

Ben Henry Pedersen

Jernbanen og vegtrafikkulykker



En deskriptiv analyse av medierte artikler om jernbanens rolle og funksjon

En masteroppgave i språklig kommunikasjon
Institutt for språk- og kommunikasjonsstudier

NTNU 2009

Jernbanen og vegtrafikkulykker

En deskriptiv analyse av medierte artikler om
jernbanens rolle og funksjon

Ben Henry Pedersen

En masteroppgave i språklig kommunikasjon
Institutt for språk- og kommunikasjonsstudier

NTNU 2009

INNHOOLD

Innhold	V
Forord	IX
In memorandum	IXI

INNLEDNING OG FORSKNINGSINTERESSE

1. Et sosiokulturelt syn på media	1
1.1. Kommunikasjon: å gjøre felles – en sosial interaksjon	1
1.2. Bakgrunn for studien	2
1.3. Fagfelt og tematikk	2
1.4. Studiens interesseområde sett i lys av et anvendt språkvitenskapelig fokus	3
1.5. Oppgavens legitimitet – etisk og faglig fokus	4
1.6. Hva andre har gjort - legitimering av forskningsfeltet	4
1.7. Oppgavens struktur	5

TEORI

2. Meta – sosiokulturell – kommunikasjonsteori - et triadisk bakteppe	7
2.1. Med språket som tekst og sosial praksis	7
2.2. Sosial og kulturell orden og funksjon for anvendt språkvitenskap – et perspektiv på sosiokulturell teori	9
2.2.1. Sosialt konstruerte og strukturelle ressurser	10
2.3. Kritisk teori	11
2.4. Kommunikasjons- og diskursteori	11
2.4.1. Kontekst og bruken av kontekst	12
2.5. Tekst og diskurs - ramme og ressurs	13
2.6. Diskurs	14
2.7. En diskursiv måte å forstå kunnskap på	15
2.7.1. Diskurs: -orden -samfunn og -kamp	16
2.8. Kritisk diskursanalyse	17
2.8.1. KDA – fordeler og ulemper	18
2.9. Koherens og implisitt informasjon	19
2.9.1. Mening som relevans mellom mikro- og makrosystemene	20
2.9.2. Mening og mening – godt norsk?	20
2.9.3. Virkelighetsbilder – det å sette ord på virkeligheten	20
2.9.4. Sannhet – et kontroversielt begrep innen forskning	21
2.10. Massekommunikasjon og media som arena for meningsskaping	22
2.11. Jernbanerelatert trafikkuhell som diskursiv konstruksjon og organisering	23
2.12. Forskningsspørsmål og problemstillinger	23

METODE

3. Kritisk diskursanalyse	27
3.1. Material	28
3.2. Media og sosial praksis	28
3.2.1. Media og nettbasert nyhetsformidling – medias skriverstrategier	29
3.3. KDA – en mediering av tekst og sosial praksis	29
3.4. Språkfunksjoner	31
3.5. Analysens faser	32
3.5.1. Ordnivå	32
3.5.2. Grammatisk nivå	32
3.5.3. Tekstnivå og diskursnivå	33
3.6. Analysekategoriene	33
3.6.1. Verbbbruk	33
3.6.2. Agens – agent og kraft	34
3.6.2.1. Skjult eller uttrykt agens	34
3.6.3. Modalitet	34

ANALYSE

4. Tekst – betydning og mening	37
4.1. Analysedel 1 – Tekstanalyse	37
4.1.1. Analyseeksempel 1	38
4.1.2. Analyseeksempel 2	40
4.1.3. Analyseeksempel 3	43
4.1.4. Analyseeksempel 4 – medieversjonen	46
4.1.4.1. VAM- og sammenliknende analyse av media - politi	49
4.1.4.2. Analyse av dokument 02 - Rapport om trafikkuhell	49
4.1.4.3. Analyse av dokument 03 - Avhør av vitne	51
4.1.4.4. Analyse av dokument 17 – Avhør av vitne	52
4.1.4.5. Analyse av dokument 13 - Avhør av mistenkte	53
4.1.4.6. Analyse av dokument 16 – Åstedsrapport	54
4.1.5. Analyseeksempel 5	55
4.1.6. Analyseeksempel 6	57
4.2. Oppsummering av funn – media	58
4.3. Oppsummering av funn i politirapportene – komparabel media – politiet	60
4.3.1. Politiet og VAM	60
4.3.2. Rapport 02 - Rapport om vegtrafikkuhell	61
4.3.3. Rapport 16 – Åstedsrapport	61
4.3.4. Kommentar til politirapportene 02 og 16	61
4.3.5. Rapportene generelt	62
4.3.6. Medias rapport v.s. politiets om samme hendelse	63
4.4. Analysedel II Diskursivt fokus og forhandling om mening	65
4.4.1. Diskursanalyse	66
4.4.2. Diskurskamp v.s. kompletterende diskurser	67
4.4.3. Strategi som uttalt premiss	68
4.4.4. Institusjonell diskurs, rolle og funksjon	69
4.5. Jernbanerelaterte trafikkuhell og det uunngåelige: - hvem har skylda?	71

4.6. Privat aktivitet og diskurs om trafikkuhell på jernbanen	72
4.7. Kritiske vs. populistiske mediekonstruksjoner	76
4.8. Analysedel III – KDA	78
4.8.1. KDA og sosial praksis	79
4.8.2. KDA i et medieperspektiv – eller media i et KDA-perspektiv?	79
4.8.2.1. Media og makt	80
4.8.3. Politiet som nyhetsformidler	81
4.8.4. Jernbanen som nyhetsformidler	82
4.8.5. Ideologikritisk journalistikk eller ideologisk krise i postmoderne medier?	83
4.8.6. Mottakerorientering og målgrupper	85
4.9. Diskursiv og sosial praksis og orden – hegemoni eller endring?	86
4.10. Oppsummering KDA	87

RESULTATER OG DRØFTING

5. Et resymé: fra tekst til sosial praksis	89
5.1. Innledning	89
5.2. Tilbake til problemstillingene	90
5.2.1. Hvilke betydningspotensialer ligger i teksten?	93
5.2.2. Hvilke diskurser er relevant å trekke på?	97
5.3. Hvilke implikasjoner får tekst og diskurs for sosial praksis?	98
5.4. Hvilke implikasjoner får sosial praksis for tekst og diskurs?	100
5.5. Veien videre	101
5.6. Etterord	102

LITTERATURLISTE	105
-----------------	-----

VEDLEGG

1. Mediartikler og analyseeksempler	
Analyseeksempel 1	109
Analyseeksempel 2	110
Analyseeksempel 3	111
Analyseeksempel 4	112
Analyseeksempel 5	113
Analyseeksempel 6	114
2. NSB	
a. Omdømmemåling 2007	115
b. MMI-måling	115

3. JBV	
a. Medieanalyse	116
b. Tall som teller”	127
c. Jernbanestatistikk 2006	127
d. Planoverganger	127
e. Trygghetsfilosofi	127
4. Politirapporter	
a. Dokument 02 Rapport om trafikkuhell	128
b. Dokument 03 Avhør av vitne	134
c. Dokument 17 Avhør av vitne	136
d. Dokument 13 Avhør av mistenkte	138
e. Dokument 16 Åstedsrapport	141
5. SINTEF	
a. ”Hvem har skylda?”	145
6. Makt og demokratiutredningen	145
7. ISK.	
Den språklige vending II	145

FORORD

Dette er en studie innen anvendt språkvitenskap som tar opp ulike problemstillinger som oppstår i møtet mellom samfunnsmedlemmer og massemedierte tekster.

Jeg ønsker spesielt å takke tre personer som hver på sin måte har vært bidragsyter, inspirasjonskilde og ikke minst faglig veiledere. Vilkårlig nevner jeg først førsteamanuensis Ellen Andenæs som fra bachelor-nivå har vært et frisk pust av en inspirasjonskilde innen institutt og disiplin. Den andre er min faglige veileder og uuttømmelige kilde, professor Lars Sigfred Evensen, for hans evne til å ”guide” meg langs den røde tråd og ellers for hans enorme kompetanse innen anvendt språkvitenskap. Sist, men ikke minst vil jeg rekke en stor takk til tidligere informasjonsdirektør ved Jernbaneverket, Jan Erik Kregnes, for hans engasjement og optimisme på mine og studiens vegne. I tillegg har han vært som et levende leksikon i jernbanerelaterte spørsmål, noe jeg har hatt stor nytte av helt siden han og jeg delte kontor i NSBs info-avdeling i Trondheim. Jeg vil også takke NSB for teknisk support.

For øvrig vil jeg rette en takk til ansatte på instituttet for velvillig hjelp og assistanse i sluttspurten av prosjektet, ingen nevnt, ingen glemt.

Med ærbødighet og respekt for min far og bror som begge døde våren 2008, med en måneds mellomrom...

Trondheim, høsten/vinteren 2008/2009

Ben Henry Pedersen

1. Et sosiokulturelt syn på media

I dag hersker det stor enighet om at kommunikasjon er i ferd med å innta en stadig viktigere posisjon i vår hverdag. Dette gjelder kommunikasjon på alle nivå: privat og situasjonsrelatert eller kulturell og bundet til større kontekster, fra å framlegge et enkelt budskap, til sosiale eller markedsrettete prosesser for å mediere eller selge et budskap. Det er også en tendens til at betydningen av god kommunikasjon øker i takt med nye krav i vårt økende teknologiske og globale samfunn.

Media er en aktør og arena som befinner seg i en tekstverden som en kompleks formidler og leverandør av tekst og annen informasjon. Denne studien vil foreta et sosiokulturelt nærsyn på media for å se hvordan en type tekst og informasjon medieres innenfor visse sosiale rammer.

1.1 *Kommunikasjon: å gjøre felles – en sosial interaksjon*

Det finnes en rekke ulike modeller og former for kommunikasjon, fra enkle, lineære og énvegs fra avsender til mottaker, til mer kompliserte interaksjonistiske modeller som også inkluderer en form for respons. Dialog er det som utgjør selve prosessen som skjer ved en *sosial* interaksjonen *mellom* kommunikasjonsdeltakere, altså en tovegs kommunikasjonsform. Med massekommunikasjon som fenomen har vi å gjøre med en eller flere avsendere og en eller flere mottakere av en tekst eller et budskap. En slik kommunikasjonsform er ofte énvegs og betegnes som ren informasjon, uten at den er fratatt mulighet for tolkning og respons av den grunn. Uansett kommunikasjonsform er viktige kjennetegn ved et budskap at det har en viss sammenheng og en kommunikativ funksjon, avhengig av hvilket formål den har.

Fenomenologisk skiller og skilles kommunikasjon grovt mellom det å forhandle om mening fra ett menneske til et annet, altså mellommenneskelig eller personlig kommunikasjon og til mer omfattende kommunikasjonsprosesser.

Anvendt språkvitenskap, som er denne studiens teoretiske bakteppe, er opptatt av mening og hvordan meningsprosesser skapes i mellommenneskelig interaksjon. I en dialogisk eller (sosio)interaksjonistisk kommunikasjonsmodell (Nystrand: 1986) ligger ikke meningen eksplisitt i innholdet, men tilbys i tekstlig møte mellom forfatter, selve teksten og den som mottar den; et symbolsk møte som et resultat av hva en tekst gjør (Vatn 1999: 23). Sentralt her er nettopp meningsskaping og forhandling om mening. Anvendt språkvitenskap trekker her på begrepet kontekst, som en arena der en mottaker tolker en tekst ut ifra sin egen kunnskaps- og erfaringsbakgrunn.

1.2 Bakgrunn for studien

Mitt valg av forskningsprosjekt er medias håndtering av Jernbaneverket (JBV) og Norges Statsbaner (NSB)¹ sin rolle og funksjon, generelt i forbindelse med jernbanerelaterte trafikkulykker, og spesielt hvordan media plasserer årsaksforhold, ansvar og skyld i forbindelse med disse. Mitt overordnede fokus på media vil altså være hvordan jernbanen blir omtalt i forbindelse med ulykker, og hvordan disse blir representert. Jeg kommer tilbake til problemstillingene i slutten av kapittel 2.

1.3 Fagfelt og tematikk

En viktig utfordring innen forskningen er at det søkes metoder og anvendelser som er fruktbare, også utenfor egen disiplin. Slik håper jeg at denne studien skal være av interesse og nytte utenfor det anvendt-språkvitenskapelige feltet. Det har også vært en av drivkreftene for prosjektet: å se medierte tekster i et språkvitenskapelig perspektiv. Min interesse er derfor å belyse og analysere profesjonelle eller institusjonelle tekster som befinner seg i det offentlige rom. Selv om noen kanskje vil si at et slikt fokus også gjelder for medieforskning, har medieforskningen med få unntak vært mer opptatt av å forske på resepsjons- og publikumsforskning. Et annet akademisk skille ligger i distinksjonen mellom personlig kommunikasjon og massekommunikasjon (van Dijk 1985: s.16).

¹ Der både JBV og NSB omtales, brukes fellesbetegnelsen ”jernbanen”.

1.4 Studiens interesseområde sett i lys av et anvendt språkvitenskapelig fokus

Potensialer for en politisk debatt og dikotomi med jernbanen som enten en samfunnets tjenesteyter eller en markedsbedrift med økonomiske mål, har media benyttet seg av og uttrykt ulike meninger om. Mange har vært kritiske overfor norsk jernbane, og en av metodene media har brukt likner mye på såkalte isoleringsteknikker, hvor medlemmer innenfor en samfunnsgruppe isoleres fra helheten for lettere å kunne ”angripes”. Dette har mye felles med populist- og konfliktmetoder hvor to grupperinger framstilles ulikt. Slik thatcherisme-posisjonering av ”vi og de andre” er en mye brukt mediestrategi, hvor ulike individer og/eller grupper blir satt opp mot hverandre. Den sympatisk framstilte ”gode” (vi) vinner over det ”onde” (de andre), og i dette ligger et visst potensial for emosjonelt engasjement, slik at leserne lettere kan velge parti (van Dijk 1985: 260).

Populisme og thatcherisme kan også sees på som en type tabliodisering av innhold. Forenkling på bekostning av det kritiske finner vi i både media og politikken, og det gir seg ofte utslag i å ta for seg enkeltmennesket og unngå å sette begivenheter i sammenheng. Resultatet av slike strategier kan føre til at jernbanen blir rammet av en slags offentlig konflikt de ikke ønsker, fordi det kan skade deres omdømme. Jernbanens egen konstitusjon og strategi er heller ikke laget slik at de nødvendigvis går ut i media og forklarer.

Jeg har hentet noe empiri fra journalistikken og medievitenskapen, men både teori, metode og analyse er gjort med verktøy fra anvendt språkvitenskap. Her vil metodologisk og analytisk fokus ligge fra tekstuellet og diskursivt nivå til sosial praksis, og hvordan nivåene trekker veksler på hverandre. Dette kommer fram i presentasjonen av metode og analyser. Innenfor disse rammene hører det med at jernbanen, først og fremst JBV, ble utsatt for et hardt politisk press fra den forrige regjeringen. Dette førte til masseoppsigelser, krav om effektivisering, privatisering og konkurranseutsetting for noen av konsernets tjenester, en prosess som NSB også har vært igjennom.

1.5 Oppgavens legitimitet - etisk og faglig fokus

Som forskerposisjon har jeg valgt en ”forske med”-posisjon som forplikter deltakerne i prosessen til et visst samarbeid (Cameron et al: 15). I det ligger at jeg overfor jernbanen etterstreber meg på å innhente korrekte opplysninger, også der jernbanen inngår i mine analyser. Samtidig er det viktig å presisere at jeg i tillegg forsker *på* noe, nemlig massekommuniserte tekster. Jeg forsker derimot ikke *for* noen, fordi jeg både på faglig og etisk grunnlag skal produsere en uavhengig rapport. En forskerposisjon som dette blir dermed dialogisk, og samtidig uavhengig, både av og overfor jernbanen.

Med hensyn til legitimering trenger jeg ikke vise til sensitivitetshensyn overfor media fordi tekstmaterialet allerede er offentliggjort. Legitimitet blir derfor et spørsmål om å utføre noe konstruktivt på fagdisiplinens vegne som kan være av nytte også i videre forskning. Etske og faglige problemstillinger og fokus ligger i at jeg som forsker i tillegg til å forsvare min posisjon, også må ta hensyn til disiplinens indre retorikk og logikk. Med et slikt utgangspunkt føler jeg også et visst ansvar for at andre lesere også skal ha et utbytte av arbeidet. Derfor vil jeg lage en egen presentasjon til dem som ikke har tilhørighet innenfor disiplinen.

1.6 Hva andre har gjort - legitimering av forskningsfeltet

Blant de oppgaver jeg har lest, er det særlig to som har opptatt meg. Den ene er Gunnar Foss’ ”Det Nasjonale Sorgarbeid” (Foss 1987), som hadde et diskurs- og korpus-fokus etter Vassdalulykken for noen år siden: hvordan programtekst og innhold hadde mulige virkninger for seerne. Den andre er Kristin Halvorsens hovedfagsoppgave ”Samtaler i det offentlige rom” (Halvorsen 2001), om tekstene i NRK fjernsynet sitt ”Først og Sist”. Mer sentral er Martin Engebretsen (Engebretsen: 2002) som har interessert seg for nyheter i et språkvitenskapelig perspektiv, med vekt på nettaviser. Jeg ønsker å bidra til dette perspektivet for å få en økt forståelse for medietekster innenfor forskningen av anvendt språkvitenskap, som også kan være av en viss akademisk relevans og til nytte for både medievitenskapen og journalistikken.

1.7 Oppgavens struktur

I neste kapittel (2) skal jeg presentere de teoretiske hjørnesteinene studien støtter seg på. Der vil jeg også presentere de ulike forskningsspørsmål og problemstillinger som jeg har stilt til materialet. I metodekapitlet (3) som følger, redegjøres først for materialbearbeidingen. Jeg kommenterer kort dagens mediesituasjon og funksjon for å flette det inn i et språkvitenskapelig domene og deretter presenteres de analyseredskapene jeg benytter i metoden, som inkluderer analysens faser og kategorier. Analysekapitlet (4) åpner med en tekstanalyse av materialet. Med hensyn til et bestemt teksteksempel har jeg gjort en tekstanalyse av en politirapport for å se etter sammenfallende ord og tekstmønstre, altså en sammenliknende tekstanalyse media – politiet. Deretter fortsetter studien med en diskursanalyse og deretter en analyse av sosial praksis. I kapittel 5 drøfter jeg funn som er gjort på bakgrunn av forskningsspørsmål og problemstillinger, hvor jeg avslutter med en tenkt kurs i en "veien-videre" sammenheng.

TEORI

"I hver epoke er den herskende klasses tanker de herskende tanker, dvs. den klasse som er samfunnets herskende makt, er også dets åndelige makt".

Karl Marx (1846)

2. Meta – sosiokulturell – kommunikasjonsteori - et triadisk bakteppe

Hvordan vi forstår og tar i bruk språk og språklige ressurser avhenger av hvilket utgangspunkt vi har, som for eksempel utdanning og erfaring. Språk og språkbruk er dessuten et sosialt lært fenomen og en dynamisk prosess som varer livet ut. Vi blir heller aldri utlært som språkbrukere, fordi språklige ressurser stadig lar seg påvirke av indre og ytre prosesser. En økende språklig integrering og globalisering fører også til at vi importerer nye ord og uttrykk, og nye mønstre for samhandling får oss til å utføre andre språklige handlinger i nye medier. For å møte ulike språklige utfordringer konstrueres ulike modeller for meningsskaping og tolking. Språkbruk er altså både ramme og ressurs. Rammene styrer hva som er relevant, og ressursene er mer abstrakte, tilgjengelige repertoarer for hva vi har til rådighet for å utføre bestemte språkhandlinger.

2.1 Med språket som tekst og sosial praksis

I dette kapitlet vil jeg redegjøre for hvilke teoretiske og analytiske perspektiv jeg vil benytte. Metodologisk er målet å se (lese tekst) og benytte (tolke tekst) språkbruk som en diskursiv og pragmatisk ressurs. Valgt metode er kritisk diskursanalyse (KDA). Metodologisk gjøres dette ved både å se språkbruk fra et struktur- og systemperspektiv og diskursiv og sosial praksis.

Sentralt i denne studien er å se på hvordan en type språkbruk i en bestemt sammenheng gir mening og ulike tolkningspotensialer med teorier fra anvendt språkvitenskap, og altså, -kritisk diskursanalyse. Kapitlet inneholder også noen metateoretiske overbygninger og ressurser fra sosiokulturell² teori, som jeg også henter kommunikasjonsteoriene fra. Først vil jeg begrepsforklare overbygningene og deretter foreta en bred gjennomgang av teoriene.

Språk og tekst er regulert gjennom struktur og grammatiske konvensjoner. Det er ved hjelp av et utvidet tekstbegrep, formatert eller forvandlet gjennom verbale, auditive og visuelle medier (Schwebs & Østbye 2001: 145), at språket blir et veletablert og funksjonelt system for meningsskaping. For å forstå, tolke og analysere tekst behøves likevel noe mer kunnskap enn ren grammatisk avlesing. Som språkviter må en for eksempel kunne noe om sammenhengsmekanismer og eksplisitte og implisitte språkhandlinger for å gjøre rede for en viss pragmatisk og kommunikativ kompetanse (Dell Hymes, i Vagle et al 2002: 37).

Språk og språkbruk er som nevnt mer enn kun ytring og tekst, det er også *en* type sosial praksis. I anvendt språkvitenskap er diskurs³ og sosial praksis gjensidig konstituerende (jfr. Fairclough 1992a: 64-66). Sosial praksis står i et dialektisk forhold til (sosiale) diskurser, samtidig som den konstituerer vår sosiale verden (identitet og relasjoner) og konstitueres av andre sosiale praksiser.

”Thus the discursive constitution of society does not emanate from a free play of ideas in people’s head but from a social practice which is firmly rooted in and oriented to real, material social structures”.

(Fairclough 1992a: 66)

Om dette forholdet reiser Jørgensen & Phillips (1999: 74) en interessant problemstilling og hevder på sin side at Faircloughs diskurssyn og diskurs som konstituerende betyr at: ”den sociale virkelighed blot kommer fra folks hoveder”, og legger til at det finnes andre syn på dette spørsmålet, noe jeg kommer tilbake til.

I forhold til begrepet ”vår sosiale verden” (op.cit: 76) er det altså ingen egentlig forskjell på sosiale eller sosiokulturelle forestillinger, fordi begge har anvendelse innenfor ”(...) bredere sosiale og kulturelle strukturer, relasjoner og prosesser (...)” (op.cit.: 75). Dette synet støttes

² Sosiokulturell; her ment noe som holder på både sosiale og kulturelle faktorer eller har felles sosiale og kulturelle trekk

³ Diskurs vil bli behandlet senere

av Fairclough, som i tillegg bruker begrepene om hverandre (Fairclough 1995). Hvordan sosial praksis framstår i materialet mitt blir en viktig del av analysen, og derfor viktig for meg å vite noe om.

Mitt analytiske perspektiv i en KDA-sammenheng er å finne ut hvordan språkbruk framtrer innenfor visse kontekster som meningsfulle medietekster. En metodologisk tilnærming med dette utgangspunkt betyr å se hvordan visse verktøy gir ulike måter å tolke tekster på, og med et sosiokulturelt blikk og kommunikativ kompetanse for å komme fram til mening. Et slikt perspektiv må derfor sees i lys av kulturen, språket og fellesskapet: slik ”gjør” vi sosial praksis. Her går det en rød tråd fra Wittgenstein, via Foucault, Peirce’s og de Saussures semiotikk, og fram til et sosiointeraksjonistisk og dialogisk syn på språkbruk, læring og kunnskap som både sosialt og individuelt skapt.

2.2 Sosial og kulturell orden og funksjon for anvendt språkvitenskap – et perspektiv på sosiokulturell teori

Øvre ramme for anvendt språkvitenskap og kommunikasjonsteorier er altså sosiokulturell teori (Søndergaard 1996: s.31, i Haavind 2000), og medbestemmende for hvordan vi ordner språket og språk gir oss mening. Det sosiokulturelle kan derfor beskrives som sosiale og kulturelle handlingsrammer innenfor et gitt samfunn, hvor vi som enkeltindivider og samfunnsmedlemmer oppdras i og lærer å foreta valg, på samme måte som vi også påvirker både samfunn og kultur. Samfunnsbegrepet i denne studien er ganske abstrakt, og omhandler både offentlige og private etater/institusjoner og aktører som mer eller mindre befinner seg i eller deler et felles offentlig rom mellom seg. Vi, (enkeltindividene) og omgivelsene (samfunnet og kulturen) er i en dynamisk og gjensidig konstitueringsprosess, som også er teoretisk utgangspunktet for blant annet dialogisme, sosiokognitivismen og en hermeneutisk forståelse. Et sosiokulturelt syn i forhold til hermeneutikk er at vi som individer alltid er situert. Det vil si at vi alltid er del av en kontekst og kan ikke forstås løsrevet fra sammenhengen.

James V. Wertsch har, kanskje mest fordi han ”gjenoppdaget” og videreformidlet Bakhtin og dialogismens ideer til pedagogiske miljøer, - formidlet innsikt i det sosiokulturelle

perspektivet på læring og redegjort for relasjonene mellom media, samhandling og sosiokulturell kontekst. ”Sociocultural Setting, Social Languages, and Mediated Action” (Wertsch 1991: 67) har derfor vært en interessant og konstruktiv bidragsyter til en sosial erkjennelse av språk, og samtidig opptatt av mønstre for samhandling i et dialogisk perspektiv. Han støtter seg naturlig nok mye til Vygotskys individ – sosialisering- og lærerelasjoner og Bakhtins dialogisme og flerstemmighet. Et felles ståsted for de to sistnevnte er hvordan de forholder seg til en sosial språklig forståelse. Vygotsky er ingen direkte ”dialogist”, men er likevel relevant i denne sammenhengen med hensyn til den nærmeste utviklingssonen og perspektiv på barns utvikling, fra ”enheten”, det lille enkeltindividet som først blir inkorporert i mindre sosiale grupper som for eksempel foreldre – barn- /læringsrelasjoner. I forbindelse med individ og læring er også Arendt (1996) og Giddens (1996) sentrale med sine sosialkonstruktivistiske forståelser, om det sosiale rommet hvor det henvises til den ytre strukturen i forholdet til et selv i stadig utvikling, og som identifiseres som epistemologiske kunnskapsrammer.

2.2.1 Sosialt konstruerte og strukturelle ressurser

Ulike retninger har bidratt til vårt forhold til språk og virkelighet. Det sosialkonstruksjonistiske synet er en erkjennelse av felles forståelse og sosialisering gjennom samhandling. Et poststrukturalistisk kunnskapssyn hviler på to grunnforestillinger: at menneskelig forståelse bare er mulig gjennom språket (Wittgenstein), og enhver forståelse vil være avhengig av sosial, historisk og kulturell kontekst. Postmodernisme og poststrukturalisme har derfor også hatt betydning innenfor det språkvitenskapelige feltet for hvordan vi som *sosiale* og søkende individer henter vår kunnskap gjennom språk og kultur og ”omsetter” ideologien til språklige teorier og virkemidler, som rammer og ressurser.

Virkeligheten skapes i relasjon og interaksjon, og: ”levd erfaring skapes i den sosiale konteksten (...)” (Ryen 2002: 69). Altså legger postmodernismen vekt på forhandlinger om fenomener som for eksempel sannhet og virkelighet. Siden fenomenene også skaper *alternativer*, og fordi postmoderne ideologikritisk diskursteori vektlegger hvem som har makt til å definere sannhet, blir postmodernisme og poststrukturalisme både relevant og sentralt for mitt prosjekt. Et viktig mål er nettopp å vise hvordan media konstruerer virkelighet og hvordan eventuelle ideologier og hegemoni realiseres. En nyere etablert forståelse forteller om postmoderne media, med en pågående debatt om hvilke vendinger den nye ideologien har ført til. Hvordan de to ismene skiller seg fra den tidligere positivismens og modernismens

paradigmer, ligger i å se kunnskap som speiling *av* sannhet og virkelighet, og ikke *som*. Det metodologiske og fenomenologiske sannhetsidealet eksisterer altså ikke lenger, slik modernismen tidligere hevdet. Kunnskap og erkjennelse eksisterer som noe sosialt skapt innenfor kulturelt organiserte rammer i henhold til epistemologisk tradisjon (jfr. Foucault, Kjølrup 2000: 349). Det interessante er ikke ”endelig kunnskap”, men ulike avgrensninger mellom hva som kan erkjennes. Som medlemmer av *en* type samfunn verken kan vi ha, eller trenger tilgang til all kunnskap til enhver tid. Det relevante er å vite hva en skal med den kunnskapen som konstrueres og forvaltes, altså et tettere fokus på hvordan erkjennelse og kunnskap kan nyttiggjøres. Det interessante for meg er å undersøke om media lever opp til slike ”idealer” i tråd med det postmodernistiske.

2.3 Kritisk teori

Kritisk teori er også en metateori med gyldighet innen flere fagdisipliner og vitenskaper. Et spesielt interessant utgangspunkt i denne studien er også her en postmoderne, kritisk holdning til det tidligere idealet om samfunnsmessige, allmenngyldige lovmessigheter (Ryen2002: 38). Nyere kritiske ”regimer” baserer seg på empirisk forskning på bakgrunn av observasjon av et fenomen og ikke som tidligere, fenomenets funksjon. Mitt teori-kritiske utgangspunkt er hentet fra Karl Marx’ kritiske vitenskapsteori (Kjølrup 2000: 309, Fermann: 255-56), marxismen, som i min studie begrenser seg til makt og hegemoni. I tillegg, ideer fra Webers (Grimen 2004: kap. 6) individuelle rasjonalitet i forhold til samfunnets: teorier med utgangspunkt i den såkalte byråkratiske organisering og ansvarsdelingen mellom samfunn og individ. Hvordan denne organiseringen speiles av media, er også av betydning for meg å vite når jeg skal se etter hvordan relasjoner blir representert. Kritisk teori blir utdypet nærmere i avsnittene om diskurs og kritisk diskursteori.

2.4 Kommunikasjons- og diskursteori

Sentralt i diskurs- og kommunikasjonsteorier er hvordan meningsprosesser⁴ oppstår og forhandles om rundt en kommunikativ begivenhet (fritt etter Andenæs 2003: 2). Teoriene har

⁴ Prosess her ment som produksjon, resepsjon, persepsjon og tolkning

et diskursanalytisk, meningskapende, meningsøkende og fortolkende (pragmatisk) perspektiv, hvor én strategi er dekonstruksjon: en form for kategorisert lesing. Innenfor en anvendt språkvitenskapelig ramme er det sammenheng mellom kontekst, diskurs og sjanger, hvor diskursen realiseres både som en aktivitet og samtidig del av en større sosial sammenheng. Diskurs er derfor både tekst i kontekst og en form for samhandling (Vagle et al 2002: 35) som gjør det relevant å trekke forbindelseslinjer til sjanger og sosial praksis, fordi en sjanger er styrt av et diskurssamfunns felles diskursorden⁵. For å forstå en type sjanger må en både forstå tekstelementene og de ytre rammene fordi de legger føringer for hver enkelt forståelse, skjema eller sjanger. Her skjer altså den gjensidige konstitueringsprosess, som jeg kommer tilbake til.

2.4.1 Kontekst og bruken av kontekst

I avsnitt 2.2 om sosiokulturell teori og sosial praksis pekte jeg på at et individ og en tekst er situert, og uansett aktivitet er vi alltid del av en større sosial kontekst. Virkelighetsforståelse er et typisk sosialt skapt fenomen som framtrer både gjennom etablerte, og i nye kontekster. Derfor kan vi stille spørsmål som hva i en gitt kontekst gjør teksten sosialt meningsfull: er det selve situasjonen, den indre konteksten og fokuserte hendelsen, eller andre, ytre og sosiale rammer?

Ifølge Halliday er en tekst omsluttet av en situasjon (Ongstad 1996: 155): "the context of situation of any text is an instance of a generalized social context or situation type".

Problemet med Halliday og som ikke helt kan forklares i en sosiokulturell ramme, er at han kun konsentrerer seg om situasjonskonteksten og i stor grad utelukker den kulturelle, ifølge Maagerø (Berge et al 1998: 37).

Hos Bakhtin er det en sammenheng mellom kontekstbegrepet og polyfonien fordi alle ytringer bærer mange andre og tidligere stemmer i seg. En stemme (også vår indre) hos Bakhtin omfatter ikke bare lyd og ord, men personlighet og verdens- og virkelighetsoppfatninger. Både ytringer, personligheter og oppfatninger kan hos Bakhtin sees som en ytre kontekst. Bakhtins ytringer, tekst og kontekst kan derfor tolkes som en diskursiv forståelse av dialog og kommunikasjon (Dysthe et al 1997: 105-136). Det finnes altså ulike kontekster og ulike kontekstforståelser, men det vesentlige er at de utgjør en ressurs mellom språk og

⁵ Begrepet blir tatt opp igjen senere

språkbrukere og fungerer som et bindeledd mellom både tekst og diskurs og som en forankring til sosial praksis og sosiokulturelt nivå.

Den kulturelle konteksten i tekster blir gjerne lest innenfor en ramme av det situasjonen inviterer til. Siden jeg skal lese et material som handler om NSB og JBV, må jeg kunne tolke det situasjonelle inn i en større sammenheng som handler om jernbanen, med sin egen institusjonelle funksjon og praksis innenfor en bestemt kultur. Alt dette er del av de kommunikative begivenhetene om jernbanen.

2.5 Tekst og diskurs - ramme og ressurs

En mediert jernbanerelatert trafikkulykke beskrives på én bestemt måte. Det vil derfor være relevant å fokusere på hvordan ulike tekster utformes. Ved å lese og tolke *hva*, kan jeg også få et inntrykk av *hvordan* og *hvorfor* en tekst kan invitere til alternative tolkninger, som er i tråd med en KDA-tilnærming. Dette er viktig for å se etter spor som kan peke mot en eller annen årsakssammenheng, en informasjon jeg kan hente fra helheten i teksten og hvert nivå isolert (jfr. hermeneutikk, Fairclough 1992a: 226), hvor han tar opp det å lese en tekst fra ulike perspektiver. Om utvidelse av fokus fra setning til tekst, som utgjør første fortolkningsnivå, sier Fossetøl (1983: 100) om tekstlingvistikk:

”(...) den prøver å fastlegge og beskrive et nivå over setningen, og at dette nivået defineres som tekst (...) et avgrenset kognitivt innhold som er innkodet i et språklig materiale med kommunikativ funksjon”.

Poenget hos Fossetøl er nettopp at tekst tolkes i lys av sin kontekst og dermed gjør oss i stand til å se teksten i en videre sammenheng. Lese- og fortolkningsprosesser fortsetter på et diskursivt nivå mot høyere, mer abstrakte meningsprosesser på makronivå og sosial praksis.

Poststrukturalistiske eller Foucault-Faircloughinspirasjoner tar teorien innenfor tekstlingvistikk et skritt videre og ser diskurs i et kunnskapsperspektiv og at det er makt- og vitenssystemer og vår tilgang til disse som er avgjørende for hva som får gjelde som kunnskap innenfor en bestemt diskurs. Systemene hviler på kritiske ”regimer” basert på hegemoni og hierarki, med tekst og diskurs som delvis konstituerende for sosial praksis, samtidig som diskursive praksiser står i et dialektisk forhold til andre sosiale praksiser (Jørgensen &

Phillips 1999: 89). De diskursive rammene og ressursene, hva Foucault kaller ”register” eller ”arkiv” (Ongstad 1996: 232), er verktøy vi bruker for å forklare ”verden”, på én bestemt måte. Som nevnt kan én forståelse utelukke andre eller søke alternativer, og nettopp slike strategier benytter media seg av når noe vektlegges i forhold til noe presumptivt mindre viktig. Derfor er det viktig for meg å vite hva som ligger til grunn for en slik strategi, og spesielt med hensyn til fenomener som sannhet og virkelighet.

2.6 Diskurs

”Language does not consist of sentences; it consists of texts, or discourse – the exchange of meanings in interpersonal contexts of one kind or another”.

Halliday (1978): Language as social semiotic: s. 89

Begrepet diskurs brukes forskjellig i ulike fagdisipliner, fra betydningen tekst, språkbruk over setningsnivå, slik som tradisjonell lingvistikk. Pennycook 116 (1994): med referanse til Brown, Gee 127 (1996): utvider diskursbegrepet til en ideologikritisk og analytisk forståelse av en sosial struktur. Denne strukturen kan for eksempel dreie seg om definerte, organiserte rammer for hva som skal gjelde som kunnskap og makt innenfor relasjoner og regimer, etablert gjennom språklige prosesser. Gee forklarer sin diskursforståelse slik:

”Discourses are ways of being in the world, or forms of life which integrate words, acts, values, beliefs, attitudes, and social identities, as well as gestures, glances, body positions, and clothes. A discourse is a sort of identity kit which comes complete with the appropriate costumes and instructions on how to act, talk, and often write, so as to take on a particular social role that others will recognize”.

Ibid

Her er det foucaultinspirerte synet sentralt: diskurs som sosiale prosesser og potensialer for ulik ideologi, også i et kritisk perspektiv. Innenfor ulike ideologiske rammer ser en tendens til at de som innehar ulike ressurser gjerne er de som også benytter, eller *utnytter* muligheter til (som f.eks. opinionsbærere i media) å konstruere og organisere hva som skal gjelde innenfor en gitt situasjon eller periode.

Pennycook (1994), med referanse til Ball, og Vagle (Svennevig et al 1999: 211) forteller om en dreining fra å *beskrive* eller *tolke* en situasjon til å *forklare* den. Som mediekonsumenter

blir vi informert og får kunnskap om hva som foregår i samfunnet, noe jeg som analytiker trenger for å forklare hvorfor og hvordan en spesiell tekst ble slik den ble.

2.7 En diskursiv måte å forstå kunnskap på

Innenfor teksttolkning kreves i tillegg til grammatisk kunnskap og kommunikativ kompetanse, også en viss kognitiv kompetanse som styrer og styres av våre mentale prosesser. Det blir et valg med hensyn til ulike forskningssyn å se kunnskap skapt kun ved hjelp av etablerte regimer med sine sosiale og materielle prosesser, uten å gå veien om de kognitive og mentale. Hvis diskurs er en ressurs for å forklare eller forstå, må det foregå en tolkning og en dypere erkjennelse. Det må skje en form for kognitiv prosess som fører til at nye medlemmer "velger" sitt diskurssamfunn hvor han/hun enten aksepterer ideologiene, eller lar være. I motsatt fall er regimet basert på tvang, og ikke forenlig med verken Foucault eller Faircloughs syn på makt. Det må til en kognitiv handlingsprosess og ressurs som allerede er etablert. Slike ressurser kan være utdanning og teoretisk kunnskap om for eksempel hvordan samfunnet fungerer

Om kognitiv teori om læring som omfatter tenkning og forståelse, henviser Cook & Seidlhofer (Cook & Seidlhofer 1996: 135) til Vygotskys sosiokognitive læringsyn: "(...). According to Vygotsky (1986), cognitive processes arise from the interaction that occurs between individuals. That is, cognitive development, originates on the inter-psychologic plane".

Videre viser jeg til distinksjonen mellom Foucaults og van Dijks kritiske diskursforståelse som argumenteres i "disciplinære tilknytningsforhold" (Jørgensen & Phillips 1999: 104) og den kritiske diskursanalysens opprinnelse i lingvistikken og diskurspsykologiens opphav, sosialpsykologien. Van Dijk ser det kritiske diskurspotensialet som sosiokognitive strukturer som medierer mellom sosiale og diskursive praksiser. Det leder altså til et kunnskapsgap å skulle beskrive en diskursforståelse uten å inkludere både de sosiale og de kognitive rammene. Dette kan tolkes som en svakhet, ikke bare hos Fairclough, men også van Dijk, fordi begge retningene ekskluderer dette. Som analytiker er det selvsagt mulig å kombinere

begge, slik jeg kommer til å gjøre. En må også merke seg at også sosiokognitivismen setter sosiale prosesser som premiss for kunnskap.

Oppsummert ser jeg på diskurs både som tekst med betydning og mening utover setningsnivå og til sosialt og kognitivt skapte konstruksjoner som gir tilgang til måter å se verden på. Altså finner en innenfor ulike diskursive rammer ikke bare tekst, men også rutiner og strukturer som gjelder for hva vi gjør og hvordan vi gjør det innenfor sosialt skapte kontekster.

Diskursbegrepet må også sees fra to perspektiver, en diskurs jeg som (medie)konsument leser, og diskurs sett fra et forskningsperspektiv.

2.7.1 Diskurs: -orden -samfunn og -kamp

”Diskursordnerne kan ses som et domæne for potensielt kulturelt hegemoni, hvor de dominerende grupper kæmper om at hævde og bevare bestemte strukturer i og mellom dem”.

Jørgensen & Phillips (1999): 85

Hvordan makt og ideologi etableres og realiseres, forklares i Faircloughs (1995): 56, *diskursorden* og *diskurskamp*. Diskursordenen sees som summen av ulike diskurser innenfor et felt som enten har noe felles eller konkurrerer om et visst hegemoni (op.cit: 75-77).

Diskurskamp fokuserer derfor på *hva* (f. eks en ideologi) det kjempes om og *hvordan* eller *hvorfor* én ideologi blir foretrukket. Det blir dynamikken innenfor diskursordenen som skiller de ulike tekstene innenfor diskursen ”jernbanerelatert uhell”, som blir det sentrale og som danner rammer for analysen. Dynamikken skjer også i forhold til andre diskurser om ulike ulykker, som arbeidsuhell og andre trafikkuhell, og hvordan disse medieres i forhold til ”mine ulykker”. En eventuell diskurskamp i teksten kan for eksempel være hvordan media beskriver hvordan årsakssammenhenger, ansvar og skyld defineres, og jeg kommer til å se dette innenfor en ramme av privat og institusjonell eller sosial praksis.

All tekst innebærer nødvendigvis ikke diskurskamp som veien å gå for å oppnå hegemoni. Ulike diskursordener kan godt støtte seg til to eller flere diskurser og der innbyrdes aktivitet sørger for stabilitet. Det kommunikative målet er fortsatt å oppnå konsensus, men med en politisk ”mildere” diskursiv praksis. Målet i denne delen av analysen blir derfor å tolke teksten enten som et potensial for diskurskamp eller diskurs som utfyllende og kompletterende. Hvis det siste viser seg å være tilfelle, må en ta utgangspunkt i at utfyllende diskurser inngår i den totale diskursordenen. Fairclough trekker inn begrepet interdiskursivitet (Jørgensen & Phillips 1999: 94) som bygger på samme prinsipper som intertekstualitet. En

tekst står aldri alene, den trekker på andre og tidligere tekster. Vi får en kjede av tekster som mer eller mindre likner på hverandre, slik at vi får det han benevner som en interdiskursiv mix. En lav grad av interdiskursivitet innenfor en diskursorden hevder Fairclough skyldes et stabilt hegemoni. Likevel er diskurser alltid utsatt for endringer og det er denne dynamikken som potensielt bidrar til ”social change” (jfr. Fairclough: 1992a).

Diskusjon om et fenomen som kunnskap handler også om hvordan og hvorvidt kunnskap etableres og realiseres innenfor eller utenfor ulike diskurssamfunn (Swales 1997: 23, jfr. Fairclough og van Dijk). Fortolkningsrepertoaret innenfor et diskurssamfunn er forklart som ”arkiv”: et sett regler de forholder seg til innenfor en gjeldende periode og som fungerer som en kunnskapskilde eller leksikon for diskurssamfunnets felles mål og ressurser for å nå målene. Diskurssamfunn er altså en sosial gruppe som deler verktøy for intern retorikk ved siden av at de har ett eller flere, felles kommunikative mål.

