ett bonus–malus-system syftar till att främja en ökad försäljning och användning av nya lätta fordon med låg klimatpåverkan. Det är alltså fråga om en stimulanssättning.” (SOU 2016:33, s. 153)

Ovan citat beskriver hur subventionsdelen i regleringen har som syfte att bidra till just ökad försäljning och att så är fallet presenteras med övertygelse. Nedan följer ytterligare ett par citat på samma område. Det handlar om att få konsumenten att förstå fördelarna med det som konsumeras och därigenom minimera riskerna för att en annan bil köps:

”Det handlar alltså om att nå ut med information till konsumenterna om hur bonus–malus-systemet påverkar kostnaden för ett specifikt fordon så att styrmedlet får avsedd effekt, nämligen att förmå konsumenterna att köpa fordon med inga eller låga koldioxidutsläpp.” (SOU 2016:33, s. 185)

”Om konsumenterna inte på ett enkelt sätt kan förstå hur bra en bil är ur ett bonus–malus-perspektiv, och därmed i koldioxidhänseende, kan det medföra att han eller hon låter något annat intresse, exempelvis färg och antal hästkrafter, gå före miljöaspekten vid valet av ny bil.” (SOU 2016:33, s. 186)

Nyckelord som återfinns i citaten är bland annat ”konsumenterna” samt ”bonus-malus”.

Samtliga av dessa citat bedöms vara starkt kopplade till fördelar med att köpa ny bil snarare än något annat. Det utgår även från att konsumenter primärt tar hänsyn till miljöaspekten när de köper bil. Författaren förmedlar detta tydlighet och tilltro.

Vad gäller eventuella risker med en ökad konsumtion av bilar så avhandlas vissa aspekter av detta:

”En annan slutsats är att trots att antalet el- och laddhybridfordon ökar kommer andelen supermiljöbilar inte att öka i tillräcklig takt för att nå målet. Anledningen till att målet inte nås är att konsumenterna inte i tillräckligt hög grad lockas av bonus för bilar med låga utsläpp, utan hellre betalar en malus för att köpa bilar med högre utsläpp.” (SOU 2016:33, s 129)

”Effekten av bonus–malus-systemet på hela fordonsflottan beror på i vilken takt nyregistrerade bilar, med låga koldioxidutsläpp, ersätter skrotade bilar med höga koldioxidutsläpp. Om bonus–malus-systemet bara skulle

resultera i nyregistrerade bilar som inte ersätter äldre bilar, och dessa nya bilar körs relativt mycket eftersom de är energieffektiva, kommer koldioxidutsläppen att öka.” (SOU 2016:33, s. 138)

Det rör sig i sammanhanget inte om risker som berör en ökad konsumtion generellt och den påverkan en sådan kan ha på exempelvis klimat och utsläpp, eller risker om att en sådan ekonomisk åtgärd potentiellt kan få en snedfördelad effekt på samhället i stort. Det nämns inte heller något om hanteringen av de äldre bilarna, exempelvis skrotning, och den eventuella påverkan detta kan ha på miljön. De risker som lyfts fram förefaller snarare röra att fel bilar konsumeras eller att konsumtionen inte går tillräckligt fort. Texten framställs som informativ snarare än resonerande och slutsatser dras om potentiella följder. Här används en hög grad av affinitet. Nyckelord som återkommer är bland annat ”takt” samt ”koldioxidutsläpp”. Detta kopplat till att utsläppen inte kommer minska om vi inte köper nya bilar i tillräckligt hög takt.

Klimatmål på villovägar

Nästa dokument är en rapport ställd till expertgruppen för studier i offentlig ekonomi. Rapporten ifrågasätter bland annat rimligheten i de fastslagna klimatmålen, samt om transportsektorns högt ställda mål bör omprövas. Rapporten har en något annan tongång än de tidigare avhandlade utredningarna. Språket känns i vissa delar mer avslappnat och informellt även om rapporten i sin helhet har ett formellt och ett för ändamålet skäligt språkbruk. I rapporten har det inte hittats några direkta hänvisningar till en generell inställningen avseende bilars klimatpåverkan. Mot bakgrund av rapportens syfte och mål samtidigt som både aspekterna utsläpp och bilar avhandlas så kan det dock antas att grundantagandet är att utsläpp från bilar har en negativ klimatpåverkan. När det kommer till utvalda citat som rör rapportens avhandlande av fördelar respektive risker med att köpa ny bil har några återfunnits och återges nedan:

”...finns behov av ekonomiska stimulanser som får marknaden att vakna och som minskar kostnaden för dem som investerar i elfordon innan de kostnadsmissigt hunnit komma i paritet med konventionella bilar.” (ESO-rapport 2019:5, s. 136)

”De svenska incitamenten kan tillfälligt behöva stärkas för att få fart på inköpen. Men redan om några år kan sannolikt stöden till inköp av nya elbilar börja trappas ner...” (ESO-rapport 2019:5, s. 136)

I rapporten talas det delvis om fördelar med att köpa nya bilar, exempelvis att investera i ett elfordon. Sällan har väl bilköp och investering använts i samma mening annat än här. Det

talas även om ekonomiska stimulanser och incitament som behöver stärkas för att få fart på inköp och att marknaden måste vakna. Texten har sett till modaliteten ett mer resonerande än konstaterande förhållningssätt varpå affiniteten ej bör anses särskilt hög.

Ett par risker finns angivna i nedan citat och det är dels att bränsletörstiga bilar från Sverige kommer att exporteras till andra länder, vilket påverkar deras möjlighet att nå sina klimatmål, samt att hushåll som av ekonomiska skäl är hänvisade till att köra äldre bilar kommer drabbas hårdare av eventuella straffskatter än de som har råd med elbil. En risk med att bilnehav premieras på grund av subventionerna framhålls också:

"...planerna på införande av ett svenskt bonus-malus-system riskerar att leda till att bilnehav subventioneras och att trafikarbetet ökar samtidigt som bränsletörstiga bilmodeller "knuffas ut" till andra EU-länder som får svårare att nå sina klimatmål. (ESO-rapport 2019:5, s. 138)

"I ett skede där nya bilar snabbt blir mer bränsleeffektiva eller drivs helt eller delvis med el kommer hushåll som har råd med en ny eller ganska ny bil att drabbas mycket mindre av skattehöjningen än de som av ekonomiska skäl är hänvisade till 10 - 15 år gamla bilar." (ESO-rapport 2019:5, s. 142)

Författaren använder i det senare citatet ett språk som går att tolka som att det som sägs är vedertaget. I det första citatet talas det istället om risker än konstateranden. Ingenting har hittats i texten som tar upp påverkan av att alla redan existerande fordon måste destrueras, eller för den delen att ett väldigt stort antal nya bilar måste tillverkas och den påverkan det kan ha. Detta kan förklaras av att textens syfte har varit att diskutera möjligheten att nå uppsatta klimatmål, inte risker som inbegrips i att nå dem.

Miljözoner för lätta fordon

Det sista granskade offentliga dokumentet är en redovisning av ett regeringsuppdrag. Det är Transportstyrelsen som har haft i uppdrag att utreda förutsättningar för zoner i storstäder där endast miljöbilar får köras. Rapporten förefaller mer teknisk än tidigare dokument och avhandlar i stor utsträckning miljözoner samt gränser för miljöklasser relaterat till utsläpp. Även detta dokument har förhållandevis tydlig ställning gällande utsläpp och bilars klimatpåverkan:

"Det skulle kunna vara så att införande av miljözonsregler ger effekter även i ett större perspektiv om exempelvis den påskyndade förnyelsen av fordonsflottan även får en spridning utanför miljözonsområdet och dess närhet. Det skulle i så fall krävas att de fordon som byts ut till följd av miljözonskraven medför att äldre fordon skrotas ut i snabbare takt någon annanstans när fler nyare fordon görs tillgängliga på begagnatmarknaden." (Transportstyrelsen, 2017:31)

”Annars finns det eldrivna cyklar som kan användas för att komplettera fordonen som utesluts genom bestämmelserna...” (Transportstyrelsen, 2017:123)

Något som utmärker sig i detta redovisningsdokument är att författaren på flera ställen tar ett bredare angreppssätt och även ser till folkhälsa och invånarnas fysiska hälsa då effekter av minskad bilkörning och införandet av miljözoner diskuteras, något som inte avhandlats i tidigare texter, se exempel nedan:

Om miljözoner *inte* införs:

”Detta kommer medföra en samhällskostnad med omkring 333 miljoner kronor på grund av att hjärt- och kärlsjukdomar, stress och andra sjukdomar relaterade till luftkvalitet och buller inte kommer att motverkats.”
(Transportstyrelsen, 2017:114)

Om miljözoner införs:

”Om boende inom, eller inpendlande till, miljözonerna istället för att köpa en ny bil väljer ett annat färdssätt, exempelvis cykel kan det leda till ökad fysisk aktivitet vilket har positiva effekter på hälsan.”
(Transportstyrelsen, 2017:136)

Tystare och emissionsfria städer kan på sikt också leda till att fler vill gå och cykla i staden vilket leder till bättre hälsa tack vare ökad fysisk aktivitet. (Transportstyrelsen, 2017:136)

I det förstnämnda exemplet förefaller författaren tydlig i sitt resonemang och texten innehåller en hög grad av affinitet – *”det kommer medföra”* höga kostnader och både fysiska och psykiska följder för befolkningen. I de sistnämnda är affiniteten låg och åtgärderna *”kan”* få positiva sidoeffekter. Författaren tar dock även upp potentiella risker med införandet av sådana här miljözoner:

”Om bestämmelserna om miljözoner för lätta fordon inte införs kommer dessa inte att påskynda en förnyelse av fordonsflottan.” (Transportstyrelsen, 2017:114)

Här anges risken vara att förnyelsen av fordonsflottan inte kommer att ske i önskad takt. Det är alltså en risk kopplad till konsumtionstakt som är lägre än förväntat snarare än potentiella risker med en ökad konsumtionstakt. Affiniteten är hög då det konstateras att uteblivna beslut om miljözoner ej påskyndar köp av nya bilar.

”De medborgare som bor inom miljözonerna kommer att påverkas... Dessa kommer antingen behöva köpa nya fordon eller sälja fordonen för att istället använda andra färdmedel som kollektivtrafik eller cykel.”
(Transportstyrelsen, 2017:121)

”Medborgare med hög inkomst kommer att ha lättare att anpassa sig till de nya bestämmelserna än medborgare med medel eller låg inkomst. De som kan komma att komma i kläm är medborgare som med lägre inkomst, till exempel pensionärer eller sjukskrivna medborgare, som bor på dessa centrala platser. Dessa kommer ha de svårare att anpassa sig till de nya bestämmelserna.” (Transportstyrelsen, 2017:124)

Riskerna som framhålls i ovan citat förefaller främst finnas på medborgarnivå och vara relaterade till hur de påverkas i sin vardag av att miljözoner införs på de platser där de bor. Sett till modaliteten i ovan citat så finns det en hög grad av affinitet; medborgare ”*kommer att påverkas...*”. Det konstateras också att höginkomsttagare kommer att kunna anpassa sig lättare än exempelvis pensionärer eller sjukskrivna.

Analys

Klimat - kontra konsumtionsdiskurs

Samtliga av de offentliga texter som genomgått har en tydlig klimatdiskurs där återkommande nyckelord rör utsläpp, klimat, effektivisering och drivmedel. Genomgående för samtliga texter är även att det ligger ett fokus på personbilsplanet vad gäller statliga åtgärder. Flera av texterna återkommer till bonus-malus som är en statlig åtgärd för reglering av personbilsmarknaden. De hot och risker som presenteras framställs i hög grad som reella och det hot som presenteras som störst i sammanhanget är utsläpp av koldioxid från bilar. Texterna är alltså i enlighet med Beck (2000) statliga förslag på hur abstrakta risker ska hanteras, gör vi inget nu kan det här komma att hända sen. Samtliga texter bedöms ha ett uttryckssätt som förmedlar tydlighet och övertygelse i dess framställning av det som står skrivet. Klimathotet tas på allvar i texterna och det förefaller vara främst genom reglering av bilanvändande som denna riskminimering är avsedd att ske. Att det förhåller sig så är givetvis, till del, en följd av att samtliga av de utvalda offentliga texterna har ett fokus på just fordon.

