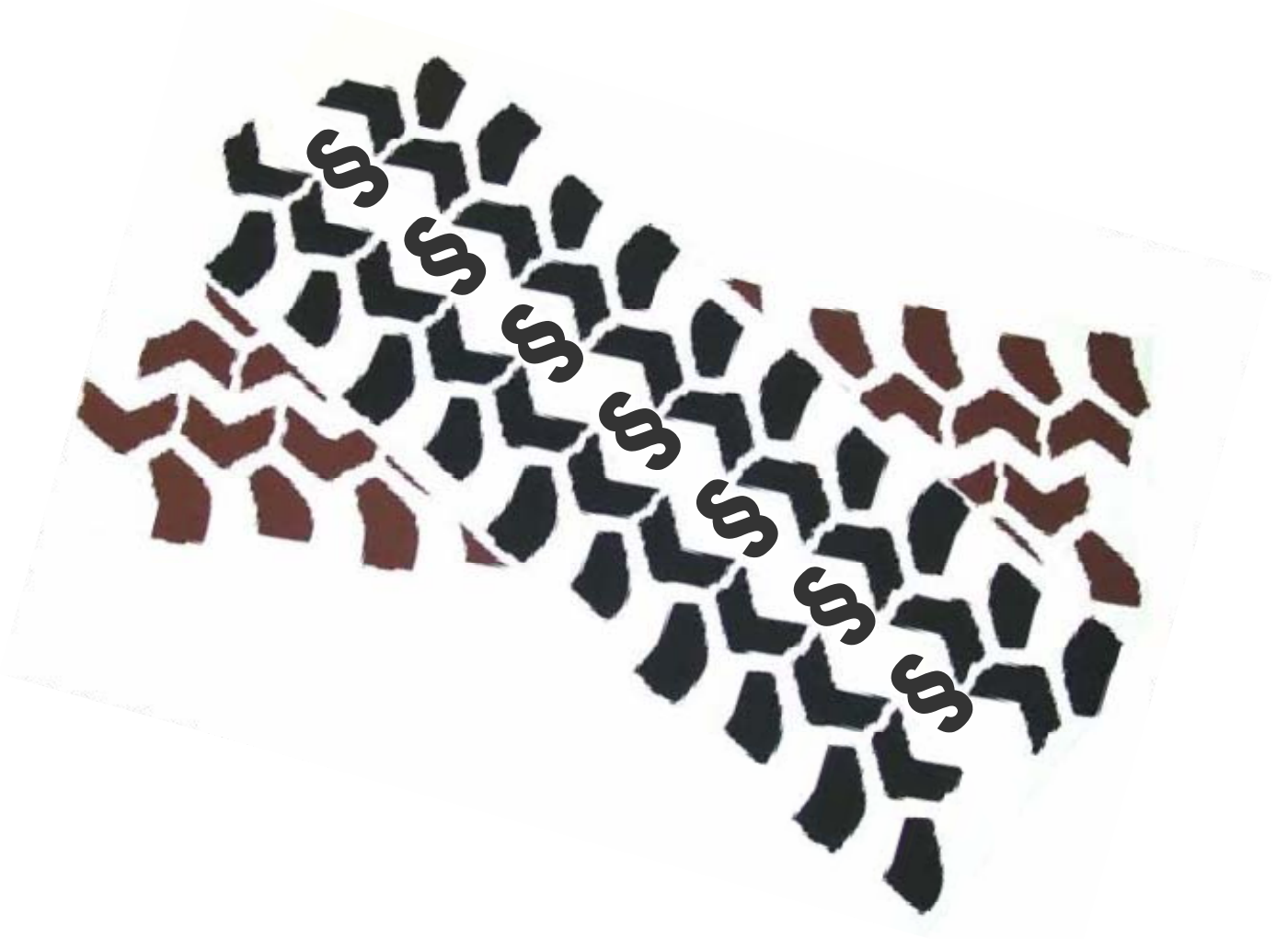


Fra ord til lov?

- en diskursanalyse af Rådet for Større Færdselssikkerheds kommunikation



Master i Professionel Kommunikation
Roskilde Universitetscenter
Maj 2007

Gitte Nielsen, Lars Henrik Petersen, Christopher Jones, Henrik Riber og Jacob Vestergaard
Vejleder: Jørn Helder

Fra ord til lov?

- en diskursanalyse af Rådet for Større Færdselssikkerheds kommunikation

Master i Professionel Kommunikation, Modul 2
Roskilde Universitetscenter, maj 2007

Gitte Nielsen
Christopher Jones
Lars Henrik Petersen
Henrik Riber
Jacob Vestergaard

Vejleder: Jørn Helder

Forord	4
Abstract	5
1. Indledning	7
1.1. Rådet for Større Færdselssikkerheds historie.....	8
1.2. Rådet for Større Færdselssikkerheds struktur.....	9
1.3. RFSF's kommunikationsstrategi.....	11
1.4. Problemmotivering.....	13
1.5. Problemformulering.....	15
1.6. Hvorfor er det interessant?.....	15
1.7. Afgrænsning.....	16
2. Teoretiske implikationer	17
2.1. Videnskabsteori.....	17
2.2. Foucaults magtdefinition.....	18
2.3. Faircloughs analysemodel.....	18
2.4. Legitimitet.....	19
2.5. Hermeneutisk fortolkning.....	19
3.1. Kvantitativ tekstindsamling.....	20
3.2. Det kvalitative interview.....	20
3.3. Fortolkningsmetodik.....	21
4. Analysemetode	23
4.1. Kritisk diskursanalyse.....	23
Tekst.....	24
Diskursiv praksis.....	24
Social praksis.....	25
5. Analyse af tekst	26
5.1. Tekstanalyse "Ni liv om ugen".....	28
Ordvalg og metaforer.....	28
Transitivitet.....	29
Modalitet.....	30
Aktøranalyse.....	31
Argumentationsstrategier og retoriske virkemidler.....	31
5.2. Tekstanalyse, "Farten dræber".....	34
Ordvalg og metaforer.....	34
Transitivitet.....	35
Modalitet.....	35
Aktøranalyse.....	36
Argumentationsstrategier og retoriske virkemidler.....	36
5.3. Delkonklusion.....	38
6. Analyse af diskursiv praksis	40
6.1. Teksternes produktion.....	42
6.2. Distribution.....	42

6.3. Præsuppositioner	43
6.4. Interdiskursivitet	44
6.5. Udsagnskraft.....	47
6.6. Intertekstualitet.....	47
6.7. Delkonklusion.....	48
7. Social praksis.....	50
7.1. Legitimering	51
Den sociale konstruktion af virkeligheden	52
Forhandling som institution	52
7.2. Strategisk PR	54
To-vejs asymmetrisk	54
To-vejs symmetrisk.....	55
7.3. Kommunikativ handlen	56
System og livsverden	57
Universalpragmatik	58
7.4. Delkonklusion.....	60
8. Konklusion.....	61
9. Perspektivering	66
Litteratur	68
Bilag i separat tryk	

Forord

Det har til tider været meget hårdt at få et fuldtidsarbejde til at balancere med det omfattende stykke arbejde, det er at skrive en masterafhandling. Det er vi ikke den første gruppe, som skriver – og vi bliver nok heller ikke den sidste. På trods af disse ord må vi også sige, at det har været spændende at dykke ned i en problemstilling med masterbrillerne på.

Tak til Rådet for Større Færdselssikkerhed for deres store villighed til at medvirke og hjælpe os på vej. Tak til alle, der velvilligt har stillet op til vores interviews og mange spørgsmål. Tak til Sabrina Speiermann for gode input og sparring.

Også en stor tak til vores tålmodige vejleder Jørn Helder for hans oprigtige interesse i vores projekt og konstruktive vejledning undervejs.

Tak til vores respektive arbejdspladser for deres forståelse og hjælp undervejs i vores masterforløb.

Abstract

This treatise examines The Danish Road Safety Council (Rådet for Større Færdselssikkerhed) - an organisation created to disseminate information regarding traffic safety. Despite a decline in the number of traffic fatalities in recent years, traffic safety is frequently discussed in the media and is a high priority on the political agenda. The council plays a key role in this area and appears to be able to influence public discourse on traffic, thereby affecting the political processes regarding the content and passage of legislation.

Because this influence appears to be founded in terminology, strategies and concepts that are based on communication, an analysis of that part of the Council's communication which is aimed at political traffic policy makers was undertaken.

Through critical discourse analysis it can be determined whether the Council makes strategic use of language to bring about change, as this method is well suited to the examination of discursive conflicts and social change. Employing Foucault's concept of power as a theoretical framework, Norman Fairclough's three-dimensional discourse model is applied to analyse how discourse is identified, constructed and transformed based on text, discursive and social practice. In addition, the legitimacy of the Council in the political process is analysed based on Berger and Luckmann's concepts of legitimacy and institution and the Council's potential for operationalisation of its communication is examined based on Grunig and Hunt's strategic PR theory. The analysis concludes with the German philosopher Jürgen Habermas' theory of communicative action.

Empirical data was gathered through quantitative and qualitative methods, commencing with a quantitative media search, resulting in a body of text that provided basic knowledge, insight into the parties involved and particularly material for analysis of social and discursive practice. Research interviews were conducted with three key figures in the Council, a researcher in traffic culture and a former chairman of the state Traffic Safety Commission. The objective of these interviews was to gain insight into the mindset of the Council and to support certain essential arguments in our text analysis and in the analysis of discursive and social practice.

In order to examine how the Council employs language and whether it exerts hegemony over the traffic safety discourse, an analysis of two central texts published by the Council was conducted as well as an analysis of discursive practice.

A competitive discourse, the discourse of private motorism, was identified within the discourse order in which the Council operates. It is here that many politicians must navigate, as the discourse is founded in deeply rooted ideological and fundamental

discourses of freedom and individuality which seek legitimacy in the presupposition of the individual's right to freedom and personal responsibility.

The analysis demonstrates that the Council seeks to achieve hegemony by drawing on several identifiable discourses, specifically a negotiational discourse relative to the politics of consensus widely practiced in Denmark.

Because the Council's communication aimed at policy makers employs a negotiational discourse, the conclusion is reached that the communicative strategy for this aspect of the Council's communication is based on one of Grunig and Hunt's two-way PR strategies in order to fulfil the negotiation's two basic principles of dialogue and compromise. If the Council wishes to enter into negotiations, it must also be ready to listen to and comprehend opposing viewpoints.

The communicative strategy and balanced scorecard of the Council indicates that goal-rational action as defined by Habermas is an essential element in the Council's communicative practice. The Council works toward a well-defined objective, fewer traffic fatalities and injuries, but also with a very deliberate choice of tools. Communication is a combination of communicative and strategic action relative to the traffic policy field. The starting point is documentation and quantifiability in the Council's work and the rationale is negotiation as social practice. But the systematic rationale is rooted in the lifeworld and must find legitimacy through it. The Council achieves this through language by building bridges between discourses in the field of traffic policy.

The treatise demonstrates that the Council employs communication strategically based on long-term planning relative to defined goals. Communication is the Council's most important parameter in the achievement of its goals and the use of language is therefore crucial. The analysis demonstrates that the Council employs language to create, maintain and reproduce a traffic safety discourse.

By simultaneously drawing on a negotiational discourse and showing sympathy and openness to arguments from parties in the private motorism discourse, the Council achieves a legitimacy associated with institutional negotiation. Therefore, it is concluded that the Council exerts influence on the legislative process in the area of traffic safety.

1. Indledning

Antallet af dræbte i trafikken i Danmark er lavere end nogensinde før i nyere tid. I 2005 var antallet af dødsopfre i trafikken fx på 331 - det laveste antal siden 1946 (www.sikkertrafik.dk, 6. maj 2007). Alligevel bliver trafiksikkerhed flittigt omtalt i den offentlige debat, medierne sætter fokus på bestemte typer af ulykker, og politikerne kommer med forslag til at afhjælpe problemerne. Holdninger og adfærd ændrer sig – i 70'erne blev spritkørsel bredt accepteret, og der var protester, da brugen af sikkerhedsseler blev gjort obligatorisk. I dag er det ikke socialt acceptabelt at køre bil i spirituspåvirket tilstand, og hovedparten af danskerne husker at spænde sikkerhedsselen. Så hvorfor er der så stor fokus på færdselssikkerhed nu, hvor problemerne tilsyneladende er mindre end nogensinde før?

Vores afhandling tager udgangspunkt i denne observation. For hvordan kommer emner og specifikke sager i det hele taget til debat, og hvordan skabes/påvirkes interaktionen mellem debatten i det offentlige rum og det politiske rum?

Rådet for Større Færdselssikkerhed er en vigtig aktør på feltet. Udover at gennemføre kampagner for at oplyse danskerne om, hvordan vi skal færdes i trafikken, er Rådet for Større Færdselssikkerhed også aktiv på mange fronter i debatten om færdselssikkerhed. Organisationen har dog ikke nogen formel magt til at påvirke lovgivning og udførelse af fx politimæssige opgaver. Alligevel kan man fornemme en vilje til påvirkning i deres udtalelser. Kan det gøres med kommunikation alene?

Da René la Cour Sell afløser Jørgen Gram som direktør for Rådet for Større Færdselssikkerhed i maj 2001, bliver der udarbejdet ny presse- og kommunikationsstrategi. Som led i strategien om at gøre Rådet for Større Færdselssikkerhed mere synlig (interview med Jesper Sjølund, bilag 6), bliver René la Cour Sell en aktiv spiller i det danske medie billede.

En søgning i artikeldatabasen Infomedia giver en indikation af øget synlighed i medierne¹. Hvor Jørgen Gram i en 6-årig periode frem til 15. maj 2001 var nævnt i landsdækkende dagblade 73 gange og Rådet for Større Færdselssikkerhed 562

¹ For at kunne foretage en sammenlignelig søgning var vi dog nødt til at begrænse den til kun at omfatte de landsdækkende dagblade, som er inkluderet i Infomedia i hele perioden (B.T., Berlingske Tidende, EkstraBladet, ErhvervsBladet og Politiken).

gange, så er René la Cour Sell i sin ca. 6-årige periode frem til 28. april 2007 nævnt 128 gange og Rådet for Større Færdselssikkerhed 1279 gange.

Vores tese er, at Rådet for Større Færdselssikkerhed fra strategisk planlægning til sprogbrug indtænker en optimering af deres evne til at påvirke debatten om færdselssikkerhed – ikke bare den daglige debat blandt trafikanter, men i særdeleshed også den politiske trafikikkerhedsdebat.

1.1. Rådet for Større Færdselssikkerheds historie

Rådet for Større Færdselssikkerheds selvforståelse er i høj grad baseret på deres opståen og udvikling. Derfor er en kort introduktion af deres baggrund nødvendig.

I årene fra 1903 til 1930 eksploderede bilismen i Danmark. Antallet af indregistrerede biler steg i de år fra 100 til 100.000, og antallet af ulykker steg kraftigt. I 1934 blev 241 mennesker dræbt og knap 4.000 alvorligt kvæstede i trafikken. Med industrimanden Svend Bergsøe i spidsen begyndte en gruppe mennesker at diskutere, hvordan denne udvikling kunne bremses. Og da en af Bergsøes venner bliver dræbt mod et vejtræ, begynder samme gruppe at male hvide ringe om vejtræer, hvor trafikanter var blevet dræbt. Aktionerne blev udført i ly af mørket, og gruppen forblev anonym.

Imidlertid steg sympatien for gruppen i befolkningen, og i september 1935 meddelte gruppen officielt sin eksistens under navnet "Større Færdselssikkerhed". Deres første officielle kampagne bestod i, at cyklister fra hele landet kunne dukke op på bestemte mødesteder og få malet deres bagskærme hvide. Denne kampagne omfattede snart flere end 150.000 cyklister.

Større Færdselssikkerhed gennemførte flere forskellige kampagner, finansieret af Bergsøe. I 1937 oprettede Justitsministeriet Udvalg for Færdselspropaganda som en rådgivende enhed til Større Færdselssikkerhed. Bevægelsen var nu officielt anerkendt. Arbejdet fortsatte endnu en tid stadig finansieret af Bergsøe og en række private sponsorater. Først fra 1939 blev der bevilget offentlige midler til arbejdet.

Efter besættelsestiden, hvor Større Færdselssikkerhed også blev pålagt at arbejde med andre emner såsom mørklægning, blev arbejdet igen rettet mod færdselssikkerhed alene. I 1953 blev betegnelsen "råd" tilføjet og navnet "Rådet for Større Færdselssikkerhed" opstod. I takt med at privatbilismen var i fremgang, hastighedsgrænser blev ophævet, og infrastruktur alene blev planlagt på biltrafikkens præmisser, steg antallet af ulykker dramatisk til rekordåret 1971, hvor

1.213 mennesker blev dræbt, og flere end 27.000 mennesker blev kvæstet i trafikken.

På grund af oliekrisen i 1974 blev hastighedsgrænser indført igen, og resultatet:

*"(...) vi fik indført generelle hastighedsgrænser, hvor hastigheden faldt sådan "bom". Hvor vi gik fra 1.200 dræbte til 800 dræbte."
(Interview med Jesper Sjølund, bilag 6)*

Også i starten af 80'erne faldt antallet af ulykker. Men derefter gjorde en stigende trafik, at antallet af ulykker stagnerede. Færdselssikkerhedskommissionen blev nedsat af Justitsministeriet i 1966 med den opgave at komme med forslag til at fremme sikkerheden i trafikken. I 1988 udarbejdede kommissionen den første langsigtede handlingsplan, nemlig "Den grønne handlingsplan" med målsætningen at antallet af dræbte og tilskadekomne i Danmark skulle nedbringes med 40% i de kommende 12 år. Heraf skulle de 30% nås ved udgangen af 1994. I 1994 var antallet af ulykker dog kun nedbragt med 23%, og handlingsplanen blev revideret i 1995. Det lykkedes ikke at holde målsætningen med at nedsætte ulykkesantallet med totalt med 40% frem til 2000. Den reelle nedgang endte på 30%.

I 2000 kom Færdselssikkerhedskommissionen med en ny handlingsplan "Hver ulykke er én for meget" med en strategi, der løber frem til 2012. Planens målsætning er, at antallet af dræbte og kvæstede skal mindskes med 40% fra 1998 til 2012. Det betyder, at der i 2012 højst må være 300 dødsfald i trafikken. Og højst 2.443 svært tilskadekomne.

Rådet for Større Færdselssikkerhed har gennem årene stået bag mange kampagner og tiltag som fx selekampagner, skolestartkampagne, hastighedsregulerende kampagner, indsats mod spritkørsel, højresvingskampagner, kampagner rettet mod unge og forældreindsatskampagner.

1.2. Rådet for Større Færdselssikkerheds struktur

I dag mødes besøgende på Rådet for Større Færdselssikkerheds hjemmeside af følgende ord, som hurtig giver et overblik over deres opgave:

"Rådet for Større Færdselssikkerhed arbejder for at minimere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Det sker gennem undervisning, kampagner og oplysning. Vi arbejder ikke med vejteknik eller bestemmer færdselsreglerne." (www.rfsf.dk, 29. april 2007)

Dette sætter rammerne for Rådet for Større Færdselssikkerheds arbejde.

Organisatorisk er Rådet for Større Færdselssikkerhed sammensat af tre elementer:

- Et overordnet retningsvisende råd, bestående af 45 medlemmer fra forskellige myndigheder og organisationer.
- Et forretningsudvalg, bestående af 14 repræsentanter fra ovenstående råd.
- Et sekretariat med ca. 35 medarbejdere. Her udføres det daglige arbejde, der strækker sig fra administration til analyser og kampagnestyling.