2.8 Kritisk diskursanalyse

“Critical Discourse Analysis (CDA) is a type of discourse analytical research that primarily studies the way social power abuse, dominance, and inequality are enacted, reproduced, and resisted by text and talk in the social and political context. With such dissident research, critical discourse analysts take explicit position, and thus want to understand, expose, and ultimately resist social inequality”.

(O’Halloran 2003: 11)

KDA viser altså metodologisk og analytisk veien mellom språk og sosial praksis (Fairclough 1992a: kap. 5, Jørgensen & Phillips 1999: 72), hvor formålet er å vise hvordan ulike maktforhold skapes, reproduseres, opprettholdes eller endres gjennom diskursive og sosiale praksiser. I et anvendt språkvitenskapelig perspektiv med fokus på språket i bruk, skjer analyse av en konkret sosial interaksjon med språket som verktøy for meningsskaping. Denne delen har altså KDA felles med tradisjonell diskursanalyse. KDA er også ideologisk og kritisk på den måten at den har som formål å avdekke ulike maktforhold, spesielt med tanke på maktmisbruk. Derfor er ikke KDA politisk verdinøytral, noe som begrunnes i at den tar parti for ”svake og undertrykte”. Dette perspektivet er alltid aktuelt i en mediesammenheng, hvis sosiale rom er arena, ikke bare for media selv, men også for mange(s) interesser.

Innenfor KDA finnes det flere og ulike retninger. Jeg vil holde meg til Fairclough og Wodaks diskursforståelser og inkluderer van Dijks sosiokognitive diskursanalyse. Den sosiokognitive retningen ser som nevnt først og fremst språkbrukeren som et sosialt individ og den språklige samhandlingen som middel for sosialisering.

Faircloughs kritiske diskursanalyse er opptatt av koplingen mellom diskurs og sosial aktivitet, og ser diskurs som pådriver for en potensiell sosial og kulturell forandring. Faircloughs og de fleste andre diskursanalytikere har et forhandlingssyn på diskurs og mening (Thomas 1995: 22) som utgjør grunnlaget for det konstituerende, skapt gjennom interaksjon. I "Critical Applied Linguistics" (Pennycook 2001: 173) tar forfatteren opp "det kritiske" som "(...) critical applied linguistics is a way of thinking and doing that is always questioning, always seeking new schemas (...)". Her legges føringer på det kritiske innen en tenke – ønske – handleprosess, som vi kan oversette eller tolke som kognitive og retoriske prosesser innenfor et kritisk diskursperspektiv. Dette samsvarer med hans syn på kritisk teori og diskurs (Pennycook 1994: 121), som beskrives som "(...) showing how social inequalities are reflected and created in language (...) finding ways through their work to change the conditions (...)". Her fokuseres det på hvordan sosiale ulikheter materialiseres ved hjelp av språk som verktøy for å skape endringer.

2.8.1 KDA – fordeler og ulemper

Et annet viktig poeng ved kritisk diskursanalyse er å avdekke objektiviteter og hegemonier. Analysen er en dekonstruksjon som viser kontingensen, til forskjell fra en hegemonisk intervensjon, som skjuler den (Jørgensen & Phillips: 1999: 61). Fairclough innrømmer at hans kritiske diskursanalyse hjelper den svake ved nettopp å avdekke hegemoniske forhold (Fairclough 1992a: 9). Den kan vise sammenhenger som ikke er transparente for de involverte, ettersom et vellykket hegemoni er skjult. Fairclough viser dessuten til et annet interessant syn på hegemoni (Jørgensen & Phillips 1999: 87) som ikke er basert på tvang og dominans og makt, men et *forhandlingsbart* hegemoni. Hegemoni blir derfor en diskurskamp med meninger og forhandlingsprosesser.

Jørgensen & Phillips stiller en del kritiske spørsmål til Faircloughs KDA-syn, som de mener ikke helt klart skiller mellom konsekvensene av det diskursive og det ikke-diskursive (Jørgensen & Phillips 1999: 101), ved siden av at teorien neglisjerer visse sosialpsykologiske aspekter og ikke helt redegjør for begreper som gruppedannelsesprosesser 'subjekt' og

'agency'. For egen regning savner jeg forklaringer på hvordan kunnskapsregimer etableres og utvikles i prosesser, og kunnskap som erverves utenfor et sosialt fellesskap. Uansett "intern" sosialisering må vår encyklopedi inneholde så mye kunnskap idet vi trer inn i et diskurssamfunn at vi kan tolke på egen hånd. Widdowson er en av dem som klarest kritiserer KDA, blant annet ved at den både aktørorientert og forhandlingsteoretisk ikke helt er ajôur (Widdowson 1995: 139):

"thus, a given text, you can not only read off the representational subjectivity of its producer, but also assume the subjectivity of the receiver, and read off what Kress refers to as its transformational effects as well".

Han mener at KDA-forskere ukritisk tar i bruk ulike metoder uten å ta hensyn til hvilke teorier som ligger i bunnen for det metodologiske: "They take their expedient pick of various descriptive devices to add to their tool-kit, but without regard to the theory that gives them warrant".

Op.cit:139

Den grunnleggende fordel er at metoden tilbyr visse redskaper, og styrken ved Faircloughs teori er sammenkoplingen av tekst og samfunn som ikke bare forklarer årsakene, men også de sosiale effektene av ulike diskurser. En heving fra tekstuelt nivå til sjanger og sosial praksis får oss til å se det fra et hva-perspektiv – og det jeg er ute etter: til et hvordan og hvorfor-perspektiv.

2.9 Koherens og implisitt informasjon

I språket vårt er ikke alt like synlig. Det kan for eksempel være slik at vi strategisk ikke ønsker å formidle alt. Det blir opp til mottaker å tolke inn det som ikke kommer til uttrykk. Dette er pragmatiske størrelser som slutninger og presupposisjoner. Vi må altså ha noe innsikt i språkets (og kulturens) konvensjoner for å få fullt utbytte av en tekst.

Sammenheng i tekster er viktig for å danne seg riktige forståelser i en tolkningsposisjon. Koherens er ikke bare hva som semantisk og eksplisitt blir uttrykt, men ofte er det like viktig å ha kunnskap om indirekte språkhandlinger og å trekke veksler på kontekstuelle erfaringer og kunnskap om ulike strategier som implisitt informasjon eller budskap. Et slikt "utvidet

sosiokognitivt meningsbegrep” gjør oss i stand til å tolke mening som både eksplisitt og implisitt, uttrykt i samspillet mellom teksten, deltakerne og tolkningen.

2.9.1 Mening som relevans mellom mikro- og makrosystemene

”Language does not consist of sentences; it consists of texts, or discourse – the exchange of meanings in interpersonal contexts of the kind of another”.

Halliday (1978) Language as social semiotic: 89

Mening oppstår ikke bare i et møte skriver/leser, men også innenfor samspillet mellom mikro- og makrosystemer (jfr. van Dijks teorier om makrostrukturer i tekster) (Van Dijk 1985: 52) og Faircloughs diskursteorier, hvor relasjoner mellom mikro- og makrosystemene blir forklart med en gjensidig konstituering (Jørgensen & Phillips 1999: 103). Dette forteller at en slik relasjonell forståelse gir tilgang til forhandling om mening, på ulike nivåer.

2.9.2 Meaning og mening, - godt norsk?

Jeg ønsker kort å drøfte denne overskriften og om den norske betydningen av uttrykket ”mening” egentlig er godt ”translatørbart” med det engelske ”meaning”. Det engelske meaning blir oversatt blant annet som mening og hensikt, altså flere betydninger. På norsk har begrepene ulike betydninger: mening kommer fra verbet å mene noe, altså noe vi har en mening eller oppfatning om, mens hensikt kan tolkes som noe en strategisk ”dytter” på andre. Nyansene mellom mening og hensikt kan derfor sees som et skjæringspunkt mellom en umotivert og motivert handling. Derfor dekker etter min ”mening” mene-uttrykket en bredere forståelse og toner ned en eventuell maktrelasjon og trekker kanskje veksler på mer abstrakte relasjoner. Vi sier at forhandling om mening er en dynamisk prosess, altså må det ligge til grunn forandrings- og forhandlingspotensialer i hva vi snakker, skriver/leser om.

2.9.3 Virkelighetsbilder – det å sette ord på virkeligheten

Årsak og skyld er alltid relevant å finne fram til. I et hvem - gjorde - hva og hvordan-perspektiv blir det alltid spekulasjoner om ikke forholdet er kjent. Hvordan vi skal lese og tolke aktør og handling i en tekst, avhenger av hvordan subjektet introduseres og hvilke aktiviteter som utføres. En tekst kan framlegges på ulike måter og med ulike intensjoner og kan derfor også leses og tolkes ulikt. Det er altså ikke alltid samsvarende premisser til stede mellom skriver og leser, fordi alle har som tidligere hevdet ulik sosial og kulturell bakgrunn

som gjør at vi tenker og oppfatter ting ulikt. Derfor er forholdet mellom språk og virkelighet nyansert og dynamisk.

Vi ser eller leser tekst som konstruksjoner eller bilder, og vi setter ord på hendelser, som en erstatning. Siden vi prøver å gjengi virkeligheten ved hjelp av ord eller andre uttrykksmidler, kan vi aldri speile faktiske hendelser (Svennevig et al 1999: 216). Vi kaller dem i stedet virkelighetsbilder, en fortolkning av hva vi opplever, også kalt representert eller konstruert virkelighet.

2.9.4 Sannhet – et kontroversielt begrep innen forskning

Humaniora/humanvitenskapene følger postmodernismens opptatthet av kritiske forskningsstandpunkter som mener objektivitet ikke finnes. En side ved medias utvikling i en objektivitets- og sannhetskontekst er en stadig økende informasjonsflyt og at tegn og ord blir gjort om til varer (Hagen 2000: 90-91). En slik kommersialisering av informasjon kan føre til at begrep som sannhet blir vanskelig å forholde seg til ved at konteksten hvor premissene finnes, blir ukjent for oss. ”*Sandheten finnes ikke, og det er sant!*” (Søndergaard 2002a: 51, med referanse til Vivian Burr 1995) peker i retning av en dikotomisering, sant eller ikke sant, som i seg selv er et paradoks siden det kan ligge en smule ”postmoderne” sannhet i alt.

Innforstått kan det også ligge en strategi som muliggjør å pynte litt på sannheten. Det tidligere postulatet ’det står jo i avisa, så da må det være sant’, har derfor ikke lenger samme gyldighet. Søndergaard peker dessuten på grensen mellom det som er virkelighet og det som er konstruert, med utgangspunkt i at vi konstruerer vår verden, men vi konstruerer ikke alt, altså må det finnes en grense. (op.cit: 52). Det er noe innenfor denne grensen, hvor noe kan formes og erkjennes, vi kan si noe om. Men igjen møtes problemstillingen at en ikke kan ordsette noe uten å trekke på vår kulturelle kontekst. Sannhet, slik vi opplever fenomenet, blir opprettholdt inntil vi får ny innsikt om hvordan vi kan nærme oss forholdt mellom sannhet og virkelighetsreproduksjoner.

2.10 Massekommunikasjon og media som arena for meningsskapning

”This approach rests on the assumption that broadcasting output is a manufactured artifact that the routine practices of journalists, writers, performers, etc. are circumscribed by and embedded in the conditions and institutional relationship of cultural organisations”.

(van Dijk 1985: 45)

Media og massekommunikasjon har lenge vært sett på som lineær og énvogs, fra avsender til mottaker. (Schwebs & Østbye 2001: 20 og 256 – 257). Dette skyldes blant annet at massekommunikasjon og medias tidligere rolle som en *informativ* instans og ikke så mye *kommunikativ*. Utviklingen innenfor media har også gått i en postmoderne retning, i alle fall til en viss grad. I dag er media noe mer preget av dialog og interaktivitet, en mediesjanger som ikke minst gjelder for nettavisene. Dette tar Engebretsen (Engebretsen 2007: 187ff) opp i kap. 8. Økt interaktivitet og nye internettilganger har også satt sitt preg på deltakelsesideologien. Det ligger visse demokratiske rettigheter i ressursen det er å uttale seg i det offentlige rom. At mulighetene også har blitt enklere, kan derfor tolkes som en retning innen postmodernisme.

Nettavisen er ikke et enkelt medium fordi de gir tilgang på flere diskurser. Jeg har nevnt det informative/kommunikative som dekker både tekst- og nyhetsproduksjon, og interaktivitet. I tillegg har kommersielle diskurser som annonser og annen reklame fått stort innpass, noe som kan skyldes at mediets portvaktene opererer med atskillig større nåløy enn sine ”papirkolleger”. Jeg ser dette som en strategi, til forskjell fra Engebretsen, som helt unngår portvaktens rolle i nettavisene.

I Norge finnes en markedsrettet eier- og mediestructur, med noen få og store eiere/aktører som mer og mer sees på som rene samfunnsinstitusjoner eller mediehus. Det vil si at den økonomiske og politiske så vel som den teknologiske makten finnes på få hender og med markedet som medias viktigste part. Dette er et problemfylt område i en til dels ny medienormativitet og ideologi som noe midt i mellom folkeopplyser og markeds plass.

2.11 Jernbanerelatert trafikkuhell som diskursiv konstruksjon og organisering

I tekstene om jernbanerelaterte trafikkuhell finnes potensialer for flere ulike diskursforståelser om faktiske hendelser og hvordan partene realiseres. Relasjonelt har jeg satt dette opp i en privat⁶ agens, v.s. en institusjonell eller offentlig agens. Det kan være verdt å merke seg at media selv er en aktør siden de også har en rolle i selve studien og analysen, og som blir behandlet i analysedel II og III. Det oppstår retorisk spenn og asymmetri mellom en offentlig tjenesteyter (jernbanen) og private aktører som av ukjent årsak oppholder seg ulovlig på eller langs jernbanesporet. Selv om det begås lovbrudd er det sjelden at lovbrysterne blir anmeldt og stilt til doms. En slik sosial praksis forteller at brudd på lover og trafikkregler behandles ulikt. Politiet slår hardt ned på trafikale lovbrudd ellers, med bøter og straff, men ser ut til å lempe på straffereaksjonene om det som skjer inne på jernbanens område.

Hvordan media posisjonerer sikkerhetsbegrepet er sentralt i all mediering om jernbanerelaterte uhell og togsikkerhet og sikkerhet rundt tekniske og elektriske installasjoner. Vi kan også se sikkerhet som en sosial praksis, en praksis som blir viet stor offentlig og medial oppmerksomhet gjennom lovverk, offentlige pålegg, oppfølging og utførelse. Diskursive og relasjonelle konflikter formateres til diskursive ressurser og diskurskamp, alternativt utfyllende og kompletterende diskurser. Privat aktivitet og jernbanens sikkerhet og ansvar utgjør samtidig kjerneområdene som de underliggende analysekategoriene sorterer under.

2.12 Forskningsspørsmål og problemstillinger

Et definert mål er å se hvordan og hvorfor media behandler jernbanerelaterte uhell slik de gjør, og om slike sjangre og diskurser endres av det diskurssamfunnet det tilhører, slik at slike typer trafikkulykker blir tillagt en ny orden. Det blir derfor naturlig å lete etter særegne tekstuelle trekk og mønstre så vel som spesielle kontekstualiseringssignaler for å se hva som eventuelt skiller ulykkene fra andre typer ulykker og/eller nyheter.

⁶ "Privat" relateres til privat aktør og trafikant; bilist, syklist eller gående

Viktige problemstillinger kan være om tekstene er tendensiøse og grenser mot stereotyper, eller om er de unike representasjoner. Fungerer det slik at sannhet er en fasettert konstruksjon som produserer og avspeiler faktiske hendelser, som vi kan få inntrykk av å lese i media? Kanskje går mediert tendens heller i en retning av en skjult mediestrategi eller ideologi. Men hvordan skal i så fall påståtte sannheter avdekkes? I sin artikkel ”Stance and engagement” uttrykker Ken Hyland (2005) s. 177 sannhetsmodaliteten⁷ slik:

“(...) in developing their arguments, writers are simultaneously trying to set out a claim, comment on its truth, establish solidarity and represent their credibility. But it is generally possible to identify predominant meanings to compare the rhetorical patterns in different discourse communities”.

Hyland (2005): 177

Selv om en påstand uttrykkes som sann er det ifølge Hyland fullt mulig å avdekke slike påstander ved å gå veien via andre diskurssamfunn for å se hvordan de ”gjør opp” sine diskurser innbyrdes. Derfor har jeg analysert en politirapport etter en ulykke og sammenliknet den med medias, for å se om rapporten enten gir eller ikke gir likt fortolkningsgrunnlag.

Jeg har nå kommet så langt i mine teoretiseringer at jeg kan begynne å stille spørsmål til materialet. Opprinnelig var ideen å lage en analyse av jernbanerelaterte trafikkuhell med fokus på mening og forhandling om mening på et tekstuel og diskursivt nivå. Snart så jeg behovet for å utvide det til å gjelde makronivå og sosial praksis fordi analysen også måtte inkludere hvilken kontekst de institusjonelle aktørene media, jernbanen og politiet befant seg i, og som jeg ikke kunne overse. Neste skritt i prosessen inneholdt spørsmål jeg stilte meg selv: hvorfor skriver media som de gjør? Ligger det eksplisitte og/eller implisitte ideologier, eller en annen strategisk skjult agenda bak jernbanens medieomtale? Denne prosessen fikk meg til å stille flere kritiske spørsmål: mener media med sine tekstprosesser å skape debatt om jernbanens posisjon? Var i så fall media ute etter å utfordre denne og skape ny diskurskamp? Mulige problemstillinger i et slikt perspektiv utformet seg i retning av: Hva var i så fall intensjonen og hva kan en slik journalistikk bidra med og føre til innenfor en tilsynelatende etablert diskursorden? En mulig tilnærming kunne for eksempel vært noe som setter spørsmål ved ulike kommunikative og sosiale prosesser og relasjoner: hva har medierte tekster å si for meningsproduksjonen hos leserne? Er slike tekster preforhandlet og gjennomsiktede, det vil si:

⁷ Modalitet blir grundig gjennomgått senere i studien

er media så kritisk og objektiv, at fortolkning er unødvendig? I en slik sammenheng er det relevant å se spørsmål og problemstillinger i lys av hvilken makt media i dag sies å ha, og ikke minst, hva slags mediefunksjon og ideologi som finnes. Det vil være aktuelt å se hvilke forståelser media skaper om jernbanen, slik Gunnar Foss forsket på NRKs "Dagsrevyen" etter Vassdalen i 1986; om hvordan media den gang skapte sine egne virkelighetsoppfatninger. Felles for denne og den nyere Åsta-ulykken, var at det var viktig for media å finne en offentlig "synder", noen som kunne lastes og stå til ansvar.

I Vassdalen i Troms skjedde for 22 år siden en alvorlig skredulykke som tok livet av flere norske soldater som var inne til førstegangstjeneste. Spørsmålet som dukket opp i kjølvannet av ulykken var om befalet hadde handlet uforsvarlig. Erfaringene i etterkant fortalte om en vantro og rasende og omtrent samlet nasjon og media som gjennom mange debatter stilte Forsvaret det uunngåelige spørsmålet: hvordan kunne dette skje? Foss presenterte et material som beviste at kommunikasjon er et godt nytteverktøy for å skape forståelse og relasjoner. Denne relasjonen materialiserte seg på dagsrevyskjermen ved å gi ulykken et ansikt i form av herr Prang som sto fram og tok på seg alt ansvar. Bakgrunn for en hel folkeopinion var at Forsvaret var blitt advart om stor rasfare på forhånd. En forsvarsstrategi, hvor det var lagt opp til en innrømmelse og nærhet til publikum, så ut til å fungere.

Etter ulykker er det ikke alltid like enkelt å få øye på skyldspørsmål. Ofte er årsakssammenhenger kompliserte og krever mye etterforskning av politi og ulykkeskommisjoner, før eventuelle konklusjoner er klare. Derfor kommer disse sjelden fram i media fordi media ikke lenger ser det som nyhetsrelevant å ta opp, om det ikke gjelder større ulykker.

Valgte overordnede problemstilling er tatt med utgangspunkt i tekstens spesielle, gjenkjennbare trekk:

Hva er typiske mønstre i (nett)mediering av diskursen jernbanerelatert trafikkuhell?

Med utgangspunkt i spørsmål til tekst, diskurs og sosial praksis har jeg aktualisert følgende underordnete problemstillinger:

Hvilke betydningspotensialer ligger i tekstene?

Hva slags diskurser er det relevant å trekke på?

Hvilke implikasjoner får tekstene for diskurs, diskursorden og sosial praksis?

Hvordan konstitueres gjensidigheten mellom tekst, diskurs og sosial praksis?

“Writing is an act of identity in which people align themselves with socioculturally shaped possibilities for self-hood, playing their part in reproducing or challenging dominant practices and discourses, and the values, beliefs and interests which they embody”.

(Ivanic 1998: 32)

3. Kritisk diskursanalyse

I dette kapitlet presenterer jeg først materialet som danner grunnlag for studien. Metode og analyse er viktige ingredienser, hvor det sentrale blir å vise den metodologiske verdien det har å anvende ressurser fra kritisk diskursanalyse, ved å se språket i bruk som en sosial praksis. Empirisk gjøres dette ved å se på media som både aktør og arena for tekstproduksjon og meningsskaping. Det blir også viktig å få øye på sosiale sammenhenger for tekstene som tentativt skal kunne si noe om den felles praksis som deles av media, jernbanen og til dels politiet.

Analytiske og metodologiske valg er gjort for å avdekke om tekstene konstruerer ideologisk innhold. Jeg vil derfor se etter om det er grunn til å knytte en eventuell strategi opp mot gjeldende medieideologi generelt, og se denne innenfor rammen for posisjonering av ansvar og skyld, spesielt. Det vil derfor være relevant ikke bare å foreta en tekst- og diskursanalyse, men også se den diskursive rammen i forhold til sosial praksis. Kritisk diskursanalyse er altså valgt fordi metoden dialektisk knytter en kommunikativ handling til en sosial kontekst, diskursen, og inkluderer et sosiokulturelt nivå som speiler den kommunikative begivenheten. Selve metoden blir presentert mer detaljert utover i kapitlet.

3.1 Material

Materialgrunnlaget for studien er seks nyhetsartikler og kortere bulletenger om jernbanerelaterte ulykker, samlet inn fra ulike nettaviser. Valg av material er strategisk hentet inn fra geografisk spredte områder, men det er ingen garanti for at disse er representative av den grunn. Likevel mener jeg artiklene har en relevans fordi det dekker mitt problemområde som er sammenstøt mellom jernbanen og private aktører. Artiklene er skrevet i tidsrommet 2004 – 2006. Fem inneholder ren tekst, og har både bilde, tekst og bildetekst. Denne ene artikkelen illustrerer samtidig nettavisenes teknologiske utvikling innenfor en relativt kort tidsramme, noe som viser en sjanger i endring over tid. Felles for alle artiklene er at de tilhører nyhetsjangeren, er kontekstsensitive og derfor kan inneholde mer eller mindre implisitte budskap.

3.2 Media og sosial praksis

Jeg vil undersøke om tekstene i mer eller mindre grad konstrueres innenfor rammene av en mediert narrativ tradisjon. I det ligger en teori (Den språklige vending 2, her forkortet og fritt oversatt): det er ikke historiske fenomener vi som mediekonsumenter blir presentert, men *fortellingene* om dem (se vedlegg 7). Dette legger også visse føringer for en ideologi om at nyhetsartikler også skal omsettes som en salgsvare. Som nevnt utgjør markedet medias viktigste økonomiske fundament, selv om media fortsatt har funksjonen samfunnets vaktbikkje og den 4. statsmakt. Dette er samfunnsmessig viktig: å være undersøkende og kritisk til det etablerte. Altså har media flere ideologiske funksjoner og ulike roller å fylle. Derfor må medias totale kontekst inkluderes i en analyse; det kan ligge et implisitt hegemoni og diskurskamp mellom hva vi kan kalle en mediert, narrativ tradisjon og en økonomisk ideologi i dagens medietekster. Det er blant annet et slikt kritisk perspektiv jeg ønsker å se media i, når analysen løftes opp til et diskursivt og sosiokulturelt nivå. Jeg ønsker å se medierte fortellinger om privat atferd på jernbanens område opp mot hva jeg senere kommer inn på, en institusjonell ansvarlighet. Problemstillingen er om dette forholdet kan sees på som diskurskamp eller kompletterende diskurser innenfor én diskursorden.

3.2.1 Media og nettbasert nyhetsformidling – medias skrivestrategier

I media finnes ulike typer medieinnhold, med informasjon: nyheter, reportasjer, aktualitetsstoff og kommentarer, som utgjør tyngden og kjernen i informasjonsvirksomheten. Grovt inndelt skisserer jeg fire ulike hovedkriterier (Schwebs & Østbye 2001: 107- 08) for sjangeren nyhet som igjen kan kategoriseres og ordnes slik:

- **Aktualitet** – hendelsen må ha skjedd slik at den fanges opp relativt raskt
- **Vesentlighet** og
- **Informasjonsverdi** – som ”kriteres” etter relevans for mottaker
- **Sensasjon** – det som avviker fra normalen

Ikke alle nyhetene publiseres på nett. Nettavis som et medium er ennå tidlig i sin utviklingsfase og opptrer med ulik praksis. Nett-nyheter kan være kopier eller forkortete versjoner av papirutgavene, mens andre nettaviser produserer egne artikler. Enkelte artikler, blant annet korte nyhetsbulletenger, kan helt eller delvis mangle ingress og/eller oppsummering. Det finnes imidlertid generelle standardkrav for hvordan en tekst skal bygges opp, med en fallende prioritet, med det viktigste først. Dette kan også føre til at det som oppfattes som mindre viktig blir fjernet eller kommer til slutt.

3.3 KDA – en mediering av tekst og sosial praksis

KDA er mer konsentrert på makt- og ideologikritiske tilnærminger enn tradisjonell diskursanalyse (Ongstad 1996: 234). Pennycook (1994: 121) argumenterer for at de to metodene likevel har visse felles trekk. Begge gir adgang til å gå utover en lingvistisk beskrivelse for å vise hvordan sosiale ulikheter reflekteres og skapes i språket, men makt og ideologi-begrepene er det framtrede ved KDA. Jeg benytter Foucaults kritiske diskursbegrep slik som det er videreutviklet av Norman Fairclough. I tillegg vil jeg benytte noe KDA-metodologi av Wenche Vagle (Svennevig et al 1999: kap.3). Denne analysen er mer detaljert på tekstnivået enn Faircloughs, spesielt med hensyn til å skille ut enkeltord og tekstelementer for å lage en relevant dekonstruksjon. KDA er dessuten opptatt av visse endringer på ulikt nivå i samfunnet som det kan være greit å redegjøre mer for, fordi det er en

slik empiri som er relevant for å se hvordan samhandlingssituasjonene smelter sammen med sosial og kulturell praksis: å se tekst og diskurs i et sosiokulturelt perspektiv.

Ett av mine mål med en kritisk diskursanalyse er å se hvordan media "gjør" sin kritiske journalistikk. I en slik metode ser jeg medias potensial for å skape eller bidra til å skape visse endringer i samfunnet ved å undersøke hvordan diskurs realiseres. Derneft vil jeg se etter hvilke spenninger det eventuelt ligger i ulike diskurstyper som opptrer i de ulike analyseeksemplene. For å kunne danne et inntrykk av situasjonene og handlingene og for å kunne stille nødvendige og relevante spørsmål til tekstene, har jeg latt materialet gjennomgått en dekonstruksjon (Derrida), en type nærlesing. Ved å vise hvilke funksjoner tekstenes subjektpersoner har og hvordan relasjoner som symmetri uttrykkes, vil jeg skape en viss forståelse av forholdet mellom en tekst og den sosiale konteksten denne er situert i. Målet er også å kunne si noe om eventuelle implisitte budskap og *skjulte* ideologier. Ved å nærlese og finne relevante, sentrale og innholdstunge ord som trer fram i teksten, vil en empirisk tilnærming til materialet handle om hvordan media presenterer:

Hva skjer – hvem deltar, gjør hva, og hvordan uttrykkes relasjonene språklig?

Disse blir etter hvert avgrenset til følgende analysekategorier:

Verbbruk, bruk av agens og modalitet (VAM)

Disse kategoriene vil jeg presentere senere i kapitlet. Et sentralt begrep er makrohandlinger (Svennevig et al 1999: 191) som beskriver bestemte språkhandlinger som teksten knyttes til, og referent- og agenskoplinger som beskriver hvilke handlinger de utfører.

Summen av VAM-funnene bruker jeg som eksempler for hvordan en rekke relevante uttrykk er representert og hvordan disse realiseres i forhold til kausalitet og årsakssammenheng. Her vil jeg også se etter hvem media mener igangsetter ulike aktiviteter som kan peke mot ansvar. Det ikke er juridisk ansvar jeg er ute etter å avdekke, men hvem media antyder eller mener forårsaker en hendelse. Det er på dette nivået jeg får øye på hvordan et "hvorfor" i teksten konstrueres, og hva dette skaper av mulige meningspotensialer og fortolkninger. Konstruksjonene vil så bli gjenstand for tolkning og analyseres innenfor en diskursiv og

sosiokulturell ramme. Det vil si, hvilke sosiale forhold som både hendelsene, teksten og den mediekulturelle konteksten som media jobber under, blir konstruert i.

Innenfor en slik diskursanalytisk tilnærming er hovedstrategien som nevnt *dekonstruksjon* (Jørgensen & Phillips 1999: 61 - 62). Ulike representasjoner av fakta og sannhet er et eksempel som gjennom en ”dekonstruktiv” prosess blir plukket fra hverandre i mindre deler. En slik operasjon vil til slutt vise om betydningene skapes gjennom de diskursive prosessene og eventuelle antagonismer de gjennomgår. Her kommer hegemonibegrepet og diskurskamp inn som bestemmende for hvilken betydning som får gjelde.

Analysenivåene i studien er en tekstanalyse, en diskursanalyse og en analyse av sosial praksis. Mer detaljert består analysen av en tekstbeskrivelse, dekonstruksjon og tolking av samhandlingene og situasjonskonteksten. Deretter følger en kort oppsummering av de viktigste funnene som blir et av utgangspunktene i diskursdelen, hvor jeg trekker inn sosiale og utenomtekstlige forhold. Jeg benytter altså KDA's verktøy i den videre forskningen innenfor triaden kommunikasjon, kultur og samfunn.

3.4 Språkfunksjoner

Før analysene vil jeg presentere hvilke språkfunksjoner som er tilstede. Ved hjelp av disse funksjonene kan vi si noe om hvem som deltar i en kommunikativ handling, hvordan denne kommer i stand, og beskrive sosiale relasjoner. Det finnes tre ulike slike grupper språkfunksjoner (Halliday), her gjengitt (Svennevig et al 1999: 126), med sin egen innebygde funksjon.

- *Referensiell* - uttrykker tekstens innhold. Den refererer til noe, for eksempel en handling eller hendelse.
- *Interpersonell* - setter oss i stand til å delta i sosiale sammenhenger og å utføre språklige handlinger (som blant annet å stille spørsmål og komme med påstander). Den beskriver de sosiale relasjonene mellom deltakerne.
- *Ekspressiv* – knyttes til subjektivitet og sosial identitet. Spesielle språktrekk der den ekspressive funksjonen er framtrædende er representasjon av faktiske saksforhold.

Jeg vil også redegjøre for analysekategoriene, og hvorfor akkurat disse er valgt framfor andre. Hovedkategorier (VAM) for analysen er med på å skape sammenheng og dermed gi teksten mening. Derfor er det klare forbindelser mellom kategoriene. Agent/agens- og modalitetsbegrepet er hentet fra Hallidays funksjonelle grammatikk (Berge et al 1998: 54) og viser til hvordan saksforhold er konstruert som en relasjon mellom ytrer og ytring.

3.5 Analysens faser

En tekstanalyse som denne vil skje i flere faser og på ulike nivå. Jeg har valgt å starte med å redegjøre for ordnivået og vil fortsette med et grammatisk nivå og et tekstnivå.

3.5.1 Ordnivå

For å se hva en tekst handler om kan vi blant annet se hvordan innholdstunge ord som verb, substantiver, adverb og adjektiver utvikles til referentkjeder og større setningskjeder. Med hensyn til tekstens egenart blir det en oppgave å se etter gjentatte, tekstuelle mønstre. Det blir også relevant å se på formalitetsnivået mellom aktørene, om det er uttrykt noen spesiell form for sosiale relasjoner som hierarki eller symmetri. Interpersonelle referenter og agenser har fått rollen ”institusjonell”, for eksempel jernbanen og politiet og ”privat” om de private aktørene, for eksempel trafikanter. Jeg kommer senere mer utfyllende inn på agensbegrepet.

3.5.2 Grammatisk nivå

Språkfunksjoner realiseres også gjennom grammatiske strukturer, og hvordan de former koder rundt aktør, deltaker og prosess (Svennevig et al 1999: 163). Derfor er det viktig å vite de muligheter som syntaksen tilbyr, spesielt for å uttrykke eller ikke uttrykke årsaks- og ansvarsforhold. For eksempel kan verb og aktør representeres både aktivt og passivt. Slike språkvalg er ett eksempel på hvordan samme saksforhold kan kodes grammatisk. Et aktuelt spørsmål er hvorfor den ene koden er brukt i en handling eller hendelse. Forholdet mellom handling og hendelse kan her beskrives slik: i en handling er utøver/agens eller årsaken til forløpet til stede som en ansvarlig. Når en hendelse skjer, endres eller skapes imidlertid noe uten at forløpet tilskrives en levende utøver eller ytre årsak. Som vi skal se, er det ”toget” som forårsaker *noe*, det påfører *noen* noe, nemlig en handling; en påkjørsel, en ulykke.

3.5.3 *Tekstnivå og diskursnivå*

Tekstnivået står hierarkisk over både ord- og grammatisk nivå og funksjon. Dette kjennetegnes ved at vi går utover ordnivået via referentkjeder, til hele setningskjeder som binder teksten sammen. Vi tar med tekstens syntaks og beveger oss videre opp til makrohandlingene, og hva teksten har i seg av mer sammenhengende meningspotensialer. Vi forflytter oss fra noe som beskriver tekstens betydning, som ligger i syntaktisk og semantisk innhold, til å finne ut av hva dette gjør i en bestemt, situert kontekst.

3.6 *Analysekategoriene*

For å forenkle analysen har jeg slått sammen ord- og grammatisk nivå til en tekstanalyse, og jeg vil først redegjøre for de kategoriene og hvordan de kan gi næring til den videre analysen. Det er for eksempel ikke bare typen eller hvilke verb som er interessante. Ofte er det like relevant å se på *hvordan*, direkte eller indirekte, verbbruk kommer til uttrykk, som aktive (eks. *kjørte på*) - eller passive (*ble påkjørt*) konstruksjoner (jfr. handling og hendelse). Det kan vise til visse relasjoner med hensyn til asymmetriske muligheter og begrensninger. Her er agens og patiens semantiske roller, og hvordan disse blir realisert, relevant. Med hensyn til modalitet er det viktig å se hvordan teksten framtrer, blant annet med hvilken kunnskap og sikkerhet skriver uttrykker seg. Som eksempler er modaliteter som objektivitet, subjektivitet, virkelighet og sannhet sentrale representasjoner innen (masse)kommunikasjon.

3.6.1 *Verbbruk*

Generelt inngår verbale funksjoner i en overordnet tekstuell funksjon, som refererer til forholdet mellom de verbale omgivelsene (kotelksten), og ikke-språklige forhold utenfor teksten (konteksten). For å skape mening og sammenheng knyttes verbbruk ofte til både deltakere og omstendigheter (Maagerø 2005:102). Et slikt forhold mellom prosesser, deltakere og omstendigheter kalles i en systemisk funksjonell språkbeskrivelse transitivitetssystemet (Svennevig et al 1999: 167-168).

Jeg har valgt å se tekstsammenheng i lys av hvilke verb som uttrykkes, for eksempel aktive/direkte eller passive/indirekte. En slik balanse mellom eksplisitte kohesjonsmekanismer og implisitt koherens er viktig i enhver tolking.

3.6.2 Agens – agent og kraft

Ofte forekommer det at prosesser skjer uten en at en ytre årsak grammatisk forklarer den totale sammenhengen (Svennevig et al 1999: 167-170), og i andre tilfeller er ytre omstendighet klar. Er denne årsaken en levende deltaker, kalles denne agent. En aktiv, men ikke-levende benevnes som kraft, som for eksempel ”toget”. En aktør som en prosess eller handling går utover, kalles patiens. Prosessen eller handlingen denne blir utsatt for får som nevnt begrepet hendelse. Agentens semantiske rolle kalles agens og beskriver ved hjelp av prosessen, hva slags ansvar agens får i et eventuelt skyldspørsmål.

3.6.2.1 Skjult eller uttrykt agens

Det som vil bli interessant å se på med hensyn til prosessene, er om agensrollen framtrer tydelig. Forfatteren kan nemlig velge å eksplisitt uttrykke agensrollen som er årsaken til prosessen, eller hun/han kan unnlate å gjøre det.

Det benyttes ofte abstrakt stil og metaforer i media, spesielt i bruken av passiv agens hvor en passiv uttrykksform skifter fokuset *fra* agens for verbalhandlingen (den handlende) til patiens (produktet, målet eller interessenten). Patiens kommer på subjekt plass, mens agens kan utelukkes helt. Fordi agens ofte er en konkret aktør og patiens et abstrakt saksforhold, medfører passivering gjerne en dreining fra konkret til abstrakt stil (Svennevig et al 1999: 31). Slike abstraksjoner er altså strategier som gjør seg gjeldende på både skriver- og lesersiden og omhandler både forfatters intensjoner om hvordan en tekst skal leses og hvordan den kan tolkes, fordi abstraksjoner leder teksten i en eller annen retning.

3.6.3 Modalitet

Modalitetsbegrepet er hentet fra det latinske *modus*: måte, og betegner altså relasjoner mellom tekstforfatter og en ytrings referensielle innhold. Her vil jeg benytte Svennevigs to modaliteter (Svennevig 2001: 24). Epistemisk eller ekspressiv modalitet, som er mest relevant i min studie, uttrykker talerens autoritet eller forhold til ytringens mulighet, sannsynlighet og sikkerhet, eller hvordan referensielt innhold kodes som en del av et meningsinnhold. Svennevig opererer også med en deontisk modalitet (ibid) som refererer til forpliktelse og tillatelse rettet mot ønske, vilje og nødvendighet. Jeg vil bruke både epistemisk/ekspressiv (Svennevig et al 1999: 177) og deontisk modalitet som et uttrykk for hvordan media forplikter seg til å fortelle ”sannhet”, som samtidig viser noe av selve holdningen media har til fenomenet. Som vi ser er det små nyanser mellom epistemisk/ekspressiv og deontisk

modalitet, som altså er forbundet til noe svakere modalitetsmarkeringer. Jeg utelukker ikke at de ulike markeringene i mine analyser går inn i hverandre fordi både epistemisk og deontisk kan verbene knytte til seg samme modale hjelpeverb. Jeg bruker også epistemisk/ekspressivbegrepene om hverandre.

I medias nyhetsbilder og innen politikk ser og hører vi at ord og uttrykk som i utgangspunktet er subjektive konstater, blir representert som allmenngyldig eller viten det hersker konsensus om. Det ideologi-kritisk interessante ligger i hva slags kunnskap avsenderen påberoper seg gjennom valg av modalitetsformer. I nyhetsreportasjer ser vi rapporterte hendelsene ofte framstilles som kategoriseringer av reine fakta, uten bruk av modalitetsmarkering for ulik grad av for eksempel sannhet og sannsynlighet. Den generelle epistemiske eller ekspressive modaliteten i nyhetstekster støtter derfor oppunder et syn på virkelighet som noe gjennomsiktig, som om meningen byr seg fram til den som observerer, uten noe behov for tolkning. Det er dette forholdet mellom senderens autoritet og syntaktiske og semantiske rolle som sannhetsvitne jeg etterspør. Blant annet i utredningen om kontekst stilte jeg spørsmål om mange av eksemplene var preget av stereotypi. Mulige eksempler på dette er faktaoppramsinger med en viss grad av autoritet. En type svak (deontisk) modalitetsmarkering kan være en slags kildebruk hvor en ikke går helt god for en påstand, men lar den stå for kildens regning samtidig som at journalisten dermed får anledning til å redusere sitt eget ansvar. Modaliteter kan forekomme som ”ikke bekreftede” og ”kan” ”ifølge” og kan derfor tolkes som svakt markert fordi ikke skriver selv kan bekrefte opplysningene. Som vi har sett er det ofte små nyanser som skiller ulike modalitetsformer og funksjoner.

En tredje, interpersonell (Svennevig et al 1999: 177) modalitet, viser hvordan relasjonene mellom kommunikasjonsdeltakere defineres, for eksempel om den ene part er heftet med en form for autoritet. Jeg kommer tilbake til en spesiell markert type interpersonell modalitet i et analyseeksempel, hvor både togpassasjerer og togansatte ble utsatt for samme hendelse.

Et generelt spørsmål er om det finnes enkelte dempere eller forsterkere for å nå fram til ”balansert” modalitet. I opposisjon til balansen, blir det som nevnt viktig å se hvordan journalisten påberoper seg og ikler seg allviterollen, som hvordan sannhet og sannsynlighet uttrykkes i en skriverrolle som vet mer om et forhold enn sine lesere.

ANALYSE

Critical approaches differ from non-critical approaches in not just describing discursive practices, but also showing how discourse is shaped by relations of power and ideologies, and the constructive effects discourse have upon social identities, social relations and systems of knowledge and belief, neither of which is normally apparent to discourse participants

Fairclough (1992a): 12

4. TEKST – BETYDNING OG MENING

I dette kapitlet presenteres analysen med resultater som inkluderer at funn som er gjort skal gi noen preliminære svar på en del forskningsspørsmål og problemstillinger. Deretter problematiseres funnene i et diskursivt og sosiokulturelt perspektiv.

4.1 Analysedel 1 - Tekstanalyse

I analysen er det interessant å få øye på hvem media mener igangsatte faktiske handlinger. Dette gjøres ved å se hvordan agens og patiens realiseres, noe som gjenspeiler skriverens intensjoner med sine relasjonsposisjoneringer, og som kan gi noen svar på hvordan skyld og ansvar fordeles. Modalitet blir tolket som et innbyrdes forhold mellom verbalfunksjonens handling og agens' subjektfunksjon. I mitt materiale uttrykkes institusjonell agens/agent på to måter. Det er stor forskjell på ”toget braste inn i”, her agent eller kraft uttrykt ved ”institusjonen” eller en gjenstand – og ”togfører greide ikke å unngå”, som peker mer mot den mentale prosessen, eller tilstanden, som ligger i selve handlingen. En setning hvor agensen ”togfører”, altså en synlig agens, skulle sette i gang en slik handling, kunne lede leser mot bestemte årsaksammenhenger og skyldspørsmål fordi toget var umulig å stoppe.

4.1.1 Analyseeksempel 1

Tog mot traktor

Nordgående tog på Dovrebanen sneiet i går formiddag en traktor på en usikret planovergang ved Råna ved Bjorli. Det var i 13-tiden at toget traff gaffelen på traktoren. Toget sporet ikke av, og verken togpassasjerer eller traktorføreren kom til skade i sammenstøtet.