Vad gäller en konsumtionsdiskurs i de offentliga texterna så återfinns även en tydlig sådan i samtliga fyra texter. Det primärt förekommande är att den önskvärda minskning av utsläpp

och klimatpåverkan som förespråkas i samtliga texter företrädevis ska uppnås genom konsumtion av nya bilar snarare än ett utbrett minskat bilanvändande. Vi återkommer alltså till det som i det tidigare stycket ”teoretiskt perspektiv” av Bauman (2008, 2013) beskrevs som att äta kakan men ändå ha den kvar. Vi ska fortsätta köpa bil och åka bil, men en annan sorts bil. Vi ska riskminimera men fortsätta konsumera. Vår väg mot bekvämlighet och moraliskt ansvar ska gå via butikshyllan (Bauman; 2013:110).

Inte i någon större utsträckning framhålls riktat fokus mot att exempelvis försöka påverka folks resandemönster även om det i en av texterna föreslås att icke-miljögodkända fordon skulle gå att ersätta med elcykel, men även en sådan ska produceras och konsumeras. Inte heller har det, annat än i något enstaka fall, gått att identifiera någon hänvisning till den klimatpåverkan och de utsläpp som finns kopplade till själva tillverkningen av alla nya bilar som måste till för att samtliga befintliga bilar ska kunna fasa ut, gärna innan 2030. I hög grad använder texterna ord som *konsument*, *ny bil*, *försäljning*, *bilköp* och *inköp*. I det avseendet kan texterna, eller eventuella beslut som baseras på texterna, sägas vända sig främst till de som har förmåga att konsumera. Kopplingen mellan klimat- och konsumtionsdiskurs görs regelbundet i samtliga av de granskade offentliga texterna. Detta på så sätt att det är främst ökad konsumtion av nya bilar och en ökad försäljning av miljövänliga bilar som beskrivs kunna bidra till de uppsatta klimatmålen.

Diskursiv praktik

Sett till de olika författarnas bakgrund så är författaren till ”*Fossilfrihet på väg*” en av landets främsta miljöexperter för energi samt professor emeritus vid Internationella miljöinstitutet vid Lunds universitet. Utredaren för ”*Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon*” arbetar till vardags som Kammarrättslagman i Göteborg och är således jurist. Författaren till ”*Klimatmål på villovägar*” är pensionerad professor i miljösystemanalys och känd miljödebattör. Bakom Transportstyrelsens ”*Miljözoner för lätta fordon*” finns en utredare på nämnda myndighet. Rimligtvis bidrar författarnas respektive bakgrund till utformningen av texterna samt hur innehållet kommuniceras även om texternas uppkomst i samtliga fall förutom vad gäller ”*Klimatmål på villovägar*” är beställningar från staten, avsedda att utreda specifika omständigheter. De identifierade diskurserna i texterna är potentiellt också relaterade, samt måste förhålla sig, till andra aspekter så som styrning från EU och globalt, en politisk diskurs, en ekonomisk diskurs samt hälsodiskurser. Texternas syfte bidrar till att de är skrivna på ett visst sätt, för en viss målgrupp och de är ej primärt avsedda att läsas av gemene man även om dess innehåll och slutsatser kan komma att påverka på bred front. I enlighet med vad Beck

(2000) anser definiera ett risksamhälle så kretsar mycket av det som förmedlas kring kunskap, vetenskap och definitioner. Sett som diskursiv praktik så reproducerar författarna rådande diskurser både avseende konsumtion och klimat. Författarna kommunicerar genom texterna, vilket får anses gälla för samtliga texter, en föreställning om att utsläppen från bilar måste sänkas och att nya mer energieffektiva och miljövänliga bilar är sättet att uppnå klimatmålen på. Det identifierade grundantagandet är att bilar med höga utsläppsvärden har en stor klimatpåverkan och det är ett antagande som reproduceras i kommunikationen och som mottages av konsumenterna vilka i det här fallet blir i huvudsak politiker, beslutsfattare eller andra sakintresserade. Detta antagande förmedlas på ett tydligt sätt i texten genom den identifierade klimatkursen. På samma sätt kommuniceras föreställningen om konsumtion som något givet och självklart från textförfattare till textkonsument då samtliga texter återkommande hänvisar till införskaffande av nya bilar som en föreslagen klimatåtgärd. Det går att friskriva sig från ansvar och eventuella risker genom att köpa ”rätt” vara (Bauman, 2008).