I resten af nærværende afhandling vil det overordnede råd blive benævnt **Rådet**, forretningsudvalget vil blive benævnt **forretningsudvalget**, mens det udførende sekretariat fremover benævnes **RFSF**. René la Cour Sell bliver fremover forkortet **RCS**.

Rådets organisation og samarbejdspartnere er illustreret i nedenstående figur:

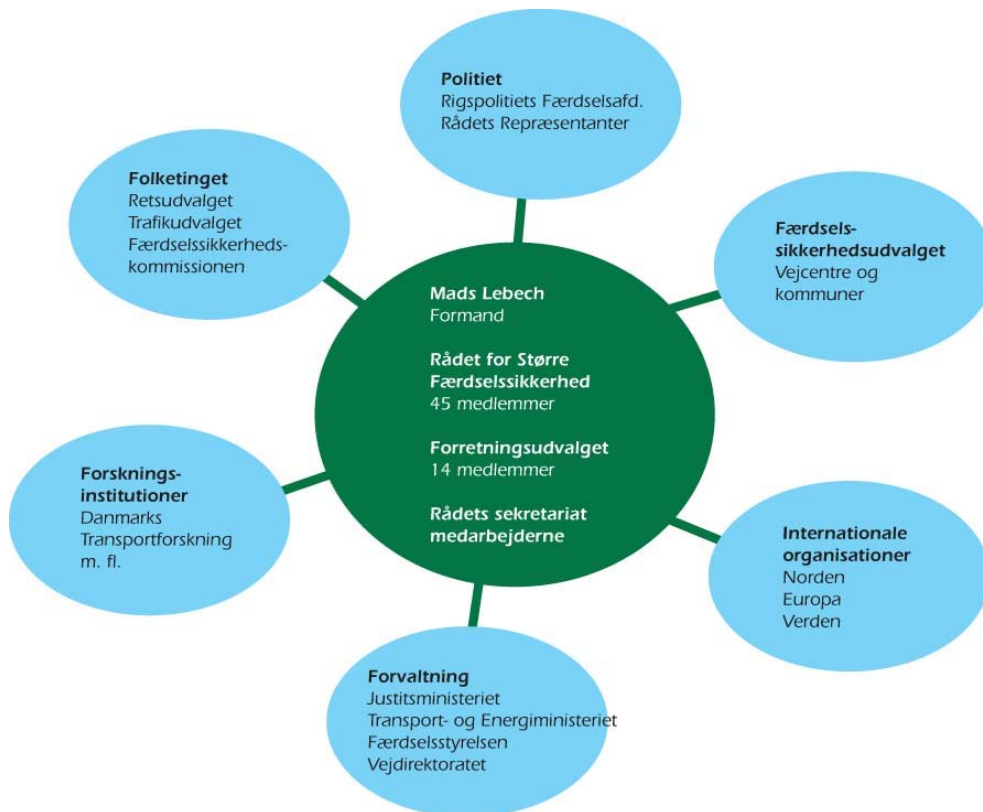


Fig. 1. Rådets organisation og samarbejdspartnere (www.rfsf.dk, 29. april 2007)

Rådets medlemmer kommer fra forskellige forbund og organisationer med interesser i RFSF's arbejde. Rådets består således af repræsentanter for:

- Interesseorganisationer, herunder FDM, Dansk Cyklist Forbund og Skole & Samfund
- Fagbevægelser, herunder 3F, Politiforbundet og Danmarks Lærerforening
- Myndigheder, herunder Rigspolitechefen, Justitsministeriet, Beredskabsstyrelsen og Sundhedsstyrelsen

- Brancheorganisationer, herunder Danske Sælgere, Bilimportører, Forsikring og Pension
- Private selskaber - Falck A/S og APPLUS

Alle medlemmer er repræsenteret af højtstående personer, for eksempel repræsenteres Rigspolitiet af Rigspolitichefen selv. Rådet ledes af en formand, som i skrivende stund er borgmester Mads Lebech.

Ud af dette råd er 14 medlemmer udpeget til at sidde i RFSF's forretningsudvalg. Forretningsudvalget har den tætte kontakt til direktør og sekretariat. RCS betegner selv udvalget som:

*"min bestyrelse (...) og det er der, at ministerierne og regeringen har afgørende indflydelse. De er 7 medlemmer og resten har valgt 6 medlemmer".
(Interview med René la Cour Sell, bilag 4)*

1.3. RFSF's kommunikationsstrategi

Som nævnt i indledningen arbejder RFSF ud fra en kommunikationsstrategi, som har til hensigt at koordinere og effektivisere kommunikationen ved at indføre en ny målbevidsthed. Således står der i kommunikationsstrategien:

"Kommunikationsstrategien er kommunikationens fundament og den røde tråd, der er med til at sikre, at vi når vores mål på den mest effektive måde. Strategisk bevidsthed og fokus på et højt kommunikationsniveau er kodeordene". (Bilag 12, side 1)

Strategien er inddelt i 3 hoveddele:

- Kommunikationsprofil
- Kommunikationens faste holdepunkter
- Appendiks

Del 1: Kommunikationsprofil

Her definerer RFSF selv sin rolle som kommunikatør: "Vi sælger ikke varer, men budskaber", og formulerer selv deres største udfordring som "at budskabet om sikker adfærd i trafikken ikke bliver efterspurgt af målgruppen selv" hvilket "kræver kommunikation af høj kvalitet".

Derfor markerer kommunikationsstrategien også, at RFSF primært skal koncentrere de interne kræfter på det strategiske arbejde, mens kreative løsninger udvikles i samarbejde med eksterne kræfter.

Alle løsninger skal testes, målsættes, evalueres og dokumenteres. RFSF understreger i sin kommunikationsstrategi, at deres kommunikation skal spille sammen med både lovgivning, vejfysik og teknologi.

Del 2: Kommunikationens faste holdepunkter

Kommunikationsstrategien tager udgangspunkt i RFSF's mission om at fremme færdselssikkerheden ved at:

- Udbrede kendskab til og forståelse for de farer og vanskeligheder, trafikanter møder i færdslen
- Give trafikanterne viden om færdselsregler og sikkerhedsfremmende udstyr
- Arbejde for, at trafikanterne aktivt bidrager til opnåelse af større færdselssikkerhed
- Virke for gennemførelse af færdselssikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Alle sammen elementer, som peger hen på RFSF's vision om,

"at vi i Danmark har færrest dræbte pr. 100.000 indbyggere i forhold til vores nabolande. Rådet deler samtidig som minimum Færdselssikkerhedskommissionens mål om at reducere antallet af dræbte og kvæstede med 40% fra 2001 til 2012."

(bilag 12, side 7)

Endelig er mission og vision funderet på værdierne troværdighed, ansvarlighed, professionalisme, tidssvarende, bevidst og lidenskabelig med uddybning af hvilken betydning, der her lægges i begreberne.

Del 3: Appendiks

Her beskrives procedurer og faste værktøjer til implementering af strategi.

I kommunikationsstrategien viser RFSF, hvordan de vil fremstå eksternt, hvordan de styrker og passer på deres rolle, og hvordan forskellige trafiksikkerhedsproblemer kan løses ved også at gå ud over den rene informatørrolle og fx indgå i rollen som den, der kan pege på nye løsninger, sikre en udvikling og fungere som inspirator for politikerne (bilag 12, side 6).

"Kommunikation er ikke den eneste nøgle til at løse problemerne med færdselssikkerheden. I de fleste tilfælde handler det om en pakke af indsatser, der hver især, og i samspil, har deres styrke i forhold til at påvirke målgruppen". (Bilag 12, side 8)

RFSF arbejder her med begrebet indsatspyramiden, som omfatter følgende fire områder: Information og undervisning, Vejteknik, Køretøj-IT, Sanktion/kontrol

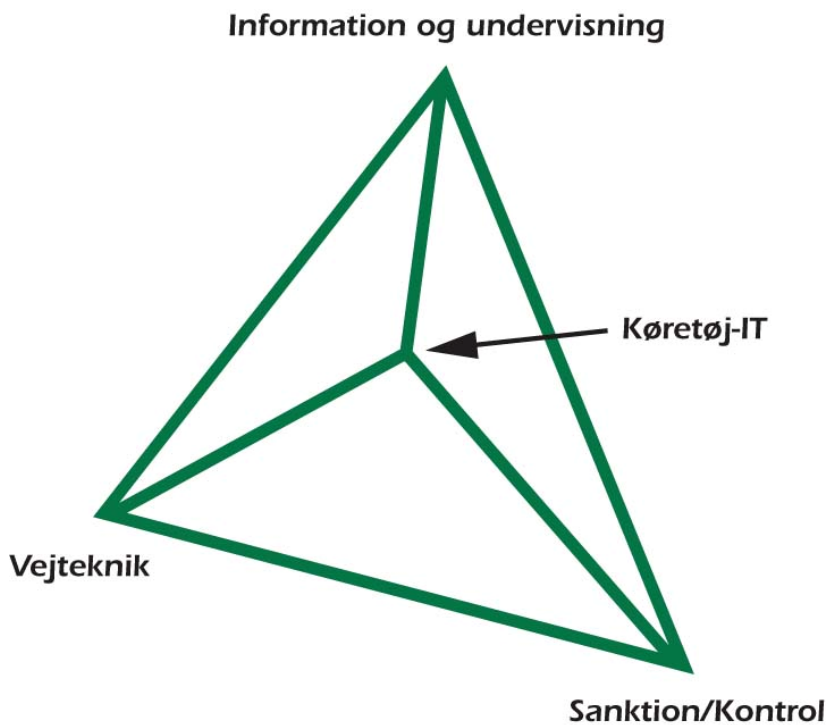


Fig. 2. Indsatspyramiden (RFSF's kommunikationsstrategi, bilag 12)

RFSF's formelle opgavedefinition ligger kun under pyramidens ene punkt, nemlig "information og undervisning". Alligevel inddrager de i deres kommunikationsstrategi tre områder, som RFSF ikke har nogen direkte myndighed over, og som i større eller mindre grad kræver medvirken fra andre organisationer eller fra politisk side.

1.4. Problemmotivering

"(...) oplysning og vidensformidling, er en form for magtudøvelse, et forsøg på regulering af den oplyste. Der findes ikke oplysning uden, at der er magt på spil, og derfor ingen neutral formidling af viden." (Andersen og Christensen, 2000:44)

Fra et kommunikationsteoretisk perspektiv er problemet interessant, fordi vi med RFSF hele tiden støder ind i begreber, strategier og koncepter, der grundlæggende set drejer sig om kommunikation. En kommunikation og en strategisk anvendelse af denne, som synes at kunne påvirke politiske processer omkring udformningen og vedtagelsen af lovforslag.

RFSF har i mange år haft en ekspertrolle i vores samfund, når det gælder trafiksikkerhed og har både gennem handling og formel fundering fået retten til at påvirke trafiksikkerheden gennem oplysning og informationskampagner. RFSF har således indtaget en magtposition, hvor magt skal forstås som en produktiv kraft som beskrevet af Foucault (mere om Foucaults magtdefinition i afsnit 2.2).

RCS kommer ind på direktørposten fra en stilling som kommunikationschef i Danske Bank-koncernen, en kommerciel orienteret virksomhed med en meget resultatorienteret tilgang til kommunikation:

"(...) da jeg arbejdede i Danske Bank og havde sagt til Peter Straarup "Hvis du giver mig 200 millioner kr., så gør jeg sådan og sådan og sådan og i løbet af 3 år, så kan jeg tilbagebetale 300 millioner kr. om året, hvert eneste år, så vil de sige "Hvorfor helvede har du ikke sagt det noget før?" (Interview med René la Cour Sell, bilag 4)

Samtidig tillader RCS en lidt bredere og igen mere resultatorienteret tolkning af RFSF's vedtægter, som definerer den opgave, RFSF er sat i verden for at udføre; ud over kampagner målrettet den brede befolkning har RFSF også en ret til at politisere, når det blot er for at opfylde den overordnede opgave, nemlig at nedsætte antallet af dræbte og skadede i trafikken.

"Politiserer vi eller ej, hvis I spørger mig, siger jeg; Gu fanden gør vi det, men vi har trafikpolitiseret og ikke partipolitiseret." (Interview med René la Cour Sell, bilag 4)

Denne udvidelse af RFSF's indre opfattelse af eget arbejdsområde afspejles også i kommunikationsstrategiens pyramide, hvor RFSF, foruden den traditionelle rolle som "kampagnemager", også eksplicit tilkender sig selv en aktiv rolle i forhold til tre andre centrale niveauer i arbejdet med at højne færdselssikkerheden. Især indsatsområdet "sanktion/kontrol" er interessant, da det direkte involverer politikerne – og dermed denne opgaves sigte (Bilag 12, side 8).

RFSF er en organisation med en opgave om at informere offentligheden om trafiksikkerhed, som over ganske kort tid gennem en mere bevidst kommunikationsstrategi ser ud til at have tilkæmpet sig en plads, hvor man påvirker den måde, der tales trafik på både i den offentlige debat og på Christiansborg.

1.5. Problemformulering

På baggrund af ovenstående motivering er vi nået frem til følgende problemformulering:

Arbejder Rådet for Større Færdselssikkerhed strategisk² med kommunikation og medfører det, at de formår at påvirke lovgivningsprocessen på det trafikpolitiske område?

Under denne problemformulering har vi formuleret følgende arbejdsspørgsmål:

- Hvordan arbejder Rådet for Større Færdselssikkerhed med sproget i forhold til at formidle sine budskaber?
- Skaber Rådet for Større Færdselssikkerhed hegemoni³ om deres syn på trafiksikkerhed?
- Skaber Rådet for Større Færdselssikkerhed legitimitet om deres rolle i arbejdet for større trafiksikkerhed i forhold til det trafikpolitiske område?

1.6. Hvorfor er det interessant?

RFSF har med RCS i spidsen opnået en central plads i den trafikpolitiske debat – og i påvirkningen af denne. Blandt andet viser vores mediesøgninger, at RFSF bliver omtalt væsentlig mere i medierne end under den tidligere direktør.

I vores indledende interviews (se afsnit 3.2.) med RCS og forsker i trafikultur Sabrina Speiermann bliver det tydeligt, at det især drejer sig om en helt anden målrettet tilgang til kommunikation samt et omfattende måle- og ledelsessystem, som RCS indfører efter sin ansættelse i 2001. Hele denne "nye" tilgang til kommunikation og synlighed står i kontrast til RFSF tidligere indgang til samme område.

At denne evne til at fremstå i medierne koblet med en sikker ledelse og velgennemtænkte strategier kan være med til at påvirke politiske processer mener

² Her forholder vi os ikke til begrebet strategisk kommunikation som fx i betydningen kvalitetsstyring og måling, som blandt andet beskrevet af Helle Petersen i "Strategisk Kommunikation", Samfundslitteratur 2002, men alene ud fra en bred tolkning af begrebet strategisk som en langsigtet planlægning i forhold til et defineret mål.

³ Vi benytter Faircloughs fortolkning af hegemonibegrebet: "Hegemony is about constructing alliances, and integrating rather than simply dominating subordinate classes, through concessions or through ideological means, to win their consent" (Fairclough, 1992:92).

vi har en samfundsmæssig betydning at belyse. Som kommunikatører er det en naturlig del af vores forforståelse, at kommunikation er vigtig, men i et samfundsmæssigt perspektiv, og i forhold til andre organisationer og mekanismerne i vores politiske system, så kan denne opgave pege på værdien af at investere i dette lidt uhåndgribelige produkt, nemlig velgennemtænkt kommunikation.

1.7. Afgrænsning

For at fokusere på kommunikation rettet mod lovgivningsprocessen fravælger vi at beskæftige os med RFSF's oplysningskampagner rettet mod udvalgte målgrupper af den danske befolkning.

Afhandlingen undersøger RFSF's kommunikation fra RCS' ansættelse i maj 2001 og frem til opgavens påbegyndelse i starten af 2007, ca. en 6-årig periode – og i tekstanalyserne er der særligt fokus på tiden op til indførelsen af det såkaldte 'klippekort' for bilister. I vores analyse af RCS og RFSF's eksponering i medierne har vi udelukkende set på de landsdækkende dagblade og RFSF's egne medier.

Det er ikke afhandlingens ambition at sammenligne RFSF med andre trafikpolitiske aktører (fx FDM og Cyklistforbundet), lige som vi i vores analyser heller ikke vil sammenligne RCS' periode som direktør i RFSF med tidligere tider.

2. Teoretiske implikationer

I dette kapitel argumenterer vi for vores teoretiske valg.

2.1. Videnskabsteori

I vores indledende afdækning af problemfeltet tegnede der sig et billede af et trafikikkerhedsfelt med mange interessemodsatninger og indlejrede konflikter.

Trafikkerhedsdagsordenen sættes på flere scener. RFSF er aktiv inden for såvel undervisning, kampagner af massekommunikativt tilsnit, politisk lobbyisme osv. På alle platforme kan vi identificere forskellige interesser, der kæmper om indflydelse på feltet.

For at belyse om RFSF arbejder strategisk med kommunikation, retter vi fokus på nogle af de magtrelationer⁴, som de manifesterer sig i feltet.

Det danske demokrati bygger på negativ parlamentarisme, dvs. at den siddende regering ikke må have et flertal imod sig i Folketinget. Det har ført til en tradition for brede forlig på væsentlige områder i lovgivningsprocessen og dermed en vis sikkerhed for langtidsholdbar lovgivning. Traditionelt er der altså en vis stræben efter konsensus mellem regering og opposition for at sikre sig en vis kontinuitet, og at lovgivning ikke bliver omstødt ved næste regeringsskifte.

I praksis er det ikke kun regering og opposition, der debatterer politik, men en myriade af aktører fra den enkelte vælger til formaliserede politiske tænketanke, der alle søger at påvirke denne debat. RFSF søger indflydelse på den politiske debat for at opnå deres mål.

For at forstå dynamikken i denne proces vender vi os mod den kritiske diskursanalyse, hvis styrke er, at den netop retter fokus mod og angiver en forklaringsramme for foranderligheden i magtrelationer.

⁴Det danske udtryk magt leder ikke umiddelbart tanken i retning af ordets historiske oprindelse. Det gør derimod det engelske ord 'power', fordi det er beslægtet med den latinske glose 'potere'. Den latinske infinitiv betyder 'at kunne' eller 'være i stand til' (Thomsen, 2005:17)

2.2. Foucaults magtdefinition

I kritisk diskursanalyse ligger fokuset netop i, hvordan magtrelationer udvikler sig i diskurser (Hansen HK et al, 1996:119).

Som eksponent for kritisk diskursanalyse beskriver Foucault de komplekse sammenhænge mellem samfund, subjekt og diskurs. I sit arbejde reformulerer Foucault magtbegrebet. Foucaults tese er, at magten ikke knytter sig til institutioner eller personer, men snarere findes i bevægelserne omkring de herskende diskurser til en given tid i et givet felt. De strategier, der får størst gennemslagskraft, vil være dem, der lægger sig op af de diskurser, som p.t. har herredømme (hegemoni) i feltet.

Diskursen er således med til at skabe rammerne for, hvad subjektet kan tænke, tro og handle. Spørgsmålet er så, om enkeltaktører er i stand til at påvirke diskursen og således blive medfortolker af de overordnede rammer. I dette tilfælde rammerne for hvad der er legitimt at tænke og tro om trafiksikkerhed.