I overskriften fins det to abstraksjoner. I alt inneholder artikkelen, som kun er en bulleteng med helt konkrete saksforhold, fire slike abstraksjoner før togpassasjerer og traktorføreren nevnes. Den første abstraksjonen er at verbet helt er strøket i overskriften. En slik komprimering er typisk for media, og både retorisk og psykologisk gir dette leseren en fortettet spenning samtidig som det overlater mye til fantasien hva som egentlig *har* skjedd.

I en handling – hendelsessammenheng er toget representert som den klart mest aktive og forårsaker en handling som traktoren og føreren utsettes for. Hvem som egentlig igangsatte (sam)handlingen kommer jeg tilbake til, men det er lett å tolke at det er toget. Den sosiale eller situasjonelle relasjonen er klar. Patiens, traktoren, blir påført en hendelse. Agenten eller kraften, toget, *sneiet* og *traff*, men ikke med en slik kraft at det skjedde en togavsporing eller andre implikasjoner.

Helt til slutt uttrykkes det mer modalt svakt og positivt markerte:

(...) ”*verken togpassasjerer eller traktorføreren kom til skade i sammenstøtet*”

som en kopling mellom handling og hendelse, og at toget ikke sporet av koples som en årsak og det positive med ”lykkelig” utfall. De eksplisitte verbene *sneiet* og *traff* kan også tolkes implisitt, og koherens kan derfor tolkes ulikt fordi det ikke er en direkte sammenheng eller kopling mellom ”sneie”-setningen og ”traff”-setningen. For det første *sneiet* toget traktoren, implisitt var det en berøring, men ikke så sterk som det eksplisitte og mer direkte *traff* indikerer. Spørsmålet blir da om toget virkelig *traff* traktoren eller om den bare *sneiet*, og/eller om den først *traff* gaffelen og deretter *sneiet* inn i traktoren og/eller om det like gjerne skjedde i omvendt rekkefølge. Slik kohesjonen er uttrykt, er det betydningsmessig riktigere å benytte

verbet *sneie*, fordi det gir sammenheng og mening om hvorfor hendelsen ikke medførte personskade. Som vi ser blir ”*sneiet*” og ”*traff*” omgjort til en metafor for et ”*sammenstøt*”, selv om vi er vant til dette begrepet ved mer direkte treff, som for eksempel front mot front mellom to biler.

Artikkelen reiser også et annet spørsmål: framstilles gaffelen som en del av traktoren eller ikke, siden det er benyttet ulike verb? Teksten både gir og gir ikke ønsket sammenheng ved at den gir uttrykk for et møte mellom to aktører uten at verbfunksjonen alene realiserer hele sammenhengen. Det ligger altså noe implisitt i situasjonen. Siden verbet ”*traff*” gjaldt kun for gaffelen, kan vi antyde at situasjonen ikke var så alvorlig. Sees overskriften isolert, ligger det likevel mye dramatik i ”*tog mot traktor*”. Den uttrykte preposisjonen ”*mot*” indikerer også et mer direkte treff som innebærer en dramatisk hendelse.

Tilbake til det noe svake ”*kom ikke til skade*”. Modaliteten må sees i forbindelse med overskriftens dramaturgi ”*tog mot traktor*”. Teksten holder ikke helt hva den lover, og den semantiske betydningen faller litt mellom to stoler. Det anvendte verbet *sneie* erstatter noe mer dramatisk. At et tog ”bare” sneier borti en gjenstand og altså ikke direkte mot selve kjøretøyet, kan derfor tolkes som en noe mindre alvorlig hendelse eller nestenulykke; synergi.

Jeg tolker togpassasjerene som en type privat pasient som befinner seg på ”institusjonell grunn”, altså jernbanens område. Legg merke til at pasientgruppa *togansatte* ikke er nevnt. Dette kan gi tolkegrunnlag for at de abstraheres inn som en del av toget. Slik implisitt informasjon er vanlig i så korte tekster og det kreves at leser har kjennskap til slike diskurser med mye fortettet informasjon.

Artikkelen tar ikke opp skyld eller årsakssammenheng, selv om dette synes å være relativt klar fordi åstedet var en jernbaneovergang. Utgangspunkt for analysen er at en person er på feil sted, og til feil tid. Det er brøytebilsjåføren og bilen som faktisk står i veien for toget. En må derfor tolke situasjonen som at traktorføreren ufrivillig har kommet seg inn på jernbanesporet av ukjent årsak. Dette, eller hvorfor traktoren står midt i sporet, kommer ikke artikkelen inn på. Derfor må denne delen av historien også tolkes implisitt.

4.1.2 Analyseeksempel 2

Her overlevde alle

Ingen ble alvorlig skadet, selv om det var 220 personer ombord da nattoget mellom Oslo og Bergen sporet av og flere vogner kantret natt til mandag.



TOGDRAMA: Lokomotivet og tre sovevogner sporet av da nattoget fra Oslo til Bergen kjørte inn i et ras på Bergensbanen ved Flå i Buskerud natt til mandag. Foto: Kjell Bakken, Jernbaneverket / SCANPIX

- Det er ikke meldt om vesentlige personskader, opplyser informasjonssjef Åge-Christoffer Lundeby ved NSB Persontrafikk til NTB.

Bergensbanen er stengt inntil videre.

- De siste passasjerene er nå kommet til oppsamlingsstedet ved Flå stasjon. Noen av dem har gitt uttrykk for at de ønsket å returnere til Oslo, og reiser dit med buss. De øvrige fortsetter mot Bergen, og i hvert fall et stykke vestover blir de sendt med buss, opplyste Lundeby til NTB mandag morgen.

Nattoget sporet av mellom Austvoll og Bergheim i Hallingdal, og det var et steinras på skinnegangen som førte til ulykken. Lundeby sier at NSB Persontrafikk foreløpig ikke vil ha noen bestemt oppfatning av hva som er årsak til raset.

Ved avsporingen veltet den første delen av togsettet over på siden.

Jernbaneverket har mandag formiddag banemannskaper på vei til stedet for å rydde linjen så snart det lar seg gjøre. Østgående nattog ble innstilt mellom Nesbyen og Oslo.

Det er foreløpig uklart når Bergensbanen blir åpnet igjen.

Artikkelen, som er konstruert rundt et åstedsfotografi blir multimedial og derfor rik på kontekst. Først leser vi at det faktisk har skjedd en avsporing. Men de kontekstuelle rammene rundt bildet forteller ikke alt. Utenfor rammene må det ha skjedd noe som fotografen ikke har greid å fange opp. Blant annet sees bare to vogner selv om artikkelen forteller om hhv. ”flere”, ”lokomotivet og sovevogner” og ”første del av togsettet”. Det blir også noe usikkert hva ingressen egentlig prøver å fortelle: ”(...) da nattoget mellom Oslo og Bergen sporet av og flere vogner kantret”. Den umiddelbare leksikalske eller semantiske betydningen kan tolkes som at hele toget sporet av, men at det var kun noen som kantret, selve lokomotivet og tre sovevogner. Heller ikke selve raset visualiseres, og personen som står på jernbanesporet med enten sekk eller bæremeis på ryggen, redegjøres det heller ikke for. Dette kan tolkes som at subjektet er mindre viktig, selv om det etterlater seg spørsmål om hvorfor det i det hele tatt er med. Omtrent midt på bildet ligger det dessuten en sekk det heller ikke refereres til. Altså er både bildet og artikkelen kontekstssensitive i den forstand at det legges opp til mye implisitt tolkning. Ellers er artikkelen usammenhengende fordi den hopper fram og tilbake i handlingsprosessen. Slik mangel på koherens kan lett mistolkes, og publikum får ikke riktig inntrykk av verken makrohandling eller hendelsesforløp.

Oppsummert får vi del i en begivenhet hvor vi først et godt stykke nedover i artikkelen skjønner at det kun er noen vogner som har sporet av. Det er ingen tekstuelle eller visualiserte inntrykk som forklarer årsak. Raset blir riktignok representert som en ytre, igangsettende prosess overfor toget, som sett fra et annet perspektiv faktisk inntar en mulig patiensrolle. Men det er noe usikkert om det er den egentlige, utløsende faktoren, fordi forløpet ikke er kjent og heller ikke blir forsøkt konkludert. Den aktive agenten eller kraften for situasjonen er likevel toget, fordi handling og aktivitet lokaliseres til det. Derfor mangler artikkelen nødvendig dokumentasjon for å konkludere utløsende faktor i en videre årsakssammenheng. At NSB likevel har uttalt noe om dette, kan derfor ha skjedd på oppfordring av media.

Teksten har den effekt at den gir adgang til å tolke inn en spesiell solidarisk og sympatisk leserposisjon i en implisitt relasjonell og interpersonell symmetri, fordi vi forstår at raset må ha berørt både passasjerer og togansatte. Vi må anta at de som var om bord må ha vist medmenneskelighet og hjulpet dem som hadde behov for det. Patienskoplingene er her fordelt på fire passasjer kategorier og én patiens delt mellom passasjerene og togpersonalet: nemlig ”ingen”. Denne kommer til gjengjeld helt først i brødteksten og viktig å informere om: ”Ingen ble alvorlig skadet (...)”. Denne uttalelsen står i et semantisk og diskursivt meningsforhold til

setningskoplingen hvor den NSB-ansatte hevder ”*det er ikke meldt om vesentlige personskader (...)*”, hvor ”alvorsgraden” blir vag eller implisitt.

Samhandling og sammenheng kommer fram tross et gap mellom overskrift, ingress og brødtekst. Det sterkt ekspressivt modale i overskriften, ”*Her overlevde alle*” sammen med illustrasjonen med de kantrede vognene gir visse assosiasjoner, kan tolkes som en påminnelse om Åsta-ulykken. Den gir videre rom for to ulike meningspotensialer, en som handler om sympati og en som påminner oss om en av Norges verste jernbaneulykker, og at denne aldri må glemmes. Forskjellen ligger i det retoriske ved preteriumverbet ”*overlevde*”. I en slik kontekst blir virkningen som for et såkalt psyk-verb (Lind et al 2000: 153). Psykologiske verb henviser ikke til selve handlingen, men noe mentalt for dem som befinner seg i situasjonen. Jeg vil utvide begrepsforståelsen til også å gjelde for andre som får vite om slike hendelser, fordi det er naturlig å reagere empatisk og solidarisk med mennesker som blir utsatt for ulykker. Dessuten kan dette være en intendert skrivestrategi som kan få betydning for hvordan diskurs farges. Det ligger også noe annet implisitt her: - heldigvis at det gikk ”bra” denne gang og at det ikke ligger noen automatikk i å overleve en togulykke, en implisitt kontrast til andre ulykker, som her kan tolkes som ren flaks. Teksten får et noe mindre alvorspreg over seg etter uttalelsen fra NSB, som hevder at:

”det er ikke meldt om vesentlig personskader i ulykken”,

og som ingressen uttrykker i setningskoplingen markert med ”*selv om*”, og som her kan tolkes som et innrømmelsesforhold:

”selv om det var 220 personer om bord”.

Skal dette gi mening, er det i følge VG en økende risiko å reise med tog, proporsjonelt med antall reisende. Altså ligger det en presupposisjon i teksten tolket som at det var egentlig bare et hell og en tilfeldighet at alle overlevde.

I artikkelen har VG brukt NTB som kilde. Eksemplet er et av flere hvor ikke redaksjonen alene refererer til en faktisk hendelse, men støtter seg til en eller flere informanter. Dette kan ha flere årsaker og kan stilles opp i en dyade mellom aktiv kildebruk og et generelt

dokumentasjonskrav om et faktisk forhold. Det gir samtidig en anledning til å fraskrive seg ansvar i tilfelle noe ikke stemmer, eller at en ikke har hentet inn all nødvendig informasjon. Dette kan også sees som en kontrovers i forhold til hvordan media ofte posisjonerer seg innenfor forteller- eller skriver- og allviterollen. Et tredje moment er at det ikke er sikkert at redaksjonen gjengir kildens tekst ord for ord, og at hendelsen dermed kunne vært representert og tolket annerledes, selv om vi som lesere må gå ut ifra at journalisten legger vekt på å gjengi hendelsene så korrekt som mulig.

NSB ville ikke si noe om den bakenforliggende årsaken, men uttalelsen blir likevel hengende igjen som en antydning om en ukjent, ikke uttrykt agent. Det kan føre til at mentale prosesser igangsettes når en leser slike ubesvarte og ikke-konkluderende svar.

I dette tilfellet er det derfor noe usikkert hvordan en kan tolke. Kanskje en i stedet for svak eller sterk markert, burde kalle eksempelet om antall kantrete vogner usikkerhetsmarkert, epistemisk/deontisk modalitet. Som leser/tolker blir den i alle fall svak og antydende i forhold til en skala fra mulig til sannsynlig. En savner noe fast retorisk å forholde seg til. Poenget drukner i en slags overleksikalisering i representasjonene om vogner og tog.

4.1.3 Analyseeksempel 3

Brøytebilsjåføren forsøkte å advare toget

Vestby (NTB): Sjåføren forsøkte febrilsk å gi beskjed om at brøytebilen sto delvis ut over skinnegangen. Søndagstoget fra Sverige rakk likevel ikke å stoppe, og braste inn i plogen på bilen i 130 kilometer i timen.

Sjåføren av brøytebilen ringte togledelsen i Oslo og ga beskjed om at han hadde kjørt utfor perrongen. Han fikk da beskjed om at et tog nærmet seg, sier politiførstebetjent Ronny Samuelsen i Follo politidistrikt til VG.

Først etter 500 meter greide toget å stoppe like nord for Vestby stasjon, og da var to av vognene sporet av. Ingen av de 40 passasjerene om bord ble skadd, men både tog, kjøreledninger og jernbanespor fikk store skader. Østfoldbanen blir tidligst åpnet igjen tirsdag.

Ulykken granskes av både politi, Jernbaneverkets egen ulykkeskommisjon og Havarikommisjonen. De skal blant annet finne ut om brøytemannskapene fulgte sikkerhetsbestemmelsene.

I eksempelet ligger det en ”advarel til ingen nytte” i det implisitte budskapet fordi det tok for lang tid til det kom en forventet eller ønsket reaksjon etter telefonsamtalen. Semantisk er det å advare mot noe relatert til fare og hvordan unngå en uønsket hendelse, som her realiseres i flere makrohandlinger om brøytebilsjåførens (den antatte agensens) tanker og fysiske handlinger.

Modale uttrykk finnes som forsterkere i ”*febrilsk*”, noe som antyder panikk og/eller en situasjon som er ute av kontroll. ”*Rakk ikke å stoppe*” er en direkte forbinder til det febrilske, og at situasjonen er ute av kontroll blir realisert både hos sjåføren av brøytebilen, og toget.

Allerede i overskriften tilbys et visst narrativt budskap med mye informasjon. Videre speiles en dramatisk situasjon som kan kontekstualiseres idét vi får ”vite” hvordan brøytebilsjåføren både tenker og handler. Legg merke til at abstraksjonen ”*toget*” i overskriften også får form av en metafor for det større fellesbegrepet ”jernbanen”, fordi det er jernbaneledelsen i Oslo som blir forsøkt advart, og ikke selve toget. Altså er toget nevnt både som en abstraksjon og en konkret agent. Presupposisjonen ligger altså ”skjult” i både abstraksjon og metafor.

Farten på toget er angitt som høy selv om ikke teksten refererer til noen sannhetsvitner. Siden konstativet koples mot en senere setning, at toget trengte 500 meter for å stoppe, sammen med 130 km/t i eller i umiddelbar nærhet av stasjonen, kan farten og stopplengde tolkes som at toget har holdt *for* stor fart i hendelsesøyeblikket. I tilfelle det er lokomotivføreren som er kilde, virker det merkelig at nettopp denne skulle være så opptatt av de 500 meterne *etter* sammenstøtet. Spørsmålet er derfor *hvem* som har uttalt *hva* til media.

Hvem som egentlig er den igangsettende og aktive agens blir et spørsmål om forhandling. Ser en hele hendelsesforløpet under ett, er ”hovedagens” (mulig sjåføren) uklar, fordi teksten ikke redegjør for det som skjedde i telefonsamtalen. Dramatikken i hendelsen situeres i noe som ingen helt har kontroll over og derfor kunne ha ført til noe langt mer alvorlig. Flere sterkt markerte modaluttrykk for høy fart og bremselengde gir sterke potensialer i en videre skyld- og årsakssammenheng i retning av et institusjonelt ansvar.

Nominaliseringer for føreren av brøytebilen skjer allerede i overskriften ”*brøytebilsjåføren*” i bestemt form og i første setning av artikkelen, ”*sjåføren*”. At denne ikke var alene om

aktiviteten får vi først vite i siste setning med agentrollen ”brøytemannskapene”. Sjøføren går fri, i en slags sympatierklæring basert på hans innsats for å varsle om en fare. Skal dette gi mening, må det derfor ha vært flere om brøytingen fordi brøytemannskapet implisitt koples til teksten som en slags delansvarlige. Det er også rundt dette forholdet den senere etterforskningen vil skje. Problemet er at vedkommende som media støtter seg til som sannhetsvitne er en politibetjent, altså en vi må anta ikke var tilstede da det smalt. Å benytte politi som kilde er et velkjent og legitimt grep media ofte benytter for å gi teksten troverdighet, men her redegjøres det ikke for hvor politiet har sine opplysninger fra. Ingen andre personer som presumptivt kunne vært til stede er sitert, heller ikke togfører. Slik svak og referensløs kildekontroll er en tekstuell og ikke minst journalistisk svakhet som fører til at mye implisitt blir hengende igjen som spekulasjoner og vage antydninger.

Ser vi på de viktigste verbene, og deres funksjoner, refereres sjøføren med:

advare, gi beskjed, ringe

Alle tre verbene tilhører et stadium i hendelsesprosessen og er klart preventive og farefokuserende. Toget er omtalt med følgende verb eller verbalsatninger:

rakk likevel ikke å stoppe, braste inn i, nærmet seg og stoppet først etter 500 meter.

Alle momentene peker mot en agens som ikke har kontroll over situasjonen – noe som realiseres i selve sammenstøtet. Samhandlingen preges dessuten av flere divergerende prosesser. Sjøføren som forgjeves prøver å hindre en ulykke er uttrykt i en ende av en ”innsatsmodalitet” som eksemplifiseres av det dramatiske ”febrilsk”. Jernbanen, her ved det institusjonelle toget og den enda mer institusjonelle togledelsen, som tross alle bestrebelser ikke greier å hindre en ulykke, er i en annen ende. 130 km/t kan tolkes som om farten var en indirekte faktor, noe som koples til stopplengden. Det kan tyde på at teksten ønsker å framheve dette som strategisk relevante. Det direkte modale verbet ”braste” indikerer også sterkt det dramatiske ved siden av fart og krefter. Situasjonen er altså ikke bare preget av en materiell og mental prosess, men også en asymmetrisk prosess. Det modalt uttrykte i de asymmetriske verbgruppene representerer hver sine aktører som strever med å løse et problem, men som realiseres som om toget ved hjelp av farten, (implisitt) blir tolket som den skyldige.

4.1.4 *Analyseeksempel 4 – medieversjonen*

Ektepar påkjørt av toget

Av Jørgen Berge og Arne Lutro 03.12.04 11:41, ny 03.12.04 12:00

Et ektepar ble alvorlig skadd da et tog kjørte inn i bilen de satt i på en planovergang fredag. Mannen prøvde desperat å få bilen vekk fra overgangen.

Bilen sto fast på planovergangen, og de prøvde å skyve bilen unna. Men de rakk det ikke, og mannen og en kvinnen ble skadd, sier operasjonsleder Ann Kristin Øie ved Sør-Trøndelag politidistrikt til TV 2 Nettavisen.

Ulykken skjedde på Ranheim like nord for Trondheim, om lag klokken 10.15 fredag. Ifølge adressa.no er det et ektepar som er skadd, og de er nå fraktet til St. Olavs Hospital i Trondheim.

Bilen skal ha blitt innesperret mellom to bommer på planovergangen, og ektemannen skal desperat ha forsøkt å heve den ene bommen. Men så kom toget.

Tog med stor fart

Det var et nordgående tog som traff bilen på planovergangen. Både mannen og kvinnen satt da inne i bilen.

Toget har hatt stor fart. Hva som var årsaken til ulykken vil den videre etterforskningen vise, sier skadestedsleder Arnt Harald Aaslund til NRK Trøndelag.

All togtrafikk i området ble stanset umiddelbart etter ulykken. Trafikken ble gjenopptatt en time senere.

Politiet fikk melding om ulykken klokken 10.25.

Artikkelen i eksempel 4 handler om et ektepar som på ukjent måte har havnet mellom to bommer på en jernbaneovergang. Også her preges overskriften av abstraksjoner, høy informasjonstetthet og mange implikasjoner. Brødteksten bruker nesten all plass på ekteparet alene, hvor det meste knyttes til deres anstrengelser helt til de gir opp og går og setter seg i bilen igjen og blir der til ulykken skjer.

Ekteparet, samt nominaliseringen ”de” er uttrykt seks ganger, (ekte)mannen fire og kvinnen to. I alt, med ulike referentkoplinger, er ekteparet omtalt 12 ganger. En slik tetthet, inklusiv spalteplass, viser at teksten først og fremst dreier seg om disse to. Går vi til slutten av artikkelen, i det vi kan kalle en oppsummering, er kun institusjonelle agens- og agentroller trukket inn (politiet, tog og togtrafikk). Tekststrukturen er dermed slik at den narrative handlingen først refererer til ekteparet og deres subjektposisjoner som private aktører. Deretter blir de ”bokstavelig” overkjørt av en offentlig instans som ved en ny struktur kronologisk utøver en (institusjonell) handling. Dette kommer til syne rett etter i

setningskoplingen ”*men så kom toget*”, der ekteparet skrives ut av historien for godt. Vi får ikke vite hvordan det gikk med dem, bare at de ble hardt skadd, men overlevde.

Igjen ser vi en tekst som i en handling-hendelsessammenheng uttrykt i tekstnære relasjoner, får leserne til å føle en viss nærhet, sympati og solidaritet med ikke bare ett offer, men denne gang et ektepar (hovedpatiens ifølge ingress). Vesentlige nominaliseringer er en aktiv-kraft, uttrykt ved ”*et tog*”, senere som referentkjeden ”*toget*” og patiens er nevnt som ”*et ektepar*”, senere som referentkjeden ”*ekteparet*” eller ”*mannen*” og ”*kvinnen*”. En senere referentkjede trekkes inn som pronominaliseringen ”*de*,” som prøvde å skyve bilen unna, og som vi senere kan lese, ikke greide det. ”*De*” blir så gjeninnført som ”*mannen og kvinnen*”. I tillegg uttrykkes mannens aktive agensrolle hvor han eller ekteparet sammen i kronologisk rekkefølge:

- 1) ”mannen prøvde desperat å få bilen vekk fra overgangen”
- 2) ”de prøvde å skyve bilen unna”
- 3) ”men de rakk det ikke”
- 4) ”ektemannen skal desperat ha forsøkt å heve den ene bommen”

Ekteparets patiensrolle synes klar allerede i overskriften ”*Ektepar påkjørt av toget*”. Dette følges opp i første brødttekstsetning om at påkjørselen resulterte i alvorlige skader. Togets agent-/kraftrolle er også klar ved at vi forstår at ekteparet er blitt utsatt for en hendelse med påfølgende alvorlige skader. Ekteparets makrohandlinger og aktive agensroller kommer også godt til syne der mannen prøver å løfte bommen og få bilen unna og deres felles, forgjeves innsats i å skyve bilen.

Det er også i dette eksempelet et tolke- og forhandlingsspørsmål hvem som er *egentlig* aktør og som igangsatte en handling. Det hadde ikke vært noe i veien for å tolke mannen som både agens og sin egen patiens, fordi han faktisk står i veien for toget. Slik han handler står han retorisk ansvarlig for og påfører seg selv sin egen hendelse, selv om teksten mer eksplisitt og strategisk hevder en annen ansvarlighet i:

”*Toget har hatt stor fart*”

Toget har altså hatt stor fart, som er en relativt sterk sannsynlighetsmodalitet i retning av et skyldspørsmål. Det problematiske er at teksten heller ikke her forteller hvem politiet har opplysningene fra. Derfor mangler likevel setningen litt med hensyn til sannsynlighetsmodalitet, og sannsynlighet kan tolkes som en mellomting av epistemisk og deontisk, blant annet fordi fart blir stående igjen som en vag implisitt og *mulig* årsak til ulykken. Tvilen nærmest forsterkes i setningskoplingen som følger:

”Hva som var årsaken til ulykken vil den videre etterforskningen vise (...).”

”-Bilen sto fast på planovergangen, og de prøvde å skyve bilen unna. Men de rakk det ikke (...).”

Her uttrykkes en ny påstand om, altså med nok en sterk modalitet, i hvert fall i begynnelsen, - at bilen sto *fast*, men ikke i eksplisitt i hva. Erfaringsmessig skal det ikke ligge noen gjenstander mellom to slike bomber. Presumptivt må bilen ha stått fast i gjenstander som ikke skulle vært der, og den epistemisk/eksprissive muligheten fordeles på flere alternativer (se også politirapport 4e). Slik teksten fortelles, kan dette være en utløsende faktor til ulykken. I neste avsnitt står det at problemet oppsto fordi ekteparet var innesperret. At bilen både sto fast *og* at den skal ha blitt innesperret, kan tolkes enten som en motstridende argumentasjon eller en slags kopling til denne, slik at det foreligger to prosesser som førte til ulykken. Begge kan tolkes dit hen at jernbanen ikke hadde kontroll over situasjonen ved at en bil både står fast og skal ha blitt sperret inne på et område som tilhører jernbanen:

”Bilen skal ha blitt innesperret (...).”

Her er modaliteten en helt annen. Som vi ser er denne setningen, i motsetning til de to foregående, en referert påstand og noe teksten uttrykker med mindre sterk modalitet. Der påstandene tilhører en kilde er modaliteten relativt sterk, mens der journalisten skriver er den svak i og med: *”skal ha”*.

I avsnitt fire får vi et annet inntrykk som kan tolkes som om at toget kom mer eller mindre umiddelbart etter at mannen prøvde å heve den ene bommen.

”Men så kom toget”

Her er teksten forsynt med en forholdsvis sikker og sterk markert modalitet mens den delen hvor det refereres til kilde/informant, blir fulgt opp av en tilsvarende svak modalitet. Det viser også at det er kun egne observasjoner som er fylt med nøytral eller umarkert modalitet. Dette blir også noe søkt all den stund vi ikke med sikkerhet vet om noen fra redaksjonen selv var til stede, verken under eller etter ulykken.

Hele teksten viser en klar asymmetrisk relasjon mellom private og offentlige aktører. Denne er også synlig i tekstvolumet hvor de er blitt tilgodesett med hver sin del av artikkelen. Det åpenbarer seg også en tredje relasjon, nemlig en felles fordi begge partene deler til en viss grad på situasjonskontekst i oppsummeringen ved enkeltordene ”årsak”, ”ulykke” og ”etterforskning”. Dette er betydningsmessig vitale begrep, og som teksten viser, kommer begge partene til å bli gjenstand for noe som peker mot en kontekst utenfor det situasjonelle.

4.1.4.1 VAM- og sammenliknende analyse av media - politi

I dette del-kapitlet vil jeg presentere politirapporten, i alt fem dokumenter fra samme ulykke for å se sammenheng mellom denne og den medieproduserte artikkelen. Jeg gjør oppmerksom på at politirapporten er skrevet først etter at åstedsbefaringen på ulykkesstedet og rapporter fra jernbanen og avhør, er gjort. Unntaket er dokument 02, som er konstruert på ulykkesdagen. Det er likevel ikke noen spesiell grunn til at de innholdstunge ordene innenfor VAM-rammene vil endre seg vesentlig i uttalelser til media på ulykkesstedet sammenliknet med den ferdige politirapporten. To dokumenter inneholder vitneobservasjoner som ikke er nevnt i medieartikkelen, men som det går fram av politirapporten er vitneobservasjoner formidlet til politiet på åstedet. Det virker derfor noe merkelig at uttalelser fra vitnene ikke har vært et sentralt tema i kommunikasjonen mellom politi og media på åstedet.

I tillegg inneholder rapporten en avsluttende åstedsrapport med konklusjon og et avhør av mistenkte. Rapporten i sin helhet ligger som vedlegg til slutt i min studie.

4.1.4.2 Analyse av dokument 02 – Rapport om trafikkuhell (vedlegg 4a)

Her vil jeg gjøre en sammenliknende analyse av medieartikkelen og politirapportene. Jeg ønsker også å se hvorvidt de ulike politirapportene sammenfaller.

Rapporten åpner med:

”Den aktuelle bilen stod innenfor bommene ved jernbaneovergangen(...)”.

Det redegjøres ikke for om bilen sto *fast* (som media hevder) eller hvordan den hadde havnet i denne situasjonen, bare at den ”sto” der. Togets hastighet er oppgitt uten at politiet redegjør for hvor opplysningen kommer ifra. Den informasjonen kommer nemlig lenger ned i rapporten. Selv om NSB prøver å skjerme sine ansatte fra media, må det antas at opplysningen enten kommer fra lokfører eller det andre vitnet som også var lokfører, fordi det refereres til en kjørelogg for strekningen forbi åstedet, en logg som er en jernbanemetafor for hvordan blant annet fart reguleres. Farten, uttrykt som et eventuelt brudd på fartsbestemmelsene, kan tolkes som en forklaring på hvorfor toget ikke greide å stoppe i tide. Dette genererer minst to nye alternativer: både at farten virkelig var for høy, subsidiært og mindre strategisk troverdig, at farten holdt seg i henhold til loggen. Vi får videre innsikt i hva som har skjedd ved verbet ”kollidere”, og som vi ser er det toget som har kollidert med bilen. Årsakssammenhengen gir derfor et inntrykk av at noe i fart har forårsaket en hendelse, fordi (vi leste jo nettopp at) bilen sto fast.

”(...) skjedd en ulykke ved at et tog hadde kollidert med en bil”.

Ellers kommer det som nevnt, etter hvert klart fram at mye av politiets informasjon faktisk kommer fra jernbanepersonell, noe ikke avisartikkelen som nevnt redegjør for. Media har altså ikke helt greid å redegjøre for sine førstehånds- eller andrehåndskilder. Rapporten følger så opp med:

”Toget traff bilen med høy hastighet, og toget stanset ikke før etter ca 250 meter etter planovergangen”.

Her er verbet ”traff” sentral og bekrefter tendensen om en uttrykt institusjonell agens som forårsaker en hendelse og som konsoliderer inntrykket av hvem som sto for kollisjonen. Det kanskje mest narrativt interessante, men som ikke kom fram i medieartikkelen, er at et annet, ventende tog var til stede, hvis togansatte mer eller mindre blir delaktig i hendelsen. De er ikke direkte involvert i kollisjonen, men inntar en vitnerolle. I tillegg kommer ny informasjon

ved at en ansatt fra det ventende toget hadde kommet fram til bilfører og gjort oppmerksom på hvilken fare ekteparet befant seg i. Derfor blir det enda vanskeligere å tolke fornuften i at bilfører i stedet for å advare sin kone og fikk begge i sikkerhet, faktisk gikk og satte seg i bilen. Som vi ser av rapportene, får politiet informasjon av NSB-ansatte, (vitneobservasjon og delaktighet som ikke er nevnt i medieartikkelen) - informasjon en som nevnt må gå ut ifra blir videreformidlet til media. Problemet er at det ikke finnes noe som refererer til selve dialogen med media.

Det er likevel i dette dokumentet vi for første gang øye får øye på noe som kan si hvorfra media har informasjon om fart. Den refereres til lokførervitnet som var involvert. Jeg utdyper fart og hastighet i neste dokumentanalyse.

4.1.4.3 Analyse av dokument 03 – Avhør av vitne (vedlegg 4b)

Det mest bemerkelsesverdige ved dette dokumentet er at vitnet hevder med en stor grad av sannsynlighet at bilføreren kjørte ut på jernbaneovergangen etter at rødt lys hadde begynt å blinke og bommene hadde blitt aktivert. Isolert sett er dette et alvorlig brudd på vegtrafikkloven.

”(...) (vitnet) fulgte med på lyssignalet i front av deres tog, og så at dette skiftet fra sakte rødt blink til hurtig rødt blinkende. Når dette skifter til hurtig rødt blink starter bommene å gå ned”.

For å foregripe begivenhetene litt, forteller en senere rapport om at bommen aktiveres om lag 14 sekunder etter at lyd- og lydsignal for passerende aktiveres. Vitneutsagnet levner derfor ingen tvil om at bilføreren må ha beveget seg inn på planovergangen etter at de tekniske installasjonene hadde blitt aktivert. I denne konteksten er det viktig å huske på at vitnet selv er lokfører, kjenner systemet og derfor har en viss autoritet til å uttale seg. Dessuten betinger vitneutsagnet et visst vitneansvar. Vitneuttalelsene peker klart mot en bestemt årsakssammenheng som henleder oppmerksomheten mot nettopp bilførers handlinger før ulykken. Sees begivenheten under ett, får vi et klart inntrykk av at det faktisk er bilfører som igangsatte en hendelse som fikk konsekvenser for en annen part, nemlig toget. Dette er vesentlig med tanke på et eventuelt skyldspørsmål. Dette forsterkes i følgende setning:

”Da bommen hadde gått ned til ca. 45 graders vinkel kjørte Audien utpå planovergangen uten å stanse (...)”.

Nytt i denne forklaringen er at vitnet forlot toget og løp bort til bilfører for å gjøre denne oppmerksom på hvilken fare han befant seg i. Han visste ennå ikke at bilførers kone satt i bilen, men først etter at bilfører gikk tilbake og satte seg i bilen, ble han oppmerksom på henne, altså etter at vitnet hadde advart mot nettopp dette. Sett fra ”togsiden” og på bakgrunn av politiets rapport, kan en også tolke bilfører i en agensrolle. Ved hjelp av verbbruken *kjørte*, igangsatte bilfører en hendelse med en viss bevegelse som kan uttrykkes som i en agens’ uaktsomhet og ett eller flere brudd på vegtrafikkloven. Vi vet også at bilfører foretok en umotivert handling idét han satte seg i bilen igjen etter kontakten med vitnet og ikke sørget for å få sin kone og seg selv i sikkerhet, men valgte å bli sittende i bilen, vel vitende om at et tog var ventet på det sporet ekteparet befant seg på. Både ekspressivt, ved direktivene å varsle, *rope og vinke med armene* og relasjonelt, få ekteparet i sikkerhet, handlet vitnet mot sterkt markerte modalitetsmarkeringer.

Rapporten refererer for første gang et funn og representasjon om en dokumentert hastighet. Det er dette vitnet som uttaler seg om 100 km/t, som vi kan si er en relativt nøytral modalitet. Det er denne modaliteten som både media og politiet har strukket på og gitt en annen betydning. Der vitnet oppgir hastighet i tall, skriver media ”*tog med stor fart*”, altså sterkt markert. I politirapporten står det ”*toget traff bilen med høy hastighet*”. Betydningsmessig er det ingen relevant ulikhet mellom de to setningene, og jeg tolker derfor at media har uttrykt seg via politiet, som igjen refererer til lokfører og vitnet som anga hastighet på stedet. Hastighet koples også opp mot verbet ”braste”: ”*toget braste inn i bilens venstre forskjerm med et stort smell.*”

Det synes lite sannsynlig at en lokfører ville ha uttrykt seg slik. Om denne omskrivingen er gjort av politiet, kan den sies å bryte med etatens med hensyn til objektivitet og forsiktighet, og gjør avhøret mindre troverdig. Modalt tolkes ”*braste inn i*” og som samkoples i ”*med et stort smell*” som for sterkt til at det kan være en subjektiv part og en NSB-ansatt som argumenterer mot sin egen og jernbanens funksjon på denne måten.

4.1.4.4 Analyse av dokument 17 – Avhør av vitne (vedlegg 4c)

Også her er verbet ”kjøre” sentral hos bilfører, men ekspressivt er den sterkt-svak modalt markert ved adjektivet ”*veldig*” og adverbet ”*forsiktig*”. Informasjonen om at vegen ligger i en bakke, blir implisitt en appell om forsiktig kjøring. Før bilfører kjørte utpå

jernbaneovergangen, hevder dette vitnet at bilen hadde stoppet helt opp. Et sentralt poeng er at det ennå var blinkende klart eller hvitt lys, slik at bilfører kunne ha fortsatt uten å stoppe. En kopling for hvorfor han i det hele tatt gjorde denne stoppen blir også relevant fordi når han først bestemmer seg for å passere overgangen, er de elektriske installasjonene aktivert, i følge forrige vitneforklaring. I denne konteksten er det at bilfører altså prøver å passere overgangen etter aktivering og derfor *må* ha oversett disse.

Ellers brukes verbet å treffe i imperfektumet ”traff”, mellom en bil som sto i ro og et tog i fart. Kronologisk er det forklart slik:

”Bilen sto helt i ro da toget traff”.

I en årsakssammenheng kan derfor toget retorisk holdes ansvarlig, og ikke bilen som sto i ro. Ekspressivet ”toget traff” er derfor sentralt for både agens og verbalfunksjon. Det samsvarer ikke hva som står i en setning over der uttrykket sammenstøt blir brukt. Et slikt uttrykk er imidlertid modalt svakere.

4.1.4.5 Analyse av dokument 13 - Avhør av mistenkte (vedlegg 4d)

Bilfører sier i avhøret av han var ukjent på stedet, noe som i tillegg til nedoverbakke, kan forklare vitneutsagnet om forsiktig kjøring og kan og være en årsak til stoppen han i følge samme vitnet påstås å ha gjort før han prøvde å passere overgangen. Men bilføreren gir selv ingen eksplisitt forklaring rundt dette. Derimot kommer det en viktig informasjon: det var til dels isete snøføre. Dette er allerede bekreftet i dokument 02, ”Rapport om vegtrafikkuhell”, og styrker mistenktes forklaring med hensyn til forsiktig kjøring. Bilføreren forteller ingenting om at han merket seg at lysanlegget og senere bommene allerede var aktivert idet han nærmer seg sporene. Det kommer derfor to ulike forklaringer: vitnet som hevder at rødt lys var aktivert, og bilfører som unnlater å nevne lysfargen. Den er nevnt, men ikke i sammenheng med noen aktivitet eller bevegelse. Det han imidlertid nevner og legger vekt på, er at en påstått oppbremsing ikke hadde noen effekt, og en kan tolke hans utsagn om at han ikke gjorde noen stopp fordi å bremse var umulig på grunn av føret. Hans uttalelser forsvares med at han forteller at han ikke greide å stoppe før deler av bilen sto på det ene sporet. Det sentrale er om han faktisk gjorde en stopp, og om bilfører var klar over at lys og bom var

aktivert. Det er også verd å legge merke til at bilføreren ikke oppfattet hva lokføreren sa, på en avstand av ca. 20 meter.

”Men mistenkte hørte ikke/oppfattet ikke hva mannen ropte. Dette skjedde mens mistenkte ennå satt inne i bilen (...). For å høre hva jernbanemannen sa gikk mistenkte ut av bilen.”

Slik jeg tolker forklaringen, har de to etablert en slags midlertidig felles forståelse som inkluderte at bilføreren befant seg i reell livsfare. Forståelsen bekreftes ved setningskoplingen:

”Nå hørte mistenkte at mannen ropte at han måtte komme seg vekk da et tog var på veg i retning overgangen”.

Til tross for at bilføreren nå var klar over faren, klarte han altså ikke å bringe de to i sikkerhet, noe han forklarer med stress og at han ikke visste hva han skulle gjøre. At det ikke var noen form for kommunikasjon mellom de to i bilen kan forklares i en absurd og forvirret situasjonen, selv om det høres merkelig ut at ikke ”overlevelsesinstinktet” og fornuft overtok for hans mer eller mindre irrasjonelle handlinger. I stedet for å forlate bilen prøvde han altså *enda* en gang å få bilen i sikkerhet ved å prøve å bevege bilen fram og tilbake i stedet for å prioritere sin egen og konas sikkerhet.

4.1.4.6 Analyse av dokument 16 – Åstedsrapport (vedlegg 4e)

Rapporten innledes med en redegjørelse for bilførers aktiviteter. Antydninger om uaktsom atferd eller ulovligheter blir ekspressivt svakt modalt.

”Bilen (...) har kommet kjørende (...) for å krysse jernbane-planovergangen (...) og kan ha passert lyssignalet etter det lyste med rødt blinkende lys og lydsignal var aktivert”.

Slike svakt markerte modalitets-konstativer er vanlig hvor det mangler bevis. Det svakt modale hjelpeverbet ”kan” er derfor sentralt i rapporten og peker mot noe svakt epistemisk/ekspressivt:

”En kan ikke utelukke at bilen (legg merke til bilførers skjulte agentrolle) passerte lyssignalet og bommen idet bommen hadde begynt å gå ned med den følge at bilen ble fanget mellom bommene på begge sider”.

Her ser det ut som om bilen har havnet i en uforskyldt situasjon ved det modale hjelpeverbet "ble". Å bli utsatt av en ytre årsak kan derfor tolkes som noe ufrivillig en har havnet opp i. Om selve ulykkestidspunktet refererer rapporten til at: "Toget og bilen kolliderte" og det senere "bilen traff togets høyre buffer (...)". Her ser vi ansvarsforholdet er helt annerledes framstilt. Den første setningen antyder en handling igangsatt av to agenter: toget og bilen, mens den andre peker på bilen som den igangsettende. Ulikheten i framstillingen forsterkes ved de påfølgende setningene:

"(...) i anledning en trafikkulykke mellom et tog og en bil

og

"(...) nordgående tog til Steinkjer, kolliderte med en personbil (...)

Slik ulik bruk av agens og patiens blir veldig uklar i forhold til handlinger og hvem som er ansvarlig for de mest sentrale verbalfunksjonene. Ellers beskriver rapporten føret med en snø- og islagt veg i en nedoverbakke. Den refererer også til antall grader (6,1) helling som ikke samsvarer i prosent (10,7). En vet derfor ikke den reelle stigningen på åstedet.

Sentrale og uavklarte spørsmål er igjen om bilen sto i ro mens det ennå var hvitt lys og bommene var åpne. Rapporten redegjør heller ikke for hvordan og hvorfor bilen sto fast, om den sto fast i dreneringsristen og/eller om den var "fanget" av bommene. Og, som nevnt er det altså bare det ene vitnet som hevder at bilen sto i ro før den prøvde å passere.

4.1.5 Analyseeksempel 5

18-åring påkjørt av tog

En 18-årig syklist fikk alvorlige hodeskader da han lørdag ettermiddag ble truffet av toget på en planovergang ved Stavne i Trondheim.

Publisert 04.09.2004 17:27 Oppdatert 04.09.2004 20:36

Ulykken skjedde på en sikret planovergang på Stavne i 14.40-tiden lørdag. Ifølge informasjonsvakt i Jernbaneverket, Inge Hjertaas, er overgangen sikret med lyd, lys og en halvbom.

Anlegget er testet i ettertid, og da fungerte det, sier Hjertaas til NTB. Han kan imidlertid ikke si om bommen var nede da 18-åringen syklet over planovergangen.

Hodeskader

18-åringen ble lørdag ettermiddag operert. Tilstanden er alvorlig, men han er utenfor livsfare. Toget stanset etter at 18-åringen ble påkjørt, opplyser operasjonsleder Jan Ruderaas i Sør-Trøndelag politidistrikt til NTB. Det var nordgående tog fra Oslo som kjørte på 18-åringen.

Vaktleder ved kriminalvaktene i Trondheim, Kjell Brevik, sier til NTB at det er altfor tidlig å si noe om årsaken til ulykken.

- Det er altfor tidlig å si om bommen var nede, og om lyd- og lysanlegget på planovergangen virket som det skulle, sier han.