Social praktik

Nu ska texten och de diskurser som texten innehåller kopplas till en bredare social praktik som de är en del av. Klimatpolitiken styrs på global nivå. Sverige är i sammanhanget en liten aktör men har för avsikt att ligga i framkant globalt vad gäller hantering av klimathotet. Kopplat till Becks risksamhälle så är de miljöbilsåtgärder som avhandlas i de analyserade offentliga texterna tydliga exempel på en statlig riskhantering som följd av en tidigare industrialiseringsperiod (Beck, 2000). Ett sätt för den statliga funktionen att alltjämt legitimera sin existens. Enskilda medborgare har inget annat att göra än att underkasta sig denna riskhantering då klimathotet och de risker som är kopplade till den är för abstrakta för att gemene man ska kunna ha förståelse för det. Rädslan inför de risker och hot som vi är exponerade för kan enligt citat av Bauman (2008) i uppsatsens inledning, till följd av riskernas abstrakta karaktär, bäst botas genom ökad konsumtion – vi flyr rädslan inför hotet genom konsumtion. Detta samtidigt som riskhanteringen i sig själv delvis består av ökad konsumtion. Vi ser konsumtion som en lösning på problem som konsumtion till del är upphov till.

Mot bakgrund av detta kanske inte de offentliga texternas konsumtionsfokus egentligen är något som borde förvåna. Sett ur ett bredare samhällsperspektiv och relaterat till vår samhällsutveckling så speglar det snarare den samtid vi lever i, där konsumtion är en stor del av vår vardag (Bauman, 2008), om än också potentiellt ett bakomliggande skäl till de risker

och problem vi står inför. Industrialiseringen och tidigare statliga regleringar och beslut har medfört risker som nu måste hanteras med hjälp av nya (Beck, 2000).

Vi lever i en klimatmedveten samtid där bilen utgör ett konkret exempel på vad som inte är miljövänligt. Ett annat konkret sådant exempel är plastpåsen. Bilen blir således något specifikt att förhålla sig till i den annars abstrakta klimatkursen där risker och hot kan uppfattas som svårgripbara och klimatförändringar är något som kommer att ske senare om vi inte agerar nu. Samtidigt så är bilen något som många blivit beroende mer eller mindre av.

Till följd av den ökade globaliseringen har också den statliga riskhanteringen blivit global och styrs i stor utsträckning på global nivå (Bauman, 2012), i Sveriges fall genom EU.

Globaliseringen har enligt Bauman (2008:112 – 113) bidragit till att inte bara gränser utan också risker är flytande, vilket i sin tur bidrar till att det inte längre finns någonstans att fly. I ljuset av detta så menar han att ingenting vi gör med säkerhet kan sägas inte påverka förutsättningarna för någon annan, någon annanstans. Mot bakgrund av Baumans resonemang så kan det ses som anmärkningsvärt att inte mycket avhandlas i texten kring hur en ökad konsumtion av miljöbilar i Sverige kan få följder någon annanstans. Om vi ser den här studiens syfte och frågeställningar i ett bredare perspektiv så går det kanske säga att texterna speglar och reproducerar en för samtiden aktuell föreställning om att bilar och deras utsläpp utgör en stor del av våra miljöproblem och att konsumtion är något naturligt och vedertaget. Så pass att en 90-procentig förnyelse av fordonsflottan lyfts fram som fullt rimlig.

Avslutande Reflektioner

Studiens syfte har varit att utreda hur fördelar av att köpa fordon med lägre utsläppshalter framställs i offentliga texter samt undersöka i vilken utsträckning texterna utgår från en klimat- respektive en konsumtionsdiskurs. Studien har haft tre frågeställningar. Dessa har varit vilka de offentliga dokumentens grundantaganden gällande bilars klimatpåverkan har varit, hur fördelar med att byta till miljövänliga fordon framställs samt vilka risker eller problem som lyfts fram när det kommer till att köpa nya bilar. Här följer reflektioner kring respektive frågeställning kopplat till resultaten samt den diskursiva och sociala praktiken. Samtliga texter bedöms ha ett grundantagande om att bilar har en stor påverkan på vårt klimat, främst genom sina utsläpp, något som framhålls återkommande i en majoritet av texterna. I enlighet med Becks teori om risksamhället (2000) så är klimathotet och de åtgärder

som därpå följer tydliga exempel på en riskhantering avseende abstrakta, framtida hot som den nutida staten i huvudsak ägnar sig åt. Vi ska nu, på bara några år, hantera industrialiseringens mångåriga negativa påverkan. Mot bakgrund av texternas kontext så är ett sådant grundantagande fullt rimligt och det är förståeligt att det är ett sådant antagande som med hjälp av texten konstrueras och kommuniceras från författare till läsare. Grundantagandet kan på ett rimligt sätt kopplas till det rådande samhälls- och politiska klimatet som har ett tydligt klimatfokus. Vidare utgör bilen ett konkret exempel på hur vi kan bli mer miljövänliga – genom att konsumera en annan bil.