Kritisk diskursanalyse tager ontologisk afsæt i socialkonstruktionismen. En metateoretisk retning, hvis rækkevidde går fra lingvistikken over i samfundsvidenskaberne og psykologien. Alene socialkonstruktionismens videnskabelige bredde gør den vanskelig at indfange kort. Hovedtanken er, at subjekter skabes, opretholdes og udvikles gennem interaktion i social kontekst. Sproget er styrende for denne proces. Forskeren kan ikke anskue feltet udefra, idet hans eget værdisæt og forforståelse indgår i fortolkningen. Med diskursanalyse befinder vi os således i det fortolkende paradigme.

Med Foucaults magtbegreb og kritisk diskursanalyse som den overordnede teoretiske ramme for vores felt, er det nu imperativt at finde en konkret empirisk metode til at identificere og kategorisere diskurser i vores felt, trafiksikkerhed. Foucault angiver imidlertid ingen metode til dette.

2.3. Faircloughs analysemodel

Her er Norman Fairclough mere anvendelig. Fairclough kombinerer lingvistik med en sociologisk tilgang og konstruerer en analysemodel, der redegør for, hvordan diskurser identificeres/konstrueres og forandres ud fra tekst, diskursiv praksis og social praksis (mere om vores praksisanvendelse af Faircloughs analysemodel i kapitel 4).

Selv om Faircloughs udgangspunkt er sprogligt, anerkender han nødvendigheden af en bredere analytisk tilgang og inddrager således også samfundsmæssige og kulturelle processer i sin tredeling.

2.4. Legitimitet

Med Berger og Luckmann inddrages en tredje teoretisk dimension, hvorved vi søger at analysere rammerne for RFSF's legitime adfærd på den trafikpolitiske scene. Den sociale orden bliver ifølge Berger og Luckmann skabt gennem institutionalisering. En given orden er et udtryk for, at samfundets medlemmer handler i overensstemmelse med sociale traditioner, regler og roller. (Berger & Luckmann, 2003: 131)

Med Berger og Luckmanns teori om den sociale konstruktion af virkeligheden som forklaringsramme for RFSF's adfærd, vil vi anvende Grunig & Hunts strategiske PR-teori til at analysere RFSF's muligheder for at operationalisere deres kommunikation.

Grunig & Hunt identificerer fire teoretiske paradigmer for udøvelse af public relations, som kan ses som forskellige strategier for en organisations måde at forholde sig til omverdenen (Theaker, 2004: 11). Paradigmerne er identificeret over tid gennem det 20. århundrede, og strategiernes skift kan forklares som udtryk for stigende kompleksitet i forventninger og krav fra interessenter til en organisation.

Analysen rundes af med den tyske filosof Jürgen Habermas' teori om den kommunikative handlen. Vi vil dog kun benytte Habermas' teorikompleks i udpluk med særligt henblik på RFSF's muligheder for at legitimere sig gennem kommunikativ handlen (se mere om legitimitet i kapitel 7).

2.5. Hermeneutisk fortolkning

I fortolkningsfasen har vi befundet os i en hermeneutisk cirkel, idet vores forståelse af empiri er sket i en proces, hvor vi bevæger os fra den enkelte empiridel til den globale mening i den samlede empirimængde. Iagttagelser i de enkelte dele har fået betydning for vores fortolkning af helheden – og omvendt. Det er i princippet en uendelig proces, hvor man kan fortsætte med at uddrage mening, men i processen med denne afhandling standser fortolkningen, når vi vurderer at være nået frem til en gyldig mening uden indre modsigelser (Kvale, 2004:57).

3. Metode

I dette kapitel argumenterer vi for vores metodiske overvejelser og valg i forbindelse med indsamling af empiri. Vores empiriindsamling er opdelt i en kvantitativ tekstindsamling og en række kvalitative interviews.

3.1. Kvantitativ tekstindsamling

For at fokusere på debatten i forbindelse med indførelse af klippekortsordningen søgte vi efter kombinationer af ord i artikler i de landsdækkende dagblade: "klippekort" og "kørekort"; "Rådet for Større Færdselssikkerhed" og "klippekort"; "René la Cour Sell" og "klippekort". Tidsmæssigt sætter RCS' tiltræden i 2001 og ikrafttrædelsen af lov om klippekort i 2005 de 2 yderpunkter for vores søgen.

De indledende søgninger gav os primært en basisviden omkring trafikikkerhedsdebatten. Sekundært fik vi indsigt i, hvordan Rådet markerer sig i medierne – hvordan de taler om trafikikkerhed, og om vi kunne spore deres holdninger længere ud i debatten.

Det er også gennemgangen af de indledende mediesøgninger, der har givet os tekstkorpuset til vores diskursanalyse i kapitel 6.

Sidst, men ikke mindst, har vores tekstkorpus været vigtigt i forhold til at skabe et fokus i vores interviewguides.

3.2. Det kvalitative interview

I empiriindsamlingen har vi gennemført i alt 6 interviews. De to første med henholdsvis RCS og Ph.d. studerende Sabrina Speiermann fandt sted i den indledende fase af vores projekt og havde karakter af indledende pilotinterviews, som dels skulle øge vores indsigt i feltet åbent og bredt, dels teste substansen i såvel vores foreløbige problemformulering som i feltet i sin helhed. Det indledende interview med RCS gav os samtykke fra RFSF om at stille sig til rådighed for os, og pilotinterviewet med Sabrina Speiermann var en indledende afsøgning af feltet, da hun forsker i danskernes trafikultur og derfor har opnået et indgående kendskab til feltet. Vi har således testet vores problemstilling på henholdsvis RFSF og en forsker inden for trafikikkerhedsområdet.

Med vores nyerhvervede indsigt i trafikikkerhedsfeltet foretog vi yderligere 3 interviews, nu mere i dybden og mere specifikt på vores problemstilling. I det følgende giver vi en kort introduktion af interviewpersonerne.

René la Cour Sell (RCS), direktør, Rådet for Større Færdselssikkerhed. RCS tegner organisationen udadtil og har i kraft af sin position en afgørende rolle i fastlæggelse og udførelse af kommunikationsstrategien. Vi gennemførte et længerevarende uddybende interview med RCS.

Mogens Wilbert, nyansat vicedirektør, Rådet for Større Færdselssikkerhed. Han er tidligere chef for Rigspolitiets Færdselsafdeling og har repræsenteret Rigspolitichefen som fast sagkyndig for Færdselssikkerhedskommissionen. Han har derfor i en årrække arbejdet tæt sammen med RFSF, både under den tidligere direktør og nu RCS. Han er en vigtig kilde til at forstå samspillet mellem RFSF, politiet og pressen, og vi forventede, at han med sin nyansættelse hos RFSF kunne tale frit om et evt. strategisk samarbejde mellem RFSF og politiet.

Jesper Sjølund, dokumentationschef, Rådet for Større Færdselssikkerhed, har været ansat siden slutningen af 80'erne og dermed har et førstehåndskendskab til organisationens og trafiksikkerhedsfeltets udvikling i periode, der strækker sig i snart 20 år.

Vi gennemførte desuden et telefoninterview med **Helge Adam Møller**, gruppeformand for Konservative og formand for Færdselssikkerhedskommissionen i 2000, hvor Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan "Hver ulykke er én for meget. Mod nye mål 2001-2012" udkom. Helge Adam Møller er interessant for vores problemstilling af flere årsager. Han er som politiker i målgruppen for RFSF's strategiske kommunikation. Og i sin egenskab af formand for Færdselssikkerhedskommissionen har han også været med til at udstikke de anbefalinger, regeringen og Rådet arbejder efter i dag.

3.3. Fortolkningsmetodik

Vores interviewtilgang er kvalitativ med en interviewform, der er tilstræbt eksplorativ, åben og semistruktureret (Kvale, 2004:124) Alle interviews er foretaget ud fra en tematiseret spørgeguide (bilag 3), der blev justeret løbende efterhånden som vi opnåede nye indsigter i feltet. Vores fokus var at få interviewpersonernes opfattelser og holdninger frem. I interviewsituationen gjaldt det således om at være opmærksom og have overblikket til at forfølge evt. nye uventede spor, også hvis de bevægede sig væk fra spørgeguiden. I praksis har vi erfaret, at det er uhyre vanskeligt at holde overblikket i denne disciplin. For at løfte opgaven har vi således været minimum 2 på hvert interview, så rollen som interviewer og tovholder kunne veksle.

Alle interviews er optaget på bånd og transskriberet (se bilag) dels til brug for vores analyse og dels for, at vi som gruppe kunne vidensdele. Vi har tilstræbt at

transskribere tæt på det sagte for at udskyde en fortolkning til den efterfølgende analyse. I transskriberingen er pauser markeret med (...), og redaktionelle kommentarer er indsat i parenteser [].

Vi har bearbejdet indholdet af interviewene med henblik på skabelse af mening fra 'mening ad hoc' (Kvale, 2004:201 ff). Tilgangen kaldes eklektisk metode. Her er ingen krav til, at man skal benytte sig af standardmetoder til at analysere det samlede materiale. Det står os frit for at danne overordnede helhedsindtryk af de interviewedes budskaber ved gennemgang af transskriberingerne. Vi uddrager særlige passager, som vi finder væsentlige, vi bruger citater, som underbygger vores analyser. Og vi kan komme med dybere fortolkninger af udvalgte udsagn (Kvale, 2004:201).

4. Analysemetode

I dette kapitel vil vi beskrive de teoretiske overvejelser, vi har gjort os i forbindelse med analysemetoden. Kapitlet danner grundlag for de tre efterfølgende kapitler, hvor vi analyserer henholdsvis tekst, diskursiv praksis og social praksis.

Som beskrevet i indledningen er RFSF's virkemidler til at opfylde sit formål defineret som undervisning, kampagner og oplysning. Kommunikation og sprogbrug bliver dermed vigtige parametre til at opnå den reduktion i dræbte og tilskadekomne i trafikken.

4.1. Kritisk diskursanalyse

Vi tager udgangspunkt i kritisk diskursanalyse og Norman Faircloughs tredimensionelle analysemodel. I den kritiske tilgang ligger et ønske om at kunne identificere forhold mellem diskursiv, social og kulturel forandring, som typisk ikke er synlige for de involverede parter. Det "kritiske" er således en stræben efter at vise forbindelser og årsager, som umiddelbart er skjult (Fairclough, 1992:9). I en analyse kan man finde træk i teksterne, man ellers ikke ville finde ved almindelig gennemlæsning.

Ifølge Fairclough er en diskurs ikke kun konstituerende, men også konstitueret. Diskurs er en form for social praksis, som både reproducerer og forandrer viden, identitet og social relationer, herunder magtrelationer, og som samtidig formes af andre sociale praksisser og strukturer (Fairclough, 1992:64). Det betyder altså, at RFSF's kommunikation som et samfundsmæssigt fænomen må analyseres gennem både den diskursive praksis og den sociale praksis.

Da vores interesse ligger i at belyse RFSF's måde at tale om trafiksikkerhed og hvilken forandring, det kan medvirke til, forventer vi at kunne finde forklaringskraft i gennemgangen af Faircloughs analyseniveauer: Tekst, diskursiv praksis og social praksis.

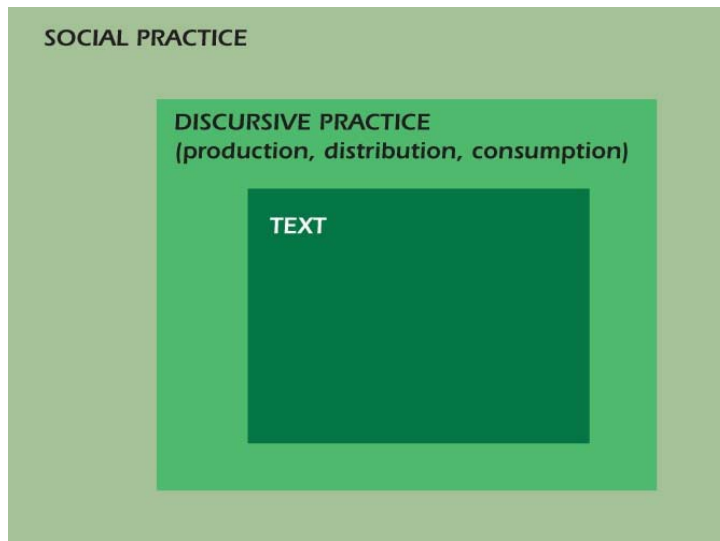


Fig. 3. Faircloughs analyseniveauer (Fairclough, 1992)

I de kommende tre kapitler inddrager vi de tre dimensioner i Faircloughs model som analytisk ramme.

Det skal understreges, at skellet mellem de tre niveauer sker for at kunne strukturere analysen. I praksis vil der være et vist overlap mellem niveauerne. Hvilket niveau, man først vælger at beskæftige sig med, afhænger af fokus for analysen (Fairclough, 1992:231). I vores tilfælde startede vi med at analysere tekst for at belyse om og på hvilken måde, RFSF forsøger at påvirke den trafikpolitiske debat for derefter at se på omstændighederne uden om teksten (de diskursive og sociale praksisser).

Tekst

Vores udgangspunkt er to tekster med RCS som forfatter henholdsvis: "Ni liv om ugen" offentliggjort i Berlingske Tidende den 24. august 2003 (Bilag 9) og "Farten dræber" – en leder fra Rådets blad Færdselssikkerhed nr. 3, oktober 2003 (Bilag 8). I vores analyse inddrager vi lingvistiske træk, som Fairclough fremhæver, at man bør kigge på (Fairclough, 1992:234-237). Vi inddrager også retorikkens appelformer etos, logos og patos for at belyse, hvilke virkemidler forfatteren benytter sig af for at overbevise sin modtager (Garbers og Høgel, 1996). Derudover analyserer vi teksternes centrale argumentationer ved hjælp af Toulmins argumentationsmodel (Jørgensen og Onsberg, 2001).

Diskursiv praksis

Her analyserer vi tekstens produktion, distribution og fortolkning og breder analysen ud til at omfatte en række dagbladsartikler i perioden op til indførelsen af

det såkaldte klippekort for bilister, hvor RFSF og andre aktører kommer til orde. Det sker for at belyse de diskurser og genrer, som artikuleres sammen for at producere teksterne, og som tekstmodtagerne trækker på for at fortolke teksterne.

Social praksis

På dette niveau analyserer vi relationerne mellem den diskursive praksis og den diskursorden, den indgår i. Vi kortlægger også sociale og kulturelle rammer for diskursen. Det er basis for at forklare, hvorfor den diskursive praksis er, som den er, og hvilke effekter den diskursive praksis kan have på den sociale praksis (Fairclough, 1992:237). For at forholde vores analyser til den sociale praksis inddrager vi andre teorier.

Vi benytter Berger og Luckmanns legitimitetsbegreb (2003) til at belyse RFSF's rammer for at kunne udtale sig og fremstå som legitim organisation. Ved at inddrage strategisk PR teori ved Grunig & Hunt, med elementer fra Habermas, belyser vi RFSF's muligheder for at operationalisere deres kommunikationsstrategi.

5. Analyse af tekst

I dette afsnit vil vi foretage en analyse af to tekster:

”Debat: Ni liv om ugen” skrevet af RCS, offentliggjort i Berlingske Tidende den 24. august 2003 (bilag 9). Teksten er et debatindlæg og bragt i Berlingske Tidendes 5. sektion BILEN, side 9. Selvom artiklen fremstår som et debatindlæg, fremgår det ikke af teksten hvilken debat, der henvises til, eller om artiklen er et svar på et konkret indlæg eller spørgsmål. I denne tekstnære analyse betyder det også mindre, da teksten intet sted henviser til tidligere skrevne indlæg eller på anden måde ikke kan stå alene.

”Farten dræber”, lederartiklen fra RFSF’s blad Færdselssikkernyt nr. 3, oktober 2003, ligeledes med RCS som afsender (vedlagt som bilag 8). Teksten er placeret på side 2 og 3 i bladet. Artiklen er markeret med ”Leder”, og giver os hermed en klar indikation af genren. Som afslutning på teksten står ”René la Cour Sell”, hvilket skal illustrere hans underskrift, og i den originale opsætning er RCS’ billede placeret øverst med navn og titel ved siden af. Det bliver således på flere måder gjort klart, at her taler direktøren for Rådet for Større Færdselssikkerhed, og at der er tale om en holdningspræget tekst.

Artiklerne er valgt, fordi de berører en række af RFSF’s forslag til højnelsen af trafikikkerheden, som vil kræve en eller anden form for indgriben fra politisk hold for at blive ført ud i livet. Artiklerne er desuden publiceret i tiden umiddelbart inden Justitsministerens fremsættelse af lovforslag L98 den 26. november 2003. Forslaget omhandler den såkaldte ”klippekortsordning”, en meget omdebatteret skærpelse af sanktionerne i færdselsloven, som tilgodeser en stor del af RFSF’s forslag.

Formålet med analysen er at se nærmere på, hvordan RFSF arbejder med sproget i forhold til at formidle sine budskaber. Analysen kan dermed medvirke til at besvare vores første hjælpespørgsmål: Forsøger Rådet at påvirke dagsordenen i den trafikpolitiske debat? Resultaterne vil desuden danne grundlag for vores efterfølgende analyse af den diskursive praksis.

Vores valg af analysepunkter er inspireret af vores interview med RCS 9. februar 2007. I interviewet påpeger RCS selv, at han bevidst arbejder med at ændre den måde trafikikkerhedsmæssige emner omtales på. For eksempel har han lagt et stort arbejde i at overbevise journalister og polititjenestemænd om at benytte vendingen ”fordi de ikke brugte sele” sammen med vendingen ”blev slynget ud af bilen” (interview med René la Cour Sell, bilag 4). Denne bevidste påvirkning af sproget benytter han, efter eget udsagn, til at få flyttet fokus fra **hvad**, der skete til **hvorfor**, det skete.

Kapitlet er struktureret således, at vi analyserer teksterne i forhold til en række centrale begreber. Vi præsenterer de to tekstanalyser i forlængelse af hinanden og vil i den efterfølgende delkonklusion give et overblik over de vigtigste sproglige virkemidler, der er brugt i de to tekster.

Analysen undersøger følgende forhold:

Ordvalg og metaforer

Ved at se nærmere på ordvalget i teksterne kan vi danne os et indtryk af hvilken betydning, forfatteren tillægger bestemte ord og hvilke fortolkningsmuligheder, der efterlades til læseren. (Fairclough, 1992:236 ff.)

Transitivitet

En analyse af transitivitet kan hjælpe os til at afdække, hvordan begivenheder og processer knyttes til subjekter og objekter i teksten. Vi kan således danne os et indtryk af, hvorledes RFSF ved hjælp af sproget placerer ansvar (Fairclough, 1992:235).

Modalitet

Ved en analyse af modaliteter i teksterne kan vi danne os et indtryk af, hvorvidt RFSF fremlægger sine synspunkter som sandhed, som ideer eller noget helt tredje (Fairclough, 1992:236).

Aktører

Hvilke aktører kan identificeres, og hvorledes karakteriseres de. Ved at se nærmere på hvilke aktører RFSF bringer i spil, kommer vi også nærmere en afklaring af, hvordan RFSF forsøger at påvirke fordelingen af de opgaver og det ansvar, som deres budskaber indeholder.

Argumentation

Hvilke argumentationsstrategier og retoriske virkemidler anvendes. RFSF skriver i deres kommunikationsstrategi under punktet "troværdighed" at "Rådets kommunikation er baseret på dokumenteret og sagligt begrundede fakta" (Bilag 12) Analysen af argumentationsstrategier og retoriske virkemidler kan vise om og hvorledes, RFSF lever op til dette mål. Som skelet for argumentationsanalysen vil vi benytte Toulmins argumentationsmodel. (Onsberg og Jørgensen, 2001). Vi vil også undersøge, hvordan RFSF gør brug af de 3 klassiske appelformer etos, patos og logos i deres argumentation.