Politiet i Trondheim avhørte lørdag ettermiddag togpersonalet, og satte også i gang tekniske undersøkelser etter ulykken. (NTB)

Som leser og/eller tekstolker er det viktig å være oppmerksom på hvordan årsaks- og ansvarsforhold kommer til uttrykk. I denne overskriften er 18-åringen påført en passivhandling eller en hendelse, og ifølge ingressen var det toget som kjørte på 18-åringen, som tolkes på grunnlag av:

”18-åring påkjørt av toget”

Toget er også her den aktive kraft og ytre årsak, som innledes med en velkjent kontekstsensitiv ingress med høy grad av informasjonstetthet. En slik innledning gir som nevnt rom for ulik tolking. Teksten inneholder flere verb som signaliserer hvem som har ansvaret, flerfunksjonelle verb som også fungerer som kohesjonsmekanismer. Her er de realisert som ”*påkjørt*” og ”*truffet*”. Det følges opp senere med det verbale ”*operert*” og det subjekt(iv)-mentale ”*tilstanden*”. Teksten refererer til en prosess og om et offer for toget som etter en *påkjørsel* ligger på operasjonsbordet fordi han ”*fikk alvorlige hodeskader*”.

Også denne artikkelen inneholder både eksplisitt og implisitt agens/kraft ved at lokfører abstraheres i toget. Det eneste uttrykte situasjons-institusjonelle er togpersonalet som sitter i politiavhør. Det ellers institusjonelle JBV og ikke minst politiet, med flere referentkoplinger, er skrevet inn med både sentrale og sekundære roller i store deler av teksten, i motsetning til den forrige. Derfor trekker heller ikke teksten veksler på bare en agent-patiensrelasjon, men inkluderer også mange utøvende agenter som utfører sin (inter)aktivitet på tvers av relasjonene.

Teksten er generell modalt-nøytral, men med elementer av svakt markert modalitet. Det ”ubesvarte” etter:

”(...) altfor tidlig å si noe om årsaken til ulykken”

og

”Det er altfor tidlig å si om bommen var nede, og om lyd- og lysanlegget på planovergangen virket som det skulle”,

vitner om en modalt uttrykt usikkerhet rundt årsakssammenhenger som er funnet i flere av eksemplene. En representant for JVB redegjør for sikkerheten ved å hevde at anlegget ble testet etterpå og at det da fungerte. Likevel er både denne og politiet usikre på om anlegget fungerte da selve ulykken inntraff. Dette kan føre til spekulasjoner om det virkelig fungerte, og enda et poeng i en ansvar - skyld- og årsakssammenheng.

4.1.6 Analyseeksempel 6

Drosje sto fast - tatt av toget

Ingen ble skadet da en drosje ble stående på sporene mellom de to bommene på Ranheim stasjon sent torsdag kveld.

Drosjen derimot ble totalskadet. Ulykken skjedde ved 23.30-tiden og det er uvisst hvordan drosjen ble stående på skinnegangen.

Ambulanse, brannbil og politi var på stedet sammen med Jernbaneverket. Bom- og lyssystemet på anleggets ble kontrollert, og det var torsdag kveld ikke noe som indikerte at det var noe feil med anlegget.

Lys- og bomanlegget ble sjekket videre i dag, fredag.

Togovergangen på Ranheim har de siste årene vært befengt med flere kollisjoner mellom bil og tog, uten at det har gått menneskeliv på grunn av kollisjonene.

Ranheim stasjon har ikke lenger passasjertrafikk, men stasjonen brukes mye som kryssningsspor for så vel gods- som persontogene.

Også i dette eksemplet er agens og relasjon til patiens uttrykt, men ikke klargjort. ”Tatt av toget”, ”en drosje ble stående”, ”drosjen derimot ble totalskadet” er klare eksempler. Heller ikke her er det mulig å tolke hvordan eller hvorfor det som skjedde, faktisk skjedde, som

hvordan drosja ble stående fast. Derfor blir det en litt uklar relasjon mellom agens og pasient. Likevel kan vi si at det ligger et klart og sammenfallende *mønster* i representasjonen av både agens og pasient og en sammenheng mellom handling og hendelse: hvem utførte *hva* og på *hvem*. Ellers er det verd å merke seg at det uttrykkes en eksplisitt forskjell mellom ulykke og uhell, hvor sistnevnte karakteriseres som en hendelse uten personskader.

Det gjøres et forsøk på å beskrive en eventuell årsak med utgangspunkt i om lysanlegget virket eller ikke, selv om det ikke er grunn til å tolke dette som årsak siden overskriften hevder at drosja sto fast, noe som kan tolkes som reell årsak til ulykken. Den andre delen av overskriften, ”*tatt av toget*”, virker derfor litt søkt fordi fokus rettes mot toget. Artikkelen gjør en liten kritisk tilnærming idet det refereres til at åstedet er ulykkesutsatt, men legger også en modaldemper og innrømmelse i følgende setningskopling:

”uten at det har gått menneskeliv på grunn av kollisjonene.”

Koplingen ”*uten at*” virker ikke bare modalt, men impliserer i tillegg at det må gå liv før det er grunn til å reagere og at mindre ulykker ikke er så viktig. Derfor ligger det en betydelig innrømmelse i teksten. Ellers plasserer artikkelen seg godt inn i rekken hvor det ikke helt redegjør for saksforhold. Et gjentatt mønster er at det ikke er ført inn nødvendige vitner eller andre kilder til å bekrefte fakta. Dette ligger som hevdet nær opp til en mediert fortellertradisjon med en skriver i sin allviterolle. Derfor må vi, her som ellers, selv skape våre egne tolkninger.

4.2 Oppsummering av funn – media

I denne teksttolkningen har jeg sett på hvordan verb, agens og modalitet har blitt representert og markert. Det jeg fokuserte på ved verbbruken, var hvorvidt den indikerte sterke eller svakere tekstforbindere og om de representerte direkte eller indirekte performativer. Som vi så var det direkte forbundet med agens/kraft og visse handlinger, mens pasient gjerne sto i et dialektisk forhold til de indirekte verbene ved at det var pasient som ble påført visse *hendelser*. Verb og meningspotensialer var altså uttrykt på en slik måte at de la en ansvarlighet på agens, representert som igangsettende subjekter i en årsaks- og virkningssammenheng. Denne sammenheng blir synliggjort ved hjelp av den rollen de

indirekte verbene har spilt overfor pasient i teksteksempler som *"påkjørt av"*, *"ingen ble alvorlig skadet"*, *"ektepar påkjørt av toget"* og *"18-åring påkjørt av tog"*. Her er ansvars- og skyldspørsmål implisitt og skjult ved at agens var representert sammen med både pasient og verbbruk. Vi må altså tolke presupposisjoner og implikaturer dit hen at den mest aktive og mest bevegelige agens, representerer en ansvarlighet for en hendelse. Med hensyn til epistemisk modalitet var målet å avlese med hvilken grad av sikkerhet og autoritet tekstene kunne vise hvordan sannhet og sannsynlighet ble markert. Det ble oppdaget at sannsynlighetsgraden sto i et direkte proporsjonalt forhold til hvorvidt media uttrykte seg direkte, eller via kilder. Eksempler på svak modalitet ble funnet i ulike typer kildehenvisninger som *"ifølge (...)"*, *"sier"* og andre eksempler der kilden skrives inn i teksten. Der kilden ble sitert eksplisitt, ble det uttrykt sterkere modalitet med hensyn til sannhet eller sannsynlighet. Med hensyn til direkte og indirekte bruk av kilder fraskrev media totalt sett likevel seg en viss ansvarlighet for språkhandlingene. Det er altså funnet ulik grad av modalitet både med hensyn til sannhet/sannsynlighet og hvem som uttaler og uttrykker seg.

Generelt er det grunn til å tolke en agens (med størst aktivitet) som en ansvarlig i et sammenstøt mellom to aktører. Forholdet agens og pasient er i de fleste tilfellene klart definerte, selv om forløpet for hendelsene ikke er klargjort. Likevel står de institusjonelle agenskoplingene for handlingene, og pasient representerer ofrene i en handling-hendelsesammenheng. Pasientens aktivitet med uttrykt agens ble ikke alltid brukt i overskriftene, men det kan se ut som om tog-agent eller kraft er tatt med strategisk for å vise til skyldspørsmål, som blant annet i eksemplet *"Ektepar påkjørt av toget"* (kap. 4.1.4). Det ble også gjort et annet interessant funn i *"Her overlevde alle"*-artikkelen (kap. 4.1.2) ved at både passasjerene og de togansatte (felles pasientkopling) ble utsatt for samme hendelse. Den interpersonelle språkhandlingen sto med andre ord i et forhold til den relasjonelle prosessen som hendelsen forårsaket. Eksemplet representerer derfor et unntak fra mønsteret.

Hendelsene som privatagens eller -pasient blir representert utsatt for, er dessuten mentale prosesser som ikke bare gjelder agens og pasient eller andre impliserte, men noe som også berører medias publikum som måtte lese om hendelser som dette. Generelt representeres hendelsene mediestrategisk slik at leserne skal innta en empatisk holdning til og relasjon med dem som utsettes for overgrep: det "legges opp til" å ta parti. Om handling eller årsak er selvforskyldt, virker å spille mindre rolle. Ett tilfelle er ektemannen (eks. 4.1.4) febrilske og

irrasjonelle handlinger. Representerer agens noe institusjonelt eller offentlig, kan det være enklere å skape sympati fordi publikum aner asymmetrien mellom aktørene.

Aktiv-passivhandlingene med et analytisk fokus på verb, agent/agens og modalitet gav noen svar på hvordan prosessene om generell sikkerhet rundt jernbanen ble framstilt og som kan si noe om årsakssammenhenger og skyld når uhell oppstår. Et særskilt funn dreier seg om hvordan informasjon formidles og kommunikasjon faktisk foregår på både ulykkesstedet og i umiddelbar tid etter, fram til ulykken publiseres. Det er som poengtert, registrert en rekke ekspressiv-konstativer hvor kilden(e) ikke er redegjort for.

4.3 Oppsummering av funn i politirapportene – komparabel media – politiet

Alle rapportene er skrevet av politiet selv, enten i samarbeid med vitner eller mistenkte. Jeg vil ikke gå nærmere inn på hvordan et avhør foregår, men refererer til en tidligere masteroppgave om politiavhør, produsert ved Institutt for språk- og kommunikasjonsstudier ved NTNU, hvor det henvises til forskning utført av Linda Jönsson:

”Likevel må det kunne stilles spørsmål ved hvem sine ord dette er. Når politibetjenten lager oppsummeringer som den avhørte godkjenner, er dette likevel politibetjentens ord og formulering. Jönsson skriver at rapportene i hennes materiale i stor grad består av politibetjentenes formuleringer og forslag, og at de som avhøres er lite bevisst dette (Jönsson 1988:58)”.

Gunnerød 2005: 54

Alle politiavhør er reproduksjoner av en type institusjonelle samtaler, hvor den parten med mest autoritet redigerer mye av språklige samhandlinger gjeldende for egen relevans. Min oppgave er først og fremst å tolke hva som eksplisitt står i rapportene, men tar også høyde for avhørenes institusjonelle kontekst.

4.3.1 Politiet og VAM

I denne delen vil jeg se på politiets interne VAM-representasjoner i rapportene 02 ”Rapport om trafikkuhell” (vedlegg 4a) og 16 ”Åstedsrapport (vedlegg 4d), og til slutt sammenlikne disse med media sine ulykkesrepresentasjoner. Jeg har kun tatt med de momentene som har mest betydning for en tolkning av hendelsene, altså de mest innholdstunge representasjonene.

4.3.2 Rapport 02 - Rapport om vegtrafikkuhell (vedlegg 4a)

Denne rapporten er skrevet ulykkesdagen på politihuset i Trondheim ca. tre timer etter hendelsen.

Rapportens VAM og makrohandling:

1. Den aktuelle bilen sto innenfor bommene ved jernbaneovergangen (...) da nordgående tog i 100 km/t og uten mulighet for å stanse kjørte inn i bilens venstre side
2. Disse ble skadd som følge av påkjørselen (...)
3. (...), men at han innså at et sammenstøt var uunngåelig
4. Toget traff bilen med høy hastighet

De ”tyngste” setningene er hvordan selve sammenstøtet presenteres. Vi ser at kraften nordgående tog som kjørte inn i bilen bindes opp mot en setning med en sterk ekspressiv modalitet. Selve hendelsen og makrohandling uttrykkes via agensleddet, ved at det har skjedd en påkjørsel, et sammenstøt og et treff, altså tre ulike uttrykk for samme hendelse.

4.3.3 Rapport 16 – Åstedsrapport

Rapporten er skrevet 10. januar og inneholder blant annet en konklusjon.

Rapportens VAM og makrohandling:

1. Bilen og toget kolliderte oppå planovergangen
2. Bilen traff togets høyre buffer (...)
3. (...) nordgående tog (...) kolliderte med en personbil som sto på skinnegangen (...)

Agent- eller kraftrollene er uklar: ”bilen og toget kolliderte”, ”bilen traff togets høye buffer” og ”nordgående tog kolliderte med en personbil” ser ikke ut til å referere til samme hendelse fordi agens/agent skifter plass og bruk av ”kollisjon” og ”traff” brukes ulikt. Kollisjon brukes som en kopling mellom bil og tog, men med en annen agent enn media, som skriver ”påkjørt” om handling og hendelse.

4.3.4 Kommentar til politirapportene 02 og 16

Med hensyn til verbbruk er mange eksempler sammenfallende med medieartikkelen.

Makrohandling(en) er de samme og både politirapporten og medieartikkelen handler om to

parter som har blitt involvert i et uhell. Der medieartikkelen starter idét bilføreren ble sittende fast, åpner politirapporteringen med vitneobservasjonen gjort i det ventende toget. Den største forskjellen fra medieversjonen leses først og fremst i de sterke antydningene om uforsiktig og ulovlig atferd av bilføreren, altså en helt annen saksargumentasjon enn media sin.

I analyseeksempel 4, hvor *"bilen sto fast"*, refereres det til en uheldig situasjon hvor det ikke redegjøres for hvordan bilføreren har kommet opp i denne. I konklusjonen til åstedetsrapporten hevdes det at bilen ble stående med fronten oppå det ene sporet, mens politiet senere i samme rapport ikke *utelukker* at bilen hadde blitt stående fast i gropene over en dreneringsrist. På ett sted skiller medias framstilling seg fra politiets ved at media skriver: *"Det var nordgående tog som traff bilen"*. Om samme saksforhold skriver politiet: *"Bilen traff togets høyre buffer og høyre del av spissplogen"*. Senere hevder politiet likevel at: *"(...) nordgående tog, (...) til Steinkjer, kolliderte med en personbil (...)"*. "Kollisjon" som begrep blir utydelig fordi vi vet at bilen sto stille. Fra før er vi vant til kollisjon brukes i tilfeller der det er kontakt eller berøring mellom to objekter i bevegelse. Derfor hadde uttrykket "sammenstøt" vært riktigere. Som betydnings- og fortolkningselementer blir begrepsformuleringene uklare, noe som presumptivt kan gå ut over sammenhengen. Sett under ett mener jeg konklusjonen blir uklar og med mange eventualiteter.

4.3.5 Rapportene generelt

Rapportens agens- og patiensbruk er som nevnt preget av institusjonell språkbruk og abstraksjoner som *"mistenkt"* i stedet for bilfører og "tog" i stedet for lokfører. Mest framtrepende er likevel ulik posisjonering av agens, agent og patiens.

Modalitetsmarkeringen blir også påvirket av ulik bruk av agens. Den interpersonelle modaliteten gjelder to forhold: både den autoriteten politiet representerer i kraft av sin rolle og posisjon, og hvordan den interpersonelle markeres mellom bilfører og jernbanen. Den ekspressivt svake eller deontiske sannsynlighetsmodaliteten preges av bruk av uttrykk som *"skal ha"* og *"en kan ikke utelukke"*, mens den sterke preges av en større grad av sannsynlighet, først og fremst ved at de modale hjelpeverbene ikke brukes like ofte. Slik sett består konklusjonen både av fastlagte årsakssammenhenger, men også med en relativt stor grad av usikkerhet.

Politiets og medias rapportering av samme ulykke peker både mot og spriker i forhold til en gjensidig forståelse om de faktiske forhold. Jeg vil anta at dette for medias del skyldes at de ikke får eller innhenter all relevant informasjon før de forlater åstedet og publiserer nyheten. Tidsknapphet og krav om å være først ute med en nyhet, noe som relateres til aktualitetskriteriet, kan være en vesentlig årsak til dette. Det kan også skyldes at politiet ikke har full oversikt over omfanget når en kontakt mellom politiet og media er etablert. En kan si at dette er et foreløpig svar på hvorfor media skriver som de gjør. Jeg gjør igjen oppmerksom på at det tok bare en time fra ulykkestidspunktet og til artikkelen om ulykken lå ute på nettet.

4.3.6 Medias rapport v.s. politiets om samme hendelse

I det følgende vil jeg gjøre noen ytterligere sammenlikninger av semantisk innhold mellom medieartikkelen og politiets rapporter. Som kommentert ble medieartikkelen lagt ut på nettet kl. 11.41 og redigert/publisert annen gang kl. 12:00 samme dag og inneholder momenter fra dialogen mellom politi og media. Antall sammenlikninger er økt i forhold til tekstanalysen for å ha et bredere grunnlag å sammenlikne med. Siden medias reportasje er skrevet så tett opp til ulykkestidspunktet, er det muligens relevant å sammenlikne den først og fremst med politirapport 02 ”Rapport om trafikkuhell”, vedlegg 4a. Jeg vil også gjøre en sammenlikning av VAM- mønstrene i politirapportene 02, og 16 (vedlegg 4e).

I det følgende siterer jeg (analyseeksempel 4):

1. Ektepar påkjørt av toget (overskrift)
2. Et ektepar ble alvorlig skadd da et tog kjørte inn i bilen de satt i (...)
3. Mannen prøvde desperat å få bilen vekk fra overgangen
4. Bilen sto fast på planovergangen, og de prøvde å få bilen unna
5. Men de rakk det ikke, og mannen og en kvinne ble skadd (...)
6. ektemannen skal desperat ha forsøkt å heve den ene bommen
7. Bilen skal ha blitt innesperret mellom to bommer (...)
8. ... og ektemannen skal desperat ha forsøkt å heve den ene bommen
9. Men så kom toget
10. Tog med stor fart
11. Det var et nordgående tog som traff bilen (...)
12. Både mannen og kvinnen satt da inne i bilen
13. Toget har hatt stor fart

Agentkoplingen ser vi er klar med vektlegging på toget. Verbalt uttrykkes sammenstøtet med ”påkjørt”, toget som kjørte inn i bilen og toget som traff bilen. Makrohandling skjer ved en påkjørsel og et treff, og toget som kjørte inn i bilen. Hendelsen som knyttes til patienskoplingen er selve påkjørselen, her blant annet realisert i overskriften: ”ektepar påkjørt av toget” og brødtekstens ”ble (alvorlig) skadd”, ”skal ha blitt innesperret”.

Fart er representert to ganger i media, i en avsnittinndeling og i påfølgende tekst. Ser vi den totale VAM-representasjonen i de to setningene over om fart: ”Tog med stor fart” og ”Toget har hatt stor fart” og sammenlikner med det vi leste i politirapporten: ”Xx fortalte at han kom kjørende i ca 100 km/t nordover” og ”Toget traff bilen med høy hastighet” og til slutt det mer svakere modalt markerte ”toget som kom kjørende nordgående retning mest sannsynlig holdt en hastighet på 100 km/t, siden det er fartsgrensen på stedet”, er de påfallende like. Det virker sannsynlig at fart hva vært et tema i åstedsdialogen, som kan gi en oppfatning av at det er blitt utviklet en midlertidig felles forståelse, gjort på bakgrunn av sammenliknbart semantisk innhold og betydning. Det er altså grunn til å tolke ”tog med stor fart” som det sterkest argumenterte konstativet.

Oppsummert er det vektlegging av påkjørsel og treff som preger alle de tre rapportenes makrohandlinger, mens sammenstøt og kollisjonsbegrepet finnes bare i åstedsrapporten. Der politiet konsentrerer seg om bilførerens aktiviteter før han kom fram til selve planovergangen og sammenstøtet, har media fokusert på hans aktiviteter kun på planovergangen. Tross ulike representasjoner mellom politi og media kan vi konkludere med at framstillingen av selve sammenstøtet er den overordnede makrohandlingen. De ulike realiseringene i politirapportene om hva som har skjedd i tiden forut får stå som mer underordnede makrohandlinger. Poenget er at politiets og medias rapport kan tolkes ulikt.

4.4 ANALYSEDEL II

Diskursivt fokus og forhandling om mening

”Analyse af diskursiv praksis koncentrerer sig om, hvordan tekstforfattere trækker på allerede eksisterende diskurser og genrer for at skabe en tekst, og om hvordan tekstmodtagerne også anvender forhåndenværende diskurser og genrer i konsumtion og fortolkning af teksten”.

(Jørgensen & Phillips 1999: 81)

Innledning

Utgangspunktet for følgende analyse er VAM-funnene hvor materialet blir analysert i en sosial sammenheng for å undersøke om de gir grunnlag for diskurskamp eller om diskursene utfyller hverandre. Denne analysen vil skje innenfor en institusjonell ansvarlighetsdiskurs hvor jernbanens generelle funksjon beskrives, og en situasjonell aktivitet innenfor en privat aktivitetsdiskurs som beskriver gående, syklende eller andre trafikanters ferdsel og atferd på eller ved jernbanens områder. Det endelige målet er å finne hvordan årsak, ansvar og skyld defineres. Teksten kan for eksempel inneholde ulike ideologier og strategier, som at media vil at publikum skal ha en mening om jernbanen. En slik ideologi kan være et sett av ”common sense”-regler. Er ideologien skjult (Svennevig et al: 124, se også Pennycook 2001: 81) fordi et maktforhold ikke er avslørt, blir det analysens oppgave å gjøre det.

I alle artiklene unntatt ras-eksemplet er det enten toget eller forhold ved tekniske anlegg som er den ytre agent eller kraft som igangsetter handlingene. Med unntak av eksempel 1 får vi ikke kjenneskap til andre omstendigheter rundt patiens enn at disse tilfeldigvis befinner seg på eller ved jernbanesporet idét et uhell skjer. Dette kan tolkes som en strategisk ideologi med skjult innhold. De problemstillingene vi derimot ofte leser om og får del i, er forhold som berører toghastighet, bremselengder og sikkerhetsspørsmål som omhandler hvorvidt tekniske anlegg fungerer eller ikke. Derfor blir slike utelatelser opp til leserne å tolke implisitt, og det kan virke som at strategien blir til tentativt etablerte mønstre (common sence) hvor det på forhånd er eller senere utvikles premisser mellom skriver og publikum.

Med hensyn til makrohandlingene sees som nevnt en agent-/agensrolle slik at den som setter i gang en handling lett blir tolket inn i teksten som den skyldige (Svennevig et al 1999: 167-

173). Dette skjer i et fravær av representasjon av privat aktivitet, og de ”private” får status som offer ved å bli påført en hendelse. Slike strategier skaper fortolkninger om at siden toget er den bevegelige eller en agent/kraft, må jernbanen bli holdt ansvarlig for handlingene (op.cit: 169). Siden artiklene ikke inneholder forhold om privat og trafikalt ansvar, ligger det også en implikasjon som kan bidra til å bekrefte og forsterke en forståelse av at media mener jernbanerelaterte trafikkuhell faktisk er et institusjonelt ansvar.

Legitimiteten til jernbanen er likevel udiskutabel. En slik kontekstforståelse må derfor sees i relasjon til jernbanens sosiale og funksjonelle rammer, hvor togets hastighet og avgangs-/ankomsttider er regulert i logger og hvor jernbaneanleggene forutsettes å virke som de skal. Hvorvidt sikkerheten er ivaretatt og om anlegg virkelig fungerer, er også en kilde til usikkerhet som kan føre til at skyldspørsmål og ansvar uansett medieres og presumptivt skal tolkes som et offentlig anliggende.

4.4.1 Diskursanalyse

Å gjøre en diskursanalyse vil si at vi går ut av teksten ved å undersøke hvilke sosiale sammenhenger og hvilke kontekster og ressurser den trekker på veksler på. Ressursene kan for eksempel være makrohandlingene og hvordan andre saksforhold og subjektposisjoner er realisert, og hvordan dette kan gi fortolkete meninger. Det betyr også at en tolkning må skje på bakgrunn av bestemte sosiale kontekster. En utbredt forståelse, som Vagle i Svennevig et al (1999) kap. 3 hevder, er at forholdet mellom tekst og samfunn er indirekte ved at relasjonen medieres gjennom tolkningsprosessen. Et liknende syn finner vi i det sosiokognitive perspektivet, hvor kognitive strukturer medieres mellom sosiale og diskursive prosesser. Altså er det sosialisering som gir føringer for hvordan en tekst kan tolkes. For eksempel kan ”*Her overlevde alle*”-artikkelen tolkes som en rekontekstualisering av Åsta-ulykken ved at både bilde og tekst kan assosieres til et **deja vu**’ med bildeerindringer om ruinerte togsett.

Jeg vil i denne analysedelen trekke på to overordnede diskurser:

- a. offentlig/institusjonell ansvarlighet*
- vs.
- b. privat aktør: ”atferd og ferdsel”*

Jeg ser altså på den diskursive organiseringen, hvordan de representeres hver for seg eller utfyller hverandre. Underordnet spesifisering blir for det institusjonelle:

Symmetri vs. asymmetri ved roller og funksjoner

Skyld- og årsakssammenhenger.

De private aktørene inndeles etter disse kriterier:

Identitet og aktivitet

Sympati – isolasjon – identifikasjon

4.4.2 Diskurskamp v.s. kompletterende diskurser

Medias ulykkesrepresentasjon – en mediert strategi som ramme for sosial praksis

Som nevnt benytter media spesielle strategier for å få fram budskapet. Ett eksempel er en implisitt strategi: å isolere jernbanen ved å trekke dens rolle og aktivitet ut av et faktisk hendelsesforløp, noe som også kan implisere legitimerede holdninger rettet mot publikum: at slike ulykker er noe jernbanen må stå til ansvar for. Eksempler på det er også medieartiklene ”Påkjørt av toget”, og ”Her overlevde alle”. Media later til å identifisere seg med de svake ved å antyde skyld og stille spørsmål ved jernbanens sikkerhet på bekostning av hvilke faktiske aktiviteter som knyttes til togdrift i den aktuelle situasjonen. Vi aner et mønster i medias framstillinger med uuttalte premisser og/eller at presupposisjoner legges til grunn som en fortolkningsressurs, fordi eksemplene med sammenstøt mellom privat aktør og tog tenderer i samme retning med hensyn til blant annet ansvar og skyld. Det blir en oppgave å se om tekstene trekker veksler på hverandre og om de fungerer som reproduksjoner eller representerer en ny orden og ideologi. Et problem i denne sammenhengen er at jeg kun har noen få tekster å forholde meg til og derfor ikke kan si med sikkerhet om hva som fungerer som diskursorden. Derfor må jeg undersøke om tekst og diskurs utfyller hverandre, i stedet for å se diskurser som konkurrerende. For å kunne si noe om ideologiske retninger må jeg i tillegg til diskurs og diskursanalyse, utvide analysen til å omfatte den generelle medieideologien og mediesystemene som eksisterer. Jeg tar da utgangspunkt i to retninger, en sosialt ansvarlig og en markedsliberalistisk medieideologi. Jeg vil også se nærmere på hvordan jernbanens rolle og funksjon styres politisk og eventuelt hvilke sosiokulturelle bånd og strukturer som gjelder for jernbanen. Det vil jeg gjøre i neste analysedel om sosial praksis.

4.4.3 *Strategi som uttalt premiss*

Slik de ulike diskursene presenteres via teksten, skapes det visse forventninger og fortolkninger om skyld, ansvar - ansvarlighet og sikkerhet. Der hvor publikum, gående, syklende, bilister eller andre kjørende trafikanter, fysisk har stått i vegen for toget, er dette representert uten problemstillinger i en årsaks- og skyldsammenheng. Spørsmål om skyld kan her forklares i en dikotomi mellom sympati for private aktørers atferd og en offentlig ansvarlighet. Dette er konfliktfylte diskurser, men som ikke tar innover seg kritiske elementer om hvordan privat aktivitet faktisk foregår. Det er også påvist at media skjuler hva som har skjedd i tiden før aktørene befinner seg på sporet. Eksempler med svak (deontisk) sannsynlighetsmodalitet finnes i antydninger som: *"Toget skal ha hatt stor fart"* (analyseeksempel 4) og det sterkere konstativet *"Først etter 500 meter greide toget å stoppe"* (eksempel 3). Dette står noe i motsetning til jernbanens viktigste funksjon, som er å sørge for raskest mulig transport med størst mulig sikkerhet (se vedlegg 3c, Jernbanestatistikk: 18). Det media normativt gjør, er å etterprøve denne sikkerheten, noe som også er deres legitime, samfunnsmessige oppgave, men jeg etterlyser altså privatpersoners aktivitet i denne konteksten.

Artiklene forholder seg litt ulikt med hensyn til privat aktivitet i tiden forut for selve ulykkestidspunktene, og tar etter hvert en vending mot mer fastlagte faktaopplysninger som gjerne avslutter med generelle, institusjonelle ansvars- og sikkerhetsspørsmål. Fravær av kritiske spørsmål omkring privat aktivitet gjør diskursene mangelfulle, noe som kan tolkes som populistiske og stereotype medierekonstruksjoner hvor viktig informasjon skjules.

Det er skapt diskurser om hva publikum skal mene om jernbanen. Det som presenteres, blir en delt virkelighet skapt i en felles kontekst som opprettes i samspillet mellom media og medias publikum. En slik diskurs om jernbanen kan derfor forstås ut ifra en kontekst der media etterspør ansvarlighet og sikkerhet uten å trekke inn publikums atferd. Slike strategier vil på sikt føre til en oppfatning av at det er jernbanen som må vise aktsomhet fordi det kan stå gående, syklende eller bilister på planoverganger. Hvordan mennesker velger å handle er imidlertid ikke bare et spørsmål om personlig ansvar. Ansvaret er gjensidig fordelt mellom individet og samfunn. Det er som nevnt ikke gjort funn som eksplisitt forklarer hvordan eller ulykkene faktisk kunne skje, sett ut ifra en privat aktørs' perspektiv. Slike framstillinger kan føre til en oppfatning om at ulovlig atferd og uoppmerksomhet ikke er et viktig

samfunnsmessig problem, selv om det finnes statistikker (se vedlegg 3b, ”Tall som teller”) som sier noe annet.

4.4.4 Institusjonell diskurs, rolle og funksjon

Handlingene som artiklene refererer til er ikke språklige aktiviteter, men medierte materielle prosesser som blir rekontekstualisert i det offentlige rommet. Det er fortellingene om dem som analyseres, og ikke selve hendelsene som representeres gjennom de kommunikative funksjonene. Jernbaneaktivitetene realiseres og tolkes i en sosial sammenheng som impliserer de kontekster og overordnede sosiale funksjoner teksten konstitueres i og selv er en del av. Det er nemlig ikke bare slik at diskursene tar farge av og er med på og farge andre diskurser, de er også med på å sette sitt preg på hele denne konteksten.

Siden både JBV og NSB er aktører med tette bånd til den politiske ledelsen i Norge, er det ikke gitt at jernbanen går ut i media og forklarer eller forsvarer sine handlinger. Dette overlates til nedsatte kommisjoner eller andre. Det betyr at jernbanen, selv om den kan oppleves som mediefraværende i enkelte situasjoner, har sine kanaler å kommunisere gjennom. Et problem er at eventuelle konklusjoner etter hendelser først kommer etter at den generelle medieinteressen har lagt seg, fordi media ikke lenger finner nok aktualitet i nyhetskriteriene for å dekke resultatene av undersøkelsene. Nyhetens interesse har bokstavelig talt gått ut på dato. Unntaket er større og alvorlige ulykker med mer omfattende implikasjoner.

En rolle impliserer en relasjon (Svennevig 2001: 121). Rollefordelingen i analyseeksemplene mine er delt mellom institusjonelle og private aktører. Selv om det er erfart en klart definert asymmetri og at de private aktørene kan ha eller faktisk har opptrådt uforsiktig, er det ikke slik at det bare er de institusjonelle aktørene det stilles krav til. For privatpersoner finnes det også rettigheter, normer og forpliktelser som er stadfestet i lover og påbud, og overtredelser medfører visse reaksjoner. Det som kan gjøre rollefordelingen litt problemfylt, er at aktivitetene foregår på offentlig sted og at en uten kjennskap til konteksten kan tolke situasjonene som jernbanens ansvar. Jernbanens status kan også komme til uttrykk i en sterkt markert interpersonell asymmetrimodalitet og en ekspressiv sterk markert, via bruk av verb i alle eksemplene der det har foregått et sammenstøt mellom to aktører. At alle hendelsene i mitt materiale skjer inne på jernbanens område, og i fire av tilfellene ved en planovergang, kan tale for et slikt syn. Jeg ønsker derfor å argumentere for en tolkning som at media kan

intendere at ulykker som disse kun er et jernbaneproblem og ikke et vegtrafikkproblem. Som det kom fram av politirapportene, kaller politiet det ene dokumentet ”Rapport om trafikkuhell” og ikke ”jernbaneulykke”. I et slikt perspektiv kan det virke som at betydningen av jernbane- eller (veg)trafikkuhell avhenger av den igangsettende agensrollen, og ikke minst av hvem som beskriver forholdene. Det er også mulig å tolke et trafikkuhell på et høyere abstraksjonsnivå, hvor begrepet ”trafikk” får en mer generell betydning enn ”jernbane” fordi det ikke er hendelser som refererer til jernbanen alene, men også vegtrafikk og trafikk i sin alminnelighet, selv om ikke media gjør det i sin diskursive praksis. Som en digresjon benevner Statens Jernbanetilsyn ulykker ved planoverganger som ”jernbaneulykker” der politiet kaller det ”trafikkuhell” (jfr. vedlegg 4a).

”*Men så kom toget*” i analyseeksempel 4 kan være et eksempel på mediert asymmetri mellom jernbanen og private aktører. Det skal mye krefter til for å få et tog på flere hundre tonn til å få opp farten og det skal tilsvarende mye til å få det til å senke farten eller stoppe helt. På kort varsel og som på en kommando igangsatt av en ytre årsak er det mer eller mindre umulig, som bilføreren fikk et bevis på i hans streben etter å få bilen i sikkerhet. Her ble spenningen utløst ved setningen ”men så kom toget”. Dette ”men” kan her tolkes som både sterkt og svakt modalt markert. Vanligvis er ”men” svakt, som et slags forbehold på linje med ”ifølge”. I dette tilfellet virker det mer som sterkt markert fordi et ”men” representerer et vendepunkt i fortellingen og derfor fungerer som en forbinder til institusjonelle abstraksjoner. Altså kan toget, som her står som abstraksjon og/eller metafor for NSB, indirekte lastes for sin punktlighet. Det ser ut som om media argumenter for at bilførerens strev er til ingen nytte (det samme fant vi i eksemplet med brøytebilsjåføren i analyseeksempel 3), og som blir utsatt for en mental prosess (desperasjon) og ufortjent får svi for det. Slik argumentasjon som ikke faller heldig ut for jernbanen, føyer seg godt inn i et mønster om at media plasserer skyld hos jernbanen. Sees dessuten setningen isolert, er både NSB og JBV tatt med i fortellingen som en konnotasjon, selv om verbet ”kom”, i ”*men så kom toget*” alene utgjør hele resultatet for hendelsen. Implisitt kan det ligge en presupposisjon om at jernbanen burde ha kommunikasjonsmidler til å stoppe all trafikk automatisk nå noe skjer. Dette har det nemlig vært mye debatt om. Denne ”kommunikasjonsdiskursen” er typisk for metaforen ”det må alltid skje en ulykke før det skjer noe”. Det som er uheldig ved slike abstraksjoner, er at toget blir stående som en forklaring på alt galt.

Sikkerhet som en garanti for at det er trygt å reise med jernbane i Norge, er til tross for media en relativt stabil diskurs. ”Her overlevde alle” kan derfor tolkes som at sikkerheten ikke er tilstrekkelig. Når vi leser slike overskrifter, blir vi gjerne utsatt for noe som inviterer til andre meninger om jernbanen og som kan få følger for vår tillit. Det kan føre til at våre relasjoner endres og vi begynner å se etter andre løsninger for offentlig transport.

Et mulig tolkningsalternativ for ras-eksemplet er som nevnt et forsøk på rekontekstualisering av Åsta-ulykken. Men det kan også være et forsøk på å generalisere jernbanens ansvar utenfor sine rammer. Raset som førte til togavsporingen ble til en historie som implisitt markerte hele hendelsen og dens utfall som regelrett flaks, noe som kan tolkes som et forsøk på å undergrave jernbanens omdømme. Å kalle slike reportasjer kritisk journalistikk, blir derfor noe søkt fordi vi i institusjonelle kontekster burde kunne kreve en mer saklig argumentasjon. Media beskriver ukritisk et forhold uten å utdype et *hvordan* og hvorfor ulykker faktisk kan skje. At det for eksempel skal være et unntak og ikke en regel å overleve en togreise, eier ikke noe diskursivt hegemoni utenfor medias egen arena. Media konstruerer etter min mening et sett presupposisjoner som blir noe overordnet og gjennomgående, slik som Vagle (Svennevig et al 1999: 205) henviser til: ”Her er det noen som har et problem”. ”Problemet” fratrar media status som en problemløser, men rettferdiggjør mer en rolle som *problemskaper*.

4.5 Jernbanerelaterte trafikkuhell og det uunngåelige: - hvem har skylda?

Et skyldspørsmål dukker alltid opp i forbindelse med feil, skade eller uhell. Men hva er egentlig skyld og hvordan defineres skyld? Vi kan skille mellom et juridisk ansvar og moralske forpliktelser og relasjoner. I min oppgave er det selvfølgelig interessant å se på skyldspørsmålet, men da i forbindelse med brudd på vegtrafikkloven (se vedlegg 5). Skyldspørsmål eier også rom for individuell og relasjonell ansvarlighet overfor individ, medmennesker og omgivelser. Å finne den skyldige eller juridisk ansvarlige er ikke min oppgave, det tar påtalemyndighetene seg av. Men jeg kan si noe om hvordan media plasserer et eventuelt skyldspørsmål, selv om dette ofte medieres indirekte og implisitt.

En til dels uklar agens/patiensrollene gir en effekt av at makrohandlingene ikke avklarer skyldspørsmål. Igangsettende agent er også avgjørende i denne sammenhengen. Det er fullt mulig å tolke privat aktør som den igangsettende, siden denne faktisk ”står i vege”, men dette blir mer et retorisk spørsmål fordi vi ikke vet foranledningen. Og siden vi ikke helt kan beskrive den igangsettende agenten og at det forutgående forløpet er ukjent, blir disse ofte mediert som passivhandlinger. Endres passivhandlingen ”*påkjørt av toget*” med uttrykt agens, til en aktivhandling som: ”*toget kjørte på*”, kan får vi tydeligere øye på noe i retning av et ansvar fordi det er lettere å ta stilling til spørsmål som *hvem som aktivt kjørte på noen*. Her kan det også ligge en skjult sympatistrategi, som jeg tar opp i neste del.

4.6 Privat aktivitet og diskurs om trafikkuhell på jernbanen

De private aktivitetene knyttes til fenomener som identitet, aktivitet, sympati og isolasjon. Identitet generelt er hva som knytter individer sammen, fordi identitet skapes i sosiale relasjoner og interaktivitet med andre og innebærer derfor både individualitet og fellesskap. Jeg begrenser meg til kvalitativ identitet som er bundet av karakter, fornuft og følelse (jfr. Aristoteles). Karakteridentiteten viser til vår etiske dimensjon, om hva som er rett/galt (Svennevig 2001: 118). Identitet om fornuft henviser til det iboende logiske, som kunnskap og antakelse.

Kvalitativ identitet er derfor motiverende for våre handlinger. Om hva som er bestemmende for handling og situasjon, mener Hegel at et menneskes identitet ikke kan skilles fra situasjonen⁸ (Dybvig & Dybvig 2003: 342), som kan tolkes som en individuell ansvarlighet for egne handlinger. Identitet måles i hva vi gjør, og ikke kun hva vi er. Dybvig & Dybvig tar utgangspunkt i et ekspressivt menneskesyn som forklarer mennesket ut ifra hvordan det uttrykker seg. Derfor kan ikke identiteten skilles fra den materielle og sosiale situasjon vi skaper for oss selv. Vi skaper vår egen plass i den historiske og samfunnsmessige sammenhengen vi inngår i. Jeg vil knytte identitet til samhandlingene for å skape en sammenheng mellom aktør og aktivitet slik de representeres.

⁸ Med situasjon menes både tiden, den historiske situasjonen, og den geografiske.

Aktørene ble for en stor del sterkt asymmetrisk representert i mitt materiale. Vi så for eksempel at en institusjonell rolle eller aktivitet skapte en høy grad av abstraksjon og nominalisering. Denne rollen både identifiserer og refererer til en selv (individ) og den rolletildelingen (ansatt) som gjelder. En privat aktør derimot, er friere til å handle fordi vedkommende ikke representerer andre enn seg selv og sin egen identitet. I samhandlinger mellom private og institusjonelle aktører må derfor relasjonene nødvendigvis bli ulikt representert.

I eksempel 4 er aktørrepresentasjonen hos bilføreren knyttet til en ganske sterkt markert ekspressiv modalitet rundt en antatt stresset situasjon. Sympatisk meningskonstruksjon er en type interpersonell språkhandling som skaper relasjoner mellom subjekter. Semantiske og sympatiske skrivestrategier blir konstruert som språkhandlingar anført av verb som ”*påkjørt*” (jfr. Lind et al 2000: 153) og som inkluderer adverb og adjektiver som ”*desperat*” og ”*febrilsk*”. Slike forsterkende modalitetsmarkeringer skaper tentativt visse holdninger som fører til at publikum blir oppfordret til å innta en ”forsvarsposisjon” for privatpersoner i en ”vi og de andre-sammenheng”. De andre utelukkes eller isoleres derfor i denne mentale nærhets- og distanserelasjonen.

Vi har i artikkelen med overskriften ”*Her overlevde alle*” sett eksempler på mange personifiseringer (Jørgensen & Phillips 1999: 94), hvordan nærhet til pasient effektiviseres gjennom tekst og handling ved hyppige referentkoplinger. Pasientgruppen ”passasjer” er innført som ”ingen”, som egentlig er en nominalisering fordi det (indirekte) refererer til noen, (”*ble alvorlig skadet*”) og to ”passasjer”-pasienter med proformene ”*noen*” og ”*de*”. Pasientkoplingen ”*220 personer*” peker mot samtlige om bord. Altså har ikke de ansatte egen pasientstatus. Sympatien med passasjerene markeres eksplisitt i visse ønsker, som her kan igangsette noe emosjonelt fra leserhold: ”*Noen av dem har gitt uttrykk for at de ønsker å returnere til Oslo*”. Teksten forklarer videre at de som ønsker seg videre også får anledning til det. Det tolkes som at jernbanen også stiller seg solidarisk med passasjerene ved å innfri ønskene. Denne solidariteten er det NSB som tjener på. Ikke bare skaper den en nærhet til passasjerene, men også til leserne. Som vi så var det også NSBs representant som ga en garanti for at de er i stand til å ta ansvar og følge opp etter uforutsette hendelser. Dette kan tolkes som en preventiv strategi fra NSB og et motsvar for å demme opp for en eventuell kritikk mot jernbanen.