När det kommer till nästa frågeställning och de offentliga texternas framställande av fördelar med att köpa ny bil så är bedömningen att det övervägande rör sig om fördelar kopplade till minskade utsläpp som lyfts fram i texterna. Fördelarna är således sammankopplade till att nya bilar har lägre utsläppsnivåer och dessa lägre nivåer bidrar till att kunna uppnå de uppsatta klimatmålen. Exempelvis används ordet investering för att beskriva köpet av en elbil.

Texterna avhandlar även hur konsumenter ska kunna lockas till att köpa dessa bättre bilar. På diskursiv nivå har därför fördelar identifierats kopplade till en konsumtionsdiskurs snarare än en klimatsdiskurs då det till del är konsumtion av nya bilar som ska driva på de minskade utsläppsnivåerna. En statlig reglering ska utredas och textförfattarna har i sammanhanget att förhålla sig till hur drastiska minskningar av utsläppsnivåer kan uppnås med så liten påverkan som möjligt. Förslagen blir således – fortsatt att åka bil men köp nya, bättre bilar. Det är ju trots allt inget förbud mot bilar som föreslås, men har alla ett val? Kan alla som vill köpa en ny, miljövänlig bil?

Kopplat till den sociala praktiken så har bilen en given plats i många vardag, då blir en rimlig lösning således att konsumera nya, men bättre bilar, för att råda bot på problemen. Detta skildrar tydligt konsumtionens naturliga del av det samhälle som vi idag lever i, där vi ses som konsumenter mer än något annat. Som Newman (2013) menade inledningsvis så kan inte en reglering av bilkonsumtionen hanteras genom att vi börjar köpa andra sorters bilar. Det är själva bilen i sig som utgör en del av det problem vi står inför då den är ett medel och en symbol för vår kapitalistiska konsumtionskultur.

Utifrån den tredje frågeställningen rörande vilka risker eller problem som lyfts fram när det kommer till att köpa nya bilar så är det något som samtliga texter fallerar i att på tydliga sätt lyfta fram, åtminstone ur ett bredare perspektiv. Det vill säga hur en fortsatt konsumtion i sig, också kan utgöra ett tydligt hot mot klimatet. De risker som alltjämt framhålls är dels hur föreslagna åtgärder kan bidra till en snedfördelning som gynnar höginkomsttagare genom att de kan undkomma straffskatter och åtnjuta subventioner. Andra risker som framhålls är att

konsumtionen inte kommer gå tillräckligt fort. Även att våra fordon med höga utsläppsnivåer säljs till andra länder när vi köper nytt tas upp.

Sett till den diskursiva praktiken så kan det delvis bero på att rapporterna ej har som syfte att lyfta fram klimatpåverkan i en annan del av världen till följd av att en bil tillverkas för den svenska marknaden, utan snarare fokuserar på vad som ska göras här och nu för att vi ska uppnå våra fossilfria klimatmål. Det som ska kommuniceras genom texterna är åtgärder inte risker. På nationell nivå lyfts vissa problem fram, exempelvis att endast de med högre inkomst som har råd att köpa miljövänlig bil kommer få del av subventioner och de som tvingas ha kvar sin gamla bil drabbas av straffskatt. Eller att låginkomsttagare i tätort kan behöva byta bilen mot cykel. Kanske är det en del i att inte längre ta bilen för givet och sluta tänka att vi behöver bilen. De risker som trots allt lyfts fram, eller avsaknaden av vissa risker kan således vara länkade till respektive texts kontext.