5.1. Tekstanalyse "Ni liv om ugen"

Ordvalg og metaforer

Teksten er skrevet i et forholdsvist let tilgængeligt sprog med et lixtal på 38,7 - svarende til en middel tekst og typisk for dagbladsartikler og lignende⁵.

I "Ni liv om ugen" benyttes der med jævne mellemrum fagtermer fx airbags, men da artiklen er bragt i sektionen BILEN, er teksten tro mod genren. Alternativt forklares en anvendt fagterm efterfølgende i teksten fx "bløde trafikanter (fodgængere og cyklister m.fl.)", "ESP - et elektronisk stabiliseringssystem".

Centralt i teksten står måden at omtale de personer, som dør i trafikken. De centrale nøgleord er "dræbte" og "kvæstede". Disse ord kan tillægges meget konkrete og dramatiske konnotationer i forhold til de mere neutrale "omkomne" og "tilskadekomne" eller den militære diskurs abstrakte og bagatelliserende "faldne" og "ukampdygtige".

Fire steder i teksten markeres ord i citationstegn for at indikere, at RFSF selv har konstrueret ordene, fx "kollisionsvenlighed". I dette tilfælde er der tale om en fri oversættelse fra det engelske "pedestrian friendly", som benyttes af det europæiske testinstitut for biler NCAP. Da forfatteren som tidligere vist definerer begrebet "bløde trafikanter" som både "fodgængere og cyklister m.fl.", er det nærliggende at antage, at han har valgt oversættelsen "kollisionsvenlig" frem for den mere korrekte "fodgængervenlig" for at brede begrebet ud til også at omfatte cyklister m.fl. Ligeledes er det nærliggende at antage, at begrebet "kollisionsvenlig" også er valgt, idet det er dobbeltrettet - det dækker den bløde trafikant, men giver også føreren af bilen en fornemmelse af, at det er mindre ubehageligt at blive udsat for en kollision i en "kollisionsvenlig" bil.

Et andet tilfælde "klippekort" er desuden en metafor. I dette tilfælde er der tale om en metafor, der refererer til det billetsystem, som bliver benyttet i den offentlige transport. En metafor, der leder læserens tanker hen på et papkort med et antal klip, som bogstaveligt klippes af i en maskine efterhånden, som kortet benyttes. Metaforen refererer til den senere skærpelse af færdselslovens sanktionsmuligheder, hvor bestemte forseelser i trafikken akkumuleres hos den enkelte bilist op til en vis grænse, hvorefter bilisten får en betinget frakendelse af kørekortet. Kørekortet "klippes" således i overført betydning i stykker bid for bid.

⁵ www.elkan.dk/lixtal.asp

I teksten optræder relativt mange ord, hvis konventionelle betydningspotentiale stammer fra politisk eller juridisk sprogbrug. Det er ord som "samfundet", "lovgivning og kontrol", "forseelse", "retsfølgelse", "afgiftslettelser" og "hastighedsbegrænsningerne". Sidstnævnte ord benyttes konsekvent i teksten indtil linie 89, hvor afsenderen henvender sig direkte til *den enkelte trafikant*. I dette afsnit benyttes det mere almindelige ord "fartgrænser". Den samme tilpasning af ordvalg kan ses i skiftet fra ordet "spirituskørsel" til ordet "spritkørsel". Denne ændring i ordvalg er med til at påvirke læserens tolkning af de almindelige ords traditionelle betydning, idet forfatteren indsnævrer fortolkningskløften mellem ordene, og læserens fortolkning af ordene "fartgrænser" og "spritkørsel" bliver trukket i retning af de juridiske ord.

Teksten er meget ligefrem og gør i øvrigt ikke større brug af komplekse metaforer men benytter en del ord, som kan tillægges positive og negative konnotationer og dermed påvirke læserens tolkning (Becker Jensen, 1997:59). For eksempel benyttes "iskold" foran "statistik" for at understrege alvoren af de begivenheder, der ligger bag statistikken. Ordet "iskold" konnoterer her noget negativt, som skal fastholde læserens tolkning omkring afsnittets emne – nemlig dræbte. Et andet sted benyttes ordet "intelligent" foran "fartregulering". Her benyttes ordet "intelligent" i stedet for "automatisk" eller "tvungen", som begge ville være mere korrekte, idet systemet ikke er "intelligent" i forstanden selvtænkende. "Intelligent" kan hermed konnotere noget positivt og give læseren en positiv tolkning af et følsomt emne, nemlig en regulering af førerens suverænitæt i køretøjet.

Generelt er ordvalget i artiklen præget af, at forfatteren, blandt andet ved hjælp af positive konnotationer, gør meget ud af at tillægge ord, som er knyttet til den trafikikkerhedsmæssige debat, en positiv betydning. Samtidig undgås i stor udstrækning fortolkningsmuligheder i retning af tvang og formynderi. Ifølge Fairclough tillægger medlemmerne af samme sprogsamfund ordet samme betydning (Hansen et al., 1996:10). Ved i stor grad at opfinde positive ord eller tillægge ord positiv betydning opnår forfatteren at udvide det sprogsamfund, hvor ord, der er forbundet med RFSF's forslag til højnelse af færdselssikkerheden, opfattes positivt.

Transitivitet

Allerede i indledningen peger forfatteren på kerneproblemet: "Ni mennesker mister livet..." uden han dog på nogen måde får placeret et ansvar. Det nærmeste, man kommer en placering af ansvaret, er i sætningens anden del "...i trafikken om ugen". I det efterfølgende placeres forsigtigt et ansvar i sætningen "...som danskerne tilsyneladende har lært at acceptere". Der placeres således ikke et egentligt objektivt ansvar for de mange dræbte, men til gengæld understreger

ordet "tilsyneladende" en placering af et kollektivt ansvar hos danskerne. Brugen af 3. person flertal "danskerne" i stedet for fx "du" eller "vi" er en generalisering, som gør det sværere for læseren ikke at føle et medansvar.

I sætningen "Vores største ønske og visionære mål er at reducere antallet af trafikdræbte til omkring en tiendedel af, hvad det er i dag..." placerer RCS til gengæld meget eksplicit ansvaret for at gøre noget ved problemet hos RFSF, ikke mindst fordi RFSF's målsætning på 50 dræbte om året sættes i modsætning til Færdselssikkerhedskommissionens 300 dræbt. Når man tager i betragtning, at RFSF ikke sidder bag rattet i hver eneste bil, bag styret på hver eneste cykel eller holder hver eneste fodgænger i hånden, efterlades det således implicit, at problemet skal løses med de virkemidler, som RFSF foreslår.

Idet artiklen indeholder en række forslag til forbedring af trafiksikkerheden, placerer RCS, enten eksplicit eller implicit, ansvaret for at forslagene føres ud i livet hos forskellige subjekter. I afsnittet om "Trafikpolitik i firmaer" placeres ansvaret for implementeringen eksplicit på "alle firmaets – eller amtets eller kommunens – biler...", hvorimod afsnittet om "Tilskud til sikkerhed" implicit placerer ansvaret for gennemførelsen hos regeringen, idet sætningen "Vi kan derfor med stor fordel lette afgiften på biler med..." ikke henviser til RFSF, der ingen kompetence har til at ændre afgiftssystemerne, men i sit "vi" henviser til samfundet og dermed den folkevalgte regering.

Læseren efterlades dog ikke uden ansvar. I afsnittet "Du er ikke alene i trafikken" vendes fokus tilbage til læseren selv og de ting, læseren kan gøre for at højne trafiksikkerheden. Denne gang benyttes de personlige pronominer "vi" og "du", hvor "vi" benyttes som udtryk for alle os trafikanter, og "du" henvender sig direkte til den enkelte læser i en personlig henvendelsesform; "Så har du læst hele dette indlæg, ...". Ansvar starter hos den enkelte.

Modalitet

I teksten gør RCS stor brug af kategoriske modaliteter og udtrykker sig med høj affinitet. De kategoriske modaliteter ses i sætninger som "Ni mennesker om ugen. Så mange bliver dræbt i trafikken,...". Rettelig er der tale om et gennemsnit, men RCS vælger at fremlægge det som sandhed for at understrege alvoren i hans ærinde. I sætningen "Vi kan i Danmark øge færdselssikkerheden betydeligt ved at gøre den danske bilpark sikrere" er ligeledes et eksempel på en kategorisk modalitet, hvor RCS undlader at bemærke, at denne påstand kun er sand, såfremt alt andet er lige.

Brugen af kategoriske modaliteter styrker forfatterens autoritet. Set i forhold til at teksten er bragt som et debatindlæg, efterlader det læseren med det indtryk, at debatten hermed er afgjort, eksperten har talt.

Aktøranalyse

Artiklens hovedaktør er RFSF. Selvom artiklen er skrevet af direktøren, benytter han på intet tidspunkt 1. person ental, men benytter konsekvent flertalsformen "vi" og bliver derfor som afsender ét med hele RFSF. Forfatteren tilslutter sig et større fællesskab i slutningen af artiklen. Med sætninger som "Når vi færdes i trafikken, er vi ikke alene", udvides hans "vi" til at omfatte alle trafikanter. Dette "vi" udvides i endnu større grad i sætninger som "Derfor bør vi trække på de gode erfaringer og indføre afgiftelletter...". Forfatterens "vi" dækker nu over os som samfund og nation. Dette næsten umærkelige skift mellem betydningerne af forfatterens "vi" underbygger hans tilladelse til at argumentere, som han gør, da han konstant selv er part og ikke antager en rolle som formynder. Selvom store dele af artiklen er henvendt til lovgivende og udøvende myndigheder, nævnes disse ikke direkte nogen steder.

En sidste væsentlig aktør er de "dræbte og kvæstede". Uden dem havde forfatteren ingen grund til at skrive teksten. De dræbte og kvæstede eller deres pårørende kommer dog aldrig til orde og benyttes alene som fundament for hele tekstens budskab.

Argumentationsstrategier og retoriske virkemidler

For at analysere hvorledes sætningernes struktur understøtter tekstens argumentation, vil vi analysere en række centrale argumentationer ved hjælp af Stephen Toulmins argumentationsmodel (Onsberg og Jørgensen, 2001) For at tilgodese opgavens overordnede formål har vi valgt to argumentationer, som begge er rettet mod det lovgivende niveau, nemlig forslaget om en nulgrænse for kørsel under indflydelse af narkotika (l. 49 – 55) og forslaget om afgiftsletter på motorkøretøjer med kollisionsvenlig front. (l. 85 – 89). Eksplicite elementer er markeret med (E), implicite med (I).

Påstand:	Der bør indføres en nulgrænse for kørsel under indflydelse af narkotika. (E)
Belæg:	Det vil gøre det lettere for politiet at retsforfølge personer, som har kørt bil, mens de var påvirket af narkotika. (E)
Hjemmel:	Fordi man ikke kan føre en bil forsvarligt, når man er påvirket af narkotika og derfor er en fare i trafikken. (I)

Rygdækning:	Der er indført nulgrænser i andre lande, fx Tyskland og Sverige. (E) De har hjulpet på/løst problemet. (I)
Styrkemærke:	Nu er det tid til handling. (E) Det gør det meget svært for politiet. (E) (Manglen på grænser)
Gendrivelse:	Det har været debatteret alt for længe. (E)

I ovennævnte eksempel kendetegner det argumentationsopbygningen, at den er grundigt opbygget og indeholder stort alle elementer. Dog skal det bemærkes, at hjemlen er implicit, idet der alene argumenteres for at grænserne skal indføres for at lette politiet og retsvæsenets muligheder for at pågribe og retsforfølge narkotikapåvirkede førere. Forfatteren trækker således på den grundlæggende værdiforestilling hos tekstens læser om, at narkotikapåvirkede mennesker ikke kan føre bil forsvarligt. En hjemmel han muligvis havde ekspliciteret, hvis teksten var bragt i et ungdomsblad.

Ligeledes trækker forfatteren på nogle grundlæggende forestillinger i sin rygdækning. Uden at dokumentere det yderligere henviser han blot til, at nulgrænserne er indført i andre lande. Det ligger således implicit i rygdækningen, at det har hjulpet på problemet i de nævnte lande. Gendrivelsen passer overens med tekstens overordnede form, nemlig at lægge op til at der ikke er en debat – teksten indeholder de faktuelle sandheder. Gendrivelsen lukker således debatten ved at markere, at enhver, der forsøger at modargumentere, blot bidrager til at videreføre en debat, der har varet for længe. En gendrivelse som i høj grad gør brug af forfatterens ekspertstatus.

I eksemplet om afgiftslettelser er argumentationen bygget således op:

Påstand:	En afgiftslettelse på biler med kollisionsvenlig front vil begrænse skader på fodgængere og cyklister ved personpåkørsler. (E)
Hjemmel 1:	Det nuværende afgiftssystem gør biler med kollisionsvenlig front meget dyre. (I)
Hjemmel 2:	Hvis bilprisen er lavere, vil bilister være mere tilbøjelige til købe biler med kollisionsvenlig front.(I)
Rygdækning:	-
Styrkemærke:	med stor fordel (E)
Gendrivelse:	Den europæiske organisation NCAP benytter testnormer for bilernes score i kollisionstest med bløde trafikanter. (E)

I dette eksempel er argumentationen i større grad baseret på præsuppositioner. For at argumentationen skal give mening, er det nødvendigt, at læseren er enig i, at prisen på en bil er en afgørende faktor for valg af sikkerhedsudstyr og ikke fx trafikikkerhedsmæssige holdninger hos køberen.

På trods af, at der i modsætning til ovenstående eksempel, må være rigeligt med statistik mv., der kan benyttes som rygdækning, undlades dette helt. Henvisningen til NCAP kan let betragtes som rygdækning, men er faktisk en gendrivelse af argumenter om, at det ikke er muligt at lave klare retningslinier for, hvornår en bils front er kollisionsvenlig og derfor berettiget til afgiftsnedsættelse.

I teksten gør forfatteren brug af alle tre klassiske appelformer, etos, patos og logos. Generelt benyttes en kombination af patos og logos i starten af artiklen, en kombination af etos og logos gennem de enkelte forslag og slutter med en patosappel.

Overskriften "Ni liv om ugen" er usædvanligt i forhold til den almindelige måde at opgøre antallet af dræbte og kvæstede i trafikken, som normalt opgøres årligt. Når forfatteren vælger at dividere de 468 dræbte med 52 og benytte "ni liv om ugen" er det for at ændre appellen fra logos til patos.

"Jeg begik lidt af en brøler i starten, da jeg blev ansat på Rådet. Måske fordi jeg lige kom fra den finansielle sektor. Jeg tænkte; vi skal holde op med det der følelsspis og i stedet for snakke cool cash og have nogle forretningscases, der viser hvilke ting der skal spare os for så og så mange penge i samfundet. Det har jeg fuldstændigt opgivet. Den køber politikerne simpelthen ikke. De tænker kun i deres valgperiode, så det kan man simpelthen ikke få dem med til. Så nu taler vi kun om følelser og menneskeliv.....Det er noget der virker, også på politikere." (Interview med Rene la Cour Sell, bilag 4)

Tallet 468 mennesker er for stort til, at læseren kan forholde sig følelsesmæssigt til det. Det er meget svært at forestille sig, hvor meget 468 mennesker fylder endsige forestille sig 468 ansigter eller navne. På samme måde er et år lang tid for den enkelte. Derimod vil langt de fleste ikke have problemer med at forestille sig ni mennesker. De fleste har flere nære venner og bekendte end det, hvorfor det er nemt at forholde sig følelsesmæssigt til. På samme måde er en uge et overskueligt tidsinterval. Forfatteren er bekendt med, at nogle læsere vil have en vis immunitet overfor patos, fx embedsmænd, der normalt arbejder med statistik eller jura, hvorfor han afslutter afsnittet med en logosappel, hvor han opregner udgifterne for samfundet. Efter at have understreget alvoren i tekstens budskab med en patosappel, opbygger forfatteren sit etos ved efterfølgende at understrege RFSF's visioner og arbejdsindsats, afsluttet med et eksempel på et opnået resultat;

”Danskernes generelle holdning til spirituskørsel er et godt eksempel på, hvordan det lange seje træk kan sætte nye normer”.

De enkelte forslag fremsættes med logosappel, hvor det tidligere opbyggede etos flere gange fungerer som en implicit rygdækning. I tekstens sidste afsnit benyttes igen en patosappel, hvori forfatteren igen henvender sig direkte til læseren som person og trafikant og understreger læserens personlige forpligtelse ved at benytte passager som ”hjem til familien, til vennerne og på arbejde”.

5.2. Tekstanalyse, ”Farten dræber”

Ordvalg og metaforer

Teksten er som den foregående skrevet i et forholdsvist let tilgængeligt sprog med et lixtal på 41 - svarende til en middel tekst og typisk for dagbladsartikler og lignende⁶.

Hovedbudskabet og tekstens nøgleord opsummeres i overskriften ”Farten dræber”, som er en væsentlig skærpelse fra eksempelvis ”høj fart øger risikoen for tab af menneskeliv i trafikken”, som ellers må siges at være faktisk mere korrekt. Her ligger også indirekte tekstens hovedmetafor: Farten er en dræber. Da drab i dansk kultur og lovgivning betragtes som den ultimative forbrydelse, lades læseren med ordvalget ikke i tvivl om, at problemet berettiger kraftige sanktioner.

Ordvalget i teksten er forholdsvist neutralt, og i modsætning til ”Ni liv om ugen” gør forfatteren sig ikke store anstrengelser for at tillægge begreber en positiv medbetydning. Hvad der i ”Ni liv om ugen” beskrives som ”intelligent fartregulering” benævnes i ”Farten dræber” som ”Hastighedskontrollen”. Ligeledes benyttes ord som ”kontrol”, ”belønning” og ”respekt”, som distancerer forfatteren fra et appellerende og overtalende udgangspunkt til mere at tage rolle som skolemester.

I artiklen bruges enkelte trafiktekniske termer, som ikke alle bliver forklaret efterfølgende, fx ”splitskilt” og ”Automatisk fartkontrol”⁷. Begrundelsen for den manglende uddybning af fagtermerne er formentlig, at bladet primært henvender sig til fagfolk.

⁶ www.elkan.dk/lixtal.asp

⁷ Forstået som fagtermerne for politiets fartkontrollsystemer med stationær laserafstandsmåler og fotoudstyr.

Transitivitet

I "Farten dræber" placeres ansvaret allerede i overskriften. At dræbe er en aktiv handling, og påstanden i overskriften såvel som temaet i teksten er, at det er farten, der er den skyldige. Modsat "Ni liv om ugen" placeres ansvaret tydeligt her. RCS følger straks den blodige metafor ved at sammenligne fart med geværer. Her er sproget vendt til negation: "at sige at farten ikke dræber, er nøjagtig det samme som at sige, at geværer ikke dræber!". Da det er en grundlæggende antagelse, at våben er livsfarlige, sporer dette sproggreb hurtigt læseren ind på, hvor farlig farten er. Ved at lave sætningen om til en negation opnår forfatteren, at en eventuel interpellation til påstanden "farten dræber" automatisk tildeles udgangspunktet "geværer dræber ikke".