Media skaper en type sosial relasjon i en dikotomi av nærhet og distanse basert på følelser og kunnskap (Svennevig 2001: 153). Strategien er en generell negativ omtale, isolasjon av jernbanen og mye skjult informasjon forbundet med både ulovlig og uheldig privat aktivitet. Effekten er at det skapes en sympatisk leserposisjon, hvor publikum blir invitert til å følge medias strategi og side. Det oppstår en felles forventning om hvordan trafikkuhell på og langs jernbanen skal oppfattes.

Der den private aktiviteten var eksplisitt referert, var dette forbundet med dramatik, (jfr. desperat – febrilsk-modalitetene) i analyseeks. 3 og 4. Selv om det er mye sympati forbundet med handlingen, avslutter teksten med å referere til en granskning som skal foregå fordi det: *”skal blant annet finne ut om brøytemannskapene fulgte sikkerhetsbestemmelsene”*. Agenskoplingen til den som rydder snø peker mot sjåføren, noe som kan implisere at denne er en privat aktør. Men i slutten er referentkoplingen endret til ”brøytemannskapene” uten at referenten er innført eksplisitt. Vi kan derfor tolke koplingen ”mannskapet” som noe abstrakt. Asymmetrien ble ikke så stor som vi først fikk inntrykk av i agenskoplingen sjåføren.

Nærhetsrelasjonen har vært til dels sterkt markert overfor privat aktivitet og individuell atferd generelt og bilførerens påståtte mentalt febrilske handling og opplevelse spesielt. Det kan vi ikke si om jernbanen og dens ansatte. Som et alternativ til *”stoppet ikke før 500 meter”* *”stor fart”* eller *”greide ikke unngå”* kunne dette vært konstruert med en svakere eller mer nøytral farts- og kraftmodalitet. Jeg legger også til at setningen *kan* tolkes annerledes enn jeg har gjort, hvor utsagnet faktisk, men likevel implisitt og indirekte refererer til lokførers handling og mentale prosess. En slik tolkning må i tilfelle implisere det faktum at lokføreren selv ble utsatt for en hendelse han verken ønsket eller var forberedt på, og at *”unngå”* her refererer til det motsatte i forhold til hva som ble forsøkt unngått. Men det ligger også en del implisitt kritikk i valg av *”greide ikke”*, (se neste avsnitt) som ifølge media indirekte skyldes stor fart, argumentert via stopplengde. Det har vært en tidligere mediedebatt satt i gang av jernbanepersonalet selv, om de mentale prosessene blant annet lokførerne blir utsatt for. En tettere nærhetsrelasjon med jernbaneansatte kunne muligens dannet grunnlag for diskursive endringer i forbindelse med ulykker.

Det å ta part i et saksforhold slik jeg mener media har gjort, kan også tolkes som en intendert, kritisk journalistikk. Det *kan* ha vært medias intensjon, men vi kan ikke vite det. Hvordan

språkhandlingene er realisert mht. VAM tyder ikke på det. Men hvis media inkluderer sine patienskoplinger og deres streben etter å unngå en ulykke, kan vi tolke slik mediert aktivitet som kritisk journalistikk, selv om den går imot jernbaneinteressene. Leserne blir implisitt stilt overfor for et valg, basert på empati/sympati, snarere enn fornuft. Til å være kritisk var journalistikken likevel ved Ranheimseksemplet vel mye opptatt av å skrive om privatpersoners følelser. Slike språkhandling, hvor teksten inkluderer tanker og følelser, ser for meg mer ut til å være en strategi for relasjonsskaping (Svennevig 2001: 133) overfor både patiens og leserne, snarere enn en reell mediert kritisk tilnærming. Denne gjensidigheten eller relasjonen tar nemlig journalisten for gitt i kraft av sin fortellerstatus. Vi vet for eksempel ikke sikkert om bilføreren i eks. 4 virkelig *var* preget av desperasjon og om han handlet febrilsk. Men vi tar journalistens integritet til inntekt for en viss sannhet og dokumentasjonskrav, og fordi vi ikke har noen andre referanser å forholde oss til, med mindre vi ikke vil dobbeltsjekke med andre medier om samme saksforhold. Det blir derfor relevant å spørre hvordan journalisten kan vite noe om hva som lå bak bilførerens handlinger, slik de materielle og mentale prosessene ble omtalt. Representasjonen av bilføreren er en type narrativ mediering som ligger nærmere populistisk mediering enn kritisk, og det er nettopp denne personfokuseringen på bekostning av saklig argumentering som inviterer leserne i en empatisk, fortolkende retning.

I analyseeksempel 5 er ”lesersympatien” uttrykt ved en alvorlig skade påført en 18-åring, uten at vi får del i de ytre omstendighetene som kunne vist til hvordan hendelsen var mulig.

Teksten kopler likevel hodeskader opp mot en eksplisitt årsakssammenheng: ”(...) *da han lørdag ettermiddag ble truffet av toget (...)*”. Som mulig eller indirekte årsak refererer teksten også hele seks ganger til tekniske installasjoner, men modalt noe ulikt. JBV sin ansatte på åstedet vektlegger å formidle at det dreier seg om en teknologisk godt utviklet overgang og sier: ”(...) *er overgangen sikret med lyd, lys og en halvbom*”. Som en kopling til dette kommer en dobbelt artikulert sikkerhetsmodalitet: ”*Anlegget er testet i ettertid, og da fungerte det*”. Etter setningskoplingen med ”da” blir hans argumentering uttrykt av journalisten ved hjelp av en noe svakere sannsynlighetsmodalitet som refererer til noe JBV skal ha sagt, men som ikke uttrykkes med sikkerhet: ”*Han kan imidlertid ikke si om bommen var nede da 18-åringen syklet over planovergangen*”. For å drøfte mulig årsak trekkes politiet inn som kilde, og media så legger opp til en slags kategorisering av underliggende årsaker ved å stille spørsmål om anlegget virket eller ikke, noe som blir gjeninnført i siste setning: ”*Politiet i Trondheim avhørte lørdag ettermiddag togpersonalet, og satte i gang tekniske*

undersøkelser etter ulykken". Så mye informasjon om tekniske installasjoner må forstås som et forsøk på å komme nærmere en årsak/mulig årsak, men det er intensjonen bak som blir et "fortolkende implisitt": hvorfor er media så interessert i årsak *før* en senere ulykkeskommisjon har rukket å uttale seg?

Årsak eller mulig årsak i forhold til sannsynlighetsmodalitet koples så til politiet ved to referenter: "(...) *altfor tidlig å si noe om årsaken til ulykken*" som bindes opp mot ny en politireferanse: "*Det er altfor tidlig å si om bommene var nede, og om lyd- og lysanlegget på planovergangen virket som det skulle*".

Den avsluttende setningen om avhør og etterforskning hører strengt tatt ikke med til situasjonskonteksten fordi dette er institusjonelle rutiner, men slik de er realisert her, kan de forlede publikum til å tro at ulykken inneholder noe implisitt i forhold til skyldspørsmål.

Skillet mellom medias framstilling og politiet sin om samme saksforhold er markant, med politiets saklige, mer objektive framstillinger og medias mer subjektive stil, hvor publikum blir invitert til å delta med sitt følelsesmessige engasjement.

Sympatisk (menings)konstruksjon består også her av en typisk mediert, narrativ fortellertradisjon. Slike private aktivitetsdiskurser presenteres som opposent til de institusjonelle. Vi erindrer ektemannens streben etter å få løftet bommen slik at ekteparet kunne komme seg i sikkerhet, hvor den direkte setningskoplingen "*men så kom toget*" besegler ekteparets skjebne på et øyeblikk.

4.7 Kritiske v.s. populistiske mediekonstruksjoner

Styrken til kritisk teori er muligheten til å avdekke implisitt informasjon, stille kritiske spørsmål og tolke alternative retoriske løsninger. Fraværet av kritiske spørsmål og viktige problemstillinger rundt privat atferd som er avdekket, mener jeg fører til et tekstmønster som ligger nærmere en populistisk trend. Den narrative fortellertradisjonen som vi har sett i analyseeksemplene kan lett føre til følelsesmessige reaksjoner fordi den ofte refererer til subjekt og ikke saklige, objektive framstillinger. Samtidig ser vi et kritisk media overfor

jernbanen, med en blanding av direkthet og indirekthet som har dreid som fart og sikkerhet. Spørsmål om privat aktivitet har vært helt fraværende der målet naturlig ville vært å etterspørre årsak/mulig årsak kan ligge hos andre enn jernbanen. Mye informasjon har derfor som nevnt måttet tolkes implisitt. Som en forlengelse av dette er det legitimt å hevde at dette er et mønster som avspeiler en medieideologi og diskursiv praksis. Slik jeg tolker medias framstillinger, representerer overgangen fra det narrative til det kritiske et vendepunkt i fortellingene.

”Det centrale formål med den kritiske diskursanalyse er at kortlegge forbindelserne mellem sprogbrug og social praksis”.

Jørgensen & Phillips (1999: 82)

4.8 ANALYSEDEL III – KDA

Jeg vil i KDA-delen belyse hvordan politiet forholder seg til dette, selv om jeg har gitt noen smakebiter i diskursanalysen. Målet med KDA-analyse er å vise hvordan en bestemt tekst er del av en større sosial kontekst (Svennevig et al 1999: 211) og for å vise hvordan teksten er påvirket av visse samfunnsstrukturer. Strukturene sier noe om hvordan samfunnet selv er skapt og eventuelt endret av tekst og diskurs. Ergo, diskurs både konstitueres i og konstituerer samfunnet, noe som i en språkvitenskapelig sammenheng gjør diskursive praksiser sentrale i forhold til sosial praksis (Jørgensen & Phillips 1999: 73, Wertsch 1991: 119) ved at diskurser bidrar til å konstituere relasjoner mellom individet og samfunnet.

I analysene hittil har vi sett at materielle prosesser, rekontekstualisert i media, fikk stor betydning for meningskonstruksjonen. Mest eksplisitt skjedde dette som nevnt i ulike medietekster som skildret privat aktivitet og institusjonell funksjon. Vi kan se slike asymmetriske representasjoner og relasjoner som et mønster, der media legitimerer et standpunkt om å ivareta privatpersoners interesser og avsløre utøvd makt fra en institusjon. I et slikt perspektiv kan vi hevde at media bruker denne strategien fordi jernbanen har en større autoritet enn en privatperson. Slik som media forsøkte å vise hvordan ulykkene kunne skje, aktualiseres samtidig noe i retning av et skyldspørsmål som et generelt offentlig ansvar.

En sosial asymmetrisk organisering (private v.s. jernbanen) var dessuten godt synlig i forskjellen mellom politirapportene og media sin artikkel. Altså ligger det til grunn ulik premissføring og ideologi mellom media og politi. Men det er også en annen distinksjon mellom politirapporten og artikkelen. Der politiet nevner private aktørers handlinger, utelater eller skjuler media en vesentlig del av den. Uheldig framturen ser ut til kun å gjelde jernbanen, men som etter min mening ikke fyller kravene til en mer omfattende, kritisk

tilnærming av et sosialt problem. Går vi litt lenger med denne problemstillingen, kan en slik framstilling føre til spørsmål som: hvorfor er det ikke 100 % sikkert å krysse en planovergang?

4.8.1 KDA og sosial praksis

Materialet skal nå analyseres med utgangspunkt i den sosiale organiseringen på det institusjonelle og overgripende samfunnsplanet fordi det er en del av en diskursorden som omhandler trafikkulykker i Norge. På bilvegene skjer det oftest ulykker med privatpersoner, involvert, mens det på jernbanen oftest skjer med relasjonell asymmetri mellom privatpersoner og jernbanen. Som vi har sett var alle hendelsene, unntatt én, preget av asymmetri, og den er naturligvis realisert ulikt med hensyn til legitimitet. Tog, jernbaneaktørene eller ansatte spiller en institusjonell rolle. Jernbanen er regjeringens og Samferdselsdepartementets forlengede arm i å ivareta deres og samfunnets interesser og overfor oss som kunder, passasjerer og publikum. Derfor er jernbanens rolle institusjonell og ulykkesreportasjer er politiske diskurser med sin egen orden som omhandler Jernbaneverket og Norges Statsbaner.

4.8.2 KDA i et medieperspektiv – eller media i et KDA-perspektiv?

Media har en institusjonell og samfunnsmessig rolle. Ved siden av å være en kritisk opinionsbærer og portvakt, er medias viktigste oppgave i dag å tjene markedet og være ideologisk autonom. Dette gjelder også NRK, selv om NRK er i en særstilling ved at de fortsatt er styrt politisk. Tross sin status som aksjeselskap med en public-service-/allmennkringkaster-ideologi, har NRK åpnet seg mot markedet, som blant annet fungerer som sponsorer til enkelte programmer mot gjentjenester som visuelt og auditivt eksponerte logopresentasjoner. For statskanalens vedkommende er den økonomipolitiske styringen på mange måter lik den jernbanen opplever, med en viss ambivalens med hensyn til hvem som sitter med regjeringsmakt og hvilken politisk fløy flertallet på Stortinget representerer.

Den siste tids medieutvikling leder til en problemstilling om uavhengighet og om det er media eller sponsorene og markedet som styrer programtilbudet. Det er ikke rom for å trekke problemstillingene videre, men i ytterste konsekvens har dette ført til at medieinstitusjoner som henvender seg til ”commodity”-markedet, må kjøpe hele programpakker og ikke enkeltprogram, og med tanke på dette er det relevant å snakke om ideologisk uavhengighet: media som sosialt ansvarlig og avhengig av politisk-økonomisk støtte, alternativt med en

markedsliberalistisk medieideologi. Med en markedsorientert styring er det markedet som for en stor del konstituerer sjanger, altså en mer ”ekstern” medial diskursorden. Om dette beskriver Fairclough (se Fairclough 1995) som: ”*marketization of discourse*”, hvor markedsanalyser (og survey-undersøkelser) konstituerer medias diskursive praksis. Ideen om nyhet som produkt og salgsvare (Tveiten 2006 kap. 6, Barrett et al 1998: 19) har sin opprinnelse fra før media fikk interesse av å hente inn informasjon fra ulike presse- og nyhetsbyråer.

4.8.2.1 Media og makt

Media befinner seg i en dikotomi mellom en maktrelasjon og en arena med interaktivitet (se McQuail og deltakelsesideologi, Schwebs & Østbye 2001: 257-258 og forhandlet lesing, Hagen 2000: 81-82). (Se også vedlegg 6: Makt og demokratiutredningen, om medias makt). Maktbegrepet blir noe uklart hvis en kun ser media som en institusjon for ytringsfrihet, og derfor er begrepet *arena* mest dekkende i en slik diskusjon. Kanskje begrepet ”kraft”, til å uttale seg, en autoritet, stemmer bedre med dagens medier. Jeg har derfor vansker med å få øye på om media som institusjon har noen reell makt, men den har absolutt, via sine arenaer, en autonom, redaksjonell (Ottosen 2004: 47) og ideologisk autoritet til å fargelegge ulike sosiale spørsmål. Denne autonomien må sees i relasjon til dagens markedsliberalistiske mediesituasjon og ideologi, og hvorvidt media normativt er redaksjonelt uavhengig eller mindre avhengig av eierne. Kanskje begrepet *symbolsk makt*⁹ også på en bedre måte identifiserer maktspørsmålet.

Media skaper meninger i forhold til en gitt dagsorden og diskurs realiseres gjennom en tolknings potensial. Et uttrykk for en vellykket diskurs kan være opplags- eller seertall og generell gjennomslagskraft som leder til en opposisjon til det tidligere etablerte. Det symbolske er den verdensoppfatningen Bourdieu taler for: det å få andre til å tro på noe og at dette ”noe” realiseres gjennom den arenaen vi uttrykker oss i.

⁹ ”*Symbolsk makt er en makt til å konstituere det gitte gjennom utsagn om det, til å få andre til å se og tro på en verdensoppfatning, til å bekrefte den eller til å forandre den, og gjennom verdensoppfatningen også i handlingens verden, dermed verden selv. Symbolsk makt virker bare når den anerkjennes, det vil si når det vilkårlige ved den miskjennes*”. Øvrebø (2005): 21, med referanse til Bourdieu

Maktbegrepet er også aktuelt i kjølvannet av økt interaksjon (se også vedlegg 6, Demokrati- og Maktutredningen) der kunnskap sees som en viktig maktfaktor for hvem som får delta i det offentlige rom. Altså er gjeldene oppfatning en forståelse av at moderne media i dag er blitt et autonomt, demokratisk fenomen med en utstrakt deltakelsesideologi (jfr. Engebretsen 2001). Igjen er det offentlige rommet, arenaen, som definerer denne autoriteten eller makten til å uttrykke seg, ikke nødvendigvis media i seg selv.

Avslutningsvis vil jeg poengtere at selv om media ikke lenger har noen reell makt er det ikke dermed sagt at media ikke utøver en eller annen form for makt, og at intensjonene i så måte kan realiseres som ideologier, skjulte og manifest eksplisitte.

4.8.3 Politiet som nyhetsformidler

I min kontakt med politiet i forbindelse med studien, var jeg ute etter å få rede på hvordan dialogen mellom politi og media forløp på åstedet. Jeg tok derfor utgangspunkt i et av analyseeksemplene. Om skadestedsaktiviteten politiet utøver, hevdes det at deres primæroppgave er å skaffe seg et omfang over hva som er skjedd og sørge for de skadde. Politiet skal også fungere som en administrativ koordinator for alle parter. På spørsmål fra meg om politiet har spesielle informasjons- eller kommunikasjonsmedarbeidere på åstedet, var svaret nei. Politiet har altså ingen som egentlig betjener media, i alle fall ikke ved ”mindre” ulykker.

I sine rapporter var politiet selv mer forsiktig i sine ”sannhetsmodaliteter” enn media, og brukte langt svakere markeringer enn en kunne forvente etter en ferdig etterforskning. Også i konklusjonen var det lagt avgjørende vekt på å inkludere så mange forhold og muligheter som mulig. Én faktor tok ikke politiet hensyn til, selv om den ble nevnt i rapport om trafikkuhell (se vedlegg 4a, Rapport om trafikkuhell:): nemlig føret på åstedet. I sitt avhør påsto ”mistenkte” (se vedlegg 4d, Avhør av mistenkte:), at bilen skled nedover bakken foran jernbanesporet eller planovergangen, og stanset først da den ble stående fast, enten i en dreneringsrist, eller på selve sporet (dette konkluderer ikke politiet tydelig). Det glatte føret som den første rapporten nevner, ble altså ikke tatt hensyn til i konklusjonen, som skal være en sammenfatning og overordnet rapport i tilfelle saken blir anmeldt. Heller ikke det ene vitnets observasjon om at bilen nærmet seg og kom ut på planovergangen *etter* at de tekniske anleggene ble aktivert, er tatt med i rapporten. Det er derfor grunn til å spørre seg hva poenget er med slike avhør, hvis betydningsfulle utsagn ikke skal ilegges mer vekt. Det virker noe

tilfeldig at politiet ikke har egne medarbeidere til å ta hånd om kommunikasjonen med media på åstedet. At denne oppgaven overlates til en medarbeider som i kraft av sin stilling får rollen som medias kilde, virker noe tilfeldig sett på bakgrunn av betydningen om ”riktig kommunikasjon (jfr. side 1). At media ofte er først på åstedet sier kanskje litt om hele denne kommunikative situasjonen. At media på denne måten har fritt fram, virker lite strategisk overveid og noe tilfeldig, ikke minst tatt i betraktning av at det er politiet som har det overordnede ansvar på stedet.

4.8.4 Jernbanen som nyhetsformidler

På selve åstedet har ikke jernbanen noe direkte kommunikativt ansvar. Dialogen med media overlates som regel til politiet (som på sin side hevder at dette ikke er en prioritert oppgave), og de gjør det av to grunner: for det første ønsker ikke politiet å si noe om skyld eller årsak. Det andre er en uuttalt premisse om at siden politiet har et overordnet ansvar, ønsker ikke jernbanen å delta i kommunikasjonen med media på åstedet, med mindre de blir bedt om det.

Jernbanen fungerer først og fremst i en informasjonsrolle når de deltar i nedsatte ulykkeskommisjoner for å bidra med jernbanerelatert innsikt rundt tog og anlegg. I tillegg kommuniserer jernbanen med media *etter* åstedsbefaringen. I forhold til mediekritikk og antydninger om skyldspørsmål som jernbanen utsettes for, kunne muligens en annen strategi hjelpe. Blant annet kunne det være mulig å samarbeide med politiet for å få raskere oversikt over faktisk hendelse og for å rydde av veien eventuelle misforståelser. I Ranheimseksempelet (jfr. vitneutsagnet) skulle det ikke ha vært noe i veien for å bruke vitnet i dialogen med media. Dette ville ført til mindre fokus på materielle og mentale prosesser.

Ingen kan vite noe om hva bilføreren i analyseeksempel faktisk følte eller tenkte. Heller ikke forholdet mellom material- og mentalprosessene går det an å si noe om, slik media gjør. Målet for alle må være å få til en mer balansert gjenspeiling av et forhold, og det er ikke minst viktig å få etablert dette så raskt som mulig, også med hensyn til sensasjonsjag fra media og sett på bakgrunn av tidspresset media selv har pålagt seg. Som kjent ble nettartikkelen lagt ut i løpet av en time. Denne tidsklemma forklarer også muligens hvorfor media var først på åstedet, etterfulgt av politi og ambulanse til slutt¹⁰. At redningspersonell, som ofte utgjør den viktigste ressursen, kommer til slutt, forteller ganske mye om hvordan en slik ulykke prioriteres.

¹⁰ Dette er opplysninger jeg innhentet i mine intervjuer med politiet

4.8.5 Ideologikritisk journalistikk eller ideologisk krise i postmoderne medier?

”Populist discourse (e.g. ’domesticity’) and popular idioms (e.g. ’help’) are mobilized to make sense of both the world and those who represent different social and political constituencies within it (e.g. both the world and such groups are sorted into WE/THEY categories)”.

van Dijk (1985): 260

I tråd med populistbegrepet finnes en subjekt-rettet journalistikk og hvor strategien i en børs-katedralsammenheng er å selge. Objektivitet og dokumentasjonskrav er som nevnt ikke alltid lett å få øye på fordi deler skilles ut fra helheten. Politisk finnes en liknende ideologi, thatcherismen, med en relasjonell problemstilling sentrert omkring ”vi og de andre” med sterke markerte kjennetegn av en subjektposisjonert, fragmentarisk framstilling som løsriver og deler opp sammenhengen for å få teksten tilpasset den aktuelle diskursen. Thatcherismens ideologi går også ut på å søke sympati for et politisk eller annet ideologisk syn i en maktkamp mot en gitt motstander. Jeg har ingen problemer med å se mange spor av thatcherisme i analyseeksemplene og annen journalistikk for den saks skyld, og ser på det som en strategi med implisitt informasjon, om hvordan privatpersoner faktisk opptrer.

Underholdende journalistikk, som for eksempel talk-shows, blir ofte kalt tabloid og representerer en motpol til kritisk journalistikk. Det kan være grunn til å drøfte dagens mediesituasjon i forholdet kritisk og populistisk/tabloid journalistikk, og det kan være relevant å trekke inn litt mediehistorikk. Som nevnt er ikke norsk media lenger eid av politiske partier, slik det forholdt seg fram til 1970-tallet. I dag ligger eierforholdet hos private, norske og utenlandske aktører. Det er ikke dermed sagt at media er mindre politisk og/eller ideologisk i dag, selv om media er politisk formelt uavhengig. Felles for alle aviser er at de er tydeligere på saker på tvers av politisk ideologi, og mange tidligere aviser som farget dagsorden konservativt-blått, gjør det fortsatt.

Igjen vil jeg trekke inn den markedsliberalistiske medieideologien, som i postmodernismens fotspor har materialisert seg som en slags diskursiv mix og en overordnet diskurskamp mellom noe sosialt ansvarlig og markedsorientert. Dette gjelder i stor grad samferdselspolitikk generelt og ikke bare om jernbanen. Mye ligger skjult i en politisk ideologi rundt statlig eierskap eller privatisering av norsk samferdsel, ikke minst med hensyn til viljen til framtidige investeringer og prioriteringer.

En økt deltakelsesideologi kan også ha ført til at eksterne stemmer som for eksempel kronikkforfattere og andre skribenter har fått større spalteplass for å uttrykke meninger. Samtidig har det skjedd en dreining fra mange til få eiere hvor aviser har opphørt eller blitt kjøpt opp av større enheter. Derfor er mye av dagens mediesituasjon at vi står igjen med et utvalg av få, nasjonale og internasjonale mediehus. En bekymring som Rune Ottosen (Ottosen 2004) deler med flere, er om en internasjonalisering på eiersiden øker distansen mellom redaksjonene og eierne, og om også det kan få følger for journalistikken. Hypotesen jeg ønsker å sette fram er at endret eierskap med større økonomiske interesser har ført til en viss populisme med til dels sterk subjektfokus på saksforhold, slik Ottosen hevder. Dette må i tilfelle gå på bekostning av den kritiske journalistikken. For å forfølge denne ideen kan en spørre seg om ikke dette er den vegen media faktisk har gått innenfor postmodernismen (op.cit.: 134 -135). Ottosen tar ikke noe entydig standpunkt til slike problemstillinger, men utelukker det heller ikke, hvor han problematiserer forholdet innenfor en dyade av marked og partikontroll. Han belyser likevel til en viss grad mine problemstillinger: ”Det er likevel mulig å påvise en del utviklingstrekk i rammebetingelsene for mediebedrift som kan sannsynliggjøre at journalistrollen blir påvirket av kommersielt press” (ibid). Altså uttrykker Ottosen seg litt forsiktig. Det interessante er at han tar de økonomiske makrostrukturene til inntekt for en endring i journalistrollen, spesielt med hensyn til hvordan journalister vektlegger sin argumentasjon.

Et av målene med analysen var å undersøke ideologisk og kritisk innhold. Alle ulykker er sosiale problemer og potensielle konflikter, blant annet fordi de medfører både fysiske og mentale prosesser hos flere involverte enn dem som er direkte berørt. Derfor maner, noe vagt, åstedskilder som politiet og jernbanen til forsiktig opptreden, uten at medias innsats medfører at publikums ferdsel på eller langs jernbanestrekningene har endret seg. En statistikk (se vedlegg 4c: 18) utarbeidet av Jernbaneverket, viser at nestenulykker ved planoverganger har en sterkt økende negativ tendens, noe som viser et alvorlig problem. Dette tilsier at både media, jernbanen og samfunnet for øvrig burde involvere seg mer og sørge for bedringer. Vi vet som nevnt at informasjon og kommunikasjon hjelper, men det ser ut til å være en generell mangel på initiativ til en ny sosial praksis.

Med hensyn til ideologikritisk innhold i tekstene kan det ved første øyekast være vanskelig å oppdage noe i den retning. Jeg har derfor valgt å tolke mye av det implisitte tekstinnholdet,

hvor endringspotensialet sees på som et sosialt problem med rom for store forbedrings- eller endringspotensialer. I dette ideologiske tolker jeg media som enten for eller imot jernbanen. Jernbanen ble i 2004 under den forrige regjeringen pålagt å konkurransetsette deler av virksomheten. At det ligger en mening om jernbanens funksjon og konstitusjon i en eller annen retning hos enkelte journalister, kan ikke utelukkes. Utenfor denne konteksten var det blant annet mye skriving om jernbanen da dette var aktuelt for en tid tilbake. I denne diskursen hører det med at jernbanen faktisk endte opp på jumboplass i en omdømmemåling (se vedlegg 2a og 2b, og 3a). Det er derfor ikke helt utenkelig at visse jernbanehendelser har påvirket et generelt syn på jernbanens omdømme, også innen media.

4.8.6 Mottakerorientering og målgrupper

Innenfor det diskurssamfunnet media representerer inviteres publikum til å innta en oppfatning av og holdning til jernbanen. Siden et diskurssamfunn har visse kommunikative mål, kan vi si at både media og publikum til en viss grad deler visse mål, som for eksempel at noen er for, andre mot jernbanen i sin nåværende form. Vi har derfor ulike syn og mål innenfor samme diskurssamfunn, og det er disse som danner grunnlaget for dynamikken i ulike problemstillinger om jernbanen.

Innenfor nettavisenes spesielle funksjon i forhold til andre medier, har det som nevnt skjedd en rask teknologisk utvikling (se Engebretsen 2002). De nye mediefunksjonene har ført til et kappløp i å være først ute. Siden de første nettavisene kom til, har informasjonsstrømmen økt betraktelig, og leserne kan nær sagt oppdateres 24 timer i døgnet. Det siste i nettavisenes teknologiske kontekst er at hovedsidene i dag inneholder alt fra nyheter, underholdning/reklame, grafikk og informasjon i tillegg til dialogiske pekere og blogger. Det ligger en "hel verden" for publikum på disse sidene. Disse pekerne åpner videre for nye sider med video eller stillbilder fra ulike åsteder eller arenaer og blogger hvor publikum kan si sin mening om det de har lest, sett eller hørt. Nettsidene har altså fått en høy grad av både intertekstualitet og interdiskursivitet i seg fordi de også er arenaer for annonse- og reklamemarkedet.

Likevel er problemstillingen som før: hvem skal bestemme hva vi får tilgang til, og ikke minst hvordan nyheter skal produseres og leses? Gjennom medias rolle og ideologi får publikum tilgang til hva som skjer i samfunnet. Om dette alltid stemmer med media som den 4. statsmakt, er et annet spørsmål. Spørsmålet blir mer om de nyere nettsidene gir adgang til

sosiale endringer, og om det er underholdningen eller nyhetene som styrer nettsidene. Vi stilles overfor en ”intern” kamp mellom ulike diskurser. Et annet spørsmål er hvordan reklame- og annonseinntektene fra nettavisene pløyes inn i mediebedriftene: enten for å utvide nyhets- og faktasider, utvikle dem mer som et underholdningsmedium eller bare gi driftsoverskuddet tilbake til eierne.

4.9 Diskursiv og sosial praksis og orden – hegemoni eller endring?

Ved å posisjonere jernbanen som eneansvarlig ved trafikkuhell forsvaret media sin egen diskursive og sosiale praksis. Jernbanen er den ”tapende part” som isoleres fra resten av diskurssamfunnet. Dette kan bli virkningen av lengre tids kritikk mot én part som ikke lenger noen har noen gunst, men blir isolert innenfor en vi og de andre – sammenheng (Gulbrandsen: 270 i Haavind 2000, Svennevig 2001: 114-115). Relasjonene til jernbanen går presumptivt fra nær- til distansepreget. At jernbanen sjelden eller aldri motsier media, fører videre til at publikum lettere følger medias negative konklusjoner. Over tid kan publikum derfor begynne å tro mer blindt på media og er ubevisst med på å gi media mer retorisk makt. Dette medfører også at de kan få et generelt negativt syn på togtrafikk i Norge. Altså ligger forbedringspotensialet i en bedre dialog mellom media og jernbanen, og til dels politiet.

I to av analyseeksemplene ble nyhetene utelukkende produsert inne i redaksjonene og oppdatert underveis og informantene tilhørte faktisk konkurrerende mediebedrifter og bedriftene for å deler på ansvaret for ”sannheten” gjennom en utstrakt bruk av kilder. Dette er også van Dijk opptatt av der han beretter om journalistarbeid som en prosess med stadig mindre feltarbeid (van Dijk 1985: 6). ”Kilde- og redaksjonsjournalistikk” er altså ikke et nytt fenomen

4.10 Oppsummering KDA

Det er ingenting i tekstene som jeg kan se vektlegger større endringer i diskursiv praksis. Noe annet var heller ikke ventet innenfor en slik kort tidsramme og med et så snevert materiale. Opplysninger jeg har fra jernbanen i tillegg til omdømmemålingen i 2004 og andre medieartikler fra samme tidsrom, tyder på at endringspotensialet for diskursiv og sosial praksis er situasjons- og omdømmeavhengig. Med det mener jeg at har media bestemt seg for å kjøre en bestemt retorikk overfor jernbanen, så gjør de det. Måten jernbanen ble ”stemoderlig” behandlet på i 4. kvartal (vedlegg 3a, medieanalyse s. 11-25) 2004, må også sees i lys av den da pågående politiske tautrekkingen rundt privatiseringen av Jernbaneverket.

Det kan konkluderes med at innholdet er ”status quo” i forhold til diskursiv og sosial praksis fordi media ikke taler for noen endring i folks atferd, men heller velger å antyde noe om sikkerhet. Interdiskursivt inneholder tekstene elementer fra narrativ fortellerteori, populistisk og diskurs- kritisk teori. Det siste ved at det ser ut til at media tar part og stiller seg solidarisk og partisk på de privates side og setter både eksplisitt og implisitt spørsmål ved jernbanen og dens sikkerhet. Det er antydning stor fart, og det stilles mange ubesvarte spørsmål om hvorvidt tekniske installasjoner fungerer. Slik språkbruk kan ha en potensiell effekt på folks syn på jernbanens omdømme og jernbanens skikkethet til å behandle sikkerhetsspørsmål.

Media presenterer ulykker og hendelser rundt jernbanen som sosiale problemer ved å vise til stor asymmetri mellom en privat aktivitet og en institusjonell rolle/funksjon. Dette kan vanskelig sees på som noe annet enn reproduksjon og opprettholdelse av gjeldende diskursorden. På en annen side kan en lese media postmoderne, at ikke sannheten eller potensialer for mening er gitt en gang for alle, men er først og fremst en dynamisk måte å tolke massemedierte tekster på. Igjen kommer vi inn på dyaden virkelighet og representert virkelighet.

Artiklene er som nevnt analysert for å finne trekk og spesielle mønstre. Derfor vil jeg igjen komme inn på årsakssammenhenger og skyldspørsmål. Siden artiklene, med ett unntak er produsert innenfor en kort tidsramme, måtte jeg gjøre samtidige sammenlikninger fra de ulike tekstprodusentene. Det ble altså ikke gjort noen funn som peker i retning av kritikk av private aktører, selv om det i mange tilfeller mest sannsynlig var gjort lovovertridelser. En antatt

årsak til dette er, som det er blitt påpekt, en invitasjon til publikum til å vise solidaritet med den svake part. En annen grunn er at det skal være legitimt for media å stille kritiske spørsmål til samfunnet og institusjonelle aktører som jernbanen. Retorikken har mer gått i retning av direkte og indirekte antydninger som ”toget har skylda”. Det er derfor relevant å hevde at media på bakgrunn av kompletterende populistiske og kritiske diskurser skaper legitimitet for å antyde institusjonell skyld.

Ved ett tilfelle gikk media langt i å antyde at det ikke er så sikkert å reise med toget som det hevdes. Overskriften ”*Her overlevde alle*” må sies å implisere ganske mye om at togsikkerhet er noe en ikke skal ta for gitt. Det gikk altså bra denne gang, men meningskonstruksjonen pekte mer mot flaks enn den reelle sikkerheten som gjelder ved togreiser.

Når det gjelder artikkelen med ekteparet på Ranheim kunne det vært interessant å vite hvordan politiet kan vite alt de forteller, siden politirapportene ikke avdekker all denne informasjonen. Derfor kan vi bare gjette at informasjon kommer ifra NSB-ansatte eller tilfeldige vitner. Eller er det media som har våget seg med en ubekreftet opplysning? I artikkelen ble det ikke gjort rede for hvem skadestedlederen var eller hvem denne representerte. Det går fram av loggen at TV2 Nettavisen mottok informasjon om ulykken kl. 11.19. Ulykken skal ha skjedd ca. Kl. 10.15 og politiet fikk melding om hendelsen 10 minutter senere.

Nyhetsproduksjonene etterlater seg altså mange ubesvarte spørsmål. Ett inngår i et mønster og handler om hvor media har sin informasjon fra, siden ingen på skadestedet fysisk var til stede på selve ulykkestidspunktet. Årsak eller mulig årsak til og andre omstendigheter rundt ulykkene ble ikke spesielt problematisert i artiklene. De spørsmålene som ble stilt, trakk som nevnt mer i retning av spekulasjoner, antydninger og forhold som berører sikkerhet om togtrafikk generelt og om anlegg virkelig fungerte. Dette førte til at mange spørsmål ble hengende igjen som ubesvarte og opp til publikum å tolke. Den ”medierte” sikkerheten som er oppdaget har derfor vært høyst vag. Dette er kommunikative problemstillinger jernbanen selv må ta initiativ til og delta i for å løse. Jeg kommer tilbake til dette i drøftingsdelen.

RESULTATER OG DRØFTING

”While a sociolinguist would look at language use (e.g. address forms) to see how it reflects social relations, a pragmaticist would look at the way people use language in order to change (or maintain) social relationships”.

Thomas (1996): 133

5. Et resymé: fra tekst til sosial praksis

I dette kapitlet vil jeg drøfte resultatene fra de tre analysedelene og hva disse kan ha av implikasjoner. Det betyr ikke bare å se delene isolert og hver for seg, men også å se tekstuelt, diskursivt og sosiokulturelt innhold i sammenheng. Det vil si at en type semantisk innhold vil få betydning i en tolkningssammenheng og derfor danne grunnlag for både diskurs og gjeldende sosial praksis. En slik metode er tovegs fordi alle tre analysenivå gjennomgår en gjensidig konstituerende prosess.

5.1 Innledning

Jeg har sett på seks artikler om jernbanerelaterte trafikkuhell hentet fra norske nettaviser, og analysert disse med redskaper fra kritisk diskursanalyse. En slik problemorientert metode har vært nyttig med hensyn til valg av analytisk fokus, fordi den har vist veg til visse diskursive ressurser. Det ga et godt utgangspunkt for å stille faglige spørsmål og problemstillinger til tekstmaterialet, med hensyn til ulike mediale meningsprosesser som jernbanerelatert

trafikkulykke er stilt overfor. Fordi analyseeksemplene 2 og 4 på hver sin måte var de mest sentrale og representative for materialet, vil mye av drøftingen konsentrere seg om disse. Jeg har også foretatt en tekstanalyse av en politirapport etter en ulykke og sammenliknet denne med media sin. Derfor vil jeg drøfte forholdet mellom medias og politiets rapport på et mer abstrakt nivå.

Mine fortolkninger og analyser av tekstene er faglige og subjektive refleksjoner. Derfor er det viktig å presisere at mine metodologiske valg kun er en av mange muligheter, fordi diskurser gir adgang til ulike forståelsesmåter rundt ett og samme fenomen. Jeg fant også ut at visse diskursive ressurser la begrensninger med tanke på tilgjengelighet, og at det var måten diskursene ble presentert på som la en demper på denne. Likevel framsto noen diskursive forståelser som mer ”naturlige” enn andre, som for eksempel hvilket ”jernbanesyn” media har konstruert. Diskurs i et slikt perspektiv fungerer derfor som både ramme og ressurs. Tilgjengelighet og relevans for hva som er naturlige diskursive ressurser å trekke på, har fungert som begrensninger i hver sin ende av en akse. Det førte til at jeg så på tekstenes meningspotensialer som to etablerte samarbeidsdiskurser, som med sine ideologier utelukket andre forståelsesmåter. Derfor forlot jeg ideen om diskurskamp, men vil understreke at det ideologiske prinsippet er det samme, nemlig å ivareta en diskursordens hegemoni og kraft.

Knyttet til et slikt syn har jeg kommentert såkalte transparente, ikke-forhandlingsbare mediediskurser, som jeg mener fungerer som etablerte ”sannheter” (jfr. Søndergaard 2002a). Postulatet ’det står jo i avisen, derfor må det være sant’ har jeg derfor tolket som premiss for modalitet, normativitet og legitimitet for både medieideologi og hegemoni. I denne ’sant – ikke sant’ – dikotomien har derfor Vagles tekstanalyse sammen med dekonstruksjon vært et viktig bidrag for å ”avdekke” både eksplisitt, men kanskje i større grad, implisitt budskap.

5.2 Tilbake til problemstillingene

I teoridelen (kap.2.13) presenterte jeg studiens overordnede problemstilling:

Hva er typiske mønstre i (nett)mediering av diskursen jernbanerelatert trafikkuhell?

Med utgangspunkt i spørsmål til tekst, diskurs og sosial praksis aktualiserte jeg følgende underordnede problempstillinger:

Hvilke betydningspotensialer ligger i tekstene?

Hva slags diskurser er det relevant å trekke på?

Hvilke implikasjoner får tekstene for diskurs, diskursorden og sosial praksis?

Hvordan konstitueres gjensidigheten mellom tekst, diskurs og sosial praksis?

Tekstenes betydning og mening konstrueres på flere plan. På tekstuelte nivå så vi at tekstene hadde visse gjenkjennbare trekk, og vi så også at diskursene hadde en grad av lav interdiskursivitet i seg, noe som *kan* skyldes at en analyse innenfor en kort tidsramme som denne vanskelig kan si noe sikkert om at dette er en stabil tendens. Jeg er derfor på det rene med at dette kan være en svakhet ved analysen. Likevel bar mitt materiale totalt sett preg av å ivareta en viss diskursorden, en type diskursiv ressurs som artikulerer normativitet, fordi tekstene inneholder elementer både fra nyhetssjangeren, mediert fortellertradisjon og eksplisitte og implisitte kritiske ytringer rettet mot jernbanen. En kan kalle diskursive ressursene jeg har valgt for en type diskursiv mix. Det må legges til at det kun er innenfor denne studien jeg kan si noe om denne normativiteten. Denne *kan* derfor fortone seg annerledes eller mer nyansert utenfor mine rammer.

Media gir oss som konsumenter mye informasjon, ikke minst når det gjelder tekster av en viss samfunnsinteresse. Derfor er vi avhengig av at media formidler meningsytringer som ikke er transparente, men gir rom for tolkninger og meningspotensialer som det kan forhandles om. En gjensidighet mellom media og medias publikum er dessuten bygget på demokratiske ideologier som har utvidet funksjonen fra mer eller mindre å være et enveis og lineært medium, til mer å være en sosial arena for interaktivitet og dialog.

Fordi media presenterer kun *ett* sett av mulige fortolkninger, har jeg fokusert på flere mediestrategier for å lete etter ulike ideologier. Den mest ”synlige” er ironisk nok den implisitte strategien, hvor det redegjøres lite rundt omstendighetene for privat atferd og aktivitet, som med en annen strategi kunne bidratt til sikrere holdepunkter i en årsaks- og skyldsammenheng (se vedlegg 5). Å skjule en del av en handling eller tekst betyr at det gis rom for noe annet som prioriteres synliggjort. Implisitt budskap utgjør nemlig en stor del av

tekstens meningspotensialer, og derfor har jeg sett etter hvilke implikasjoner dette har medført.

Forholdet mellom individuell eller privat aktivitet og fastlagte institusjonelle funksjoner er derfor vektlagt ekstra i mine analyser. Jeg mener at den type kritiske forhold rundt jernbanen som media antyder, også er skapt ved hjelp av påminnelser om tidligere jernbanerelaterte hendelser. Spesielt artikkelen "*Her overlevde alle*" viste et slikt fortolkningspotensial, hvor en tidligere hendelse ble rekontekstualisert i både bilde og tekst. Det eneste "positive" som kunne tilskrives jernbanen, var et funn i samme artikkel hvor NSB viste at de tok ansvar for sine passasjerer, selv om denne informasjonen kom fra NSB i et referert intervju.