Kopplat till den sociala praktiken så kanske en ökad miljömedvetenhet så småningom kan få följder så som att vi inte längre tar bilen för givet och kanske uppnås sådana följder bäst genom reglering på nationell och global nivå. Vad som upplevs som förvånande är att de offentliga texterna inte avhandlar hur en förnyelse av den svenska fordonsflottan på 90 % påverkar Sverige och andra delar av världen. Ska alla utan pengar bli utan bil i fortsättningen? Vilka risker finns och hur påverkas klimatet av att 90 % av alla bilar i Sverige måste skrotas och hur hanteras avfallet därifrån? Vilken påverkan sker i andra delar av världen där de nya bilarna och delarna till dessa nya bilar ska tillverkas? De grupper som främst bedöms drabbas av nämnda regleringar är grupper som i någon mån redan är utsatta. Utifrån Baumans begrepp "collateral damage" (2012) så nämns i en av de offentliga texterna att det är de med låg inkomst, pensionärer och sjukskrivna som kan komma att drabbas genom högre avgifter alternativt genom att de måste göra sig av med sin gamla bil. Att en viss grupp drabbas är något som samhället verkar få ta, problemet är att det allt som oftast är samma grupp som drabbas värst.

I inledningen togs det upp att det är den grupp som kör bil mest som är mest negativt inställd till att byta bil och att tro på klimatåtgärder (Forward et al., 2015:103). Detta beror till del på att de som själva kommer med direktiven ej upplevs följa dem. Huse & Lucinda (2013) visade i sin studie från Sverige att de som byter till miljöbil främst är de som vill bidra till en bättre miljö, inte dra ekonomiska fördelar av ett bilbyte. Utifrån dessa studiers resultat så bör förändringar i form av subventioner och skatter spela mindre roll då det snarare torde vara attityds- och beteendeförändringar både hos konsumenter och beslutsfattare som skulle kunna utgöra en bidragande faktor till förändring. Detta till trots så är det just ekonomisk reglering

som föreslås. Skulle det gå att få folk att i större utsträckning vilja bidra till en bättre miljö och genom sådana påverkansåtgärder få dem att i en förlängning vilja byta till ett miljövänligare fordon? Rimligtvis är det dock åtgärder som inte kommer att göra Sverige fossilfritt till 2030.

Sammanfattningsvis har den här studien visat på en föreställning i valda offentliga texter om att bilar inte är bra för miljön men att en ökad konsumtion av mindre dåliga bilar ändå är den väg som föredras i syfte att uppnå uppställda klimatmål. Det har redogjorts för hur det offentliga i dagens risksamhälle försöker hantera abstrakta risker. De teoretiska begrepp som har tillämpats har på ett lämpligt sätt gått att koppla till studiens syfte.

Den här studien har vissa svagheter och det är främst sådant som brukar lyftas fram vid diskursanalys. Exempelvis går det att fråga sig i vilken utsträckning en tolkning av en text och dess innehåll någonsin kan vara fullt objektiv och om en likadan analys skulle genomföras av någon annan, skulle då resultaten bli detsamma? Vidare, utifrån ett bredare teoretiskt perspektiv, går det att ifrågasätta i vilken utsträckning författare av texter verkligen har den kontroll över sitt språkbruk som diskursanalysen förutsätter (Winther Jørgensen & Phillips, 2010:94). Min bedömning är dock att utifrån Lincoln och Gubas föreslagna mått för kvalitativa studier (Bryman, 2002:258 – 260) så har det som är möjligt gjorts för att uppfylla kriterier för tillförlitlighet, överförbarhet samt pålitlighet. Studien hade kunnat kompletteras med intervjuer eller enkäter där konsumenter och politiker kunde ha fått svara på frågor relaterade till fördelar och risker med konsumtion av nya bilar i en sådan takt som föreslagits i de granskade texterna.

Förslag på framtida forskning sett ur ett brett perspektiv men kopplat till undersökt område skulle kunna vara att undersöka hur ett ökat klimatengagemang i miljöfrågor kan uppnås på bred front. Även studier av alternativa ersättare till ökad konsumtion för att uppnå klimatmål skulle vara av intresse eller att utreda bilens potentiella roll i ett framtida samhälle. Det skulle även vara intressant att utreda andra grundantaganden för fordons miljöpåverkan och sådana förespråkares förslag till att uppnå klimatmålen.