Senere i samme afsnit binder RCS igen drab og fart sammen, idet han i samme sætning forbinder de døde, nu betegnet som "drabstallet", med "hastighedsgrænser". RCS har ikke ført nogen dokumentation for sin påstand, men læseren lades ingen tvivl om, at farten er en dræber. Resten af teksten er RCS' bud på "hvordan vi får det høje antal dræbte og kvæstede ned".

Selvom ansvaret for høj fart vel logisk må ligge hos føreren af bilen, placerer RCS ikke ansvaret direkte hos den enkelte bilist. Fart bliver beskrevet som en stærk drivkraft, som vi som enkeltpersoner kan have svært ved selv at kontrollere, når vi sidder bag rattet. Farten bliver kædet sammen med spænding og udfordring. Vi lærer som børn at holde af fart og har svært ved at slippe "koderne" som voksne bilister, "Vores indgroede lyst til fart". Ved på denne måde at fremlægge trangen til fart som noget nær en betinget refleks, understreger forfatteren nødvendigheden af at benytte meget kraftige og vedvarende midler i kampen for at regulere denne adfærd. At der fra regeringens side ikke gøres nok, er ekspliciteret i sætningen "Og politisk sendes der tvetydige signaler om farten som problem".

Modalitet

I teksten gør RCS stor brug af kategoriske modaliteter og udtrykker sig med høj affinitet. For eksempel præsenteres forslag til tiltag for bedre trafiksikkerhed med modaliteter (fx elektronikken kan hjælpe, kørekortet skal fratages ved 30%, vi bør få justeret hastighederne). De kategoriske udsagn fremstiller RFSF som eksperten, som har de rette, effektive løsninger klar til kampen mod dræberen, farten.

Også i "Farten dræber" understreges det uacceptable drabstal ved at "fokus bør være på hvordan vi får antallet af dræbte ned". RFSF præsenterer også løsningen på problemet: "den effektive måde at få drabstallet ned på er, at vi overholder hastighedsgrænserne".

Skulle en læser have lyst til at debattere rigtigheden af disse modaliteter imødegås dette med tilbagevisningen "en diskussion der fjerner fokus fra det, det bør handle om – hvordan vi får det høje antal dræbte og kvæstede ned".

Aktøranalyse

Vi-formen anvendes flittigt og med skiftende betydninger, som indbefatter Rådet, bilister generelt, borgere i det danske samfund. Selvom artiklen indeholder en række forslag, som for at kunne gennemføres skal føres ud i livet af lovgivende og udøvende myndigheder, bliver der brugt en passiv form, som ikke direkte indikerer hvem, forslagene er henvendt til. "Derfor bør vi få justeret hastighedsgrænserne...".

I forhold til politikeres ageren bliver kritikken dog i et par tilfælde udtrykt direkte: "Politikere og ministre har selv svært ved at overholde fartgrænserne" og politikerne "sender et uheldigt signal" ved at få udarbejdet skilte med anbefalet hastighed.

I forbindelse med kritikken bemærkes det, at "vi har gennem pressen erfaret at man arbejder på" – hvilket kan opfattes som en indirekte kritik af, at Rådet ikke er blevet taget med på råd.

Argumentationsstrategier og retoriske virkemidler

For at analysere hvordan sætningernes struktur understøtter tekstens argumentation, vil vi analysere en række centrale argumentationer ved hjælp af Stephen Toulmins argumentationsmodel (Onsberg og Jørgensen, 2001). Igen for at tilgodese opgavens overordnede formål har vi valgt to argumentationer, som begge er rettet mod henholdsvis det lovgivende og det udøvende niveau, nemlig forslaget om en fradømmelse af kørekortet ved en hastighedsoverskridelse på 30% og forslaget om øget politikontrol. Eksplicitte elementer er markeret med (E), implicitte med (I).

Ifølge RCS var et væsentligt argument for indførelsen af klippekortet at "sænke overliggeren" for de bilister, der kynisk spekulerede i, hvornår de ville få frataget kørekortet (Interview med Rene la Cour Sell, bilag 4). Vi vil derfor se nærmere på artiklens argumentation for sanktionsmuligheden at fratage kørekortet i afsnittet "Kørekortet skal fratages ved 30%" (Bilag 8, l. 52-58).

Påstand:	Grænsen for fradømmelse af kørekortet bør sænkes fra 70% overskridelse af fartgrænsen til 30%. (E)
Belæg:	Det vil have effektiv betydning for antallet af dræbte og kvæstede. (E)

Hjemmel:	Farten dræber. (I)
Rygdækning:	Er der noget vi har respekt for, så er det at miste kørekortet. (E)
Styrkemarkør:	Uomtvistelig. (E)
Gendrivelse:	Bøder gør på ingen måde indtryk. (E)

I ovenstående eksempel er argumentationen velopbygget. Det eneste element, der umiddelbart mangler, er hjemlen, som til gengæld er indlejret i hele tekstens tema. I særdeleshed er det bemærkelsesværdigt, at gendrivelsen er rettet mod bøder som sanktionsmulighed. Forfatteren opnår ved denne argumentationsmåde, at gendrivelsen kommer til at fremstå som en ny påstand, men idet den ikke følges op, efterlades den som en kategorisk modalitet.

I eksemplet med påstanden om øget politikontrol er argumentationen bygget således op:

Påstand:	Risikoen for at blive stoppet af politiet i Danmark er uhyre lille. (E)
Belæg:	Fordi der ikke er afsat tilstrækkeligt med politiresourcer til opgaven. (I)
Hjemmel:	Øget risiko for fartkontrol nedsætter overtrædelserne af hastighedsgrænserne. (I)
Rygdækning:	En svensk undersøgelse sandsynliggør, at man i Danmark i gennemsnit bliver stoppet hver 10. år i trafikken. I Sverige er det i gennemsnit hver 3. år. (E)
Styrkemarkør:	Uhyre/relativt (E)
Gendrivelse:	Selv efter indførelse af automatisk fartkontrol. (E)

Umiddelbart virker denne argumentation sammenhængende. Men et tættere kig viser, at hjemlen hentes i samme artikel, nemlig i den påstand som bliver fremsat allerede i starten af teksten "Den effektive måde at få drabstallet ned på er, at vi overholder hastighedsgrænserne" (E). Rygdækningen er ligeledes mangelfuld. Der bringes en svensk undersøgelse i spil uden at forfatteren redegør nærmere for detaljerne om denne undersøgelse – endsiges godtgør at den højere kontrolfrekvens i Sverige medfører et lavere antal trafikdræbte.

Styrkemarkøren ændres væsentligt fra "uhyre lille" til "relativt lille". Hele argumentationen modsiges endda andetsteds i artiklen, hvor forfatteren skriver, at "bøder på ingen måde gør indtryk".

Hvis man derimod antager, at argumentationen er ment som et indlæg i den trafikpolitiske debat, giver det hele mere mening:

Påstand:	Der skal afsættes langt flere ressourcer til politikontrol.
Belæg:	Fordi det gør man i Sverige.
Hjemmel 1:	Danmark er umiddelbart sammenlignelig med Sverige.
Hjemmel 2:	Hvis forholdet mellem Danmark og Sverige er 3:10 er der noget galt.
Rygdækning:	En svensk undersøgelse sandsynliggør...
Gendrivelse:	Selv efter indførelse af Automatisk fartkontrol.

I "Farten dræber" benyttes de tre appelformer i samme rækkefølge som i "Ni liv om ugen" men med langt større vægt på forfatterens etos. Artiklen indledes og afsluttes med patosappel, hvorimod de enkelte påstande, der fremsættes i teksten, fremsættes med en tilsyneladende logosappel, hvor egentlig dokumentation er erstattet med forfatterens implicite etos. Målgruppen taget i betragtning må det antages, at forfatteren forventer at have en rimelig troværdighed hos bladets læsere.

5.3. Delkonklusion

Formålet med analysen er at se nærmere på, hvorledes RFSF arbejder med sproget i forhold til at formidle sine budskaber.

Teksten "Ni liv..." har en central præsupposition, som ekspliciteres i artiklens manchete "Ni mennesker mister livet i trafikken om ugen. Det tal skal bringes ned." Hermed lægges der til grund, at det tal er for højt. Artiklen indeholder ingen diskussion om dette emne. I teksten "Farten dræber" bygges på sammen præsupposition – det høje antal dræbt skal ned, og det kædes allerede i overskriften sammen med farten, som er synderen.

Centrale aktører i teksterne er de "dræbte" og "kvæstede", som indeholder både konkrete og dramatiske konnotationer. Denne måde at omtale de, som omkommer i trafikken, giver et billede af, at de er omkommet som resultat af en handling, som kunne have været udgået, en aktiv handling, som begge artikler kæder sammen med, at der ikke bliver gjort nok i forhold til, hvad der kunne gøres på færdselssikkerhedsområdet. Især knyttes "fart" til "dræbte".

Forfatterens hensigt er at berøre læserens følelser. Dramatiseringen af ulykkestilfældene i trafikken, både gennem ordet "dræbte" og måden, statistik gøres nærværende på ("Ni liv om ugen"), taler direkte til den enkelte trafikant. Ingen har lyst til at se selv spejlet som potentiel dræber.

Om end forfatteren er betydelig skarpere i tonen i "Farten dræber", undgår han dog i stor udstrækning fortolkningsmuligheder i retning af tvang og formynderi. Ifølge

Fairclough tillægger medlemmerne af samme sprogsamfund ord den samme betydning (Hansen et al., 1996:10). Ved i stor grad at opfinde positive ord, eller tillægge ord positiv betydning, opnår forfatteren at udvide det sprogsamfund, indenfor hvilket ord, der er forbundet med RFSF's forslag til højnelse af færdselssikkerheden, opfattes positivt. I artiklen placerer forfatteren implicit et stort ansvar for gennemførelsen af de trafikikkerhedsmæssige tiltag hos den lovgivende og udøvende magt.

Der er ingen tvivl om, hvem forfatteren er, og hvad hans umiddelbare ærinde er. Han omtaler dog konsekvent sig selv som "vi", hvor dette "vi" skifter mellem at dække over hans position som henholdsvis direktør for RFSF, talerør for Rådet, bekymret samfundsborger og trafikant. Dette viser også, hvor bevidst forfatteren er i forhold til de to artiklers læsere, hvor han skal bløde ud, og hvor han kan spidse penne.

RCS udtaler sig som ekspert, og de gennemgående argumentationshierarkier er generelt grundigt opbygget eller baseret på centrale præsuppositioner, som de fleste vil kunne erklære sig enige i.

6. Analyse af diskursiv praksis

Den diskursive praksis medierer relationen mellem teksterne og den sociale praksis. For at vurdere dette spørgsmål og for at kunne nuancere teksternes sagsfremstilling, er det nødvendigt at bevæge sig uden for teksten og se på den diskurspraksis, de indgår i, hvilket bl.a. vil sige at se på, hvordan teksterne produceres, udbredes og konsumeres.

Analysen tager afsæt i forrige kapitels tekstanalyse af de to diskursive begivenheder "Farten dræber" og "Ni liv om ugen". For at underbygge vores pointer og bedre at kunne identificere forskellige diskurser, inddrager vi også dagbladsartikler fra perioden 1. januar 2003 til 31. december 2003, RFSF's kommunikationsstrategi og resultater fra vore interviews.

I Kronologisk rækkefølge er følgende artikler benyttet:

- Hans Larsen, "Forseelser: Klippekort på vej til Danmark", Berlingske Tidende, 17.07.2003
- René la Cour Sell, "Debat: Ni liv om ugen", Berlingske Tidende, 24.08.2003
- Jesper Stein Larsen, "Retspolitik: Strammere retspolitik", Jyllands-Posten, 28.08.2003
- Hanne Fall Nielsen, "Hård kurs mod fartbøller", Politiken, 28.08.2003
- Lars Fogt, "Færdselssikkerhed: Trafikanter skal under skarp kontrol", Berlingske Tidende, 29.09.2003
- Niels Ditlev, "Sikkerhed: Jagt på trafikbisser", Jyllands-Posten, 29.09.2003
- Hans Larsen, "Trafikdød: Brug for hårdere fængselsstraffe", Berlingske Tidende, 30.09.2003
- Kristian Klarskov, "Kritik af forslag til stramninger i trafikken", Politiken, 30.09.2003
- Ritzau, "Bredt flertal vil jage fartbisser", Jyllands-Posten, 30.09.2003
- René la Cour Sell "Farten dræber", Færdselssikkerhedsnytt, nr. 3. oktober 2003
- Morten Skærbæk, "Unge bilister skal straffes hårdere", Berlingske Tidende, 13.11.2003

Således vil analysen forsøge at besvare vores andet arbejdsspørgsmål: Skaber RFSF hegemoni om deres syn på trafikssikkerhed?

Vi fokuserer på RFSF's omtale af hastighedsovertrædelser og fart. Perioden 1. januar 2003 til 31. december 2003 er valgt, da den giver et indblik i RFSF's rolle i debatten op til indførelsen af det såkaldte "klippekort", som i første omgang netop skulle nedbringe antallet af grove fartovertrædelser.

Klippekortordningen nævnes første gang officielt i Færdselssikkerheds-kommissionens handlingsplan i 2000, hvor klippekortordningen nævnes som pkt. 17 på en liste med 62 forslag til forbedring af trafikikkerheden. Inden da har klippekortordningen været et samtale- og debattemne i blandt andet kommissionen og RFSF men primært som en idé, inspireret af udenlandske erfaringer.

“Der var ikke nogen bestemt, der som sådan fik ideen, vi kendte alle til ordningen fra udlandet, og det havde været debatteret ved flere tidligere lejligheder” (Interview med Helge Adam Møller, bilag 7)

Den 15. december 2000, et halvt år efter kommissionens handlingsplan, nævner Trafikministeren i sin redegørelse til Folketinget, at regeringen vil overveje at indføre en klippekortordning. Derfor nedsatte ministeren en arbejdsgruppe under Færdselsstyrelsen, som fik til opgave at komme med et forslag til en konkret model for udformningen af klippekortordningen. Arbejdsgruppen afrapporterer september 2003, hvorefter justitsministeren fremsætter lovforslaget den 26. november 2003. (Lovforslag L 98, 2003-04, arbejdsgruppens rapport optaget som bilag til lovforslaget)

Analysen vil koncentrere sig om nedenstående forhold:

Præsuppositioner

Ved præsuppositioner forstås de antagelser om, hvad der tages for givet, som kommer til udtryk i teksterne (Fairclough, 1992:120). Ved at se på hvilke præsuppositioner RFSF indarbejder i teksterne, er det muligt at danne sig et indtryk af RFSF udgangspunkt, deres opfattelse af hvad der er acceptabel trafikikkerhed, og hvad der ikke er.

Interdiskursivitet

Ved at se nærmere på hvilke andre diskurser teksterne trækker på, vil vi kunne få et indtryk af, om der er konflikter mellem de enkelte diskurser, og hvorledes disse konflikter eventuelt opløses. Hvilke flydende betegnere er i spil, og opnår RFSF hegemoni omkring deres udlægning af de enkelte flydende betegnere.

“I kombinationen af genrer og diskurser (interdiskursiviteten) på nye måder afspejler tekster forandringer i samfundet og er desuden med til at skabe dem” (Werther, 1997:17)

Flydende betegnere er de tegn, som forskellige diskurser kæmper om at indholdsudfylde på netop deres måde. (Jørgensen og Philips, 1999:39)

Udsagnskraft

Fairclough definerer udsagnskraft som:

“the force of utterances, i.e. what sort of speech acts (promises, requests, threats ect.) they constitute; the ‘coherence’ of texts; and the ‘intertextuality’ of texts.” (Fairclough, 1992:75)

Tekstens udsagnskraft kan således fortælle os om den styrke, hvormed læseren inddrages i teksterne.

Intertekstualitet

Vi vil analysere, om og hvordan teksterne trækker på tidligere tekster henholdsvis lægger op til efterfølgende tekster. (Fairclough, 1992:101ff)

6.1. Teksternes produktion

Afsender på begge tekster er RCS i hans rolle som direktør for RFSF, og vi tager udgangspunkt i, at han også selv er forfatter til teksterne. Det kan dog ikke udelukkes, at teksterne indeholder bidrag fra andre, har været gennem kommenteringsprocesser eller lignende inden for RFSF, men det ændrer ikke ved det principielle afsenderforhold. Teksten “Ni liv om ugen” er bragt i et større dagblad, Berlingske Tidende, hvorfor der kan være foretaget enkelte redaktionelle tilpasninger.

6.2. Distribution

Teksten “Farten dræber” er bragt som en lederartikel i RFSF’s eget blad Færdselssikkernyt. Artikler fra bladet bringes på RFSF’s hjemmeside, hvor bladet kan hentes i sin helhed. Bladet, som udkommer 4 gange årligt, sendes til en række modtagere, blandt andre: Amtsborgmestre, borgmestre, politimestre, lokale færdselssikkerhedsudvalg samt udvalgsmedlemmer, nordiske trafikorganisationer, Rådets repræsentanter i politiet, Rådets medlemmer, pressen, Færdselssikkerhedskommissionen, Folketingets Trafikudvalg, trafikinformatører og andre af Rådets samarbejdspartnere (kolofon, Færdselssikkernyt, 3/2003:11).

Færdselssikkernyt er RFSF’s kvartalsvise trykte medie, som beskæftiger sig med forskellige emner inden for trafik og trafiksikkerhed, lige som det i forhold til Rådet og de mange interessenter fungerer som RFSF’s talerør. Det er helt forventeligt, at RCS i sin rolle som direktør skriver i bladet, det er også forventeligt, at RCS her i eget medie kan slå en lidt mere fri og kompromisløs tone an.

I modsætning til RCS’ jævnlige optræden i Færdselssikkernyt er det i perioden 2001 – 2003 kun muligt at finde én artikel i landsdækkende dagblade med RCS som

forfatter og direkte afsender, nemlig artiklen "Ni liv om ugen". Artiklen er bragt i Berlingske Tidende, 5. sektion BILEN. Debatindlægget er bragt i avisens motorsektion, hvilket kan undre set i lyset af RCS udtalelse:

*"Den strategi, som jeg valgte den gang, var at sige, at vi må have flyttet trafikikkerheden fra at være motorstof til at være indenrigsstof, fordi motorsektionerne i aviserne, det er der ikke nogen, der ser."
(Interview med René la Cour Sell, bilag 4)*

Placeringen i motorsektionen kan være en redaktionel disponering, som RCS ikke har haft indflydelse på. En anden årsag kan være, at RCS netop med teksten forsøger at intervenere i den "bilpositive" diskurs, der i øvrigt præger en typisk motorsektion, og ønsker at tale direkte til den private bilist.

6.3. Præsuppositioner

En central præsupposition ekspliciteres i "Ni liv om ugen". Her fremgår det, at:

*"Ni mennesker mister livet i trafikken om ugen. Det tal skal bringes ned."
(Bilag 9)*

Hermed antager artiklens forfatter implicit, at det tal er for højt. Det er altså ikke til debat, om ni liv om ugen er acceptabelt eller ej. Senere giver RCS et bud på, hvad der er acceptabelt;

"..altså helt ned på 50 om året". (Bilag 9)

Der gives ingen yderligere begrundelse for, at netop 50 dræbte om året er acceptabelt, mens 468 dræbte om året ikke er acceptabelt. Det antages altså, at det er læsernes holdning, at antallet af trafikdræbte altid kan og bør sættes lavere. Præsuppositionen underbygges med sætningen;

"danskerne har lært at acceptere" (Bilag 9)

Ved at bruge ordet "lært" i modsætning til fx "valgt" markerer RCS, at han forudsætter, at læseren har en anden holdning, nemlig at dræbte i trafikken kan blive lavere.

6.4. Interdiskursivitet

Området mellem diskurs og det diskursive felt beskrives af Jørgensen og Phillips med begrebet diskursorden,

”Diskursorden betegner så et socialt rum, hvor forskellige diskurser delvist dækker det samme terræn, som de konkurrerer om at indholdsudfylde på hver deres måde”. (Jørgensen og Phillips, 1999:69)

og

”Diskursorden er altså navnet på et potentielt eller faktisk område for diskursiv konflikt” (ibid:69)

I vores tekstanalyser har vi vist det felt som RCS og RFSF argumenterer for øget trafiksikkerhed inden for. Et felt, som vi vælger at kalde trafiksikkerhedsdiskursen.

Vi har identificeret en konkurrerende diskurs til trafiksikkerhedsdiskursen, som vi kalder *privatbilismediskursen*. I denne diskurs vi finder hele værdikomplekset af bilen som udtryk for livsstil, frihed og effektivitet. Det er i privatbilismediskursen, at biler bliver markedsført, bilmagasiner publiceret og begreber som køreglæde, tekniske specifikationer, design og mærkepræferencer eksisterer. Det er også i privatbilismediskursen, at mange politikere skal manøvrere, idet diskursen er rodfæstet i dybtgående ideologiske og fundamentale friheds- og individualismediskurser, som henter deres hjemmel i præsuppositionen om individets retskrav på frihed under ansvar. Grundlæggende står konflikten om, hvorvidt individet, i dette tilfælde bilisten, er i stand til at forvalte dette ansvar.

Den enkelte politiker er således fuldstændig opmærksom på, at han ved ultimativt at tilslutte sig en sikkerhedsdiskurs baseret på øget regulering, kontrol og sanktioner udfordrer noget fundamentale værdier. Fungerende justitsminister Brian Mikkelsen er citeret for at sige:

”Det er regeringens opfattelse, at en væsentlig reduktion i antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken kun kan nås ved brug af en række forskellige instrumenter og ved en mere hensynsfuld adfærd i trafikken” (Ritzau, ”Bredt flertal vil jage fartbisser”, Jyllands-Posten, 30.09.2003)

Dansk folkepartis trafikpolitiske ordførende Poul Fisher formulerer det således:

”Jeg mener umiddelbart at regeringens udspil rækker langt. Vi skal passe på at vi ikke går i selvsving” (Klarskov, K. ”Kritik af forslag til stramninger i trafikken”, Politiken, 30.09.2003)

I de to tekster, vi har analyseret i kapitel 5, er der to flydende betegnelser, som påkalder sig særlig opmærksomhed. Det er "fart" og "kontrol". RCS kobler begrebet "fart" med "dræbte og kvæstede" og "kontrol" med færre "dræbte og kvæstede".

Konflikten mellem sikkerhedsdiskursen og privatbilismediskursen kommer tydeligst til udtryk i "Farten dræber", hvor RCS skriver:

"ikke mindst fordi bilisterne psykologisk får næring til at retfærdiggøre deres fartoverskridelser". (Bilag 8)

At RCS er opmærksom på, at han manøvrerer i en diskursorden med konkurrerende diskurser, kommer til udtryk ved sammenligningen af de to teksters måde at adressere de konkurrerende diskurser, henholdsvis trafikikkerhedsdiskursen og privatbilismediskursen.

I teksten "Farten dræber", hvor målgruppen er Rådets medlemmer og interessenter, kommer konflikten til udtryk i den måde, hvormed bilister beskrives som en uforstående gruppe, der ikke kan, eller vil, indse det faktuelle.

"Den effektive måde at få drabstallet ned på er, at vi overholder hastighedsgrænserne. Men hvorfor er det så svært - endda på trods af vores gode vilje? Folk siger ofte, at "i byen overholder jeg hastighedsgrænserne". Men faktum er jo, at kun 12 - 15% gør det - selv inde i byen."(Bilag 8)

og fortsætter senere:

"En anden forklaring er, at fart i vores samfund er en dyd.. Lige fra vi er børn konkurrerer vi om hastighed - det gælder om at komme først, det gælder om at være hurtigst, farten kilder i maven, giver spænding og udfordring." (Ibid)

I teksten "Ni liv om ugen", hvor den primære målgruppe netop er bilisterne, argumenterer RCS betydeligt mere imødekommende og skriver blandt andet:

"Og vi vil arbejde for det. Ikke ved at gøre livet surt for nogen, og ikke ved at afskaffe bilismen." (Bilag 9)

og senere

"Men hånden på hjertet, for det er i hjertet, vi skal begynde, så har Rådet for Større Færdselssikkerhed absolut ikke noget ønske om at skræmme folk. Men vi har et meget stort ønske om at indgive give folk et realistisk billede af faremomenter i trafikken." (Ibid)

Vores analyser af teksterne indikerer, at RFSF forsøger at opløse konflikten mellem privatbilismediskursen og trafikikkerhedsdiskursen og opnå hegemoni ved at trække på en helt tredje diskurs – forhandlingsdiskursen.

I begge tekster antyder RCS, at RFSF er indstillet på at give efter på nogle punkter mod at få gennemført andre.

Hele afsnittet "Hastighedsgrænser efter forholdene" i teksten "Farten dræber" argumenterer han for, at hastighedsgrænserne gøres fleksible og tilgodeser, at det kan være sikkerhedsmæssigt forsvarligt at hæve grænserne i fx bestemte tidsrum. Afsnittet afsluttes;

"På den måde vil bilisterne have mere tillid til den hastighedsgrænse, der bliver fremvist." (Bilag 8)

Som eksempel på, at regeringen benytter denne byttemulighed i forhold til vælgerskaren, kan nævnes, at regeringen hævede fartgrænserne på motorvejene fra 110 km/t til 130 km/t, før de iværksatte arbejdet omkring klippekortsordningen.

Ligeledes kommer RCS privatbilismediskursen i møde ved at argumentere for afgiftslettelser på biler med fx "intelligent fartregulering" i stedet for blot at argumentere for, at det skal indføres ved lov.

Ved at sidestille "fart" med "dræbte og kvæstede" åbner RCS muligheden for, at politikerne kan argumentere for skærpede sanktioner, idet "fart" nu bliver artikuleret som en dræbende forseelse. Næsten alle politikere kan tilslutte sig skærpede straffe til dræbere. På denne måde trækker RCS en retsdiskurs ind i sin argumentation, hvor det er acceptabelt, at farlig adfærd ikke alene reguleres via gode intentioner og sociale forventninger, men følges op af sanktioner for at tilgodese samfundets retsfølelse. Helge Adam Møller udtalte i sin tid som retsordfører for de Konservative:

"Man skal ikke kunne betale sig fra at køre råddent" (Ditlev, N. "Sikkerhed: Jagt på trafikbisser", Jyllands-Posten, 29.09.2003)

At RFSF bevist trækker på forskellige diskurser i deres argumentation, udtrykkes i nedenstående eksempel, hvor RCS inddrager en miljødiskurs. Eksemplet handler om, hvorvidt ekstra lange lastvognstog skal tillades på vejene.

"Og det stærkeste argument for at problematisere det, det er miljø! [Tesen om at det vil trække mere godstransport væk fra jernbanen og over på vejene, red.] For det er kun teoretisk at det ville have en færdselssikkerhedsmæssig problemstilling i sig og der siger jeg så til de journalister jeg snakker med om det, at de skal snakke med nogle folk som kan sige det, men jeg peger på det,

men jeg vil ikke citeres for det. Så det er ikke fordi vi ikke tager diskursen, men vi lader den ikke være bærende. Det har alt sammen noget at gøre med det første jeg sagde, at vi bliver nødt til at være en del af et moderne samfund mht. effektiv transport.” (Interview med René la Cour Sell, bilag 4).

Eksemplet viser hvorledes RFSF blandt andet søger at opnå hegemoni ved at alliere sig med andre diskurser uden at gøre eksplicit brug af dem. Ved en eksplicit brug af miljødiskursen ville RFSF kompromittere sin forhandlingsposition i forhold til kravet om effektiv og individuel transport.

6.5. Udsagnskraft

Kapitel 5 viser, at begge artikler er præget af stor brug af kategoriske modaliteter funderet på en logosappel. Dette giver umiddelbart artiklerne en stor styrke, men udsagnskraften er størst i sammenkædningen mellem "fart" og "dræbte". Teksternes egentlige budskaber artikuleres mere som anbefalinger og opfordringer til forhandling. Dette er med til at underbygge forfatterens position som rådgiver og ekspert, ligesom det efterlader et manøvrerum hos de målgrupper, som har kompetencen til at gøre anbefalingerne til handling. Såvel trafikanter som politikere.

6.6. Intertekstualitet

De direkte referencer til andre tekster er eksempler på manifest intertekstualitet. I særdeleshed henviser RCS direkte til Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan. Denne henvisning bruges som rygdækning for RFSF, idet den operationaliserer nogle målsætninger, der er opstillet af den uafhængige kommission, som nedsat af Trafikministeriet i sidste ende repræsenterer befolkningen.

Et andet eksempel på manifest intertekstualitet er de mange henvisninger til udenlandske undersøgelser. Igen benyttes disse undersøgelser som rygdækning til støtte RCS' logosappel – blot uden at beskrive de enkelte undersøgelseres herkomst og resultater.

At RCS formår at danne en ækvivalenskæde til det politiske niveau med sin sammenkædning af "fart" og "dræbte og kvæstede" kommer blandt andet til udtryk i artiklen "Hård kurs mod trafikbøller" som indledes:

"For at redde menneskeliv og undgå alvorlige kvæstelser i trafikken, går regeringen nu målrettet efter de groveste trafikanter og de hurtigste fartsyndere". (Nielsen, H. F. "Hård kurs mod trafikbøller", Politiken 28.08.2003)

Kæden fortsætter ind i justitsminister Lene Espersens fremlæggelse af lovforslaget, hvor hun siger:

”Efter regeringens opfattelse kan en væsentlig reduktion i antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken kun nås ved brug af en række forskellige instrumenter. Navnlig bør sanktionerne i forbindelse alvorligere overtrædelser af færdselsloven i højere grad end i dag afspejle de pågældende lovovertrædelsers farlighed.”(Fremsættelsestale, L98 Forslag til lov om ændring af færdselsloven, 26.11.2003)

6.7. Delkonklusion

Vi har i dette afsnit søgt at komme nærmere på svaret, om RFSF skaber hegemoni om deres syn på trafiksikkerhed. Fokus er lagt på RFSF's omtale af hastighedsovertrædelser og fart. Indledningsvist konstaterer vi, at RFSF argumenterer ud fra den helt grundlæggende præsupposition, at antallet af dræbte og kvæstede er alt for højt og skal nedbringes. Accepterer læseren RFSF's præsupposition, er første element i RFSF's argumentationskæde lykkedes.

I den diskursorden, som RFSF argumenterer i, har vi identificeret to konkurrerende diskurser. Trafiksikkerhedsdiskursen, som primært artikuleres af RFSF, og den konkurrerende diskurs, som vi har valgt at kalde privatbilismediskursen. Det er i forhold til privatbilismediskursen, at mange politikere skal manøvrere, idet diskursen er rodfæstet i dybgående ideologiske og fundamentale friheds- og individualismediskurser, som henter deres hjemmel i præsuppositionen om individets retskrav på frihed under ansvar.

Den enkelte politiker er således fuldstændig opmærksom på, at han ved at tilslutte sig en ultimativ sikkerhedsdiskurs baseret på øget regulering, kontrol og sanktioner, udfordrer noget helt fundamentalt i samfundet. Den grundlæggende konflikt mellem RFSF's sikkerhedsdiskurs og privatbilismediskursen står om, hvorvidt individet er i stand til at forvalte dette ansvar.

I de to tekster, vi har analyseret i kapitel 5, er der to flydende betegnelser, der påkalder sig særlig opmærksomhed. Det er "fart" og "kontrol". I sin kommunikation sidestiller RCS begrebet "fart" med "dræbte og kvæstede" og begrebet "kontrol" med færre "dræbte og kvæstede". Tidligere har det kendetegnet RFSF, at de har forsøgt at opløse konflikten gennem en konsekvent argumentation for stadig lavere hastighedsbegrænsninger. Nu viser vore tekster, at RFSF vælger at opløse konflikten og opnå hegemoni ved at trække på en helt tredje diskurs – forhandlingsdiskursen.

RFSF lægger op til en eftergivenhed på nøglepunkter i privatbilismediskursen ved at opfordre til mere fleksible hastighedsgrænser og afgiftslettelser på biler med høj sikkerhed. Ved at sidestille "fart" med "dræbte" åbner RFSF for, at politikere kan trække på en retsdiskurs, hvis de anbefaler et forslag fra RFSF. Således omgås en eventuel konflikt med privatbilismediskursen. RFSF opnår gennem forhandling, at politikere kan reproducere centrale emner fra sikkerhedsdiskursen gennem fx en retsdiskurs og således undgå konflikt med privatbilismediskursens ideologisk funderede friheds- og individualitetsprincipper.

7. Social praksis

"The general objective here is to specify: the nature of the social practice of which the discourse practice is a part" (Fairclough 1992: 237)

Med Faircloughs ord breder vi analysen ud til at omfatte den sociale praksis, der omgiver vores undersøgelsesfelt, altså det felt RFSF opererer i. Formålet er at besvare vores 3. arbejdsspørgsmål: Skaber Rådet for Større Færdselssikkerhed legitimitet om deres rolle i arbejdet for større trafiksikkerhed i forhold til det trafikpolitiske område?

Fairclough definerer den sociale praksis som den dimension, hvor diskurssystemet folder sig ud og inddrager organisationens omverden og undersøger, hvordan disse sætter rammerne for organisationens kommunikation i den diskursive praksis.

"The 'social practice' dimension attends to issues of concern in social analysis such as the institutional and organizational circumstances of the discursive event and how that shapes the nature of the discursive practice, and the constitutive/constructive effects of discourse." (Fairclough, 1992:4)

Vi viste i kapitel 6, at RFSF opererer inden for flere parallelle diskurser, der hver især kæmper om magten. Mest markant balancerer RFSF i kommunikationen mellem det, vi kalder trafiksikkerhedsdiskursen og privatbilismediskursen. Da begge diskurser eksisterer, er der ikke opnået hegemoni på området. På den ene side finder vi privatbilismen, der hylder den enkeltes ret til at køre bil over for sikkerhedsdiskursens fokus på ansvaret for fællesskabet på den anden.

"Hegemony is a focus of constant struggle around points of greatest instability between classes and blocs, to construct or sustain or fracture alliances and relations of domination/subordination, which takes economic, political or ideological forms." (Fairclough, 1992:92)

Hegemoniske kampe kæmpes over en bred front, men som vi viste i kap. 6, så koncentrerer RFSF sig om spille to diskurser ud imod hinanden. Fairclough beskriver det som et forsøg på at skabe alliancer mellem klasser eller grupperinger i stedet for at gå direkte efter at dominere.

For at forklare den sociale praksis, herunder de delvist ikke-diskursive sociale rammer og relationer, som omkranser den diskursive praksis, inddrager vi elementer fra sociologiske teorier, der forholder sig til samspillet mellem kommunikation og demokrati.

Med disse teorier forklarer vi, hvordan forskellige diskurser kæmper på det trafikpolitiske felt, og hvad det betyder for RFSF's mulighed for at navigere mellem dem. Fairclough kalder denne fremgangsmåde for "social matrix of discourse" (Fairclough, 1992: 237). Hvert enkelt teorielement skaber sin brik i den samlede matrice – den sociale praksis.

7.1. Legitimering

Berger og Luckmann definerer overordnet legitimitet som en 'universvedligeholdelse'. Det vil sige forestillingen om, at samfundets indretning overføres fra den ene generation til den anden ved hjælp af fasttømrede forestillinger om roller og forventninger.

"Legitimeringens funktion er at gøre de institutionaliserede objektivering af "første orden" objektivt forhåndenværende og subjektivt plausible." (Berger & Luckmann 2003: 131)

En væsentlig pointe i Berger og Luckmanns legitimeringsmodel er, at institutioner og interesser fortrinsvis går forud for legitimering, selvom forholdet er dialektisk. Dermed kan legitimeringer afløse hinanden uden at påvirke den virkelighed, de refererer til. Eksempelvis kan en virksomheds samfundsansvar som praksis bestå uanfægtet af, at ansvarets legitimering skifter fra paternalistisk teori om pligt til at hjælpe og vejlede sine undersåtter til en erhvervsøkonomisk teori om den politiske forbruger. Berger og Luckmann beskriver, hvordan samfund opstår og opretholdes. Menneskene skaber en social verden gennem eksternalisering, synliggør den for hinanden gennem objektivering og oplærer hinanden til at forstå og bruge den (internalisering).

"...forholdet mellem på den ene side mennesket, producenten, og på den anden side den sociale verden, menneskets produkt, er og bliver et dialektisk forhold. Mennesket og dets sociale verden agerer altså med hinanden indbyrdes. Produktet udøver en tilbagevirkende kraft på dets producent. Eksternalisering og objektivering er led i en løbende dialektisk proces. Det tredje led i denne dialektiske proces er internaliseringen, hvorigennem den objektiverede sociale verden i løbet af socialiseringen genindskydes i bevidstheden." (Berger & Luckmann 2003: 99)

Den sociale orden består så længe mennesket frivilligt indskrives sig i disse simultane processer, men understøttes også af tvang. Magt bliver dermed synonym med adgangen til at definere den sociale virkelighed. Det ontologiske afsæt er altså ligesom hos Foucault socialkonstruktionismen (se kapitel 2). Viden udspringer af sociale forhandlinger mellem aktører (Helder, 2006). Dermed skabes grundlaget for efterfølgende tolkninger, forståelser og betydningsdannelser.

Med Foucaults reformulering af magtbegrebet (se kapitel 2) følger også, at tvang ikke kun skal opfattes rent bogstaveligt, men også som en skjult disciplinering, immanent indlejret på alle niveauer i samfundet.

Den sociale konstruktion af virkeligheden

En organisation agerer ikke uafhængigt af sine omgivelser. Dette gælder således også for RFSF. Som vi viste i kapitel 6 foregår interaktionen mellem RFSF og de øvrige aktører på det trafikpolitiske område med en høj grad af bevidsthed om egen rolle i forhold til de øvrige aktørers positioner.

Den sociale orden bliver ifølge Berger og Luckmann skabt gennem institutionalisering. En given orden er et udtryk for, at samfundets medlemmer handler i overensstemmelse med sociale traditioner, regler og roller; de såkaldte institutioner. Institutioner er altså ikke det samme for Berger og Luckmann som i hverdags sproget. For dem er institutioner fx familierelationer og de roller og handlingsforventninger, vi tillægger forskellige dele af familien. (Berger & Luckmann, 2003: 131)

Berger og Luckmanns fokus for institutioner er derfor rettet mod det, de kalder institutionalisering, dvs. den historiske proces, der skaber den sociale orden. Processen begynder med en handling, der bliver til en vane eller rutine og ender med at blive rodfæstet som en grundlæggende antagelse samfundet indretter sig efter.

"Al menneskelig aktivitet er udsat for vanedannelse. Enhver hyppigt gentaget handling falder ind i et mønster, som derefter kan reproduceres uden større kraftanstrengelse." (Berger & Luckmann, 2003: 91)

Udviklingens logik består i, at al menneskelig aktivitet medfører vaner, fordi vanen gør det lettere at træffe beslutninger og handlinger baseret på det intuitivt rigtige. Institutioner opstår med en sprogliggørelse af vanen, der indebærer en typificering af handlingen og den handlende, altså en sproglig udlægning af, hvem der skal gøre hvad.

Forhandling som institution

Vi har tidligere påvist, at RFSF trækker på en forhandlingsdiskurs, når de kommunikerer med det politiske system. Det leder naturligt til spørgsmålet, hvorfor trækker RFSF på denne diskurs? Måske udnytter RFSF blot den sociale praksis, som er opbygget omkring den politiske beslutningsproces i Danmark.

Cand. scient. pol. Ph.d. Jesper Wittrup udtrykker sig således

"Danmark er ofte blevet betegnet som et konsensusdemokrati, og tidligere undersøgelser af afstemningsadfærden i Folketinget har bekræftet, at de fleste lovforslag vedtages enstemmigt." (Wittrup, 1994: 46 ff.)

Og i sin gennemgang af centrale elementer af Hal Kochs demokratiopfattelse, fremstiller K. E. Larsen den danske beslutningsmodel som:

"Men lad os da ikke herover glemme, at det er et samtalende demokrati, der siden Anden Verdenskrig har været praktiseret som konsensusdemokrati i vort land. Vi lever nu engang i et konsensus- og ikke i et konfliktsamfund." (Larsen, 1997)

Denne forhandlingsdiskurs er rodfæstet i en helt grundlæggende institution i danske samfund, demokratiet⁸ som beslutningsmodel, og dermed troen på, at de demokratiske beslutningsprocesser er rigtige. Ved ikke at stille ultimative krav, uden også at vise villighed til forhandling er RFSF tro mod denne institution. Analysen af vores to primære tekster viste, hvordan RFSF tager udgangspunkt i denne forhandlingsopfattelse og i deres argumentationer har indbygget samfundets sociale praksis om forhandling og kompromis.

Sammen med hvert konkret forslag, som kræver handling fra politisk hold tilbydes således også en forhandlingsvej, som er acceptabel for RFSF. For eksempel kræver RFSF ikke "kollisionsvenlig front" indført ved lov, hvilket der umiddelbart ikke skulle ligge noget til hinder for, med tanke på Rådets mission. Forslaget om "kollisionsvenlig front" fremsættes sammen med et forslag om afgiftslettelser. RFSF signalerer hermed et acceptabelt kompromis samtidig med, at regeringen tilbydes en måde at imødekomme RFSF's forslag på en for vælgerne acceptabel måde.

RFSF opnår således legitimitet omkring deres rolle i den trafikikkerhedspolitiske debat, fordi de tager afsæt i en legitim institution om forhandling og demokratiske spilleregler. Da det er legitimt, at en aktør deltager i debatten, såfremt de overholder spillereglerne, fungerer denne legitimitet ikke bare i forholdet RFSF og borgerne, men også i forholdet mellem RFSF og politikerne på det trafikpolitiske område.

⁸ Der findes mange definitioner på demokrati. Her forstås demokrati helt overordnet som flertalsstyre altså beslutninger på baggrund af afstemning med forudgående diskussion/debat.

7.2. Strategisk PR

RFSF manøvrerer i en kommunikationssituation, hvor de er i skarp konkurrence om politikernes opmærksomhed. RFSF har en klart defineret kommunikationsstrategi, men hvorledes operationaliseres denne i forhold til trafikpolitikerne?

Grunig & Hunt identificerer fire teoretiske paradigmer for udøvelse af public relations (Theaker, 2004: 11). De fire paradigmer ses som forskellige strategier for en organisations forhold til sin omverden over tid gennem det 20. århundrede, og strategiernes skift forklares som udtryk i stigende kompleksitet i forventninger og krav fra interessenter til organisationen. Derfor bliver paradigmerne også mere sofistikerede over tid. Fra de to indledningsvise modeller for envejskommunikation, der sidestiller public relations med propaganda til de mere komplekse to-vejs modeller⁹. Da vi allerede har konstateret, at RFSF arbejder i en forhandlingsdiskurs, hvor de interagerer med politikere på det trafikpolitiske område, ser vi bort fra modellerne for envejskommunikation.

To-vejs asymmetrisk

Denne model giver organisationen mulighed for at kommunikere sine budskaber og samtidig modtage feedback fra modtagerne på kommunikationen. Men organisationen er ikke forpligtet til at reagere på modtagernes respons. I modellen er det legitimt for en organisation at ignorere feedback og blot gentage samme budskab med fornyet styrke eller med en strategisk vinkel. Argumentationen om sammenhængen mellem fart og antal dræbte er et eksempel på RFSF's to-vejs asymmetrisk kommunikation. RFSF argumenterer kategorisk ud fra en sammenhæng mellem fart/hastighedsgrænser og antal dræbte. Hvis denne sammenhæng sættes til diskussion, argumenterer RFSF blot endnu mere kategorisk med yderligere inddragelse af statistik anden dokumentation.

En strategi, som dog i mindst et tilfælde viste sig knap så hensigtsmæssig:

"Jeg var jo nødt til at sige det, som det er, hvis gennemsnitsfarten som følge af det her [ændringen af hastighedsbegrænsningen på motorvejene fra 110 til 130, red] kommer til at være højere, så får vi flere dræbte på vores

⁹ Modellen med sine fire kommunikations idealer har været flittigt diskuteret siden lanceringen i 1984, og særligt idealet om den ustrategiske ageren i den tovejs symmetriske model er blevet anklaget for at være en uopnåelig praksis. Senere har Grunig imødekommet kritikken i bogen Excellence fra 2001 og anerkender, at idealet er utilstrækkeligt for nutidens kommunikatører. I stedet foreslår han en model, der integrerer elementer af begge tovejs modeller i et koncept, han kalder "a new way of excellent, two-way public relations". (Holmström, 1996:18ff)

motorveje. Det er et stort ansvar, regeringen påtager sig. I dag er der nogle som håner mig lidt og siger er det ikke pinligt, at du gik ud og sagde det? Nixsen biksen, tværtimod det er fuldstændigt sandt. Hvad jeg ikke kunne have forudset og hvad ingen kunne forudse, det var at på alle 110-strækningerne, der er gennemsnitsfarten faldet..... På 130-strækningerne er der underligt nok, sket det, at farten ikke er steget, man kører ikke 130, man kører 122,7".
(Interview med René la Cour Sell, bilag 4)

To-vejs symmetrisk

Denne model idealiserer fri og lige adgang til information, hvor kommunikation flyder mellem organisationen og interessenter for at opnå gensidig forståelse. Denne udveksling af information og forståelse for modpartens position medfører ideelt, at enten organisationen eller interessenterne til sidst vil forlade deres oprindelige position. Men Grunig & Hunt accepterer, at modellen fungerer, hvis blot begge parter kommunikerer tilstrækkeligt oprigtigt til at forstå modpartens position. Et eksempel på RFSF's to-vejs symmetriske kommunikation er deres ændrede syn på hastighedsbegrænsninger. Fra at have argumenteret kategorisk for lavere grænser argumenterer RFSF i dag for mere situationsbestemte og fleksible grænser.

Vi kan identificere to grunde til denne strategiændring:

For det første imødekommer RFSF privatbilismedkursens argumentation om at hastighedsbegrænsningernes har en hæmmende effekt i forhold til den fri bevægelighed i samfundet, eksemplificeret i "Ni liv om ugen" hvor RCS skriver:

"Ikke ved at gøre livet surt for nogen, og ikke ved at afskaffe bilismen."
(bilag 9)

For det andet har RFSF taget de mangeårige tilbagemeldinger om at hastighedsbegrænsningerne er for stringente til efterretning og anlægger nu en psykologisk vinkel i sin strategi eksemplificeret i "Farten dræber", hvor RCS skriver:

"...men det er hensigtsmæssigt, at vi kigger mere fleksibelt på hastighedsgrænserne - ikke mindst fordi bilisterne psykologisk får næring til at retfærdiggøre deres fartoverskridelser, når man fx på en tosporet vej med midterrabat og afskærmning af de bløde trafikanter, fastholder hastighedsgrænser på 50 eller 60 km/t. Derfor bør vi få justeret hastighederne mere i henhold til de konkrete forhold - både i opad- og nedadgående retning".
(Bilag 8)

Det er nærliggende at antage, at RFSF i dag ville have anlagt en to-vejs symmetrisk strategi på spørgsmålet om ændring af hastighedsgrænserne på motorvejen og i stedet for at have fastholdt argumentationen imod ideen ville have forsøgt at

forhandle et bytte i stedet, fx i form af flere ulykkesforebyggende foranstaltninger på motorvejene.

Vores delkonklusioner har vist, at RFSF i deres trafikpolitiske kommunikation, trækker på en forhandlingsdiskurs og derfor antager vi også at kommunikationsstrategien for denne del tager udgangspunkt i en af de to to-vejs strategier for at tilgodese forhandlingens grundprincipper om dialog og kompromis. Såfremt RFSF ønsker at indgå i forhandling må man også vise sig parat til at høre og forstå modpartens synspunkter.

7.3. Kommunikativ handlen

Den tyske filosof Jürgen Habermas opstiller en teori om den kommunikative handlen. Teorien er kompleks og flettet ind i et net af sprog, filosofi, moral og samfund. Vi vil dog kun benytte Habermas' teorikompleks i udpluk med særligt henblik på at beskrive RFSF's kommunikative handlemuligheder. Habermas udleder på baggrund af en historisk analyse to grundlæggende rationalitetstyper; målrationalitet og kommunikativ rationalitet, med to tilhørende handletyper; målrettet og kommunikativ handlen. (Holmström, 1996:16)

Habermas taler om målrational handlen, hvorved han forstår, at et individ ud fra et på forhånd fastsat mål vælger de midler, der er mest hensigtsmæssige til at realisere målet. Denne handleform er monologisk og gyldigheden måles på effektiviteten, hvormed den er i stand til at realisere dette mål.

RFSF's kommunikationsstrategi og arbejdet med balanced scorecard viser, at målrational handlen i Habermas forstand er et væsentligt element i RFSF kommunikative arbejde.

Der arbejdes ud fra et fastlagt mål, færre dræbte og kvæstede i trafikken, men også med et meget bevidst valg af midler. For eksempel beskriver balanced scorecard at målet om at "nedsætte gennemsnitshastigheden på by- og landeveje" skal nås gennem "målrettede kampagner". Målet er nået, såfremt gennemsnitshastigheden de nævnte steder er nedsat til 50/81 km/t i 2007. Men da den målrational handlen ikke tager hensyn til forhandlingens grundprincipper om dialog og kompromis er den ikke relevant i sammenhæng med RFSF dialektiske forhold til det politiske niveau. Dette betyder ikke, at den ikke har betydning, idet mange af de resultater RFSF opnår gennem målrational handlen senere indgår som en væsentlig faktor i forholdet til det politiske niveau. Blandt andet benyttes resultater opnået gennem målrational handlen som rygdækning i argumentationer ligesom resultaterne er med til at styrke RFSF etos.

Modsat påpeger Habermas også, at det er den kommunikative handlen, der skaber forudsætningerne for den strategiske handlen eftersom den viden der trækkes på i handlingen, vil være skabt kommunikativt. Dermed bliver den kommunikative handlen fundamental.

Den kommunikative handlen er i modsætning til den målrationelle en interaktionsform, der er rettet mod at samtalepartnerne afstemmer meninger. Det er en dialogisk handleform, der ideelt set forudsætter, at samtalepartnerne gennem en intersubjektiv afvejning af argumenter under henvisning til gyldige grunde, kommer frem til en fælles forståelse, en konsensus, der er rationelt motiveret, om et givet forhold.

Hvis RFSF vil opnå indflydelse ved forhandling er de således nødt til at agere kommunikativt og ikke målrationelt i forholdet til det politiske niveau.

Således beskriver balanced scorecard også at målet om at "øge justits- og trafikministerens interesse for færdselssikkerhed" skal nås gennem "uddannelse af embedsmænd". Hvor der i forholdet til trafikanter anlægges en monologisk indgangsvinkel anlægges der en dialogisk indgangsvinkel til det politiske niveau.

Denne dialog foregår både direkte og gennem andre kanaler, fx pressen.

"Det gør man ved at ringe op til nogle bestemte navngivne journalister og får gjort dem interesseret og invitere dem på frokost herude og holde et foredrag, prøve at forberede nogle historier, så de ser der er en spændende indenrigs-politisk diskussion idet eller at det er samfundsmæssig relevant." (Interview med René la Cour Sell, bilag 4)

System og livsverden

Habermas knytter handlingsteorien til begreberne system og livsverden¹⁰, der udgør to modsatrettede aspekter af samfundet. Her forsøger han at bygge bro mellem sociologiske paradigmer, der enten har fokuseret på individers handling uden at forstå de eksisterende strukturer omkring disse handlinger, eller også har teorierne handlet om de strukturelle rammer uden, at individerne i strukturen har været i fokus.

¹⁰ Fairclough bruger også denne begrebsdeling, når han beskriver teknologisering som en forklaring på sociale ændringer i samfundet: "Modern societies are characterized by a tendency towards increasing control over more and more parts of peoples lives. Habermas described this in terms of the colonization of the 'lifeworld' by the 'systems' of the state and the economy." (Fairclough, 1992:215)

Samfundet opdeles i dels en livsverden, som er summen af kulturel viden, normer for social omgang og individuelle færdigheder, det som vedrører fx familie, religion, moral og sociale fællesskaber uden for arbejdsliv og politiske organer. Rationalet er her kommunikativt handlende. Livsverdenen bliver derfor en ressource, som mennesker fortolker og handler på baggrund af i hverdagen. Det bliver til den betydningshorisont, den handlende befinder sig i og ikke kan træde ud af. Livsverdenen er derfor en nødvendig og uomgængelig forudsætning for at kunne ytre sig om noget i verden. Livsverdenens strukturer er afhængig af at blive reproduceret, og dette sker gennem kommunikativ handlen.

Den anden del af samfundet er systemet, dvs. det administrative og økonomiske apparat, hvor livsverdenen reproduceres materielt fx i virksomheder og offentlige organisationers administration. Dette sker bl.a. gennem at skabe økonomiske goder og løse sociale interessekonflikter. I en forklaringsrækkefølge, må man sige at livsverdenen 'var der først', da den danner grundlaget for systemet og ikke omvendt. Systemet er forankret i livsverdenen, da systemet er afhængig af at legitimere sine handlinger, hvilket kun kan ske gennem kommunikation.

System er således, når handlingskoordineringen ikke sker gennem kommunikativ handlen, men via anonyme, sprogløse styringsmedier fx penge (det økonomiske system) eller magt (her forstået som klassisk magtudøvelse i fx et politisk system).

Livsverdenen er derfor præget af en kommunikativ handlen som koordineres gennem sprog, mens systemverdenen er præget af strategisk handlen, hvor handlen koordineres gennem symboler som penge og magt.

Universalpragmatik

Forestillingen om kommunikativ handlen er en idealbetragtning, der ikke fuldt ud kan realiseres. Men ikke desto mindre er givet den forklaringskraft, da den opstiller krav til den kommunikative handlen som samtalepartnere forventes af overholde. Dette skitserer Habermas i Universalpragmatikken (Holmström, 1996:42 ff), hvor fire krav der gensidigt skal anerkendes og indfries, bliver opstillet.

Vi vil i det efterfølgende holde Habermas fire krav op mod RFSF kommunikation med det politiske niveau:

1 Forståelighed - Afsenderen skal udtrykke sig forståeligt, således at afsender og modtager har mulighed for at forstå hinanden.

Som vi har vist i afsnit 5 arbejder RFSF bevidst med en nuancering af sproget afhængigt af modtageren. RFSF konstruerer og lancerer positive ord og omgår ord

som kan tolkes negativt. De to tekster viser også, at RFSF er bevidst om at variere sproget efter målgruppen.

2 Sandhed - Afsenderen skal tale sandt, dvs. ytringens indhold skal fremlægges på en sådan måde, at modtageren derigennem kan dele afsenderens viden.

RFSF er i sine argumentationer bevidst om at skabe rygdækning ved at henvise til udenlandske undersøgelser, statistik mv. uden dog at komme med konkret bevisførelse eller kontrollerbare henvisninger. Sandhedskravet er derfor kun opfyldt såfremt modtageren accepterer, at RFSF taler sandt og acceptere RFSF sammenligningsparametre. At RCS er opmærksom på vigtigheden af at tale sandt fremgår i følgende udtalelse:

”Og der er hele deisen at jeg gør ikke noget som helst uden at det er på et dokumenteret grundlag. Altså jeg skal have en eller anden case, hvor jeg kan dokumentere en effekt i et andet land eller andet system eller på en eller anden måde have grund under fødderne.” (Interview med René la Cour Sell, bilag 4)

RFSF's sandhed er dog baseret på præsuppositionen om, at antallet af dræbte er for højt.

3 Vederhæftighed - Afsenderen skal være vederhæftig, dvs. udtrykke sig således, at der er overensstemmelse mellem ytring og intention. Modtageren skal kunne tro på afsenderen.

RFSF har tilsyneladende en stor troværdighed hos politikere og presse. Direktøren bliver af pressen benyttet som ekspert i færdselssikkerhedsmæssige debatter og politikere refererer direkte til RFSF i deres argumentationer. RFSF er blandt andet medlem af Færdselssikkerhedskommissionen som ”fast sagkyndig”.

4 Rigtighed - Afsenderen skal endelig udtrykke sig rigtigt ud fra bestående normer og værdier, således at modtageren kan acceptere ytringen, idet han er enig med afsenderen om disse normer og værdier. RCS udtrykker det således:

”Politiserer vi eller ej, hvis I spørger mig siger jeg Gu fanden gør vi det, men vi har trafikpolitiseret og ikke partipolitiseret” (Interview med René la Cour Sell, bilag 4)

Med sine trafikpolitiske udmeldinger balancerer RFSF nogen gange på kanten af hvad nogen mener et råd bør udtale sig om. Den mest markante stillingtagen kom fra statsminister Anders Fogh Rasmussen der i sin nytårstale 2002 sagde:

“De senere år er der ved knopskydning skudt et sandt vildnis af statslige råd og nævn og institutioner op over alt. Mange af dem har udviklet sig til statsautoriserede smagsdommere, som fastslår, hvad der er godt og rigtigt på forskellige områder. Der er tendenser til et eksperttyranni, som risikerer at undertrykke den frie folkelige debat”. (www.stm.dk, 29. april 2007)

Med statsministerens udmelding in mente giver det også mening at antage at RFSF bevidst i årene efter forlod den målrationelle handlen i forholdet til det politiske niveau og i stadigt større grad tog den kommunikative handelen, med dens indbyggede ydmyghed, i anvendelse.

7.4. Delkonklusion

RFSF arbejder med forhandling som et vigtigt element i deres kommunikation. Forhandling er en etableret institution i Danmark. Ved at tilslutte sig forhandlingsinstitutionen, er denne med til at legitimere RFSF og de viser, overfor alle aktører der tilslutter sig denne institution, at de ‘spiller spillet’ rigtigt.

Grunig & Hunt har identificeret fire kommunikationsparadigmer. RFSF opererer inden for de to sidste, hvilket Grunig fremhæver som det pragmatiske ideal for PR-udøvere. Habermas arbejder også med et kommunikationsideal. Her er det sværere, at se RFSF som en udelukkende dialogorienteret kommunikationspartner.

Det korte svar på arbejdsspørgsmålet, er, at RFSF skaber legitimitet omkring deres virke. De gør de ved at være bevidste om ‘spillereglerne’ i særdeleshed forhandlingsdiskursen. De arbejder dialogisk, symmetrisk, med deres kommunikation, hvilket ud fra en PR teoretisk vinkel kan betragtes som et ideal.

Men ud fra et Habermas’ kommunikationsideal så er deres ageren ikke helt entydig. RFSF arbejder med en høj grad af dokumentation i deres arbejde og i deres kommunikation over for trafikpolitikere. Et rationale som Habermas henfører til en systemisk tankegang, der bl.a. accepterer forhandling som social praksis. Men RFSF trækker i deres kommunikation på elementer fra både systemisk, målrationel handlen og kommunikativ handlen i dialogen med trafikpolitikere. Ønsket om at indgå i en åben dialog, handle kommunikativt, bliver tilsidesat, når RFSF ser en åbning for at forfølge en ‘vindersag’. Som RCS siger, så politiserer RFSF – det er bare ikke partipolitisk. RFSF’s er altså som organisation legitim, da de anerkender forhandling som en social praksis. Men ser vi på RFSF’s politiseren, med Habermas’ universalpragmatik så lever RFSF ikke helt op til Habermas’ idealkrav.

8. Konklusion

"(...) oplysning og vidensformidling, er en form for magtudøvelse, et forsøg på regulering af den oplyste. Der findes ikke oplysning uden, at der er magt på spil, og derfor ingen neutral formidling af viden" (Andersen og Christensen, 2000:44)

Vi har tidligere citeret N. Å. Andersen og G. Christensens artikel "Spisningens Sygeliggørelse", og det er også med den in mente, at vi vil konkludere på vores analyser. Blandt artiklens budskaber er, at neutral formidling af viden er umulig. Har man viden at formidle og retten til formidle den, så sidder man også på en magtposition, hvorfra verden omkring positionen påvirkes.

Vi indledte denne afhandling ud fra en tese om, at RFSF synes at udøve indflydelse på politiske processer omkring udformningen og vedtagelsen af lovforslag. Et forhold som vi - som studerende i kommunikation - finder interessant, ikke mindst fordi vores gennemgang af RFSF's arbejde viser, at deres strategier og koncepter grundlæggende tager afsæt i en nyudviklet og konsekvent implementeret kommunikationsstrategi.

I det følgende vil vi besvare vores tre arbejdsspørgsmål:

- Hvordan arbejder Rådet for Større Færdselssikkerhed med sproget i forhold til at formidle sine budskaber?
- Skaber Rådet for Større Færdselssikkerhed hegemoni om deres syn på trafiksikkerhed?
- Skaber Rådet for Større Færdselssikkerhed legitimitet om deres rolle i arbejdet for større trafiksikkerhed i forhold til det trafikpolitiske område?

Hvorefter vi endeligt konkluderer på vores problemformulering.

Hvordan arbejder Rådet for Større Færdselssikkerhed med sproget i forhold til at formidle sine budskaber?

Sproget er et kraftfuldt værktøj til at opnå forandring i den måde, vi som samfund opfatter trafiksikkerhed. Kritisk diskursanalyse er velegnet til at se på forandring og diskursive magtkampe med sproget som udgangspunkt. Vi har derfor benyttet Faircloughs model for kritisk diskursanalyse som bærende element i vores analyser af to tekster, begge skrevet af direktøren for RFSF.

I begge tekster identificerer vi de "dræbte" og "kvæstede" som centrale aktører. Den måde, de døde i trafikken bliver omtalt på, giver læseren indtrykket af, at de er omkommet som resultat af en handling, der kunne have været udgået. En aktiv

handling, som begge artikler kæder sammen med, at der ikke bliver gjort nok i forhold til, hvad man kunne gøre på færdselssikkerhedsområdet. Vi viser, at RCS knytter begrebet "fart" tæt til "dræbte" i sprogbrug såvel som argumentationer.

Ved at knytte fart til dræbte skaber forfatteren implicit en ny aktør – dræberen, farten. Uden at ekspliciteere dette bliver fartsyndere gjort til potentielle dræbere. Denne sproghandling gør det senere nemt at argumentere for skrappe sanktioner, netop vendt mod disse.

I begge tekster undgår RSC fortolkningsmuligheder i retning af tvang og formynderi, blandt andet ved i stor grad at opfinde positive ord eller tillægge ord positiv betydning. Eksempelvis "intelligent fartregulering", som egentlig er en elektronisk foranstaltning, der bestemmer bilens hastigheder i givne situationer – og dermed fratager føreren af bilen selvbestemmelse. Forfatteren udvikler og udvider det sprogsamfund, hvor ord og vendinger, der er forbundet med RFSF's forslag til højnelse af færdselssikkerheden, bliver opfattet positivt. I teksterne placerer forfatteren implicit et stort ansvar for gennemførelsen af de trafiksikkerhedsmæssige tiltag hos den lovgivende og udøvende magt.

Forfatteren skifter mellem en position som henholdsvis direktør for RFSF, talerør for Rådet, bekymret samfundsborger og trafikant ved at lægge forskellig betydning i sin brug af pronomenerne "vi".

De gennemgående argumentationshierarkier er generelt grundigt opbygget, og RCS udtaler sig med status af ekspert. Som rygdækning refererer han gentagne gange til udenlandske undersøgelser mv. Dokumentationerne fungerer, men er så mangelfuldt refereret, at de i praksis er "udokumenterede".

RFSF bruger altså sproget til at skabe, vedligeholde og reproducere en trafiksikkerhedsdiskurs efter deres ønsker.

Skaber Rådet for Større Færdselssikkerhed hegemoni om deres syn på trafiksikkerhed?

Dette spørgsmål har vi blandt andet søgt besvaret i analyse af de to teksters diskursive praksis. Fokus er lagt på RFSF's omtale af hastighedsovertrædelser og fart. Indledningsvist må vi konstatere, at RFSF argumenterer ud fra den helt grundlæggende præsupposition, at antallet af dræbte og kvæstede er alt for højt og skal nedbringes. Accepterer læseren dette, så er første element i RFSF's argumentationskæde lykkedes. Hvis ikke, er RFSF klar med tal og statistikker, omkostningsberegninger for samfundet og sammenligninger med andre lande.

I den diskursive praksis identificerer vi en konkurrerende diskurs til trafikikkerhedsdiskursen – kaldet privatbilismediskursen - i den diskursorden, som RFSF argumenterer i. Denne diskurs trækker blandt andet på grundlæggende friheds- og individualismediskurser. Det er magtfulde diskurser, idet de henter deres hjemmel i præsuppositionen om individets retskrav på frihed under ansvar. Mange danskere kan tilslutte sig dette, og det betyder også, at de fleste politikere må tage privatbilismediskursen med i deres betragtninger, når de udfører deres hverv.

Den grundlæggende konflikt mellem RFSF's sikkerhedsdiskurs og privatbilismediskursen står om, hvorvidt individet er i stand til at forvalte det ansvar, der følger med friheden. Ved at tilslutte sig en ultimativ sikkerhedsdiskurs baseret på øget regulering, kontrol og sanktioner, udfordrer politikerne således noget helt fundamentalt i samfundet.

"Hegemony is about constructing alliances, and integrating rather than simply dominating subordinate classes, through concessions or through ideological means, to win their consent" (Fairclough, 1992:92)

Som Fairclough definerer hegemoni, viser vi i vores analyse, at RFSF opløser konflikten ved at trække på en helt tredje diskurs – forhandlingsdiskursen. RFSF lægger op til en eftergivenhed på nøglepunkter i privatbilismediskursen ved blandt andet at argumentere for mere fleksible hastighedsgrænser og afgiftslettelser på biler med høj sikkerhed.

I sin argumentation for øget kontrol og skærpede sanktioner giver RFSF - ved at sidestille "fart" med "dræbte" - politikere muligheden for at trække på en retsdiskurs, hvis de anbefaler et forslag fra RFSF. Fartsynderne kriminaliseres, da kriminelle primært omfattes af retsdiskursen og kun sekundært, om overhovedet, af privatbilismediskursen. Denne er således omgået.

RFSF opnår altså, gennem forhandling, at politikere kan reproducere centrale emner fra sikkerhedsdiskursen gennem fx en retsdiskurs og således omgå konflikten med privatbilismediskursens ideologisk funderede friheds- og individualitetsprincipper. RFSF søger altså hegemoni om deres udlægning af trafikikkerhedsdiskursen gennem forhandling.

Skaber Rådet for Større Færdelssikkerhed legitimitet om deres rolle i arbejdet for større trafikikkerhed i forhold til det trafikpolitiske område?

For at vurdere den sociale praksis, som RFSF indgår i har vi inddraget Berger og Luckmanns legitimitetsbegreb samt Grunig & Hunts teoretiske paradigmer for udøvelse af public relations kombineret med Habermas' idealer for kommunikativ handlen.

Som nævnt ovenfor har vi påvist, at RFSF trækker på en forhandlingsdiskurs, når de kommunikerer til politikere på det trafikpolitiske område. Ifølge vores analyser sker det for, at RFSF kan udnytte den sociale praksis, som er opbygget omkring den politiske beslutningsproces i Danmark – af Larsen (1997) benævnt et konsensusdemokrati, hvor forhandling er vejen til at tage politiske beslutninger.

RFSF opnår legitimitet om deres rolle i den trafiksikkerhedspolitiske debat, fordi de tager afsæt i en legitim institution om forhandling og demokratiske spilleregler.

Når RFSF i deres kommunikation mod det politiske niveau trækker på en forhandlingsdiskurs, vurderer vi også, at kommunikationsstrategien for denne del af RFSF's kommunikation tager udgangspunkt i en af Grunig & Hunts to-vejs PR-strategier for at tilgodese forhandlingens grundprincipper om dialog og kompromis. Såfremt RFSF ønsker at indgå i forhandling, må man også vise sig parat til at høre og forstå modpartens synspunkter.

RFSF indikerer med sin kommunikationsstrategi og balanced scorecard, at målrationel handlen i Habermas' forstand er et væsentligt element af RFSF kommunikative arbejde. Der arbejdes ud fra et fastlagt mål, færre dræbte og kvæstede i trafikken, men også med et meget bevidst valg af midler. Kommunikationen er en blanding af kommunikativ og strategisk handlen i forhold til det trafikpolitiske felt. Udgangspunktet er dokumentation og målbarhed i RFSF's arbejde, og rationalet er forhandling som social praksis. Men det systemiske rationale er forankret i livsverdenen, og må legitimeres sig gennem denne. Det sker ved, at RFSF gennem sproget får bygget bro mellem diskurser på det trafikpolitiske felt.

RFSF opnår og fastholder legitimitet om sin rolle i arbejdet for større trafiksikkerhed ved at indgå som aktør i feltet og overholde de spilleregler, der er bredt accepteret i vores samfund som social praksis. Ved at åbne op for forhandling med konkurrerende diskurser på området, bliver det muligt for RFSF at opnå lydhørhed over for sine synspunkter, fordi politikerne på det trafikpolitiske område på denne måde kan manøvrere mellem de konkurrerende diskurser – trafiksikkerhedsdiskursen og privatbilismediskursen.

På baggrund af ovenstående konklusioner vil vi besvare vores problemformulering.

Arbejder Rådet for Større Færdselssikkerhed strategisk med kommunikation og medfører det, at de formår at påvirke lovgivningsprocessen på det trafikpolitiske område?

Vores indledende medieundersøgelser viser, at RFSF's mediedækning stiger væsentligt efter ansættelsen af RCS som direktør. RCS anlægger en bredere og

mere resultatorienteret tolkning af RFSF's vedtægter. Denne tolkning tillader, at RFSF bevæger sig fra overvejende at beskæftige sig med kampagner rettet mod befolkningen til også at politisere, så længe det tjener til at nedsætte antallet af dræbte og skadede i trafikken.

Denne udvidelse af RFSF's selvopfattelse af sit arbejdsområde får vi yderligere bekræftet i en nærmere gennemgang af RFSF's kommunikationsstrategi, hvor RFSF ud over den traditionelle rolle som informatør inden for trafiksikkerhed også ønsker at påvirke områder inden for trafiksikkerhedsarbejdet, som ellers formelt kræver medvirken fra andre organisationer/myndigheder og fra politisk hold.

Vi har påvist, at RFSF arbejder strategisk med kommunikation ud fra en langsigtet planlægning i forhold til definerede mål. Kommunikation er RFSF's vigtigste parameter til at opnå sine mål, og sprogbrugen bliver derfor central. Vores analyser viser, at RFSF bruger altså sproget til at skabe, vedligeholde og reproducere en trafiksikkerhedsdiskurs.

Ved samtidig at trække på en forhandlingsdiskurs og vise lydhørhed over for/imødegå argumenter fra aktører, som agerer i privatbilismediskursen, opnår RFSF den legitimitet, der er forbundet med institutionen forhandling. Vi vurderer derfor, at RFSF opnår indflydelse på lovgivningsprocessen på det trafikpolitiske område.

9. Perspektivering

Vores indgang til denne opgave har været en fornemmelse af, at RFSF påvirker den måde, der tales trafik på og de politiske processer omkring udformningen og vedtagelsen af lovforslag.

Vores undersøgelser har underbygget, at RFSF bevidst arbejder i den retning og noget tyder på, at de har succes med at påvirke den trafikpolitiske dagsorden. Vi mener, det er helt legitimt, at RFSF bevidst forsøger at påvirke den trafikpolitiske dagsorden hen imod løsninger, der tilgodeser RFSF's formål.

Imidlertid finder vi det tankevækkende, at RFSF ikke i højere grad bliver udfordret på trafikpolitiske holdninger og meninger om, hvordan trafikken indrettes bedst og sikrest. Især hvis det skyldes, at andre interesseorganisationer på området overser eller undervurderer værdien af klar kommunikation og sikker navigation i den demokratiske forhandlingsproces. Det mener vi reducerer deres evne til at konkurrere med RFSF om mulighederne for at påvirke dagsordenen.

Kan andre organisationer lade sig inspirere af RFSF?

I vores optik er svaret klart ja.

Vi har vist, hvordan RFSF ved hjælp af en klar kommunikationsstrategi har påvirket den trafikpolitiske dagsorden.

Første skridt i RFSF's fodspor vil imidlertid ofte være et kritisk blik på organisationens selvforståelse, idet mange interesseorganisationer og myndigheder definerer deres kommunikation som formidling inden for de rammer, som politikerne opstiller – frem for at være med til at påvirke de politiske rammer.

Er det legitimt for alle at deltage i den demokratiske proces?

Vi har set på RFSF's kommunikation i en tid, hvor grænserne for ytringsfrihed jævnligt er til offentlig debat. Og i vores afhandling har vi set tilbage til 2002, hvor statsminister Anders Fogh Rasmussen i sin nytårstale annoncerede en nedlæggelse af en bred vifte af offentlige råd og nævn. Et opgør med det han dengang betegnede som "et eksperttyranni, som risikerer at undertrykke den frie folkelige debat".

Mange har dog i årene efter peget på, at den omfattende lukning af råd og nævn har betydet, at eksperter og organisationer holder sig tilbage fra at deltage i den offentlige debat. Med sine trafikpolitiske udmeldinger balancerer RFSF indimellem på kanten af, hvad nogle politiske aktører mener et råd bør udtale sig om. RCS

peger i vores interview også på, at han vælger sine kampe med omhu, netop fordi ikke alle organisationens interessenter anser det for legitimt, at en organisation som RFSF blander sig i debatten og kommer med holdningsmæssige udmeldinger.

I vores interview nævner RCS også, at han som privatperson er optaget af det, han betegner som afdemokratisering af det danske samfund – dvs. at ikke alle, som har relevant ekspertviden deltager i den offentlige debat. Den bekymring deler vi. Men måske har RFSF fundet en vej ved at trække på en forhandlingsdiskurs og derigennem skabe en legitim plads for sig selv i den politiske debat og lovgivningsproces. En vej som det er muligt for andre Råd og Nævn at følge.

Litteratur

Bøger

Becker Jensen L. Indføring i tekstanalyse. Roskilde Universitetsforlag; 1997.

Berger PL og Luckmann T. Den sociale konstruktion af virkeligheden 2 ed. Akademisk Forlag; 2003.

Fairclough N. Discourse and Social Change. Polity Press; 1992.

Garbers L og Høgel S. Retorik. Levende tale eller tom snak? Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck; 1996.

Hansen HK, Novak L, Salskov-Iversen D, Werther C. Diskurs og Sociale Forandringsprocesser. Working paper, Institut for Interkulturel Kommunikation og Ledelse. Handelshøjskolen i København, 1996.

Tilgængelig på: <http://ir.lib.cbs.dk/download/ISBN/x64471288x.pdf> (3.5.2007)

Helder J. One company - one language? Handelshøjskolen i København; 2006.

Holmström S. Perspektiver & Paradigmer. Roskilde Universitetscenter; 1996

Jørgensen C, Onsberg M. Praktisk argumentation. 2 ed. Ingeniøren Bøger; 2001.

Jørgensen MW, Phillips L. Diskursanalyse som teori og metode. 1 ed. Samfundslitteratur og Roskilde Universitetsforlag; 1999.

Kvale S. Interview – en introduktion til det kvalitative forskningsinterview. Hans Reitzels forlag; 1997. 11. oplag, 2004.

Theaker A. The Public Relations Handbook. Routledge; 2. ed., 2004.

Thomsen JPF. Magt. En introduktion. Hans Reitzels Forlag; 2005.

Werther C. Den britiske unionsdiskurs: Et diskursanalytisk perspektiv. I: Hjort K (red). Diskurs: Analyser af tekst og kontekst. Samfundslitteratur; 1997. p. 211-33.

Artikler

Andersen NÅ, Christensen G. Spisningens sygeliggørelse. GRUS, 2000;(59):23-44.

Ditlev N. Sikkerhed: Jagt på trafikbisser. Jyllands-Posten, 29.09.2003

Fogt L. Færdselssikkerhed: Trafikanter skal under skarp kontrol. Berlingske Tidende, 29.09.2003

Klarskov K. Kritik af forslag til stramninger i trafikken. Politiken, 30.09.2003

Larsen H. Forseelser: Klippekort på vej til Danmark. Berlingske Tidende, 17.07.2003

Larsen H. Trafikdød: Brug for hårdere fængselsstraffe. Berlingske Tidende, 30.09.2003

Larsen JS. Retspolitik: Strammere retspolitik. Jyllands-Posten, 28.08.2003

Larsen KE. Stræben efter enighed - eller fælles ramme om forskellighed?. Uddannelse, 1997;(7).

Nielsen HF. Hård kurs mod fartbøller. Politiken, 28.08.2003

Ritzau. Bredt flertal vil jage fartbisser. Jyllands-Posten, 30.09.2003

Sell RC. Debat: Ni liv om ugen. Berlingske Tidende, 24.08.2003
Vedlagt som bilag 9.

Sell RC. Farten dræber. Færdselssikkernyt, oktober 2003;(3)
Vedlagt som bilag 8.

Skærbæk M. Unge bilister skal straffes hårdere. Berlingske Tidende, 13.11.2003

Wittrup J. Konflikt og konsensus i det danske Folketing 1982-92. Politica, 1994;26(1):46-56

Andre dokumenter

Hver ulykke er én for meget. Mod nye mål 2001-2012.
Færdselssikkerhedskommissionen, 2000.

Lovforslag L 98, 2003-04. Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
(Klippekortsystem og skærpede sanktioner ved hastighedsovertrædelser m.v.)

Kommunikationsstrategi – Rådet for Større Færdselssikkerhed.
Ikke dateret, vedlagt som bilag 12.