Det får stå som et ankepunkt i forhold til media, at jernbanen blir en "retorisk kasteball" hvor media prioriterer ikke å drøfte konstitusjonelle og funksjonelle forhold rundt etaten. Media prioriterer etter min mening å kritisere jernbanen uten å situere situasjonskonteksten i en større sammenheng. Andre eksempler så vi der toget ble abstrahert fra (implisitt) togfører til tog. En kan kontekstualisere slike abstraksjoner hvor toget står som en felles benevnelse for hele jernbanesystemet. Dette åpner for å legitimere skyld i en større kulturell kontekst, og ikke bare i hendelsen den er situert i. Med hensyn til representasjonen lokfører – tog, *kan* det også tolkes som at media bruker abstraksjon som en strategi for ikke å plassere subjektiv årsak og skyld hos lokfører.

Enkelte meningsytringer preges dessuten av en viss forutsigbarhet i og med at negative jernbanediskurser presenteres og re-presenteres over tid, slik at lesere på forhånd kan ha valgt seg et negativt utgangspunkt fordi konteksten er kjent. Slike framstillinger kan også virke inn på en nærhet-distanserelasjon, ved at toget blir "levendegjort" og muligens enklere å bli holdt ansvarlig. Abstrahering fra en implisitt lokfører til toget som agent, ser uansett strategi ut til å ha blitt et vel innarbeidet mediemønster. Jeg vet lite om hvor bevisst dette er, men vi har sett i noen av analyseeksemplene at toget representeres som noe med stor fart og kraft nærmest dukker opp når en minst venter det (jfr. "*men så kom toget*"). Grepet media tar, mener jeg retter seg mot en dramaturgi i ideologisk, mediert fortellertradisjon. Altså er det legitimt å hevde at media setter seg i en forsvarerposisjon og sympatiserer med ofrene. Implisitt posisjoneres skyld og ansvar hos jernbanen, som i eksemplet der "*årsaken er det for tidlig å si noe om*" (analyseeksempel 2), uten å stille spørsmål om hvorfor private har oppholdt seg på

eller ved jernbaneskinnene til feil tid, eller hvordan de eventuelt kan ha misforstått eller feiltolket signaler.

Å opplyse om sikkerhet langs jernbanesporet er ikke først og fremst medias oppgave. Likevel *kanne* media, i den rollen media har som ”folkeopplyser”, tatt initiativ til eller deltatt i et samarbeid om sikrere jernbaneferdsel.

Med utgangspunkt i nettavisenes funksjon som jeg kommentert, kan det være relevant å spørre om en faktisk henter de mest representative og underbygde artikler på nett. Det kan også være grunn til å spørre om nettartikler gjennomgår de samme produksjonsmessige prosedyrer som papirutgavene. Det korte tidsintervallet mellom en faktisk hendelse og til den er lagt ut på nett, tilsier noe annet, også om hvorvidt de samme etiske¹¹ retningslinjene i henhold til blant annet Vær Varsomplakaten alltid blir fulgt.

5.2.1 Hvilke betydningspotensialer ligger i teksten?

Handlingene på mikronivå i alle tekstene unntatt ras-eksemplet, er gjenfortellinger av en type hendelse som dreier seg om sammenstøt mellom tog og private aktører, og samtlige er knyttet til Jernbaneverkets infrastruktur, og togsikkerhet, som tilskrives NSB. Det vi si at media konstruerer en type deskriptive språkhandlinger (Svennevig et al 1999: 190) med agent- og agenskoplinger knyttet til jernbanens funksjon, og patienskoplinger knyttet til individ og identitet. Tekstene er relativt kontekstsensitive, ved at media krever at leserne vet hva et lysanlegg eller en bom er, og hvordan infrastrukturen for øvrig virker, eller skal virke. Noe av dette vet trafikantene fra kjøre- og teoriopplæringen, men ikke alt, og ikke så detaljert med hensyn til bom- og lyd-/lysanlegg som det kom fram i politirapporten.

Vi har sett at jernbanen med sin infrastruktur og funksjoner representeres ganske kritisk. Det motsatte kan en si gjelder for private aktører, som i en nærhets- og solidaritetsrelasjon får en empati-sympatirolle ved at handlingene representeres eksplisitt eller implisitt, alt etter hva som passer i forhold til valgt strategi. Et spesielt tilfelle er ektemannen i analyseeksempel 4, hvor vi så at media rapporterte om hans mentale tilstand. Som tidligere nevnt har vi ikke tilgang til hva som skjer mentalt hos andre, men ved hjelp av ent narrativ strategi ser vi gråsoner mellom nyhetsjournalistikk og en mediert fortellertradisjon. Vi kan anta at hendelsen

¹¹ Ved en arbeidsulykke på Vår Frue Kirke i Trondheim falt en arbeider fra taket, og omkom. Den omkomnes far satt og leste om hendelsen i en nettavis, før familien var orientert.

virket stressende, men vi vet det ikke, fordi vi ikke kan si med sikkerhet om bilføreren visste hvilken fare han og hans kone virkelig befant seg i.

I ras-eksemplet, derimot, så vi at media var mer tilbakeholden med å stille kritiske spørsmål overfor jernbanen. Det kan skyldes at det ikke var noen infrastruktur å bebreide jernbanen for, og at NSB heller ikke kunne lastes for uhellet. Jeg tolker videre denne hendelsen som at asymmetrien togansatt-passasjer opphørte i og med den solidariske situasjonen vi må anta har funnet sted inne i toget. Likevel lå det mye implisitt kraft i *"her overlevde alle"*, som sammen med bildet av de avsporede vognene, lett kunne settes i forbindelse med Åstaulykken. Vi kan derfor tolke forholdet mellom overskrift, ingress og bilde som implisitte setningskoplinger. Hele artikkelen sett under ett fungerer delene som innbyrdes kohesjonsmekanismer som trekker på hverandre. Som vi så preget artikkelen av noe usikkerhet rundt omfanget med hensyn til hvilke deler av toget som hadde sporet av, i tillegg til at teksten hoppet fram og tilbake i hendelsesforløpet. Deler ble også fortalt omvendt kronologisk, der passasjerene befant seg på oppsamlingsstedet, før teksten ga en nærmere redegjørelse for selve uhellet. Det er derfor grunn til å hevde at artikkelen var mangelfull i forhold til koherens, noe som ofte går ut over hva slags mening teksten gir.

Indirekte hevdet også media at det ikke er sikkert å reise tog, selv om statistikken sier noe annet. Om jernbanen ikke kunne lastes for uhellet, ser det likevel ut til at media prøver å kople *"utrygge"* togreiser med liten tillit til jernbanens sikkerhet. Det er spesielt overskriften og *"selv om"* i ingressen som skaper en slik kopling. Det var ikke tilføyd noe modalt som kunne dempe dramatikken, som for eksempel tilføyelser som *"hell i uhell"* eller *"heldigvis gikk det bra og alle overlevde"*. Det kunne nemlig tatt vekk litt av brodden av sensasjonskriteriet som VG-artikkelen blant annet er bygget på. Altså er dette både en skjult og en synlig strategi. Den synlige strategien går ut på at det framsettes som litt av en tilfældighet at alle overlevde, til tross for et høyt antall reisende. Tolkes og drøftes artikkelen i en større sammenheng, ser vi i artikkelen en implisitt trygghets- og sikkerhetsdiskurs som ligger skjult bak sensasjonskriteriet. Her er det vesentlige at det ikke er avsporingen som medieres og peker mot noe sensasjonelt, men at alle faktisk overlevde. Jeg finner ingen argumenter som legitimerer en slik holdning, som eksplisitt og implisitt konstituerer et vel etablert mønster, i alle fall innenfor de tekstene som er analysert i denne studien.

At VG stilte NSB spørsmål om årsaken bak raset, kan tolkes som et forsøk på å få en uttalelse om ras-utsatte strekninger langs jernbanen. Ras *er* et alvorlig sosialt problem, men jeg ser likevel ingen grunn til at journalisten tok opp dette spørsmålet i akkurat denne forbindelsen, fordi ras er et problem som tilhører en større kontekst som berører både jernbane og veg. At NSB svarte at det var alt for tidlig å peke på årsak, og heller ikke opplyste at det ofte er mye nedbør forbundet med ras, kan være en valgt strategi: å avvente til spørsmålet blir stilt og besvart av geologiske eksperter.

Jeg har tolket agens/agent som aktør/objekt med bevegelse som ansvarlig for handling og hendelse (Svennevig et al 1999: 168). Bremselengde ble i to eksempler trukket fram som en indirekte årsak til ulykkene, og det ble understreket hvilken risiko det er å komme nær toget. Ingen artikler beskrev hvilken fare det er forbundet med uaktsom eller ulovlig aktivitet langs jernbanelinjen.

Jeg oppdaget at medieartikkelen og politirapporten (analyseeksempel 4) hadde mye lik retorikk innenfor den VAM-rammen jeg benyttet, noe jeg ser på som en felles situasjonell kontekstforståelse skapt gjennom dialogen på åstedet. Jeg fant også ut at politirapporten var vag med hensyn til uaktsom ferdsel lang skinnegangen, selv om den ikke utelukket det. Et annet funn var forskjellige uttrykk for sammenstøt i politirapporten, noe som ga rapporten en noe mer nyansert konklusjon. Men rapporten skapte også usikkerhet rundt agens på grunn av en noe forvirrende verbbruk. Eksempler der bilen faktisk sto ”bom” fast, uten at rapporten forklarte tydelig i hva, og det senere, hvor bilen og toget faktisk *kolliderte*, bilen som ”*traff togets høyre buffer*” og ”*toget kolliderte med*” (jfr. s. 60), førte til at rapporten ble utydelig, noe som kan gi ulike oppfatninger av hva som virkelig har skjedd.

Ulik markert sannsynlighetsmodalitet var et funn som ble gjort da jeg sammenliknet medieartiklene og politirapporten. Der media opptrådte med stor sikkerhet, var politiet mer tilbakeholdne, ikke minst når det gjaldt skyldspørsmålet. Der media ga implisitte ledetråder som pekte mot jernbanen, var politiet mer objektiv og tilbakeholden fordi de inkluderte mange private forhold knyttet til ulykken. Det kan også forstås som største forskjell mellom medieartikkelen og politirapporten. Politirutinene skilte seg altså ganske sterkt fra medias, og som kan invitere til andre og ulike forståelser.

En varierende grad av ekspressivt markert sannhetsmodalitet kan muligens reflektere den travle prosessen som mediereportere er utsatt for. Vi har sett tildels aktiv bruk av kilder der reportere har sittet i eget hus og overlatt jobben til andre. Fordi media ikke har vært på åstedet i ulykkesøyeblikket, kan de heller ikke uttrykke en 100 % sikker sannhetsmodalitet, selv om de legger opp til det. Det kan være grunn til å spørre seg om media og publikum er tjent med en slik tidsklemme. Dette kan legitimere mine påstander om at media mer antyder enn konkluderer, selv om det motsatte *kan* være intendert. Problemet er at modaliteten ikke stemmer overens med medias ikke-tilstedeværelse selv om det virker som de har vært på ulykkesstedet og rapportert egne, opplevde erfaringer. Der politiet skriver at de ikke er sikre på hvordan bilføreren (analyseeksempel 4) havnet mellom bommene, har medias strategi vært implisitt informasjon, siden de ikke antyder noe om akkurat *det* forholdet. Vi har ingen informasjon om hvorvidt media er klar over forhold rundt det som skjer før selve ulykkestidspunktet, men vi kan anta at politiet informerer om viktige forhold, og at media får kjennskap til disse. I Ranheimseksemplet var nemlig politiet à jour med all privat aktivitet, slik det kom fram i politirapport 4a: "Rapport om trafikkuhell".

Sammenliknes avisartikkelen med politirapporten om denne ulykken for øvrig, var det altså stor forskjell på hvordan deltakernes aktiviteter ble beskrevet, med politiets vektlegging på hva som hadde skjedd *før* sammenstøtet. Dette kunne nemlig dannet grunnlag for en direkte eller indirekte årsaksammenheng og skyld. Et forhold som ikke er vurdert av meg, er føret på stedet. Som vi så, var det bare bilføreren som påsto at det var så glatt at bilen skled ned til planovergangen, og at han måtte holde seg fast i skistativet for å greie å stå på beina. Dette er hva bilføreren forsvarer seg med i avhøret. Politiet nevner ingen ting om føret i sin konklusjon (men det er nevnt i "Rapport om trafikkuhell") som en indirekte årsak i konklusjonen. Dette skaper etter min mening en noe mangelfull og modalt usikker konklusjon.

Å kalle bilfører "mistenkt", kan tolkes som en grunn til å legitimere en slik etterforskning, hvis resultat eventuelt innstiller til videre påtale. Det er heller ikke noe i politirapporten som antyder at jernbanen holdes ansvarlig. JBV blir til og med nevnt som en "kontrollinstans" av egne, tekniske installasjoner. Det virker derfor som at jernbanen har stor troverdighet hos politiet. Legg merke til retorikken i: "*Jernbaneverket befant seg på åstedet og hadde kontrollert lys, lydsignal og lukkingen av bommene (...)*". Altså hadde JBV kontrollert dette

på forhånd, eller før politiet var der og kunne kontrollere infrastrukturen. Dette stemmer lite med medias antydninger om dårlig togsikkerhet og tvilsom infrastruktur.

5.2.2 Hvilke diskurser er relevante å trekke på?

Jeg har valgt å dele tekstene i to hoveddiskurser. Det retoriske skillet mellom det jeg har kalt en privat, (populistisk), og en institusjonell (kritisk) diskurs, så vi markerte et vendepunkt i fortellingene, der konjunksjonen *men* i ”*men så kom toget*” (kap. 4.4) markerte seg. Det kan virke som at media brukte denne formuleringen som et argument for å stille spørsmål ved jernbanens sikkerhet. Derfor var det nødvendig å se på hva som var tilgjengelig av diskursive ressurser og hvordan media utnyttet disse. Det er her relevant å trekke på medias fristilling fra politiske føringer som nyere, sosiokulturelle overbygninger og opphav til en ny type mediediskurs. Som nevnt har jeg hevdet at mediering av jernbanerelaterte trafikkuhell skiller seg noe fra andre trafikale uhell. Slik jeg har tolket det, har jeg kommet fram til at det er de asymmetriske representasjonene som er årsaken til dette, fordi slike representasjoner gir adgang til å gå jernbanen nærmere i sømmene og samtidig legitimere sympati for ofrene. I utgangspunktet er dette som nevnt en av medias oppgaver: å stille kritiske spørsmål til det offentlige og de statlig eide etatene, og å kommentere overgrep mot enkeltindividet. Som jeg også har nevnt, kan en se populistdiskurs og kritisk diskurs som en diskursiv mix. Likevel er det betegnende at diskurstypene i mine tekster ble holdt strengt atskilt, med ”*men så kom toget*” som det klareste eksemplet.

Den analytiske tilnærmingen jeg har brukt, bygger på Norman Faircloughs KDA med hensyn til ideologi og hegemoni, og anvendt begreper som subjekt, aktivitet, roller og relasjoner. Fordi jeg så at mediediskursene ikke direkte konkurrerte innenfor samme diskursorden, men framsto som utfyllende mot en felles strategi, førte det til at jeg måtte endre perspektiv og tolke diskursene som del i en ideologi som trakk i samme retning. Et poeng er at det egentlig finnes to overordnede (politiske) diskurser om jernbanen som har vært bidragsyttere til mine valg av diskurser. I forhold til material og problemstillinger mener jeg at jeg ved hjelp av diskursanalysen kom fram til de to diskursene, en institusjonell og kritisk og en privat og populistisk, med mest aktualitet og tilgjengelighet for mitt prosjekt. Den institusjonelle og kritiske mediediskursen ble brukt som en ressurs for å se media i et perspektiv: for eller mot jernbane. At den institusjonelle diskursen har kontekstbindinger inn i det rikspolitiske miljøet, mener jeg forklarer mye av dens relevans og aktualitet.

Dette inngår i mediestrategien om å selge en nyhet som vel så viktig som å beskrive den, altså en dreining fra det sosialt ansvarlige mediesystemet, og til en markedsrettet. Innenfor denne rammen er det ikke gitt at framstillingen er journalistens, eller om redaksjonen står inne for den. Jeg utelukker derfor ikke at enkelte rapporter kan være noe ambivalent i forhold til journalistens integritet og redaksjonell (politisk) ideologi. Dette må i så fall sees i sammenheng med at enten er journalist og/eller redaksjon for, eller så er den mot jernbanen i sin nåværende form.

5.3 Hvilke implikasjoner får tekst og diskurs for sosial praksis?

Media har i mine teksteksempler skapt en type meninger innenfor en bestemt diskursorden som berører et sosialt problem: uønskede hendelser langs jernbaneskinnene hvor privatpersoner er involverte aktører. Som nevnt er ikke media alene om å skape meninger innenfor denne diskursordenen. Det foregår også politiske og andre ideologiske diskurskamper som faller utenfor denne studien, fordi de skjer i andre fora. Vi kan si at det er avleiringer av samtlige diskurser innenfor diskursordenen som er med på å prege medias forhold til jernbanen. Jernbanens funksjon og rolle som en viderefører av Stortingets og regjeringens vedtak om hva slags jernbanedrift Norge skal ha, gjør sitt til at mediediskurser om jernbanen er med på å skape, opprettholde og reproducere eller endre ideologisk innhold. En naturlig tilnærming til materialet ble derfor å bruke KDA for å undersøke det etablerte mediesynet i en større sosial og politisk kontekst, hvor jeg drøftet i hvilken retning og på hvilken måte medierte diskurser kunne få betydning og skape mening i det offentlige rom.

Det er kjent at jernbanen i Norge er og har vært utsatt for kritikk fra mange hold, også politisk. Det har vært en politisk interesse av å privatisere deler av både NSB og JBV, som jeg tidligere har redegjort for. Politisk finnes også en annen fløy som ønsker å beholde jernbanen i sin nåværende form. Ulikt syn på norsk jernbane er som nevnt en type diskursiv polarisering som speiles i mediene. Dette utgjør en stor del av både aktuelle diskurser og sosial praksis. Det er de to ”for” eller ”mot”-diskursene som danner en gjensidighet mellom sosial praksis og aktuelle medierte diskurser (jfr. Fairclough 1995).

Det er foretatt lite forskning når det gjelder hvilken effekt slike offentlige diskurser faktisk har. En kan likevel ikke utelukke at én negativ diskurs er med på å farge andre diskurser om jernbanen, og det er på det politiske nivået at det først og fremst forgår en diskurskamp. Den starter i alle fall der. I en avgrenset studie som denne er det vanskelig å si noe eksakt og entydig. Det jeg kan si noe om, er enkelte implikasjoner fra empirien, og å drøfte disse i forhold til sosial praksis, som i følge Fairclough, en først kommer til ved å avdekke diskursordenen den diskursive praksis er del av, for så å kartlegge delvis ikke-diskursive, sosiale og kulturelle strukturer og danner rammene for denne (Fairclough 1992a: 237).

Jeg har ved hjelp av tekst- og diskursanalyse av noen nettmedierte artikler forsøkt å vise hvordan en diskursorden fungerer. En side av den diskursive praksisen fungerer institusjonelt ideologikritisk, og inkluderer en type thatcherisme knyttet til medias implisitte måte å presentere jernbanen på. Den andre typen er jernbanens egne tause stemme i media. Altså der jernbanen ikke uttrykker seg i eller til media, sørger media selv for med sin egen ”jernbaneinformasjon”, altså på medias egne premisser. Ved at NSB eller JBV ikke deltar mer aktivt i media, kan det føre til at etatene ufrivillig får et negativt omdømme. Her *kan* det ligge en mangel på felles forståelse mellom jernbanen og media og som *kan* ligge til grunn for hvordan og hvorfor media skriver som de gjør.

Med hensyn til diskurs om privat aktivitet, realiseres uoppmerksom eller ulovlig atferd som en populistisk ressurs innenfor samme diskursorden, fordi den ikke problematiserer den egentlige årsaken.

Jeg har samlet en del statistikk som viser en jevn økning i antall trafikkulykker hvor jernbanen er en av partene. Ved planoverganger viser tallmaterialet en jevn økning i antall ulykker og (se vedlegg 3c: avsnitt, ”uønskede hendelser”), mens dødstallene for samme type ulykker har gått ned. Som tidligere nevnt er dette direkte motstridende med medias antydninger om lav eller dårlig sikkerhet.

Jeg har ikke lyktes i å skaffe statistikk over antall anmeldte og straffdømte tilfeller mellom gående, syklende eller bilister, fordi Domstolsadministrasjonen i Norge mener en slik statistikk blir for detaljert. Denne type statistikk ser jeg likevel som både interessant og relevant, fordi den ville gitt innsikt i hvilke aktiviteter som fører til de uønskede hendelsene og derfor kunne vært et hjelpemiddel i preventiv retning. Å gå ut i media og advare med løftet

pekefinger er ikke veien å gå for å nå potensielle, trafikale lovbrøtere. Å kommunisere problemer gjøres best på alle premisser og i dialogiske prosesser.

5.4 Hvilke implikasjoner får sosial praksis for tekst og diskurs?

Dagens media og medieideologi integreres i samfunnet sin sosiale praksis, med løsrivelse fra partipolitiske bindinger, i retning av en økende markedsliberalisme. Det er i en slik overordnet kontekst en best kan se de endringer som skjer, fordi dette er politisk styrte diskurser. Slik er det også med all offentlig transport, ikke minst jernbanen. Om dette sosiokulturelle forholdet argumenterer Fairclough (se Fairclough: 95), om hvordan endringer som eventuelt skjer i medias diskursive praksis kan refereres til sosiale og kulturelle endringer i samfunnet for øvrig. Jeg mener å ha kommet fram til en konklusjon som stemmer med Fairclough sin, ved at jeg ser mediediskurser som en gjenspeiling av politisk ideologi og hegemonisk kraft. Som vi så Fairclough (1992a) hevde, skjer det et samspill mellom de medierte diskursene og sosial praksis. Selv om diskursene er politisk styrte, betyr ikke det at alle skapes i en rikspolitisk kontekst. Det er denne sammenkoplingen mellom tekst og samfunn som Fairclough (ibid) belyser både årsak og effekten av.

Som nevnt er ikke media alene om å skape meninger om jernbanen. Ofte hører og ser vi politiske røster som blir gjengitt og kommentert i media. Andre som ytrer meninger er lobbyister og andre opinionsbærere som opptrer i ulike fora og på forskjellig nivå (Schwebs & Østbye 2001: 206ff). Etter min mening er det likevel rådende politiske hegemoni (jfr. Marx) som farger jernbanediskurser klarest. Dette har flere årsaker, som kan føres tilbake på den politikk regjeringen(e) til en hver tid fører. Ikke minst gjelder dette økonomiske spørsmål. Den økonomiske satsingen som ble jernbanen til del ved siste samferdselsbudsjett, bidrar til en større tro på at jernbanen virkelig er verd å satse på. Denne politikken må også sees i sammenheng med siste stortingsvalg, hvor det var en sterk majoritet av negative medieomtaler. Jeg mener at det var liten politisk vilje til å satse på jernbanen som den gang sterkt bidro til at media utnyttet dette med mange negative meninger. Ser vi på samme mediebildet i dag, er tekstene langt mer preget av optimisme. En kan derfor tolke det som at

det først og fremst er Storting og regjering som legger premisser for ulike langvarige Diskurser om jernbanen.

En tilbakeholdenhet når det gjelder å uttale seg i media fra jernbanens side, reiser spørsmål om de med det legger til rette for ”uønskede” meningsytringer fra media. En større aktivitet fra jernbanen, som å offentliggjøre statistikker som for eksempel viser jernbanens andel av skyld, kunne ha bedret omdømmet og endret noe på det hegemoniske kraftpotensialet media benytter. Å indirekte legitimere den hegemoniske kraften som media ytrer, kan derfor tolkes som en erkjennelse av at media har rett i mye, selv om det verken er saklig eller politisk korrekt. Dermed oppnår jernbanen en slags dobbel isolasjon, og media får fritt utøve sin ideologi som gjeldende for sosial praksis.

5.5 Veien videre

I en videre sammenheng kunne det for det første vært relevant å se nærmere på politiets rolle som informasjonskilde og tekstprodusent. Derfor hadde det også vært interessant å vite mer om den dialogen politiet har med media, og gjeldende rutiner i forhold til internrapportering og skriving i forbindelse med avhør. Som vi så, hadde politirapporten en blanding av et rigid og institusjonelt kansellispråk. Rapporten var i tillegg klart preget av en indre retorikk og derfor i liten grad utsatt for ytre påvirkninger. Hvordan avhør representeres og medieres, er derfor relevant i denne sammenhengen.

Jeg har kommentert hvilke ”ansattekriterier” som gjelder, og ser ingen grunn til at skadestedsleder, som i utgangspunktet ikke har medieinformasjon som prioritert oppgave, skal ha dette under sitt ansvarsområde. Jeg ser likevel et prosjekt rettet mot politiet som langt lettere med hensyn til rutiner, enn den som journalistikken utfører. Å gå inn og overstyre journalistisk, diskursiv praksis er ikke meningen, men jeg mener de funn som er gjort kunne vært interessant og nyttig lesing, også for media.

I en eventuell videreføring ville det også vært interessant å se mer på den diskursive og sosiale praksisen både hos media, politiet og jernbanen, og se denne i en videre sosial praksis’ sammenheng. Spesielt forholdet mellom den politiske dagsorden og de ulike institusjonelle og

statlige etatene hadde vært spesielt interessant å forske på, ikke minst i forhold til endringspotensialer over et noe lengre tidsperspektiv.

Det ville også vært relevant å inngå et samarbeid med alle parter som enten politisk eller institusjonelt er involvert i diskursordenen ”trafikkulykke”. Det ville vært interessant å finne ut av samfunnets totale sosiale praksis og orden innenfor diskursordenen, altså i en større kontekst enn dette. Det er flere grunner til at jeg ser muligheter og behov for et videre forskningsprosjekt. For det første finnes det ingen samfunnsmessig sosial praksis når det gjelder hvordan ulykker sees på og behandles, totalt sett. Det vil si at det ser ut til å mangle samarbeidende ledd mellom de aktuelle parter. Jeg har nevnt mangel på statistikk for straffdømte med hensyn til hvilke lovbrudd som begås. En etat som Vegvesenet ville være relevant i en ny forskningsrapport om jernbanerelaterte trafikkulykker. Overfor JBV og NSB ville en videre forskning være til nytte for å se hele diskursordenen ”vegtrafikkulykke” i et overordnet sosiokulturelt perspektiv. Det samme mener jeg det politiske Norge hadde vært tjent med. For å få til dette må det skapes initiativ til å se språkbrukens betydning i diskursordenens totale sosiale praksis.

5.6 Etterord

Studien har vist at jernbanerelatert ulykke publiseres som en diskursiv mix eller hybrid mellom nyhetskriteriene aktualitet, interesse og sensasjon. Sjangertilhørigheten vedrørende de ulike reportasjene har vært en blanding av nyheter, underholdning og narrativitet. Nettaviser er som nevnt relativt nye arenaer for nyhetsformidling, men jeg aner her (jfr. analyseeks. 2 fra 2006) en økende diskurs- og sjangerhybrid med tekstuell informasjon og reklame/annonser. Altså er nettviser fylt av interdiskursive hybrider bestående av ulike nyhetssjangere som inkluderer en stor grad av kommersielt innhold.

Det blir en utfordring for nettmedia å fokusere på relevante kontekster ved tilgjengelige diskursive ressurser, slik vi så ikke var tilfelle der NSB ble avkrevd en forklaring for hvorfor raset skjedde nettopp der og da. Det virket derfor som at makrohandlingen ”avsporing” ikke var interessant nok, og den situasjonelle konteksten ble forsøkt løftet opp til et høyere, sosialt

nivå, noe jeg mener resulterte i at man trakk situasjonen eller deler av den ut av sin sammenheng.

Innledningsvis pekte jeg på nødvendigheten av god kommunikasjon. Den mer lineære informasjonen som media bedriver er ikke noe unntak, men det kan diskuteres om media alltid skriver på mottakers premisser, eller om tekstkonstruksjoner fungerer mer som speiling av ulike ideologier. De politiske prosessene som media både er blitt del av og har satt seg selv overfor, ser jeg som en velsignelse for interaktivitet og dialog. Media har etter mitt syn mer og mer blitt en inkluderende arena, som tjener demokratiet. Den intertekstualiteten som synliggjøres, er et eksempel på et postmoderne paradigme som fungerer som en konstruksjon av ulike medierte, sosiale og kulturelle meningsprosesser.

LITTERATUR

- Andenæs, E. (2003). ”Posisjoneringsanalyse: teoretiske utgangspunkt og analytisk praksis”. Tekster til HF AVS 207. ISK.
- Arendt, H. (1996). *Vita Activa. Det virksomme liv*. S. 62 – 71. Oslo: Pax Forlag.
- Berge, K. L. et al (1998). *Å skape mening med språk*. En samling artikler av M.A.K Halliday, R. Hasan og J.R. Martin. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.
- Cameron, C. et al (1992). *Researching Language. Issues of power and method*. London: Routledge.
- Cook, G. & Seidlhofer, B. (1996). *Studies & Practice in applied Linguistics. Studies in honour of H. G. Widdowson*. 2. utgave. New York: Oxford University Press.
- van Dijk, T. A. (1985). *Discourse and Communication. New approaches to the analysis of the mass media discourse and communication*. Volume 10. Berlin: Walter de Gruyter.
- Dybvig, D. D. & Dybvig, M. (2003). *Det tenkende mennesket. Filosofi- og vitenskapshistorie med vitenskapsteori*. 2. utgave. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Dysthe, O. et al (1997). *Ulike perspektiver på læring og læringsforskning*. 2. opplag. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.
- Fairclough, N. (1992a). *Discourse and Social Change*. Cambridge: Polity Press.
- Fairclough, N. (1995). *Media discourse*. London: Edward Arnold.
- Foss, G. (1987). *Det nasjonale sorgarbeid: Tid og fortelling I Dagsrevyens beretning om rasulykka I Vassdalen*. Universet i Trondheim.
- Fossestøl, B. (1983). *Bindingsverket I tekster*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Gee, J. P. (1996). *Social linguistics and literacies. Ideology in Discourses*. 2. utgave. London: Taylor & Francis.
- Giddens, A. (1996). *Modernitet og selvidentitet. Selvet og samfundet under sen-moderniteten*. s. 62 – 235. København: Hans Reitzels Forlag.
- Grimen, H. (2004). *Samfunnsvitenskapelige tenkemåter*. 2. opplag. Universitetsforlaget Oslo.
- Gunnerød, M. (2005). Politivhør som samtale. En empirisk undersøkelse av sju avhør av siktede/mistenkte. Hovedfagsoppgave i anvendt språkvitenskap, Institutt for språk- og kommunikasjonsstudier NTNU.

- Hagen, I. (2000). *Medias publikum. Frå mottakar til brukar?* 2. opplag. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Halliday, M. A. K. (1978), *Language as social semiotic*, Edward Arnold, London.
<http://books.google.com/books?id=oExrdvHi-MEC&pg=PA89&dq=Language+does+not+consist+of+sentences%3B+it+consists+of+texts,+or+discourse+%E2%80%93+the+exchange+of+meanings+in+interpersonal+contexts+of+the+kind+or+another&lr=&hl=no&sig=ACfU3U0ielSW83MeR0tgyE8DLsGHM3eShg#PPA89,M1> Nettstedet sist besøkt 22.08.2008.
- Halvorsen, K. (2001). *Samtaler I det offentlige rom. Kompendium HF AVS 210/MV 207 Kommunikasjon, språk og kjønn*. Trondheim: Tapir akademisk forlag.
- Haavind, H. (2000). *Kjønn og fortolkende metode. Metodiske muligheter i kvalitativ forskning*. 2. opplag. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Hyland, K. (2005). *Stance and engagement: a model of interaction in academic discourse. Discourse Studies*. 7(2): 173-192. London: Sage.
- Ivanic, R. (1998). *Writing and identity*. Amsterdam: John Benjamins.
- Jørgensen, M. W. og Philips, L. (1999). *Diskursanalyse som teori og metode*. Roskilde: Roskilde Universitetsforlag.
- Lind, M. et al (2000). *Ord som ikke vil. En innføring i språkpatologi*. 1. opplag. Oslo: Novus forlag.
- Nystrand, M. (1986). *The structure of written communication: studies in reciprocity between writers and readers*. Orlando, Fla. : Academic Press
- O'Halloran, K. (2003). *Critical discourse analysis and language cognition*. Edinburgh: University Press.
- Ongstad, S. (1996). *Sjanger, posisjonering og oppgaveideologier. Et teoretisk-empirisk bidrag til et tverrfaglig, semiotisk og didaktisk sjangerbegrep*. Avhandling for graden doctor artium. Det historisk-filosofiske fakultet Norges teknisk.naturvitenskapelige universitet. Trondheim.
- Ottosen, R. (2004). *I journalistikkens grenseland. Journalistrollen mellom marked og idealer*. Kristiansand: IJ-forlaget.
- Pennycook, A. (2001). *Critical Applied Linguistics. A critical introduction*. London: Lawrence Erlbaum Associates.
- Pennycook, A. (1994). Incommensurable discourses? *Applied Linguistics* 15, s. 115 – 138.
- Ryen, A. (2002). *Det kvalitative intervjuet. Fra vitenskapsteori til feltarbeid*. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke.

Schwebs, T. & Østbye, H. (2001). *Media i samfunnet*. 4. utgåva, 2. opplaget. Oslo: Det Norske Samlaget.

Svennevig, J. (2001). *Språklig samhandling*. 3. opplag. Oslo: Landslaget for norskundervisning (LNU) Cappelen Akademisk Forlag.

Svennevig, J. et al. (1999). *Tilnærminger til tekst. Modeller for språklig tekstanalyse*. 2. opplag. Oslo: Landslaget for norskundervisning (LNU) Cappelen Akademisk Forlag.

Swales, J. M. (1997). *Genre Analysis*. English in academic and reserch settings. Fourth printing. Cambridge: University Press.

Søndergaard, D. M. (2000). Destabiliserende diskursanalyse: veje ind i poststrukturalistisk inspireret forskning. Hanne Haavind (Red.). *Kjønn og fortolkende metode Metodiske muligheter i kvalitativ forskning*, kap. 2, s. 60-105. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.

Søndergaard, D. M. (2002a): "Sandheten er en alvorlig og magtfuld konstruktion". I Norsk Medietidsskrift nr. 2, s. 50-59.

Thomas, J. (1996). *Meaning in interaction. An introduction to pragmatics*. Second impression. New York: Longman Group Limited. USA.

Tveiten, O. (2006). *Nødvendige Nyheter. En studie I journalistikkens globalisering*. Kristiansand: IJ-forlaget.

Vagle et al (2002). *Tekst i kontekst. En innføring i tekstlingvistikk og pragmatikk*. 6. opplag. Oslo: : Landslaget for norskundervisning (LNU) Cappelen Akademisk Forlag.

Øvrebø, T. (2005). *Nyhetsproduksjon, kjønn og makt. En studie av endring i Dagsavisen 2000-2003*. Kristiansand: IJ-forlaget.

Vatn, G. Å. (1999). *Forståingsrom og relieff – forhandling om mening i arbeidsbeskrivelser*. Dr. art. avhandling. Det historisk-filosofiske fakultet. NTNU Trondheim.

Wertsch, J. (1991). *Voices of the mind. A sociocultural approach to mediated action*. Cambridge: Mass, Harvard University Press.

Widdowson. H. G. (1995). *Discourse analysis: a critical view*. London: Sage Publications.

VEDLEGG

Vedlegg 1a - analyseeksempel 1

Sist besøkt nettstedet 21.09.06

<http://overview.no/reports/show?usr=jernbane&pwd=verket&module=reports&profileid=1585>

Adresseavisen. Tilgjengeliggjort av InterMedium på vegne av Rettighetshaver.

Adresseavisen

53555099d862fc8f7cc7b5cdebe8f3d4

Tog mot traktor

Adresseavisen, 19. sep 2006, Nyhet



BJORLI

Nordgående tog på Dovrebanen sneiet i går formiddag en traktor på en usikret planovergang ved Råna ved Bjorli. Det var i 13-tiden at toget traff gaffelen på traktoren. Toget sporet ikke av, og verken togpassasjerer eller traktorførereren kom til skade i sammenstøtet.

Vedlegg 1b - analyseeksempel 2 <http://www.vg.no/pub/vgart.hbs?artid=137813>

Sist besøkt nettstedet 21.11.06

Her overlevde alle

Ingen ble alvorlig skadet, selv om det var 220 personer ombord da nattoget mellom Oslo og Bergen sporet av og flere vogner kantret natt til mandag.



TOGDRAMA: Lokomotivet og tre sovevogner sporet av da nattoget fra Oslo til Bergen kjørte inn i et ras på Bergensbanen ved Flå i Buskerud natt til mandag. Foto: Kjell Bakken, Jernbaneverket / SCANPIX

- Det er ikke meldt om vesentlige personskader, opplyser informasjonssjef Åge-Christoffer Lundeby ved NSB Persontrafikk til NTB.

Bergensbanen er stengt inntil videre.

- De siste passasjerene er nå kommet til oppsamlingsstedet ved Flå stasjon. Noen av dem har gitt uttrykk for at de ønsket å returnere til Oslo, og reiser dit med buss. De øvrige fortsetter mot Bergen, og i hvert fall et stykke vestover blir de sendt med buss, opplyste Lundeby til NTB mandag morgen.

Nattoget sporet av mellom Austvoll og Bergheim i Hallingdal, og det var et steinras på skinnegangen som førte til ulykken. Lundeby sier at NSB Persontrafikk foreløpig ikke vil ha noen bestemt oppfatning av hva som er årsak til raset.

Ved avsporingen veltet den første delen av togsettet over på siden.

Jernbaneverket har mandag formiddag banemannskaper på vei til stedet for å rydde linjen så snart det lar seg gjøre. Østgående nattog ble innstilt mellom Nesbyen og Oslo.

Det er foreløpig uklart når Bergensbanen blir åpnet igjen.

(© NTB 06.11.06 kl. 11:20)

Vedlegg 1c - analyseeksempel 3

<http://www.adressa.no/nyheter/innenriks/article31667.ec>

Nettstedet besøkt 22.09.06

Publisert 26.01.2004 - 08:58 | Endret: 26.01.2004 - 08:58

Brøytebilsjåføren forsøkte å advare toget

Vestby (NTB): Sjåføren forsøkte febrilsk å gi beskjed om at brøytebilen sto delvis ut over skinnegangen. Søndagstoget fra Sverige rakk likevel ikke å stoppe, og braste inn i ploget på bilen i 130 kilometer i timen.

- Sjåføren av brøytebilen ringte togledelsen i Oslo og ga beskjed om at han hadde kjørt utfor perrongen. Han fikk da beskjed om at et tog nærmet seg, sier politiførstebetjent Ronny Samuelsen i Follo politidistrikt til VG.

Først etter 500 meter greide toget å stoppe like nord for Vestby stasjon, og da var to av vognene sporet av. Ingen av de 40 passasjerene om bord ble skadd, men både tog, kjøreledninger og jernbanespor fikk store skader. Østfoldbanen blir tidligst åpnet igjen tirsdag.

Ulykken granskes av både politi, Jernbaneverkets egen ulykkeskommisjon og Havarikommisjonen. De skal blant annet finne ut om brøytemannskapene fulgte sikkerhetsbestemmelsene.

Vedlegg 1d - analyseeksempel 4

<http://pub.tv2.no/nettavisen/innenriks/article310868.ece>

Ektepar påkjørt av toget

Av Jørgen Berge og Arne Lutro 03.12.04 11:41, ny 03.12.04 12:00

Et ektepar ble alvorlig skadd da et tog kjørte inn i bilen de satt i på en planovergang fredag. Mannen prøvde desperat å få bilen vekk fra overgangen.

Bilen sto fast på planovergangen, og de prøvde å skyve bilen unna. Men de rakk det ikke, og mannen og en kvinnen ble skadd, sier operasjonsleder Ann Kristin Øie ved Sør-Trøndelag politidistrikt til TV 2 Nettavisen.

Ulykken skjedde på Ranheim like nord for Trondheim, om lag klokken 10.15 fredag. Ifølge adressa.no er det et ektepar som er skadd, og de er nå fraktet til St. Olavs Hospital i Trondheim.

Bilen skal ha blitt innesperret mellom to bommer på planovergangen, og ektemannen skal desperat ha forsøkt å heve den ene bommen. Men så kom toget.

- Tog med stor fart

Det var et nordgående tog som traff bilen på planovergangen. Både mannen og kvinnen satt da inne i bilen.

- Toget har hatt stor fart. Hva som var årsaken til ulykken vil den videre etterforskningen vise, sier skadestedsleder Arnt Harald Aaslund til NRK Trøndelag.

All togtrafikk i området ble stanset umiddelbart etter ulykken. Trafikken ble gjenopptatt en time senere.

Politiet fikk melding om ulykken klokken 10.25.

Vedlegg 1e - analyseeksempel 5

http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_trondelag/4059530.html

18-åring påkjørt av tog

En 18-årig syklist fikk alvorlige hodeskader da han lørdag ettermiddag ble truffet av toget på en planovergang ved Stavne i Trondheim.

Publisert 04.09.2004 17:27 Oppdatert 04.09.2004 20:36

Ulykken skjedde på en sikret planovergang på Stavne i 14.40-tiden lørdag. Ifølge informasjonsvakt i Jernbaneverket, Inge Hjertaas, er overgangen sikret med lyd, lys og en halvbom.

– Anlegget er testet i ettertid, og da fungerte det, sier Hjertaas til NTB. Han kan imidlertid ikke si om bommen var nede da 18-åringen syklet over planovergangen.

Hodeskader

18-åringen ble lørdag ettermiddag operert. Tilstanden er alvorlig, men han er utenfor livsfare. Toget stanset etter at 18-åringen ble påkjørt, opplyser operasjonsleder Jan Ruderaas i Sør-Trøndelag politidistrikt til NTB. Det var nordgående tog fra Oslo som kjørte på 18-åringen. Vaktleder ved kriminalvakten i Trondheim, Kjell Brevik, sier til NTB at det lørdag er altfor tidlig å si noe om årsaken til ulykken.

– Det er altfor tidlig å si om bommen var nede, og om lyd- og lysanlegget på planovergangen virket som det skulle, sier han.

Politiet i Trondheim avhørte lørdag ettermiddag togpersonalet, og satte også i gang tekniske undersøkelser etter ulykken.

Vedlegg 1f - analyseeksempel 6

<http://www.adressa.no/nyheter/trondheim/article760458.ece>

Nettstedet sist besøkt 19.09.07

Drosje sto fast - tatt av toget

Ingen ble skadet da en drosje ble stående på sporene mellom de to bommene på Ranheim stasjon sent torsdag kveld.

Drosjen derimot ble totalskadet. Ulykken skjedde ved 23.30-tiden og det er uvisst hvordan drosjen ble stående på skinnegangen.

Ambulanse, brannbil og politi var på åstedet sammen med Jernbaneverket. Bom- og lyssystemet på anleggets ble kontrollert, og det var torsdag kveld ikke noe som indikerte at det var noe feil med anlegget.

Lys- og bomanlegget ble sjekket videre i dag, fredag.

Togovergangen på Ranheim har de siste årene vært befengt med flere kollisjoner mellom bil og tog, uten at det har gått menneskeliv på grunn av kollisjonene.

Ranheim stasjon har ikke lenger passasjertrafikk, men stasjonen brukes mye som kryssningsspor for så vel gods- som persontogene.

Vedlegg 2a MMI-måling


<http://www.dagbladet.no/nyheter/2004/11/21/415196.html>

Vedlegg 2b

<http://www.boarding.no/art.asp?id=30661>

Vedlegg 3a Medieanalyse



VEDLEGG 3a




Medieanalyse for Jernbaneverket Fjerde kvartal 2004

Utarbeidet av Siste Nytt og Brandmark Background

Medieanalyse

Innledning





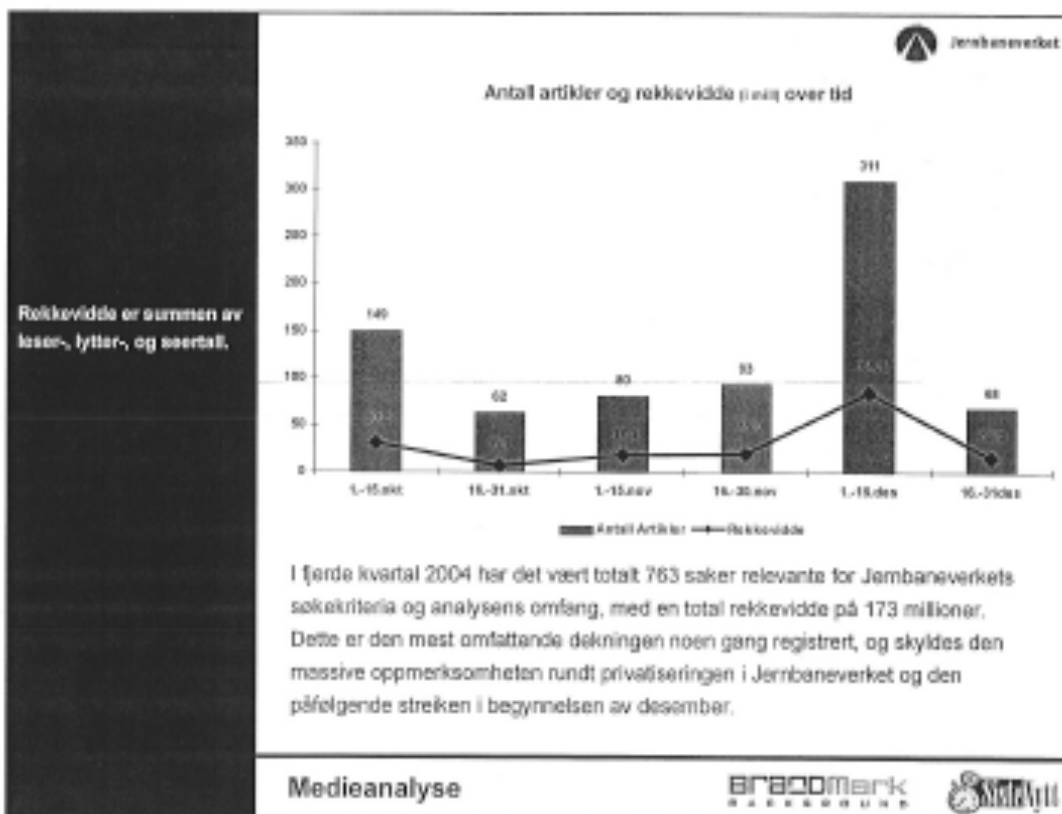
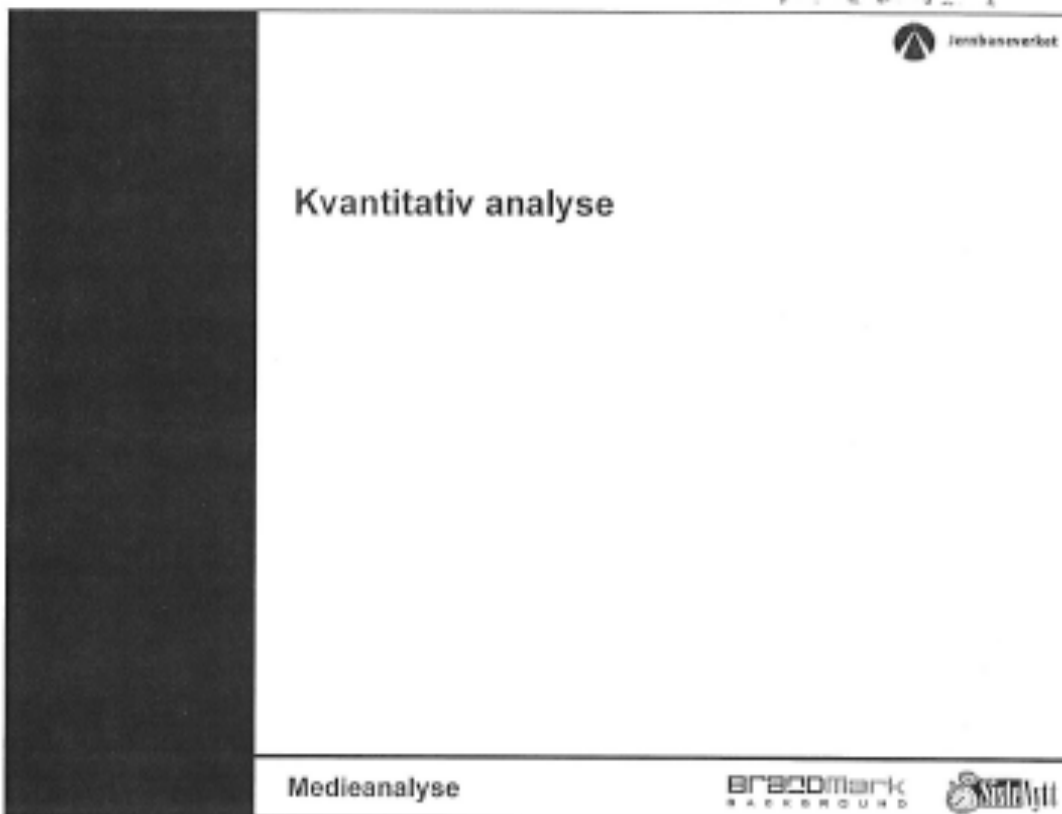
Siste Nytt og Brandmark Background har foretatt en medieanalyse for Jernbaneverket basert på relevante medieoppslag i fjerde kvartal 2004. Analysen er utarbeidet på bakgrunn av Siste Nytt's nyhetsdatabase.

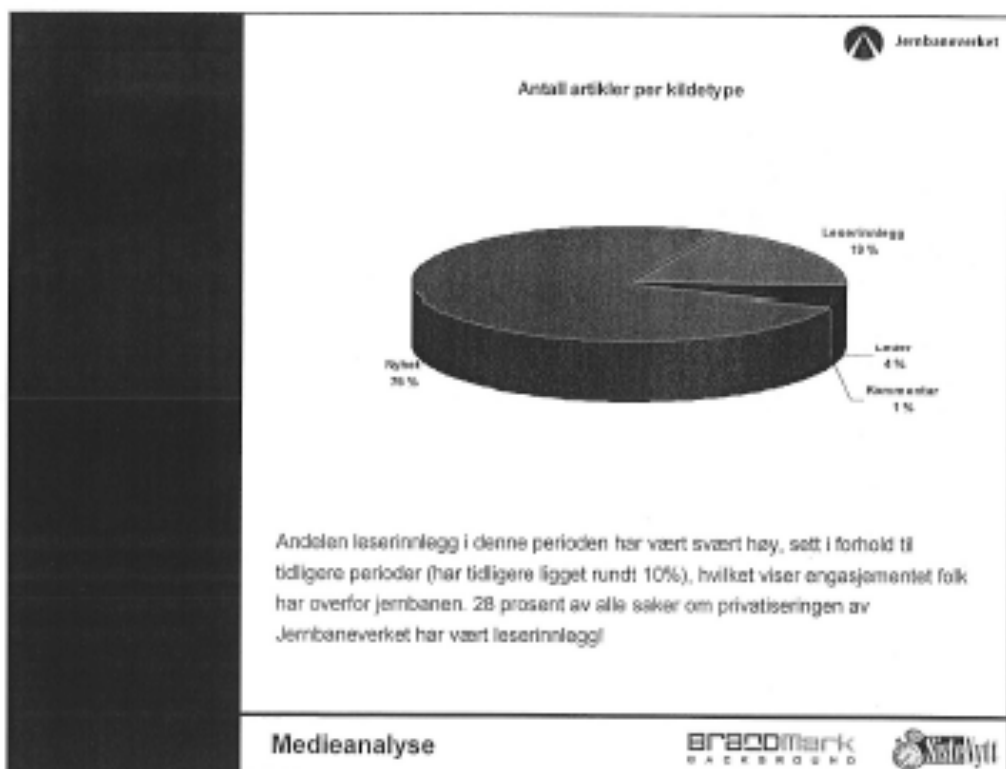
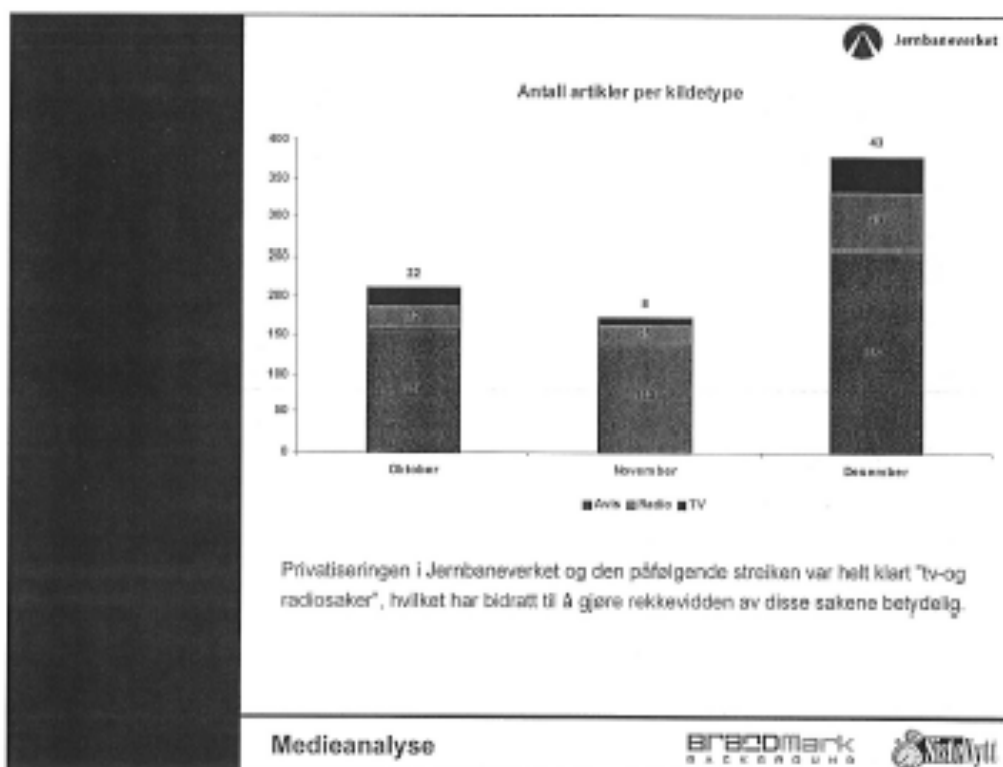
De kilder som har vært relevante for analysen er riksidekkende aviser, tv, radio, regionalaviser, NRKs distriktsendinger (foruten Finnmark og Troms), betydningsfulle lokalaviser (Fremover, Rens Blad, Helgeland Arbeiderblad), samt lokalaviser der medlemmer av Samferdselskomiteen kommer fra. Lokalaviser med leerskare under 32.000 er ikke med i analysen.

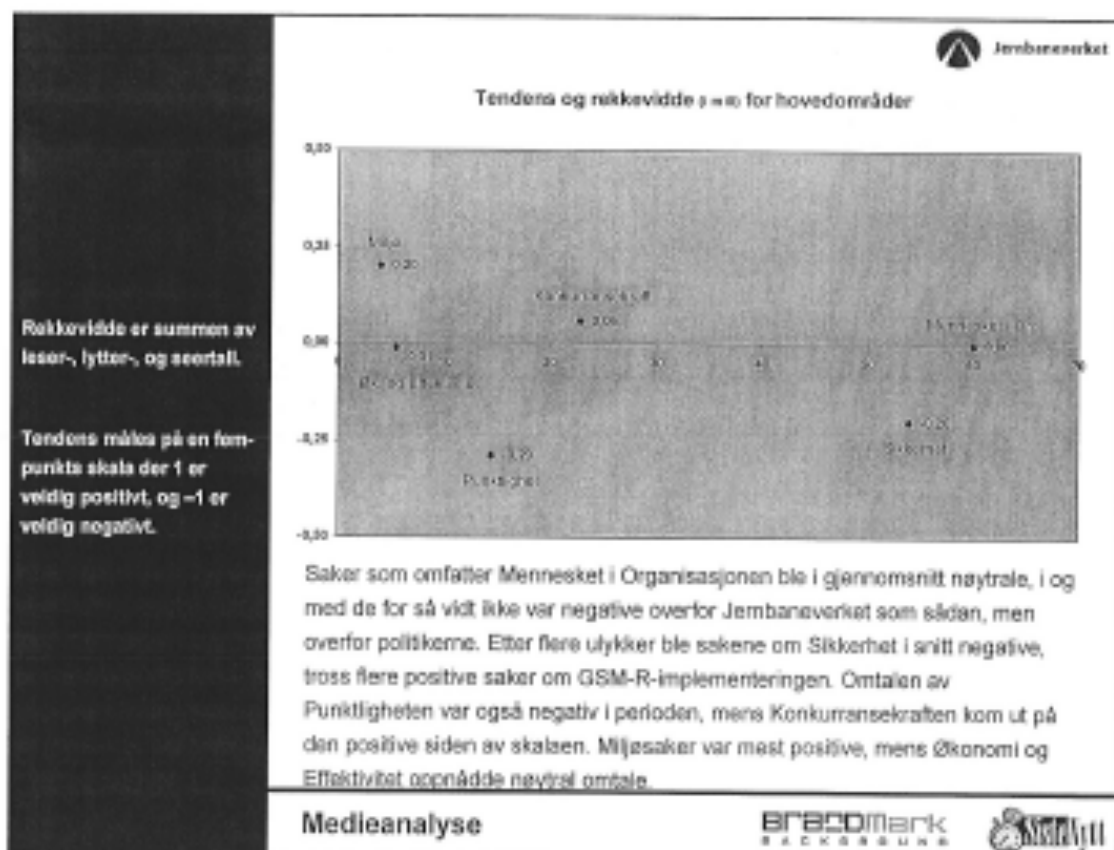
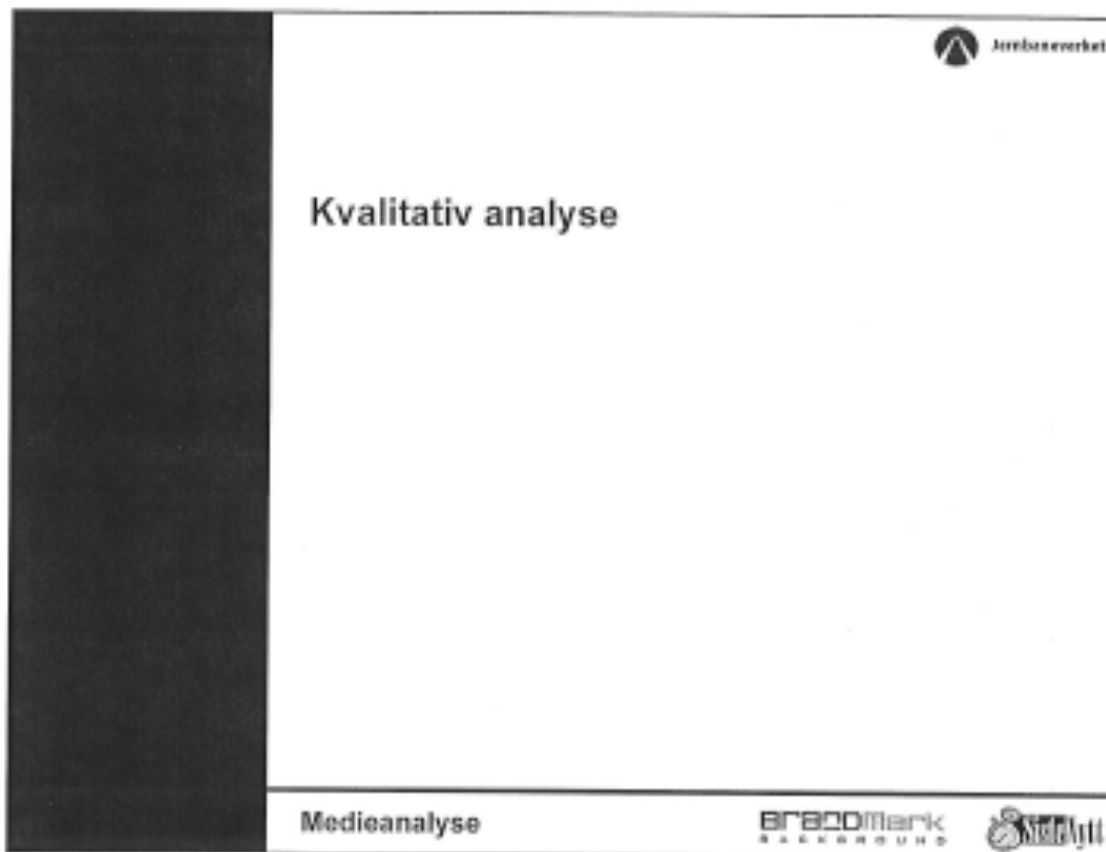
Analysen blir presentert med i en kvantitativ og en kvalitativ del.

Medieanalyse

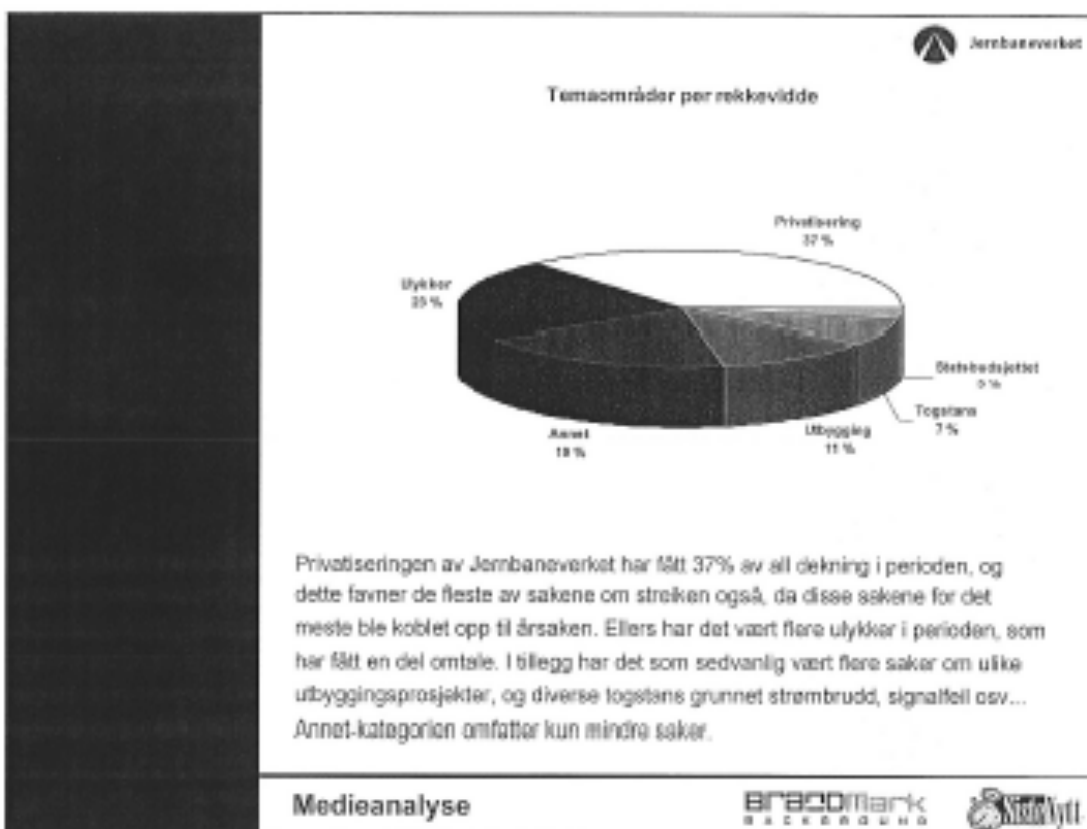
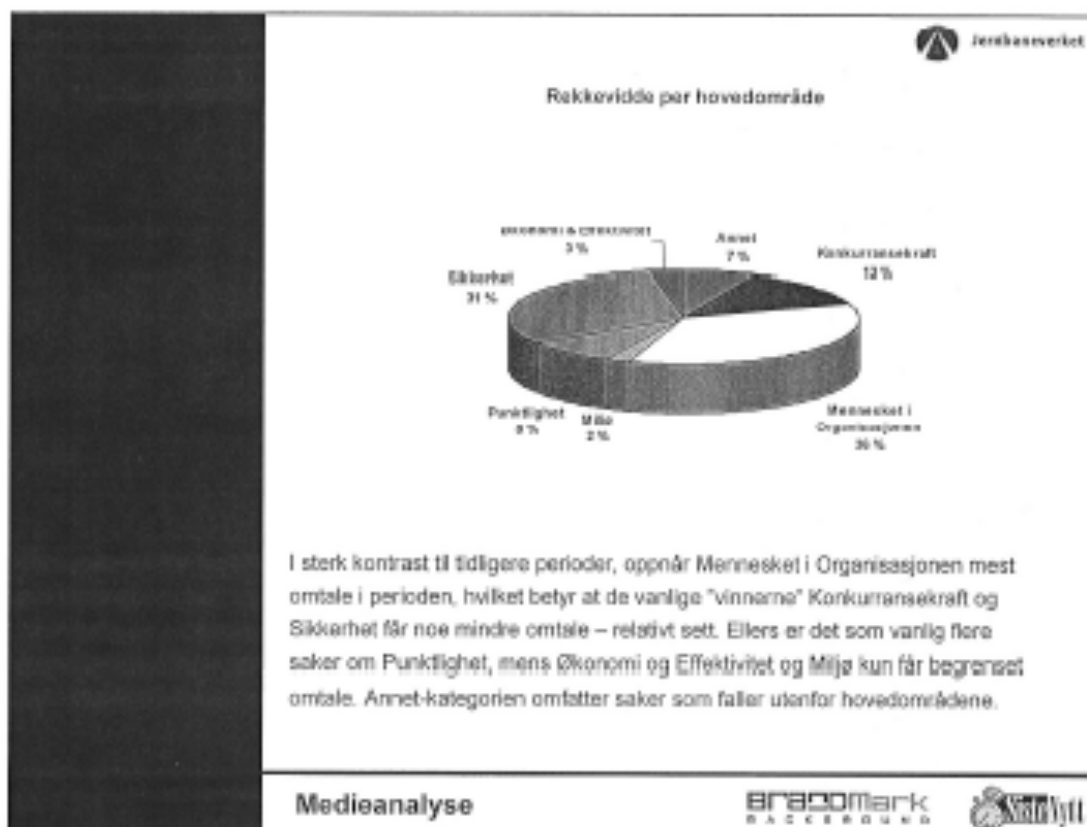


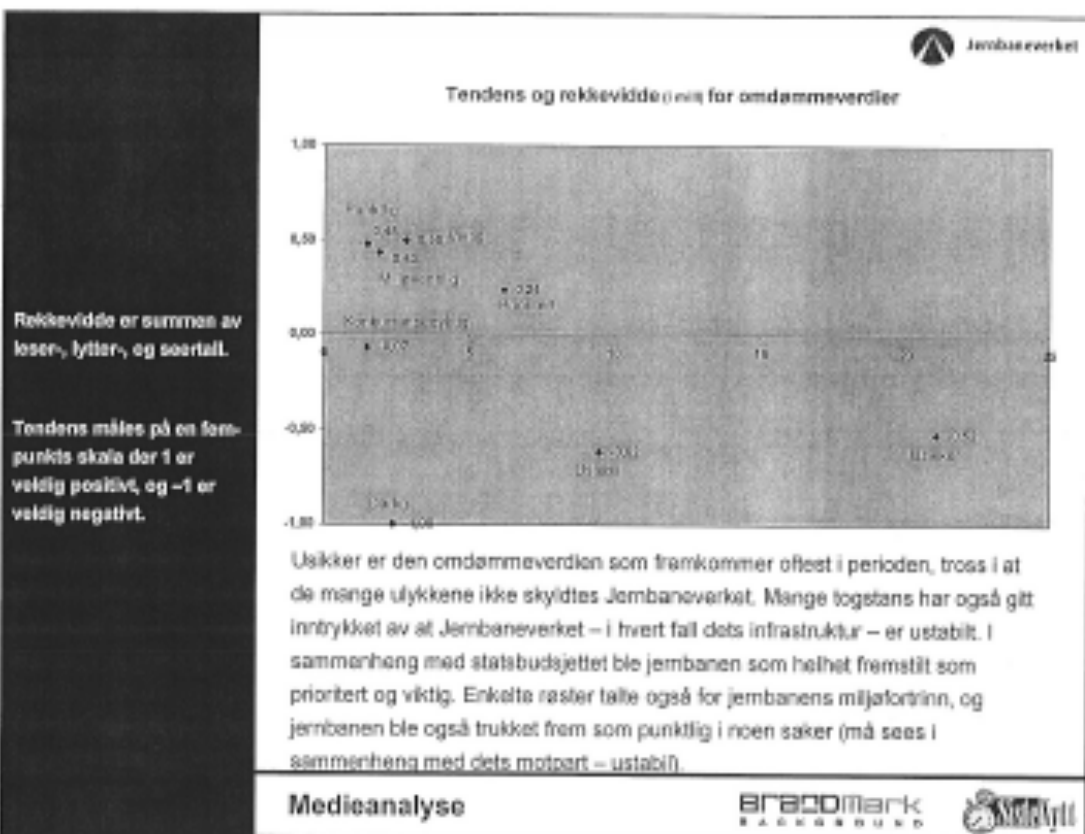
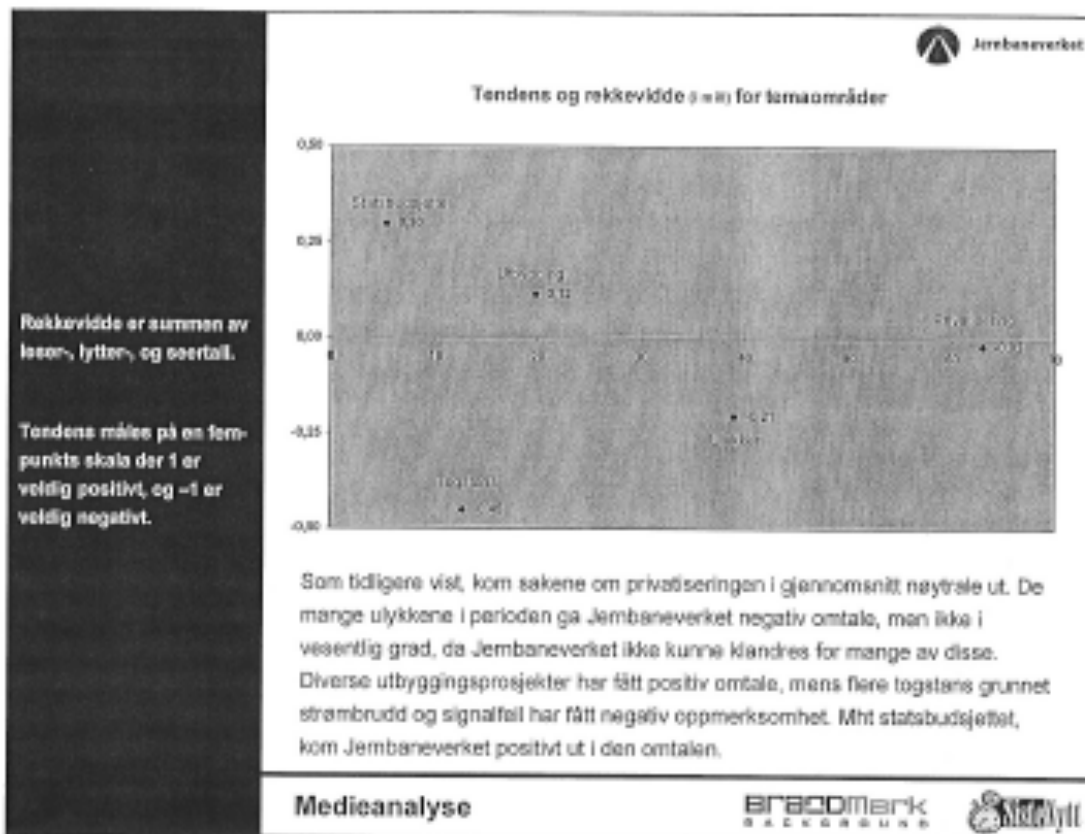


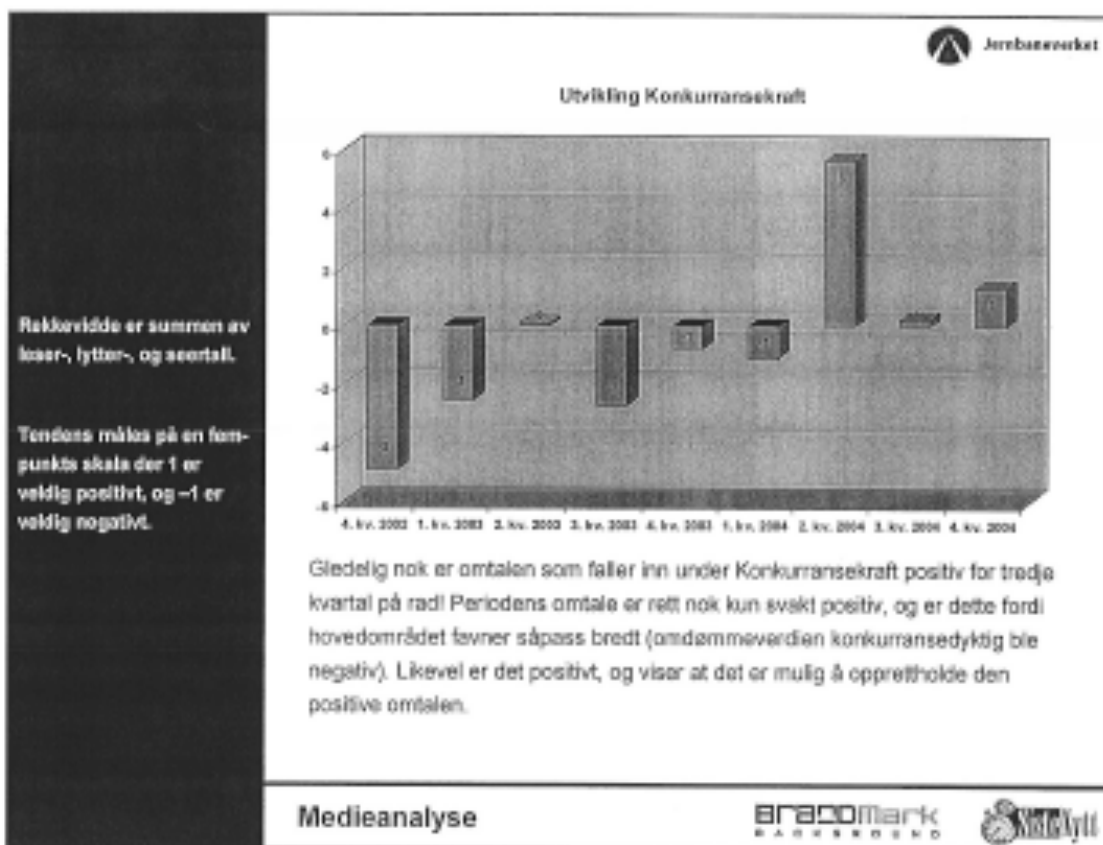
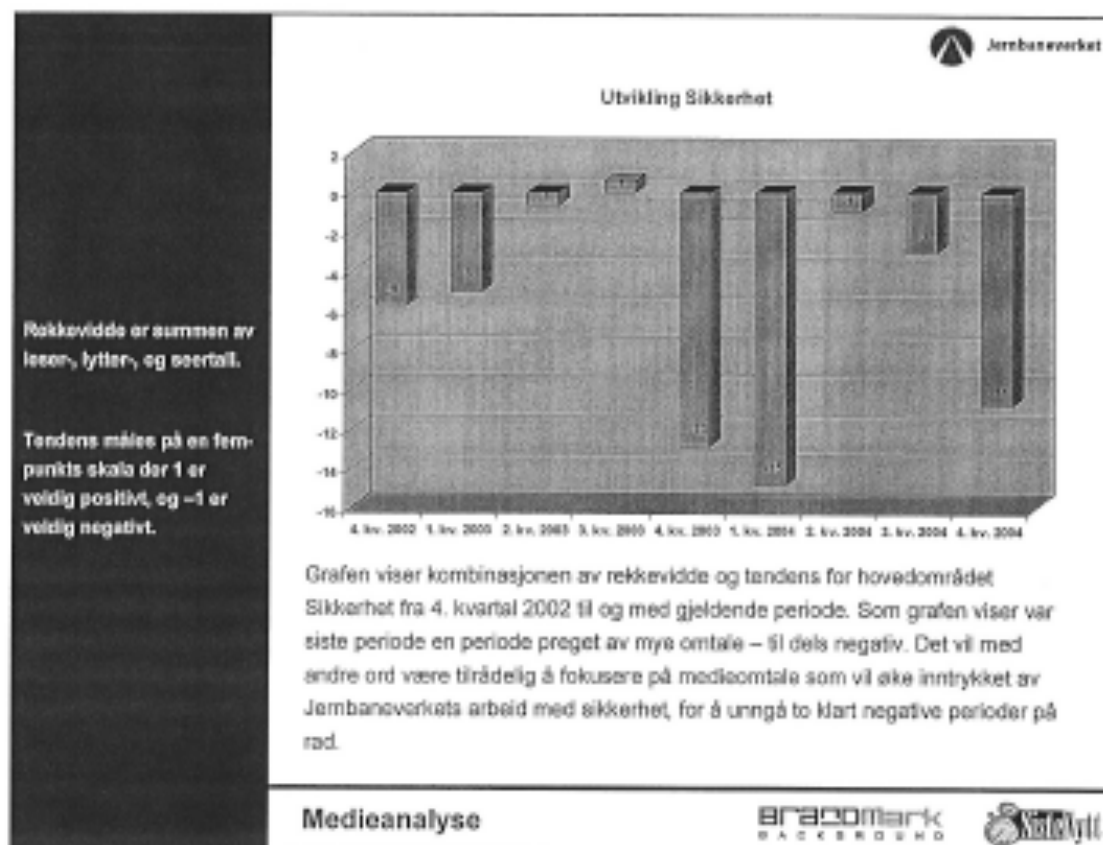


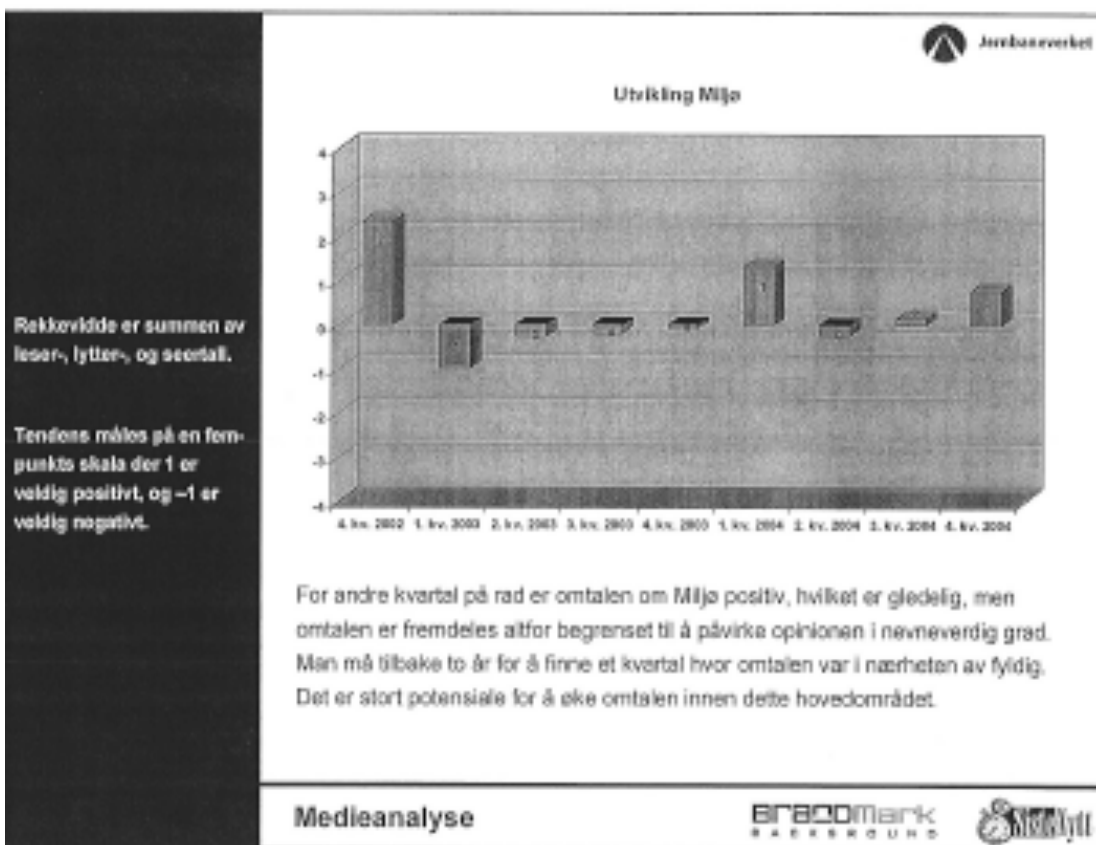
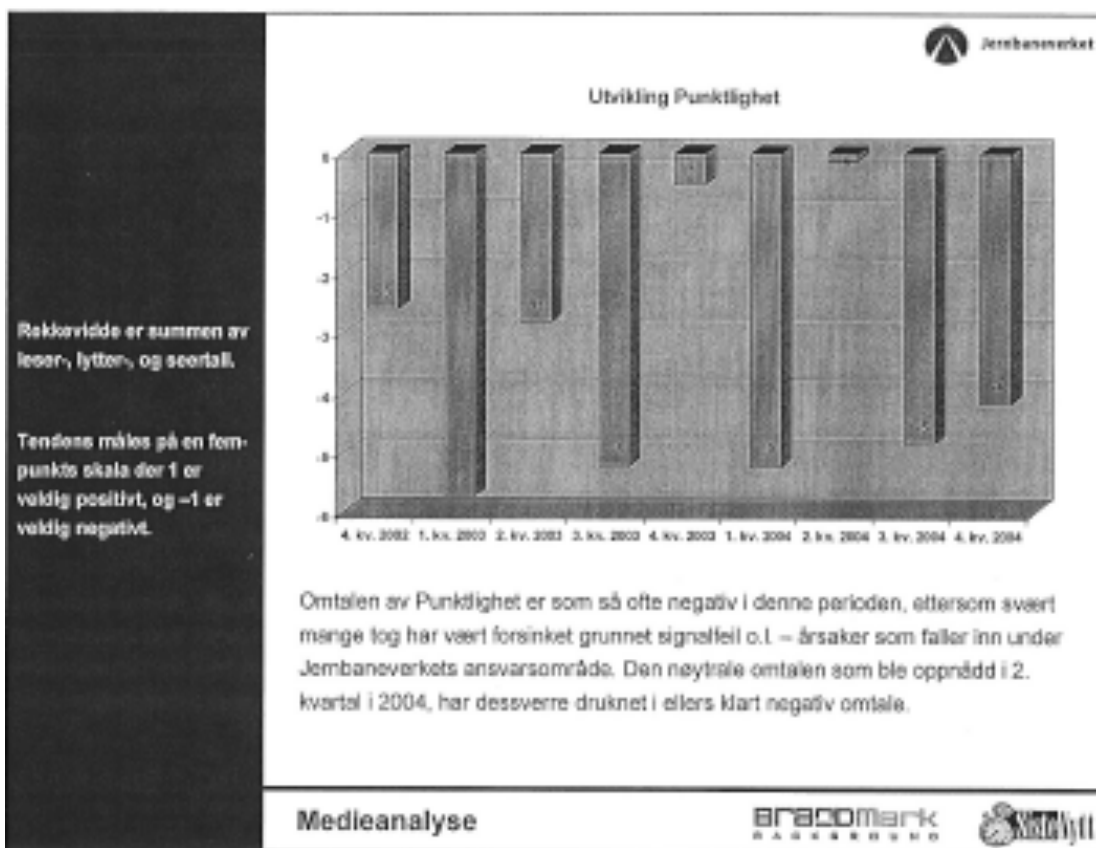
Rekkevidde er summen av lesar-, lytter-, og seertall.

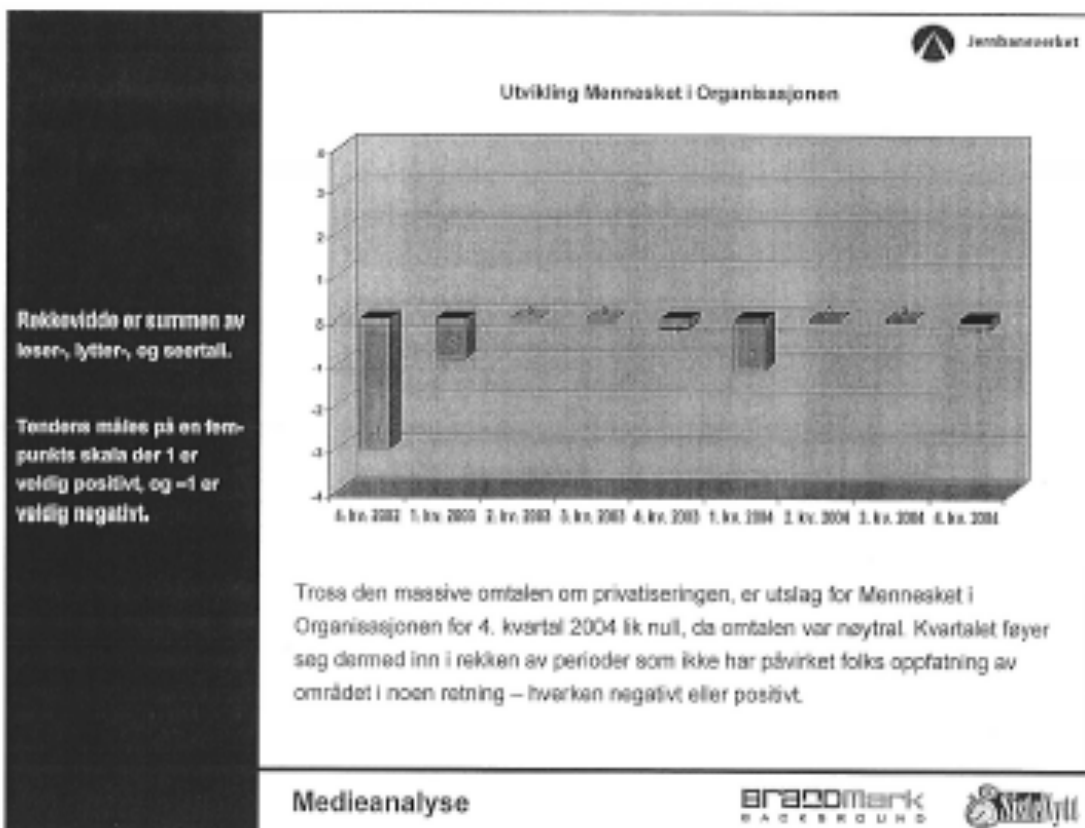
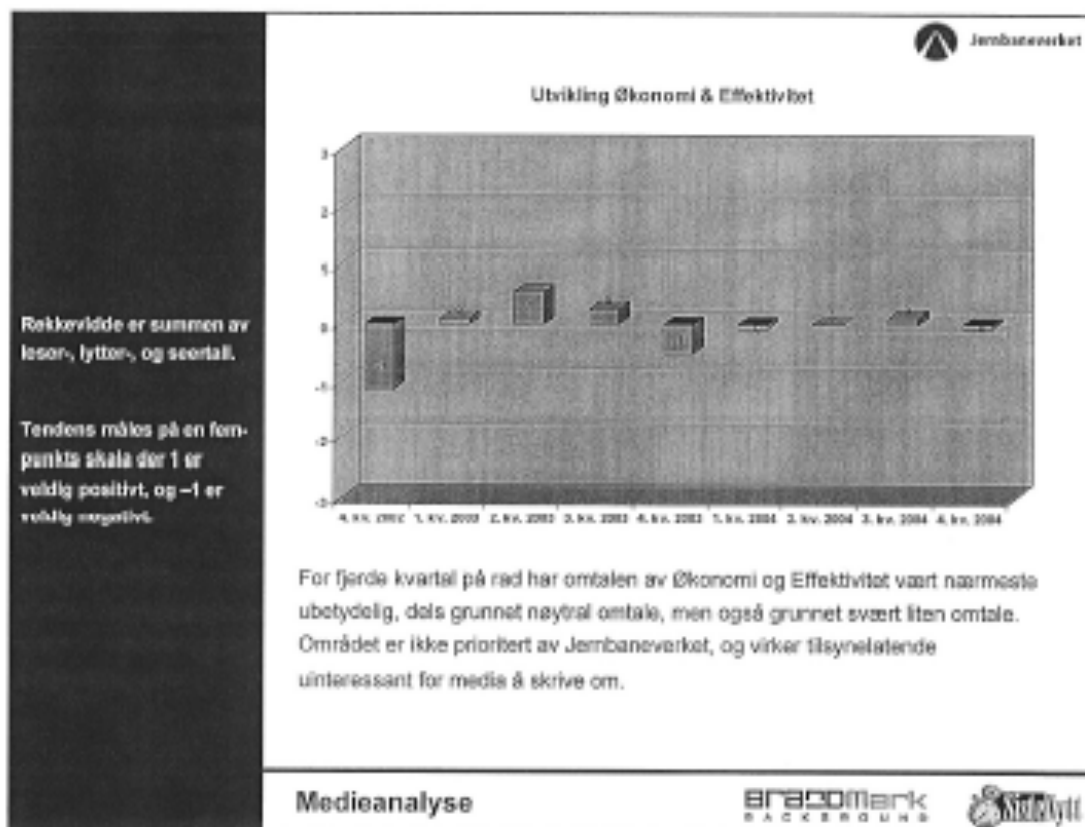
Tendens måles på en fem-punkts skala der 1 er veldig positivt, og -1 er veldig negativt.




















Oppsummering	 Jernbaneverket
	<p>Mennskapet i Organisasjonen har vært det hovedområdet som har fått mest oppmerksomhet i perioden – men omtalen har vært så godt som nøytral. Av denne årsak har ikke folks oppfatning av Jernbaneverket blitt påvirket i noen retning.</p> <p>Til tross for mange ulykker og dødsulykker i perioden, deriblant på Sandesund, Raufoss og Ranheim, har ikke omtalen om Sikkerhet vært særlig negativ for Jernbaneverket. Dette skyldes at ulykkene som oftest var de forulykkedes egen skyld. Likevel var mye av omtalen negativ for Jernbaneverket, da mange av sakene ble skrevet før det var klart i årsaksammenhengen, og således ble det spekulert i om Jernbaneverket kunne lastes for ulykkene.</p>
Medieanalyse	 

Oppsummering	 Jernbaneverket
	<p>Hva gjelder omdømmevordene, så er den mest fremtredende verdien usikker, som så mange ganger før. Dette henger sammen med ulykkene som har skjedd, der man legger Jernbaneverket skyld, rettmessig eller urettmessig.</p> <p>En rekke togstans har også fremmet inntrykket av at Jernbaneverket og dets infrastruktur er ustabil, og bryr sammen for ofte.</p> <p>Positivt er det at Jernbaneverket også fremstår som både viktig og prioritert i perioden, i sammenheng med statsbudsjettet framkom det at Jernbanen ble tilgodesett, og flere har tatt til orde for at jernbanen er en viktig samfunnsinstitusjon som må opprettholdes.</p>
Medieanalyse	 

Oppsummering	 Jernbaneverket <p>Når det kommer til omdømmeverdien Miljøvennlig, så kan man stille spørsmålsteget ved Jernbaneverkets vilje til å fremme denne verdien. Hovedinntrykket er positivt, og omdømmeverdien er positiv, men Jernbaneverket har lite av æren for at dette kommer frem.</p> <p>Ser man på samtlige artikler som fremmer omdømmeverdien miljøvennlig, så er alle foruten ett lesarinlegg, med andre ord saker som er fremmet av andre enn Jernbaneverket selv. Og selv når det har blitt rettet kritikk mot jernbanens miljøfortrinn, har ikke Jernbaneverket vist stor vilje til å komme på banen for å tilbakevise påstandene.</p> <p>For undertegnede er det vanskelig å forstå hvorfor man ikke ønsker å fremme denne verdien i større grad.</p>
	Medieanalyse  

Vedlegg 3b Tall som teller

Sist besøkt nettstedet 28.08.2008.

[http://www.jernbaneverket.no/archive/0160/Tall som teller 1620461a.pdf](http://www.jernbaneverket.no/archive/0160/Tall%20som%20teller%201620461a.pdf)

Vedlegg 3c Jernbanestatistikk 2006

Sist besøkt nettstedet 28.08.2008

http://www.jernbaneverket.no/multimedia/archive/01720/Jernbanestatistikk_170406a.pdf

Vedlegg 3d. Planoverganger

Sist besøkt nettstedet 28.08.2008

<http://www.jernbaneverket.no/Sikkerhet/planoverganger/>

Vedlegg 3e. Trygghetsfilosofi

Sist besøkt nettstedet 28.08.2008

<http://www.jernbaneverket.no/Sikkerhet/forebygging/>

Vedlegg 4a Rapport om vegtrafikkuhell

VEDLEGG 4a

 <p>Sør-Trøndelag politidistrikt</p> <p>Gryta 4 7005 TRONDHEIM Telefon 73899090 Telefax 73523191</p>		<h2>Rapport om vegtrafikkuhell</h2>		Anm.nr. [REDACTED]	Dok.nr. 02
Dato 03.12.2004 Kl. 13:13		Skrevet av [REDACTED]		Lok.ar.k.nr. [REDACTED]	
				Dok.løpenummer 930424	
				Skrivebeskyttet	Sidenr. 1 av 6
				Tjenestested Sentrum politistasjon	
Sak					
Anmeldt forhold Personskade (§ 3). Tog mot bil, personskade.				Etterforskningsinstans 22255 - Kriminalvakt	
Inntraff dato 03.12.2004	Kl. 10:20	Meldt dato 03.12.2004	Kl.	Reg. dato 03.12.2004	Stat. bokstav F
Undersøkt dato 03.12.2004	Kl. 10:38	Gjemingskommune TRONDHEIM			Stat. gruppe 8904
				Modus 15534	Sone
Utrykning forøtt av [REDACTED]		Åstedsundersøkelse utført av bistandsorgan Politiet ved teknisk avsn. og Jernbanelverket		Påtaleansvarlig [REDACTED]	
				Etterforsker	
Åsted					
Åsted beskrivelse Jernbaneovergang i Peder Myhres vei/ ved Ranheim st.					
Veg/gate (i vegkryss angis viktigste veg) Peder Myhresv.		Vegkategori 4: Komm. veg		Veg nr.	Hovedparsell
Evt. kryssende veg		Vegkategori		Veg nr.	Km
Flyfoto nr.	X-verdi	Y-verdi	Kartbladnr.	X-koordinat	Y-koordinat
				Lenke/knutenr.	
Evt. vegstrekning utenfor kryss: Uhellstedet ligger (m) (himmelretning) for (nærmeste ref. punkt - vegkryss, bro, forretning osv.)					
Åstedsforhold					
Tettbebyggelse 2: Nei	Vegbredde (m)	Antall kjørefelt 2	Fartsgrense (km/t) 30	Skiltet Ja	Temperatur (°C) -2
Stedsforhold 7: Planovergang	Vegtype 0: Vanlig veg/gate	Foltype 0: Vanlig kjørefelt	Trafikk i begge retn. 1: Ikke fys. adskilt		
Vegdekke 1: Asfalt/oljejr.	Føreforhold 3: Snø, eller isbelagt	Vørforhold 1: God sikt, opphold	Lysforhold 1: Dagslys		
Påkjørt dyr/hinder/gjenstand		Avstand fra vegskulder til påkjørt gjenstand (m)			
Uhellets art					
Personskade Ja	Antall drepte 0	Antall skadde 2	Ant. inv. enheter 2	Type uhell 9: Uhell med uklart forløp eller ingen bestemt kode	
Kort beskrivelse av uhellet og evt. skade på eiendom (oppgi eier). Angi kjennemerke og data for evt. innblandede tilhengere. Den aktuelle bilen [REDACTED] stod innenfor bommene ved jernbaneovergangen i Peder Myhresv. på Ranheim med front mot Ranheimsveien, da norgående tog nr. [REDACTED] i 100 km/t og uten mulighet for å stanse kjørte inn i bilens venstre side. I kjøretøyet satt fører og en passasjer. Disse ble skadd som følge av påkjørselen, og fraktet til St. Olavs Hospital i Trondheim.					
Enhet A					
Type enhet (kjøretøygruppe) 31: Personbil, stasjonsvogn			Regulering for trafikk i vegkryss		
Kjennemerke [REDACTED]	Reg.land N	Merke Audi	Modell/type A6 1,9 TDI	Arsmod. 1996	Reg. for 5
Eiers navn, adresse, postnr. og sted [REDACTED]		Ant.pers. 2	Farlig gods	Klasse	Gruppe
		Telf. privat	Forsikringselskap Vesta forsikring as		
Skade på kjøretøy Støre skåder på hele kjøretøyet					
Type dekk Annet	Kode dekk 4	Kommentar dekk Formentlig helårsdekk u/pigg.			

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr.	Rapport om vegtrafikkuhell				Sidenr. 2 av 6	Dok.nr. 02
Fører		Navn			Fødselsnr.	Kjønn	
Adresse		Postnr. og sted			Telf.	M	
Arbeidsgiver, adresse, postnr. og sted					Telf. arb.giver		
Kan treffes på dagtid (jobb/telf.)							
Førerkort klasse B	Gyldig til	Førerkort status		Formue	Inntekt	Antall forsørg.	
Mist. om påvirkning Nei	Tatt blodprøve Nei	Tatt intoxilyzer-prøve Nei	Tatt utvidet prøve Ja	Beskyttelse 9: Ukjent			
Ferdelsformål 99: Ukjent	Antatt skadeforløp 2: Kastet ut av bil/-av 2 hjulet kjt.		Skadegrad 4: Lettere skadd				
Kort beskrivelse av personskade (oppgi om innlagt sykehus)							
Enhet B							
Type enhet (kjøretøygruppe) 81: Jernbanetog			Regulering for trafikkhet i vegkryss				
Kjennemerke	Reg.land	Merke	Modell/type	Årsmod.	Reg. for	Ant.pers. Farlig gods Klasse Gruppe	
Eiers navn, adresse, postnr. og sted PERSONNAVN UKJENT,				Telf. privat		Forsikringselskap	
Skade på kjøretøy							
Type dekk		Kode dekk	Kommentar dekk				
Fører		Navn			Fødselsnr.	Kjønn	
Adresse		Postnr. og sted			Telf.	M	
Arbeidsgiver, adresse, postnr. og sted					Telf. arb.giver		
Kan treffes på dagtid (jobb/telf.)							
Førerkort klasse	Gyldig til	Førerkort status		Formue	Inntekt	Antall forsørg.	
Mist. om påvirkning Nei	Tatt blodprøve Nei	Tatt intoxilyzer-prøve Nei	Tatt utvidet prøve Nei	Beskyttelse 9: Ukjent			
Ferdelsformål 2: I arbeid	Antatt skadeforløp 9: Ukjent		Skadegrad 5: Uskadd				
Kort beskrivelse av personskade (oppgi om innlagt sykehus)							
Passasjerer							
Enhet A	Passasjerens navn				Fødselsnr.	Kjønn	
Adresse		Postnr. og sted			Telf. privat		
Plassering i/på kjøretøy 2: Foran	Mist. om påvirkning Nei	Blodprøve Nei	Intoxilyzerprøve Nei	Utvidet prøve Nei	Beskyttelse 9: Ukjent		
Ferdelsformål 99: Ukjent	Antatt skadeforløp 1: Skadd mot interiør		Skadegrad 4: Lettere skadd				
Kort beskrivelse av personskade (oppgi om innlagt sykehus)							

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr. [REDACTED]	Rapport om vegtrafikkuhell	Sidenr. 3 av 6	Dok.nr. 02
Vitner				
Vitnets navn [REDACTED]		Fødselsnr. [REDACTED]		
Vitnets plassering Lokfører på sørgående tog som stod stille ved Ranh				
Adresse		Postnr. og sted [REDACTED]	Telf. privat [REDACTED]	
Arbeidsgiver, adresse, postnr. og sted			Telf. arb.giver	
Kan treffes på dagtid (jobb/telf.)				


Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr. [REDACTED]	Rapport om vegtrafikkuhell - Gjenpart Vegkontoret	Sjónr. 4/6	Dok.nr. 999,01
Skisse				
Første berøringspunkt markeres med pil	A Bil	B TOG	C	D
Tegn inn vegkant og evt. fortau, trafikkøyer, vegoppmerking og parkerte kjøretøy. Oppgi vegnavn. Angi trafikkenhetenes bevegelsesretning umiddelbart før uhellet med heltrukken pil →. Angi trafikkenhetenes videre tiltenkte bevegelse med stiplet pil - ->. Vis stillingen til de innblandede trafikkenheter og angi hver trafikkenhet med bokstav.				Nordpil
Underskrift				
Rapportskrivers underskrift [REDACTED]				

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr. [REDACTED]	Rapport om vegtrafikkuhell	Sidenr. 5 av 6	Dok.nr. 02
Spor, skader, årsaksforhold og andre supplerende opplysninger				
<p>Fredag 3.12.2004 kjørte jeg uniformert patrulje sammen med [REDACTED]. Ca kl 1030 fikk vi melding fra operasjonssentralen om å kjøre til planovergangen ved Ranheim Stasjon. Der hadde det skjedd en ulykke ved at et tog hadde kollidert med en bil.</p> <p>Etter å ha forsikret oss om at togleder hadde fått stanset all togtrafikk på den aktuelle strekningen, kjørte vi straks til stedet, og ankom ca kl 1038. Lege, ambulanser og brannvesen var også på stedet.</p> <p>Den aktuelle planovergangen ligger i Peder Myhresv. ved krysset Ranheimsveien / Peder Myhresv., like ved Ranheim Stasjon. Planovergangen er forsynt med sperrebommer i begge fartsretninger, og den er forsynt med lys- og lydsignal. Det er to spor ifbm. overgangen.</p> <p>Da vi ankom stedet kunne vi se at begge bommene som sperrer kryssende trafikk over jernbanesporet på planovergangen var nede.</p> <p>En personbil, enhet A, var kastet bort fra veibanen og lå utenfor jernbanesporet rett nord for selve planovergangen. Bilen hadde store skader, og det lå vrakrester fra bilen videre langs jernbanesporet nord for planovergangen. Bilen hadde særlig store skader i front på venstre side.</p> <p>I bilen hadde det vært 2 personer. Begge satt foran i bilen. Det ble utført førstehjelp på disse da vi ankom stedet. Begge ble etter hvert fraktet til St. Olavs Hospital i Trondheim. På åstedet snakket jeg med tilstedeværende legevakt. Han antydte at det ut fra omstendighetene så bra ut med de to skadde personene.</p> <p>Etter hvert kom jeg i kontakt med fører av toget som var involvert i ulykken. Dette var [REDACTED] [REDACTED] kunne fortelle at han var lok. – fører på tog nr. 431 på vei nordover. Toget var et lokaltog, og skulle til Steinkjer. Toget var sølv-/rødfarget kalt Agenda-tog.</p> <p>[REDACTED] fortalte at han kom kjørende i ca 100 km/t nordover. Da han kom ut av en kurve nær Ranheim stasjon, så han at en bil (enhet A) stod på jernbanesporet som toget kom kjørende på. [REDACTED] fortalte da at han umiddelbart utløste nødbremsen på toget, men at han innså at et sammenstøt var uunngåelig. Toget traff bilen med høy hastighet, og toget stanset ikke før etter ca 250 meter etter planovergangen.</p> <p>På Ranheim stasjon stod det et sørgående lokaltog og ventet på at norgående skulle passere. Lokfører [REDACTED] og kollega [REDACTED] befant seg inne i førerhuset på dette toget. Dette toget stod slik til at [REDACTED] og [REDACTED] kunne se hele hendelsesforløpet før under og etter ulykken.</p> <p>[REDACTED] kunne på stedet fortelle at han hadde gått av toget for å hjelpe til da han så at bilen ble stående på sporet da bommene lukket seg. Han tok seg raskt bort til fører og ba ham og passasjeren komme seg unna sporet umiddelbart da det snart kom et tog på vei nordover. Fører, som var mann, satte seg imidlertid tilbake bak rattet på bilen. [REDACTED] så deretter toget komme for deretter å kjøre inn i den aktuelle bilen. Han forklarte at han ikke rakk å avverge ulykken ved hjelp av andre metoder</p> <p>[REDACTED] fikk varslet togleder om ulykken. Han bistod deretter med redningsarbeidet på stedet herunder førstehjelp til de tilskadekomne.</p> <p>[REDACTED] kunne opplyse at fører av enhet A ble slengt ut av bilen bakvindu ifbm sammenstøtet med toget.</p> <p>[REDACTED] som for øvrig er verneombud i NSB, kunne fortelle at enhet A kom kjørende nedover Peder Myhresv. I retning Ranheimsveien. Bilen kjørte sakte inn på jernbanesporet rett etter at bommen hadde begynt å senke seg. Fører av bilen ble formentlig noe i tvil om hva han skulle foreta seg da han forstod at</p>				

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr.	Rapport om vegtrafikkuhell	Sidenr. 6 av 6	Dok.nr. 02
<p>han ikke hadde plass til å passere bommen på andre siden av sporet da også denne var iferd med å lukke seg. Brandslet opplyste at både lys- og lydsignalet ifbm. Med bommene fungerte.</p>				
<p><u>Stedsforhold / føreforhold</u></p> <p>Den aktuelle planovergangen ligger i en liten bakke i Peder Myhresv. Enhet A kom kjørende i nedoverbakke ned mot planovergangen. Det var is/snø på veidekket, og det var nokså glatt. Stedvis var det noe holke/humper i isen, og det var noe løs snø og is i veibanen.</p> <p>Vi kunne ikke se noen bremsespor eller andre avtrykk i snøen på stedet. Dette bl.a. fordi området var nedtråkket av hjelpe- og redningsmannskaper.</p> <p>Det ble tatt fotos på stedet.</p> <p>Teknisk avsnitt ankom etter hvert åstedet, for videre åstedsarbeid.</p> <p>Jernbaneverket var tilstede, og ville undersøke planovergangens bom, lys, - og lydanlegg. Tilstedeværende representant fra Jernbaneverket var oppsynsmann signal, [REDACTED]. Han ville skrive rapport etter at undersøkelsene var ferdige.</p> <p>En sekk med eiendeler tilhørende de tilskadekomne som befant seg inne i bilen ble tatt hånd om av oss. Denne ble senere levert til St. Olavs Hospital. Patr. v/V39 stod for dette.</p> <p>Det ble også tatt uvidet blodprøve av fører av enhet A ved St. Olavs Hospital v/ patr. V39.</p> <p>[REDACTED]</p>				

Vedlegg 4b Avhør av vitne

VEDLEGG 4b

 Sør-Trøndelag politidistrikt Gryta 4 7005 TRONDHEIM Telefon 73899090 Telefax 73523191		Avhør av vitne		Anm.nr. [redacted]	Dok.nr. 03
				Lok.ark.nr. [redacted]	
				Dok. løpenummer 930363	
				Skrivebeskyttet	Sidenr. 1 av 3
Dato 03.12.2004	Kl. 12:01	Skrivet av [redacted]		Tjenestested Sentrum politistasjon	
Sak					
Anmeldt forhold					
Fra dato	Kl.	Til dato	Kl.	Gjerningskommune TRONDHEIM	Modus
Statistikkgruppe					
Vitne					
Navn [redacted]				Fødselsnr. [redacted]	Kjønn M
Adresse [redacted]		Postnr. og sted [redacted]		Telf. privat [redacted]	
Arbeidsgiver, adresse, postnr. og sted Norges statsbaner, NSB				Telf. arb.giver [redacted]	
Kan treffes på dagtid (jobb/telf.) [redacted]					
Forhold/slektskap til den/de fornærmede/mistenkte/siktede Ingen bekjentskap					
Avhør/Forklaring					
Sted Sentrum politistasjon			Start (dag, dato, kl.) fredag 3. desember 2004, kl. 11:56		
Andre som var tilstede under avhøret					
Personer som ble varslet om avhøret, men ikke møtte					
Forklaring					

Gjort kjent med

- saken,
- vitneansvaret,
- sin rett til å nekte å avgi forklaring til politiet

Villig til å forklare seg, og forklarte:

[redacted] jobber til daglig som lokfører hos **NSB region nord**, og er stasjonert i Trondheim.

Fredag 03.12.2004 klokken 10.20 var [redacted] på tur til jobb, og tok da [redacted] fra Hommelvik stasjon klokken 10.05 retning Trondheim.

Branslett kjente lokføreren på toget, og satte derfor fram i toget og pratet med ham under turen. Føreren av dette toget var [redacted]

Klokken 10.18 stanset [redacted] toget ved Ranheim stasjon for å vente på møtende [redacted] for kryssing.

Det er to jernbane spor på denne møteplassen, spor 1, og spor 2.

Spor 1 ligger nærmest stasjonsbygningen og fjorden, mens spor 2 er hovedsporet som ligger nærmest ny E6.


[redacted] og [redacted] tog sto i spor 1.

Klokken 10.20 ble de oppmerksomme på en sølvfarget **Audi A6** som kom kjørende rolig fra oversiden av vegen (sør/øst) og retning ned mot fjorden.

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr. [REDACTED]	Avhør av vitne	Sidenr. 3 av 3	Dok.nr. 03
<p>Ca. ti minutter senere kom ambulansetil stedet og tok hånd om de forulykkede i bilen.</p> <p>Politiet kom rett etterpå til stedet, og tok kontakt med [REDACTED]. Han forklarte de kort om hendelsesforløpet, og om hva han hadde sett.</p> <p>Deretter kom NSBs verneombud som fraktet [REDACTED] og [REDACTED] ned til pkm for avhør.</p> <p>Avhøret avsluttet fredag 03.12.04 kl. 13:02</p> <p>Opplest/gjennomlest og vedtatt.</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>				
OSK012				

Vedlegg 4c Avhør av vitne

VEDLEGG 4c

 Sør-Trøndelag politidistrikt Gryta 4 7005 TRONDHEIM Telefon 73899090 Telefax 73523191		<h1 style="margin: 0;">Avhør av vitne</h1>		Anm.nr.	Dok.nr.
				17	
Dato 14.01.2005		Kl. 13:09		Skrevet av 	
Sak Anmeldt forhold Personskade (§ 3).		Tjenestested Sentrum politistasjon			
Fra dato 03.12.2004		Kl. 10:25		Til dato 03.12.2004	
Kl. 10:25		Gjerningskommune TRONDHEIM		Modus	
Vitne Navn		Fødselsnr.		Kjønn M	
Adresse		Postnr. og sted		Telf. privat	
Arbeidsgiver, adresse, postnr. og sted		Telf. arbeidsgiver		Kan treffes på dagtid (jobb/telf.)	
Forhold/slektskap til den/de fornærmede/mistenkte/siktede Ubeslektet og uforbundet med partene					
Avhør/Forklaring Sted Sentrum politistasjon					
Andre som var tilstede under avhøret				Start (dag, dato, kl.) fredag 14. januar 2005, kl. 13:00	
Personer som ble varslet om avhøret, men ikke møtte					
Forklaring					

Gjort kjent med

- saken,
- vitneansvaret,
- sin rett til å nekte å avgi forklaring til politiet

Villig til å forklare seg, og forklarte:

Vitnet begynte som lokfører i NSB i 1978. Han kjører både Trønderbanen og på distanse. Det er egentlig Nordlandsbanen som er vitnets arbeidsfelt.



Denne dagen kom vitnet fra Stjørdal der han hadde hentet et tog som skulle til Trondheim sentralstasjon.

Det er vanlig kryssing ved Ranheim stasjon, så også denne dagen. Han stanset og ventet på møtende tog. Det varierer litt, men ventetiden er vanligvis om lag to minutter.

Mens han sto og ventet så han en bil som kom kjørende i retning fra sør mot sjøen. Det er en unnabakke ned mot planovergangen. Bilen var en Audi A6.

Bilen kom kjørende veldig forsiktig. Den stanset helt opp før den skulle fortsette over overgangen. Bilen kunne ha fortsatt direkte over da ingen ting ennå var aktivisert fra jernbanen. Det var blinkende kvitt lys klart for å passere.


Vitnet tenkte ikke mer på bilen da han hadde noen papirer og ordne.

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr.	Avhør av vitne	Sidennr. 2 av 2	Dok.nr.	17
<p>Da han hevet blikket igjen så vitnet at den bakre bommen gikk ned like bak bilen. Bilen var da i sakte fart framover, men stanset opp midt på sporet. Vitnet var ikke så fokusert på den fremre bommen, men tror den var på veg ned. Han visste da at tiden begynte å bli knapp før nordgående tog kom kjørende. Det er ikke bestandig at begge bommene senker seg samtidig. Det kan skille noen sekunder.</p> <p>Føreren av Audien kom ut av bilen. Det resulterte at vitnet trykket på nødknappen. Den telefonen går til togleder på Trondheim sentralstasjon. Samtalen oppfattes av andre togførere innenfor en viss avstand. Men vitnet rakk ikke å si noe før sammenstøtet var et faktum.</p> <p>Vitnet sier at bommene er av plast. Det er ingen problemer med å passere en stengt bom med en bil.</p> <p>Hvis Audien bare hadde fortsatt ville den ha passert overgangen med god margin.</p> <p>Bilen sto helt i ro da toget traff.</p>					
Avhøret avsluttet <.....>					
Opplest/gjennomlest og vedtatt.					
					
					
Evt. verges underskrift(er)					

OEN004

Vedlegg 4d Avhør av mistenkte

VEDLEGG 4d

 Politidirektoratet Politiet TILSØK, FORSØK OG TILBESØKSTENESTER		<h1>Avhør av mistenkte</h1>		Saknr. [redacted] 13	
Dato	29.12.2004	Kl.	09:41	Sted	[redacted]
Sak Anklageartikkel Demoskade (§ 3)					
Prosess	03.12.2004	kl.	10:25	Prosess	03.12.2004 kl. 10:25
Mistenkte		Geografisk navn		Sted	Saksnummer
[redacted]		TRONDHEIM		[redacted]	5904
Avhør/forklaring Sted Hordaland politistasjon Dato (dag, måne, år) onsdag, 29. desember 2004, kl. 09:30					

Kjørt kjent med

- saken,
- sin rett til å nekte å avgi forklaring til politiet,
- sin rett til å la seg bistå av forsvarer på avhørsting av saken,
- situasjonen i forhold til å nekte å avgi forklaring ved straffemøttingen, jf straffeloven § 59, 2. ledd

Villig til å forklare seg og oppfordret til å forklare seg sannferdig, og forklarte:

Mistenkte kom kjørende sin bil hjemmefra og skulle oppsøke ei adresse for å kjøpe oppvaskmaskin. Han sa at han ikke hadde vært i dette området tidligere. Planvegingen kjente han ikke til da for.

Mistenkte hadde blitt forklart vegen de skulle kjøre for å komme fram til personen de skulle kjøpe oppvaskmaskina fra.

Bilen mistenkte kjente, [redacted] Audi stasjonsvogn, var han tid i om lag 5 år. Bilen var utstyrt med manuell gir, og med relativt nye vindskjerm uten plagg.

Under vegen til den aktuelle adressen satte hans kone og bestekart da de ikke visste hvor de skulle.

På denne jernbanelovergangen gikk to parallelle spor. Det andre sporet gikk til papirfabrikken.

Mistenkte kjørte med lav hastighet i første gh, 20-30 km/t. Overgangen er regulert med lys og lydsignal. Han la merke til at signallysene var røde og hommen var opp.

ORNDØM

Sør-Trendelag politidistrikt	Anm.nr.	Avhør av mistenkte	Sidenr. 2 av 3	Dok.nr. 13
<p>Vegstrøkingen ned til overgangen var nedoverbakke. Da han bremsset sklei bilen på det isete underlaget. Oppbremsingen hadde ingen effekt. Men til slutt fikk han stoppet bilen helt. Da han skulle fortsette rett fram over overgangen kom han ingen veg. Hjulene bare spant uten å få feste.</p>				
<p>Mistenkte forsøkte å rugge bilen fram og tilbake, men den kom ikke videre. Litt av bilens front befant seg nå over det ene jernbanesporet.</p>				
<p>Et tog sto i ro på en stasjon. Toget sto parkert om lag 100 meter til høyre for jernbaneovergangen. En person i jernbaneuniform ropte et eller annet. Denne må ha kommet fra toget som sto stille. Men mistenkte hørte ikke/oppfattet ikke hva mannen ropte. Det skjedde mens mistenkte ennå satt inne i bilen. Da så han bommen foran bilen senke seg. Han snudde seg og så at også bommen bak bilen senket seg.</p>				
<p>For å få høre hva jernbanemannen sa gikk mistenkte ut av bilen. Det var så glatt at han måtte holde seg i skiboksholderne på bilens tak.</p>				
<p>Nå hørte mistenkte at mannen ropte at han måtte komme seg vekk da et tog var på vegg i retning overgangen.</p>				
<p>Mistenkte visste ikke hva han skulle gjøre. Han visste ikke hvor lang tid han hadde på seg før toget kom. Han forsøkte først å løfte bommen som nå hadde senket seg helt. Mistenkte klarte ikke å rikke bommen.</p>				
<p>Mistenkte gikk og satte seg inn i bilen. Han var da klar over at toget snart ville dukke opp.</p>				
<p>Mistenktes kone satt hele tida inne i bilen og leste kart. Hun var ikke klar over hva som var i ferd med å skje. Mistenkte var veldig stresset og alt skjedde veldig fort. Derfor rakk ikke mistenkte å fortelle kona hva som var i ferd med å skje. Hun var derfor helt uforberedt.</p>				
<p>Mistenkte forsøkte for siste gang å få flyttet bilen fra der den sto. Han følte at han fikk flyttet den litt framover. Han kikket seg til venstre og fikk da øye på toget som kom kjørende i mot bilen. Dette så han på en avstand av 50-60 meter. Toget var da kommet så nær at han ikke hadde noen mulighet til å komme seg ut å vekk fra bilen.</p>				
<p>Derfor satte mistenkte bilen i revers. Bilen beveget seg noe bakover, kanskje en halv meter før toget traff bilen.</p>				
<p>I det øyeblikk det ble kontakt mellom bil og tog lukket mistenkte øynene og oppfattet en fryktelig knuselyd, metall mot metall.</p>				
<p>Mistenkte rakk ikke å feste sikkerhetsbeltet. Han tenkte ikke på sikkerhetsbeltet i en slik stund. Hans kone hadde sikkerhetsbeltet på.</p>				
<p>En stillhet oppsto akkurat som på en kirkegård.</p>				
<p>Mistenkte hørte kona gråte og ropte hans navn. Mistenkte sa at det gikk fint med ham. Kona bekreftet at det også sto bra til med henne.</p>				
<p>Mistenkte ble liggende helt bak i bilen, delvis ute og delvis inne i den. Kona ble slengt i baksetet.</p>				
<p>Mistenkte følte at redningsmannskapene ankom ganske raskt.</p>				
<p>Det ble ikke konstatert at mistenkte var blitt påført noe brudd. Men han hadde slagskader flere steder på kroppen.</p>				

Sør-Trøndelag politidistrikt	Annr. [REDACTED]	Avhør av mistenkte	Sidennr. 3 av 3	Dok.nr. 13
---------------------------------	---------------------	---------------------------	--------------------	---------------

Først ble hans kone fraktet til SOH da hun ble ansett som hardest skadet. Mistenkte måtte vente litt før han fikk bli med neste ambulanse som ankom.

Mistenktes kone fikk brukket en ryggvirvel. Både mistenkte og kona ble liggende på SOH i tre dager.

Mistenkte og hans kone er sykemeldte. Begge er sykemeldt til 09.01.05 da ny kontroll vil finne sted.

Mistenkte ser på seg selv som en erfaren sjåfør. Han klarer ikke å innse at han gjorde noe straffbart som førte til selve ulykken. Da først bilen stoppet var han i realiteten ferdig.

Bilen er kondemnert.

Han erkjenner han ingen straffeskyld for dette forhold.

Mistenkte fritar behandlende leger på SOH fra taushetsplikten angående denne ulykken.

Avhøret avsluttet <..kl 1115..>
Opplest/gjennomlest og vedtatt.


[REDACTED] vt. verges underskrift(er)

[REDACTED]

OEN004

Vedlegg 4e Åstedsrapport

VEDLEGG 4E

 <p>Sør-Trøndelag politidistrikt</p> <p>Gryta 4 7005 TRONDHEIM Telefon 73899090 Telefax 73523191</p>	<h2>Åstedsrapport</h2>	Anm.nr. [REDACTED]	Dok.nr. 16
		Lok.ark.nr. [REDACTED]	
Dato 10.01.2005		Kl. 09:29	Skrivet av [REDACTED]
		Tjenestested Sentrum politistasjon	Sidenr. 1 av 4
<p>Trafikkuhell mellom tog og personbil på planovergangen ved Ranheim stasjon fredag den 03.12.04 ca. kl. 1020.</p> <p>-----</p>			
<p>OPPDRA</p> <p>Oppdragsgiver: Sentrum politistasjon, kriminalvaktens [REDACTED]</p> <p>Anmodning: Mottatt fredag den 03.12.04 ca. kl. 1040.</p> <p>Oppdrag: Foreta åstedsundersøkelse på ulykkesstedet.</p> <p>Undersøkelsen: Ble foretatt fredag den 03.12.04 kl. 1100 – 1400.</p> <p>Vedlegg: 1 mappe med illustrasjoner</p>			
<p>Underskrift Rapportskrivers underskrift</p> <p>[REDACTED SIGNATURE]</p>			KBY003

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr. [REDACTED]	Åstedsrapport	Sidenr. 2 av 4	Dok.nr. 16
---------------------------------	-----------------------	----------------------	-------------------	---------------

KONKLUSJON

Bilen, en Audi A6 med reg.nr. [REDACTED] har kommet kjørende nordover Peder Myhres veg for å krysse jernbane-planovergangen på Ranheim og kan ha passert lyssignalet etter det lyste med rødt blinkende lys og lydsignal var aktivert.

En kan ikke utelukke at bilen passerte lyssignalet og bommen idet bommen hadde begynt å gå ned med den følge at bilen ble fanget mellom bommene på begge sider.

Bilens front hadde blitt stående oppå det første jernbanesporet når [REDACTED] til Steinkjer kom kjørende i ca. 100 km/t. Toget og bilen kolliderte oppå planovergangen. Bilen ble slynget av planovergangen og ble stående ca. 10 m lengre mot øst ved siden av jernbanesporet. Bilen traff togets høyre buffer og høyre del av spissplogen. I bilen var det to personer og begge ble skadet.

OPPLYSNINGER

Anmodning/utrykning

Anmodning om åstedsundersøkelse ble mottatt av Kriminalvakten, Sentrum politistasjon, den 03.12.04 kl. 1040 ved politioverbetjent [REDACTED] i anledning en trafikkulykke mellom et tog og en personbil ved Ranheim stasjon.

Utrykning ble foretatt av politioverbetjent [REDACTED], politibetjent [REDACTED] (hospitant, Kristiansund politistasjon) og rapportskriver.

Saksinformasjon

Av saksinformasjon fremgikk det at nordgående tog, [REDACTED] til Steinkjer, kolliderte med en personbil som stod på skinnegangen til planovergangen ved Ranheim stasjon. Bilen hadde blitt stengt inne mellom bommene på planovergangen.

Det var to personer i bilen under sammenstøtet hvorpå begge ble skadd. Disse ble transportert til St. Olavs Hospital.

BESKRIVELSE AV ÅSTEDET

Beliggenhet og omgivelser

På åstedet er det stor avstand til annen bebyggelse fra planovergangen. Planovergangen krysses av Peder Myhres veg som munner ut i Ranheimsveien mot nord. Ca. 100 m øst og på nordsiden av jernbaneskinnene ligger Ranheim stasjon.

Fra sør mot nord kommer Peder Myhres veg i skrånende terreng ned mot planovergangen.

Åstedet

Åstedet er på en jernbane-planovergang med to kryssende spor. På begge sider av planovergangen er det bom og to lyssignal. Lyssignalene står på hver side av Peder Myhres veg. Lyd?

Planovergangen er 6,30 m lang og 6,0 m bred og er laget av metallplater som er belagt med mønstret gummi. Overflaten på planovergangen ligger på samme høyde som toppen av jernbaneskinnene. På sørsiden står bommen 4,6 m fra nærmeste skinne og på nordsiden 2,45 m. Avstanden mellom bommene er 12,10 m. En dreneringsrist av metall, for overflatevann, lå 1,50 m fra skinnegangen på sørsiden av planovergangen. Dreneringsristen gikk på tvers av vegen og var 0,40 m bred.

Underskrift
Rapportskriverens underskrift [REDACTED]

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr. [REDACTED]	Åstedsrapport	Sidenr. 3 av 4	Dok.nr. 16
---------------------------------	-----------------------	----------------------	-------------------	---------------

Bilen er en grå Audi A6 stasjonsvogn med reg nr. [REDACTED]. Toget, [REDACTED] som er et passasjertog består av 2 stk. vogner. Vogn [REDACTED] foran og [REDACTED] bak.

UNDERSØKELSE AV ÅSTEDET

Toget
[REDACTED] til Steinkjer stod med front ca. 280 m øst for planovergangen. Foran på toget var det 2 stk. buffere og en spissplog. På høyre buffer ca. 0,90 m til 1,10 m over skinnegangen var det flere partier med oversmittet grått materiale som hadde utseende som lakk og lakkflak.

På høyre del av spissplogen ca. 0,40 m over skinnegangen var det tilsvarende oversmittinger som på høyre buffer. På fremste vogns høyre side 6,0 meter fra vognens front var det oversmitting av et grått materiale som hadde utseende som lakk ca. 1,00 m over skinnegangen.

Bilen
Bilen stod mot en skråning ca. 3,5 m fra skinnegangen og 10,0 m øst for planovergangen.

Bilen har betydelige skader, spesielt i fronten på venstre side. Imidlertid var venstre førerdør hel. Det var også skader på bilens bakpart på venstre side. Bilen var utstyrt med piggfrie dekk merket M&S (mud and snow). Inne i bilen var airbag utløst foran førerplass. Det var uråd å fastslå hvilken girposisjon som var valgt pga. skadeomfanget. Førerstolen lå mye bakover og kan være brukket i innfestingen. Bilen har en akselavstand på 295 cm. Bilen er formentlig å anse som totalvraket.

Planovergangen
Planovergangen var snø/islagt med mest is i bilsporene og på enkelte små partier var planovergangens gummibelegg synlig. På planovergangen ble det ikke funnet spor som belyste saken ytterligere. Det var liten høydeforskjell på isbelegget og toppen av skinnene. På to områder var dreneringsristen synlig og dannet en grop på disse områdene idet det var isbelegg omkring.

I tilknytning til planovergangens sørside kom Peder Myhres i skrått terreng ned mot planovergangen. De siste 15 m før bommen er det relativt bratt ned mot planovergangen og ca. 5,0 m sør for bommen hadde vegen en helling på 10,7%, noe som tilsvarer 6,1 grader. Før bommen på sørsiden var Peder Myhres veg isbelagt i bilsporene med snø mellom bilsporene

Annet
Jernbaneverket befant seg på åstedet og hadde kontrollert lys, lydsignal og lukkingen av bommene til planovergangen. Lydsignal/klokkene begynte å ringe idet rødt lys ble tent på lyssignalene. Fra klokkene ringte og rødt lys ble tent gikk det 14 sek. før bommen begynte å gå ned. Fra bommene hadde gått ned tok det ca. 80 sek. før tog passerte planovergangen. Dette var ved en toghastighet på ca. 85 km/t.

VURDERING
Med bakgrunn i åstedsundersøkelsen og sakens dokumenter kan bilen ha forsøkt å kjøre over planovergangen mot rødt blinkende lyssignal og aktivert lydsignal. Her må en ta i betraktning at lyd og rødt blinkende lys er aktivert ca. 14 sek. før bommen begynner å gå

Underskrift
Rapportskrivers underskrift
[REDACTED]

Sør-Trøndelag politidistrikt	Anm.nr.	Åstedsrapport	Sidenr. 4 av 4	Dok.nr.	16
<p>ned. For å ta et eksempel så vil en bil tilbakelegge en strekning på ca. 77 m i løpet av 14 sek. dersom den kjørte i 20 km/t.</p> <p>En kan ikke utelukke at bilen passerte den første bommen idet den var i ferd med å senke seg siden bilen ble fanget mellom bommene. Dersom bilen har kjørt videre og stanset med panseret mot nordre bom ville bilen gått klar av toget.</p> <p>En kan ikke utelukke at en bil kan bli stående fast å spinne dersom bilens bakhjul stod i gropen(e) over dreneringsristen sør for planovergangen, føreforholdene tatt i betraktning på aktuelt tidspunkt. Fra risten til første skinne var det 1,50 m. I så fall ville en alminnelig personbils framhjul stå mellom skinnene til første skinnegang. Det er ingen ting som tyder på at bilen, Audi A6 med akselavstand på 295 cm, har stått så langt fremme i kollisjonsøyeblikket idet bilens venstre framdør også ville blitt truffet da.</p> <p>Når det gjelder Peder Myhres veg har den på sørsiden av planovergangen de siste 15 m ganske stor helling ned mot planovergangen. Denne hellingen ble målt til 10,7% eller 6,1 grader på det bratteste. Samlet sett bar veien preg av å være glatt uten at det er foretatt noen friksjonsmåling.</p> <p>Ved glatt føre kan denne hellingen føre til at kjøretøyer sklir ned uten å kunne stanse før bommen og lyssignal. En har ikke kunnskap om så har skjedd i denne ulykken.</p>					
Underskrift					
Rapportskrivers underskrift					

Vedlegg 5. SINTEF-rapport

Sist besøkt nettstedet 28.08.2008

<http://www.ntnu.no/gemini/2005-03/skylda.htm>

Vedlegg 6. Makt- og demokratiutredningen

Sist besøkt nettstedet 28.08.2008

<http://www.sv.uio.no/mutr/>

Vedlegg 7. ISK: Den språklige vending II. Undervisningsmaterieell AVS3306. Høst 2007

Den språklige vending 2

- Å studere et historisk fenomen som er relatert til tid og sted, er å studere den språklige fortellingen om det.
- Et fags objekter er for en stor del fortellingene om disse objektene og ikke objektene selv.

VEDLEGG 7

Finn Bostad - avs3306 - 021007