Referenser:

- Andersen, H., & Kaspersen, L. B. (2007). *Klassisk och modern samhällsteori*. Lund: Studentlitteratur.
- Beck, U. (2000). *Risksamhället – På väg mot en annan modernitet*. Göteborg: Daidalos.
- Bauman, Z. (2008). *Flytande rädsla*. Göteborg: Daidalos.
- Bauman, Z. (2012). *Collateral Damage – Social ojämlikhet i en global tidsålder*. Göteborg: Daidalos.
- Bauman, Z. (2013). *På konsumtionsindustrins soptipp – Om ungdomar, utbildning och utstötning*. Göteborg: Daidalos
- Boréus, K. & Bergström, G. (2018). *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. Lund: Studentlitteratur.
- Bryman, A. (2002). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber AB.
- Börjesson, M., & Palmblad E. (2007). *Diskursanalys i praktiken*. Malmö: Liber AB.
- Classon, P. (2016). *Ett bonus-malus-system för nya lätta bilar*. (SOU 2016:33) Stockholm: Finansdepartementet
- D'Haultfœuille, X., Givord, P., & Boutin, X. (2013). The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French Bonus/Malus. *The Economic Journal*. Vol. 124. pp. 444 – 480.
- Fairclough, N. (2000). *Discourse and Social Change*. Cambridge: Polity Press.
- Fossilfritt Sverige (2012). *Fossilfritt Sveriges delrapportering juni 2017* (SOU M 2016:05). Stockholm: Fossilfritt Sverige.
- Forward, S., Nyberg, J., Forsberg, I., Nordström, M., Wallmark, C., Wiberg, E., & Wolf, S. (2015). *Förnybara drivmedel – Möjligheter och hinder sett utifrån privatbilisters och aktörers perspektiv*. VTI-rapport 845. Statens väg och forskningsinstitut. Hämtad från: https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/fornybara-drivmedel_799974 (2020-03-01).
- Hiselius, L., & Smidfelt Rosqvist, L. (2017). *Vem ska göra jobbet för att utsläppsmålen ska nås?* Lunds universitet, LTH, institutionen för teknik och samhälle, trafik och väg. Hämtad från: <https://lup.lub.lu.se/search/publication/59d08f08-e937-46c6-acf4-5e09c389c221> (2020-03-01)
- Huse, C., & Lucinda, C. (2013). The Market Impact and the cost of Environmental Policy: Evidence from the Swedish Car Rebate. *The Economic Journal*. Vol. 124. Pp 393-419.
- Jiang, S. (2016). Purchase intentions for electric vehicles in China from a customer – value perspective. *Social Behaviour and Personality*. 44(4), 641–656.

- Johansson, T. B., (2013). *Fossilfrihet på väg*. (SOU 2013:84) Stockholm: Miljödepartementet.
- Kågeson, P. (2019). *Klimatmål på villovägar? En ESO-rapport om politiken för utsläppsminskningar i vägtrafiken*. (2019:5) Stockholm: Finansdepartementet.
- Lindsay, G., Macmillan, A., & Woodward, A. (2011). Moving urban trips from cars to bicycles: impact on health and emissions. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*. Vol 35., No1.
- Newman, D. (2013). Cars and Consumption. *Capital & Class*, 37(3). 457–476.
- Nilsson, A. (2019). Svält intresse för elcyklar sedan premien togs bort. *Teknikens Värld*, 26 augusti. <https://teknikensvarld.se/svalt-intresse-for-elcyklar-sedan-premien-togs-bort/>
- Statistiska Centralbyrån (2018). *Fordonsbestånd*. Hämtad från: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/> (2020-02-24)
- Svensson, P. (2019). *Diskursanalys*. Lund: Studentlitteratur.
- Transportstyrelsen. (2017). *Miljözoner för lätta fordon - Redovisning av regeringsuppdrag*. Hämtad från: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/miljozoner-latta-fordon--1.1.pdf> (2020-02-24)
- Transportstyrelsen. (2020). *Antal registerförda fordon i Sverige uppdelat på fordonsslag*. Hämtad från: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Fordonsstatistik/> (2020-02-24)
- Wendling, Z. A., Emerson, J. W., Esty, D. C., Levy, M. A., de Sherbinin, A., et al. (2018). *2018 Environmental Performance Index*. New Haven, CT: Yale Center for Environmental Law & Policy.
- Winther Jörgensen, M., & Phillips, L. (2010). *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur.