



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

**JMG – INSTITUTIONEN FÖR
JOURNALISTIK, MEDIER OCH
KOMMUNIKATION**

”JAG KAN INTE FLYGA, JAG ÄR RÄDD”

En kvantitativ innehållsanalys om hur Dagens Nyheter rapporterar kring flygets klimatpåverkan.

Sara Cannmo, 960110
Alicia Francke, 960906

Examensarbete:	15 hp
Kurs:	MK1500 Examensarbete i Medie- och kommunikationsvetenskap
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	VT2019
Handledare:	Elina Lindgren
Kursansvarig:	Malin Sveningsson

Abstract

Examensarbete:	15 hp
Kurs:	MK1500 Examensarbete i Medie- och kommunikationsvetenskap
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	VT2019
Handledare:	Elina Lindgren
Kursansvarig:	Malin Sveningsson
Sidantal:	51
Antal ord:	18 740
Nyckelord:	<i>Klimatpåverkan, flyg, miljöjournalistik, dagordningsteorin, lösningar, ansvar, gestaltning, medielogik</i>

Syfte:	Vår studie ämnar undersöka hur Dagens Nyheter, en av Sveriges största nyhetsmedier, skriver om flygets klimatpåverkan i nutid – genom att studera åren 2017 och 2018.
Teori:	Medielogik, gestaltningsteorin
Metod:	Kvantitativ innehållsanalys
Material:	Artiklar från Dagens Nyheter 2017- 2018
Resultat:	Denna studie har visat att Dagens Nyheter rapporterar om flygets klimatpåverkan i betydligt större utsträckning 2018 än 2017 och att flygets klimatpåverkan tenderar att vara sekundärt i artiklarna. Rapporteringen är oftast negativ eller neutral och lösningar på flygets klimatpåverkan presenteras i ungefär hälften av artiklarna. Ansvaret läggs oftast på enskilda individer samt politiker och i de fall där ansvaret tilldelas individer presenteras lösningar mer sällan. Majoriteten av artiklarna gestaltas som informerande tätt följt av en alarmerande gestaltning. Resultaten indikerar att det finns förbättringspotential i Dagens Nyheter rapportering kring flygets klimatpåverkan.

Tack till

Elina Lindgren, som har varit en stöttande handledare dessa veckor.

Media- och kommunikationsvetenskapsprogrammet,
för att vi hittade varandra.

Executive summary

We have, during a period of 10 weeks, completed a thesis about the news coverage of the climate effects of flying by studying the Swedish newspaper Dagens Nyheter in 2017 and 2018. Before we started our study, we could through previous studies establish that flying has a great impact on the environment and that we can (or should) no longer ignore this – however, that is exactly what we are doing. For example, the flight industry does not have the same rules about taxes as the car industry does, although they produce the same amount of carbon dioxide emissions. According to the Agenda Setting Theory, media is one of the most important information sources for citizens and therefore media has the power to influence what people find important and should engage in. Our purpose with this study is to chart how Dagens Nyheter reports about the climate effects of flying during 2017 and 2018.

Earlier studies about environmental journalism shows that media do not take their full responsibility in this ongoing climate crisis. They often write about the negative consequences that will appear but rarely present solutions, which leaves people with a feeling of hopelessness. Media also tends to let the political game discuss the matter rather than discussing the climate crisis itself, which diminishes the real problem. However, these studies are not based on Swedish data, which made us interested in what the news coverage looks like in a country that has “as good prerequisites as possible” for discussing the climate effects of flying. Sweden is ranked as the number one country in the world working with climate questions, and the Swedish people recognize that they are very concerned about global warming. Meanwhile, media and journalism play a huge role in Sweden where freedom of speech- and press are highly valued, which give journalists good conditions to write about important and complex subjects – such as the climate effects of flying. We chose Dagens Nyheter as the study object since it is a prominent, liberal and independent morning paper that values objectivity and diversity. Therefore, Dagens Nyheter provided us with the best opportunities to get as neutral and objective results as possible and accordingly become a fair basis for future research.

To investigate this, we have made a quantitative content analysis by studying all articles containing “climate” and “flight” in Dagens Nyheter during 2017 and 2018. We chose these years because we wanted to investigate the media coverage *right now*, and therefore wanted the latest and most relevant material there is. We used the archive Retriever to collect material, which led to 333 relevant articles, 84 from 2017 and 249 from 2018. These articles were translated into numbers and given different variable values regardless of their contexts. The variables we chose to code were for example; whether the articles presented solutions or not, whether the articles were negative, positive or neutral and whom the articles allocated the greatest responsibility for reducing climate effects of flying. Later on, we transformed these numbers in to the computer program SPSS, which helped us answer our question of issue – how the reporting looked like in Dagens Nyheter the years of 2017 and 2018.

In despite of these “good prerequisites”, the results show that Dagens Nyheter still have some things to improve concerning their news coverage about the climate effects of flying. For example, in only 49 percent of the articles Dagens Nyheter present how the climate effects of flying can be reduced – videlicet, a solution to the problem. A majority of the articles ascribe the responsibility to “politicians” or “individuals/society”, and when the responsibility ascribes to “individuals/society” there are, to a greater extent, no solutions presented. This leaves the reader with a feeling of hopelessness, since they are held responsible without suggestions of how to act.

Another conclusion we have reached is that there are more negative than positive articles about the climate effects of flying and that most of the articles are portrayed as informative or alarming. Additionally, in most of the negative and alarming articles there are no solutions presented. Thus, when the climate effect of flying is presented in a negative and alarming way, the readers are not given any hope for improvement. This will, according to Cognitive Dissonance theory, result in people dismissing the problem. Thus, it is a problem with this type of news coverage if we want to reduce the climate effects of flying. We also discovered that an appalling amount of articles contains a sceptical opinion. Scepticism is also appallingly high when individuals/society are held responsible which can assemble further sceptical thoughts and opinions and can accordingly be very problematic. Expecting a change in people's thoughts and behavior patterns are therefore neglected if the news coverage appears in this way.

Although, not everything in the news coverage about the climate effect of flying in Dagens Nyheter is culpable. Most of the articles are depicted as “informative”, and there is only a small part of personalizations in the articles that can disguise the real problem – which earlier research implies is common when writing about a complex and difficult subject such as the climate effect of flying. Overall, the results are not as remarkable as they could have been, the differences are not that prominent since there were only a few percents that differed in most of our results. That indicates that news coverage in Dagens Nyheter is relatively objective and diverse.

In conclusion, Dagens Nyheter has increased their news coverage of the climate effects of flying from 2017 to 2018 and have to some extent taken their responsibility as information carriers to the citizens. Although, to fulfill their role as societies most important information source, Dagens Nyheter still have some things to improve. Worth discussing is what kind of responsibilities media has, since they are commercially funded and therefore has to engage and attract people. Journalism is also an exposed profession that no longer has time to investigative and write examining articles – since they have to make considerations about the time, content and formation of the article. Tentatively, this should be furthermore investigated and discussed; what kind of responsibility does media have to present real and important information its citizens?

With this study, we have mapped out media's news coverage of the climate effects of flying which has given us insights into what the reporting looks like in one of the largest Swedish morning papers today. This will hopefully be a beneficial basis for Dagens Nyheter themselves but also for other newspapers and future media research. Climate effects of *flying* often is secondary in the big climate debate although flying has a great environmental impact. This also applies to the climate research where *media* studies are often rated second behind technical and scientific studies. Therefore, we claim that our study should have great value for both climate and media research.

Innehållsförteckning

1. Introduktion	1
1.1 Problematisering	1
2. Tidigare forskning	4
2.1 Miljöjournalistik	4
2.2 Flygets klimatpåverkan	6
3.1 Avgränsningar	9
4.1 Medielogik	10
4.2 Nyhetsvärdering	11
4.3 Gestaltningsteorin	12
4.4 A Conceptual Map for Distinguishing Arguments of Climate Politics	13
5. Metod	16
5.1 Kvantitativ innehållsanalys	16
5.2 Kodningsprocessen	16
5.3 Interkodarreliabilitet	18
5.4 Validitet	18
6. Resultat och analys	20
6.1 Rapporteringen kring flygets klimatpåverkan i Dagens Nyheter 2017 och 2018	20
6.1.1 Resultat 1A	20
6.1.2 Resultat 1B	22
6.1.3 Resultat 1C	23
6.1.4 Resultat 1D	24
6.1.5 Resultat 1E	25
6.1.6 Resultat 1F	27
6.2 Intressanta mönster och samband	28
6.2.1 Andel artiklar som endast nämner- eller primärt handlar om flygets klimatpåverkan, i förhållande till årtal	28
6.2.2 Sambandet mellan huruvida artikeln är positiv/negativ/neutral, i förhållande till om det presenteras en lösning på flygets klimatpåverkan	29
6.2.3 Sambandet mellan hur ansvarsfördelningen ser ut, i förhållande till om det presenteras lösning på flygets klimatpåverkan	30
6.2.4 Sambandet mellan hur ansvarsfördelningen ser ut i förhållande till hur artiklarna gestaltas.	31
6.2.5 Sambandet mellan huruvida det presenteras lösningar på flygets klimatpåverkan, i förhållande till hur artiklarna gestaltas	33
7.1 Förslag till framtida forskning	36
8. Referenslista	37
9. Bilagor	40

Figurförteckning

Figur 1. A Conceptual Map for Distinguishing Arguments of Climate Politics.	14
Figur 2. Andel artiklar som endast nämner eller primärt handlar om flygets klimatpåverkan (procent)	20
Figur 3. Andel artiklar som är positiva, negativa samt neutrala (procent)	22
Figur 4. Andel artiklar som presenterar lösningar på flygets klimatpåverkan (procent)	23
Figur 5. Andel artiklar som tilldelar ansvaret för att reducera flygets klimatpåverkan (procent)	24
Figur 6. Hur artiklarna gestaltas (procent)	25
Figur 7. Andel artiklar där personifiering förekommer (procent)	27
Figur 8. Vid personifiering - vem handlar artikeln om? (procent)	28
Figur 9. Andel artiklar som endast nämner eller primärt handlar om flygets klimatpåverkan, i förhållande till årtal (procent).	29
Figur 10. Huruvida det är en positiv/negativ/neutral artikel, i förhållande till om det presenteras en lösning på flygets klimatpåverkan (procent)	30
Figur 11. Hur ansvarsfördelningen för att reducera flygets klimatpåverkan ser ut, i förhållande till om det presenteras lösning på flygets klimatpåverkan (procent)	31
Figur 12. Hur ansvarsfördelningen för att reducera flygets klimatpåverkan ser ut, i	32
Figur 13. Huruvida det presenteras lösningar, i förhållande till hur artiklarna gestaltas (procent)	33

1.

Introduktion

Idag står världen inför en stor katastrof om inte våra globala fossila koldioxidutsläpp är noll år 2050 (WWF, 2018). Annars är inte frågan om det blir en katastrof utan hur stor den blir, hur snabbt den utvecklas och var den slår hårdast. En förstärkt växthuseffekt kommer skapa allvarliga globala konsekvenser både för naturen och mänskligheten. Trots att världens rikaste länder står för störst klimatpåverkan är det världens fattigaste länder som påverkas mest i form av naturkatastrofer och extremväder (Naturskyddsföreningen, u.å). Detta gör att klimatfrågan även är en fråga om rättvisa. Klimatdebatten har fått stor uppmärksamhet de senaste åren – både på den politiska arenan men också i media och hos olika organisationer, företag samt allmänheten i stort (Hackett, Forde, Gunster, Foxwell-Norton, 2017:62).

En av de främsta källorna till koldioxidutsläppen är flyget (Larsson, 2015). Vi svenskar släpper i genomsnitt ut 1,1 ton koldioxid per person per år när vi flyger – och denna trend verkar bara öka, vilket är oroväckande siffror inför framtiden. Trots detta särbehandlas flyget ofta och tilldelas inte lika stort ansvar för sitt klimatavtryck som andra industrier gör, däribland bilindustrin (Åkerman, Larsson, Elofsson, 2016). I boken "Journalism and climate crisis" lyfter man att journalistiken och media spelar en stor roll i att skapa en allmän debatt i samhället, vilket i sin tur kan leda till en politisk förändring vad gäller klimatförändringarna och därmed även flygets klimatpåverkan (Hackett et al., 2017:188-189). Journalistiken kan förstås inte tillskrivas allt ansvar – men en korrekt, informerande och positiv nyhetsrapportering kan göra skillnad. Exempel på en sådan rapportering är att framställa lösningar och kunskap kring vad man som individ eller kollektiv kan göra för att förändra svenskarnas flygvanor. Tidigare forskning visar dessvärre att sådana typer av artiklar är sällsynta i media idag vilket vi anser problematiskt (ibid:2017).

Med en kvantitativ innehållsanalys ska vi undersöka hur en av Sveriges största morgontidningar (Dagens Nyheter) rapporterar kring just flygets klimatpåverkan under 2017 samt 2018. Valet av morgontidning baseras på det faktum att dessa har i uppdrag att vara korrekta och objektiva i större utsträckning än kvällstidningar (Nerman, 1973:50-53). Valet av årtal baseras på att vi inte är intresserade av hur det har sett ut över tid, utan vårt intresse ligger i hur det ser ut i media *idag*. Medielogik och gestaltningsteorin kommer agera teoretiskt ramverk för vår studie och materialet kommer samlas in i Mediearkivet.

1.1 Problematisering

I december 2015 enades världens alla länder om ett nytt klimatavtal som fick namnet Parisavtalet (Regeringen, u.å). Parisavtalet innebär att jordens temperaturökning ska hållas under två grader med en ambition om att den ska stanna vid 1,5 grader. För att uppnå Parisavtalets mål behöver de globala utsläppen minska till under två ton/person/år fram till år 2050 (Naturvårdsverket, 2018). Trots detta flyger vi i Sverige i genomsnitt mer än fem gånger så mycket som det globala genomsnittet och svenskar släpper ut 1,1 ton koldioxid/person/år, genom sitt flygande (Kamb, Larsson, 2018:17 & Larsson, 2015:26&35). Matkonsumtionen står visserligen för mer koldioxidutsläpp, 1,8 ton/person/år i Sverige, men en analys gjord av Larsson visar att endast en femtedel av befolkningen står för 60

procent av flygutsläppen (ibid:37-40). Om alla svenskar skulle flyga lika mycket som den femtedel som idag flyger mest skulle mängden flygresor öka med 150 procent. I takt med att vi blir fler invånare, som får en allt bättre ekonomi och att flygpriserna sjunker kommer detta således bli problematiskt i framtiden. Flygande är följaktligen en stor del av svenskarnas kultur och att flyga utomlands på semestern är en vana för många. Statistik från 2017 visar att 60 procent av svenskarna åker på minst en utlandssemester om året, bland annat för att “få lugn och ro” eller “äta och dricka gott” (Resebarometern, 2018). Antalet utlandsresor för svenskar hamnade samma år på cirka 15 miljoner stycken.

Larsson beskriver i en annan studie som han gjort tillsammans med Jonas Åkerman och Anna Elofsson att reklam för flyget med fördel borde ha samma regler och krav som reklam för personbilar har (Åkerman, Larsson, Elofsson, 2016:22). I Sverige finns det nämligen en lag om att all reklam för personbilar, i tidningar, på internet, på TV och liknande, ska innehålla information om vad dess koldioxidutsläpp är, exempelvis ”Volvo X. Koldioxidutsläpp X gram/km”. En liknande lag finns inte för reklam för flygresor – trots att flyg och personbilar står för lika mycket koldioxidutsläpp i Sverige (Larsson, 2015). Detta kan man således tolka som att det finns en förnekelse kring flygets faktiska klimatavtryck och att detta är vedertaget i vårt samhälle, vilket gör vår analys extra viktig.

Tidigare forskning kring mediernas rapportering om klimatförändringarna är exempelvis *Media Meets Climate* av Kunelius och Risto (2012), *Journalism and climate crisis* av Hackett med flera (2017) och *Media research on climate change* av Olausson och Berglez (2017). Gemensamt för alla dessa är att de har studerat mediernas rapportering om klimatförändringarna på ett globalt och övergripande sätt där större länder som USA, Kanada och Australien har agerat analysobjekt. Berglez (2011) har gjort en studie där Sverige och svenska medias rapportering stått i fokus – vilken dock består av 14 kvalitativa intervjuer och vi saknar därför en kvantitativ innehållsanalys som ger en mer övergripande analys kring hur rapporteringen ser ut i svensk media idag. Anledningen till varför vi anser att en studie av svensk media kan bidra till forskningen inom medie- och kommunikationsvetenskap är eftersom Sverige är ett av de länder som är väldigt angelägna om Parisavtalet. Exempelvis har Isabella Lövin, Sveriges klimatminister, fått axla rollen som samtalsförmedlare mellan de olika länderna (Regeringen, 2018). En rapport av organisationen Climate Action Network Europe rankar Sverige som bäst i världen på klimatarbete (Climate Change Performance Index, 2019). Däremot visar rapporten att inga länder, inte ens Sverige, har satt upp nationella klimatmål som faktiskt når upp till Parisavtalet. Den senaste Living Planet-rapporten av WWF visar även att Sverige är ett av de länder som har högst “total ecological footprint”, vilket är en mätning av hur mycket utsläpp man har i landet beräknat genom population i förhållande till konsumtion (WWF, 2018). Detta visar att Sverige har en ambition att ta ansvar i klimatarbetet – men att svenskarnas livsstil inte är hållbar.

Flera studier visar att Sverige består av få klimatskeptiker och att svenskar överlag har stor förståelse för klimatproblemen, en studie av Naturvårdsverket visar att 96 procent av Sveriges befolkning är klimatmedvetna och att 91 procent tror att Sverige har eller kommer att påverkas av klimatförändringarna (Naturvårdsverket, 2008). SOM-undersökningen från 2017 visar att “förändringar i jordens klimat” är den samhällsfråga som oroar den svenska befolkningen mest (SOM-institutionen, 2017). Detta går att jämföra med exempelvis USA där klimatförnekarna är betydligt fler samtidigt som konservativa, politiska grupper växer sig starkare och starkare – delvis på grund av missvisande kommunikation från media (Hackett et al., 2017:54-55). Dessutom rankas både USA, Australien och Kanada, som det forskats mycket på tidigare, som mycket dåliga på klimatarbete (Climate Change Performance Index, 2019). Därmed är det intressant att se hur en *svensk* nyhetsrapportering kring flygets klimatpåverkan ser ut. En annan anledning till att just svensk media är intressant att studera är den stora tryck- och yttrandefrihet som råder i landet. Redan år 1766

instiftades tryckfrihetsförordningen i Sverige vilket gör oss till det land som haft en sådan lag klart längst i världen (Riksarkivet, u.å). Tryckfrihetsförordningen innebär bland annat att alla svenskar tilldelas rätten att publicera tankar och åsikter, i tidningar, på internet och sociala medier. Detta innebär att svensk media har stora rättigheter och möjligheter att skriva relativt fritt om flygets klimatpåverkan.

Vi menar, i enlighet med McCombs och Shaws dagordningsteori, att medier har förmågan att sätta agendan för vad allmänheten tycker och tänker (Griffin, Ledbetter, Sparks, 2015:375-380). Det medier tycker är viktigt att ha på sin agenda, tar således plats även på allmänhetens, och den publika agendan. Medierna har alltså stora påverkansmöjligheter kring vad diskussionerna i samhället handlar om. Om det skrivs mycket om flygets klimatpåverkan i medierna, så kommer allmänheten att förstå det som en viktig debatt. McCombs och Shaw menar också att medierna inte bara påverkar *vad* människor ska tänka på, utan även *hur* de ska tänka på det. Detta innebär att sättet medierna skriver om flygets klimatpåverkan påverkar hur människor tycker och tänker om flygets klimatpåverkan vilket således påverkar både beslutsfattare och allmänheten. En studie kring hur media rapporterar kring flygets klimatpåverkan har därmed stor betydelse för hela samhället och tillika stor vetenskaplig relevans. Peter Berglez & Ulrika Olausson belyser att medie- och kommunikationsvetenskapen måste få ta en större roll vad gäller klimatforskningen, då den största delen av klimatforskningen numera är teknisk eller naturvetenskaplig (Berglez, Olausson, 2011). Berglez och Olausson menar att det inte bara handlar om att sätta klimatfrågan på medborgarnas agenda – utan också om att utveckla och fördjupa allmänhetens intresse och engagemang för de vetenskapliga, politiska, ekonomiska och vardagliga aspekterna av klimatets förändring.

Tidigare studier har fokuserat på medierapporteringen om klimatet överlag, få har brutit ned det, och såvitt vi kan hitta har ingen skrivit om medierapporteringen kring just flyget. Vi anser att en studie som belyser just det kan bidra med mycket till den inomvetenskapliga forskningen då en sådan går att jämföra med andra studier som belyser medierapporteringen om klimatet i stort – för att se om rapporteringen om flyget skiljer sig från dessa eller sticker ut på något sätt. Kanske består rapporteringen om klimatförändringarna ofta av alarmerande nyheter medan nyheter om just *flygets* klimatpåverkan är mer informativa? Som tidigare beskrivit så står flyget för en stor del av våra koldioxidutsläpp, och trots detta ökar vårt flygande. Därför är en studie kring rapporteringen om flygets klimatpåverkan viktig för att se på vilket sätt media belyser och informerar människor om flygets konsekvenser.

2.

Tidigare forskning

Eftersom vår studie ämnar undersöka hur det rapporteras om flygets klimatpåverkan i svensk media (med studieobjekt Dagens Nyheter) så har vi granskat två olika typer av tidigare forskning; miljöjournalistik samt flygets klimatpåverkan. Vi har inte hittat någon studie som kombinerar dessa två. Nedan följer således en bakgrund av relevant tidigare forskning inom dessa ämnen.

2.1 Miljöjournalistik

Media meets climate är en bok utgiven av Nordicom vilken lyfter utmaningarna som media och journalistiken står inför i och med klimatförändringarna (Nordicom, 2012). Boken lyfter huruvida vi inte längre kan förbise klimatförändringarna vilka gör att vi ifrågasätter allt ifrån stater, samhällen, mänskligheten, och förstås, media och journalistiken. Boken studerar dessa frågor globalt genom att utgå från Parisavtalet. Studien är väldigt bred och lyfter allt ifrån hur klimatförändringarna visualiseras, hur klimataktivisterna framställs i media och vad som dominerar det globala nyhetsflödet. Boken har gett vår studie en god grund att stå på trots att den inte fokuserat specifikt på Sverige eller just flygets klimatpåverkan. Exempel på vad vi har tagit med oss från denna studie är modellen “A conceptual map for distinguishing arguments of climate politics” vilken vi kommer förklara mer djupgående i avsnittet om teoretiskt ramverk på sida 13-14. Andra viktiga insikter vi har fått ifrån denna omfattande studie är det faktum att media tenderar att ha utdaterade strukturer där makt, elitpersoner och föreställda nationella intressen får ta större plats än de globala klimatförändringarna och dess konsekvenser (Nossek, Kunelius i Nordicom, 2012:81). Journalistiska traditioner gör att media inte skriver om klimatförändringarna på ett globalt plan eftersom dessa traditioner utgår från att fokusera på politiska och lokala intressen samt det som påverkar individer på ett vardagligt plan.

En annan intressant inblick vi tar med oss från “Media meets climate” är studien som visar att klimat- och vetenskaps skeptiker inte är uteslutna i norsk eller rysk press (Duarte, Yagodin i Nordicom, 2012:174-175). Studien visar att dessa skeptiker får ta stor plats i media och att deras åsikter framställs som förnuftiga. Detta väcker således frågan om media bidrar till en ökad skepticism hos allmänheten genom att ge plats åt detta i tidningarna. Något annat som studien visar är att vetenskapsmän-/kvinnor tenderar att behandlas som vilka aktörer som helst i media och ibland även får stå tillbaka till fördel för politiker, vilket gör att den vetenskapliga debatten hamnar bakom den politiska scenen. Detta är extra intressant att ha med sig inför vår studie då vi ska studera svensk media – hur det ser ut i det land som klassas som “bäst på klimatarbete” – och dessutom i en morgontidning där informationen förväntas vara objektiv och informativ.

En annan bok vars axlar vi har stått på inför vår studie är *Journalism and climate crisis (2017)*. Denna studie lyfter ett nytt sätt att tänka på vad gäller förhållandet mellan journalistik, demokrati och klimatkrisen (Hackett et al., 2017). I boken nämner man att problemet inte är att journalistiken inte ger tillräckligt med information om klimatkrisen, utan bristerna ligger i *hur* de informerar om den (ibid:3-4). Ofta lyfter media olika klimatrelaterade katastrofer, hot och konflikter inom den politiska eliten – och sällan lyfter de lösningar, utan lämnar istället läsarna med en känsla av hopplöshet. När lösningar väl nämns så ligger alltför mycket fokus vid individens gröna konsumtion istället för kollektiva lösningar. Ofta gynnar media den privata sektorn, konsumtion och ekonomisk tillväxt, och lite utrymme tilldelas kritik gentemot vem som bär ansvaret för klimatförändringarna. Medier tenderar

också att politisera klimatförändringarna och få artiklarna att främst handla om politiska maktspel och egenintresse snarare än de verkliga klimatförändringarna.

En amerikansk studie som också benämns i *Journalism and climate crisis* visar att medier ofta gestaltar klimatförändringarna som något olösligt och komplext (Feldman et al., 2015:13 i Hackett et al., 2017:60). Detta gör att läsarna ofta har svårt att ta till sig vad de själva kan göra och många känner ett så kallat "hope gap" då medierna lyfter hemska händelser och potentiella katastrofer när de skriver om klimatförändringarna vilket lämnar läsaren med en känsla av hopplöshet (Hackett et al., 2017:120). En annan studie från USA och Storbritannien visar att inte ens de som upplever sig själva som mest "alarmed" och bryr sig mycket om klimatet vet hur de kan agera individuellt eller vad vi kan göra kollektivt för att förhindra den globala uppvärmningen. Detta påvisar att amerikansk och brittisk media inte har lyckats förmedla kunskap och huruvida man kan agera för att förhindra samt reducera klimatförändringarna.

Leon Festinger har utvecklat en teori som förklarar det mentala stadie som människor känner när de exponeras för information, åsikter eller beteenden som inte faller i harmoni med deras redan utvecklade åsikter och beteendemönster (Griffin, Ledbetter & Sparks, 2015:200-210). Denna känsla, som Festinger kallar för kognitiv dissonans, innebär exempelvis att människor kan förneka och förminska klimatets akuta situation på grund av att man blir upplyst om information som i sin tur kräver en förändring av ens invanda beteenden och åsikter. Festinger menar att människan undermedvetet undviker information som tenderar att öka dissonansen och därmed konsumerar vi nyheter på ett selektivt sätt som går i linje med vår redan utvecklade åsikt och beteendemönster. Människor är rationella varelser som behöver tydlig och konkret information för att förstå och ändra sina beteenden (Hackett et al, 2017:49). Även Sherif har skapat en teori som går i linje med kognitiv dissonansteori och menar att vi har en skala mellan acceptans och motsägelse som bestämmer huruvida vi accepterar eller motsätter oss information (Griffin, Ledbetter, Sparks, 2015:178-180). Ju längre bort viss information är ifrån acceptans på vår skala, desto mer kommer vi motsätta oss den och finna argument som rättfärdigar vår redan bestämda åsikt. Därför är det viktigt att medierna förmedlar korrekt och tydlig information om klimatförändringarna för att människor ska kunna förändra sitt beteende och inställning vad gäller flygets klimatpåverkan. Klimatförändringarna i sig är så pass diffusa och osynliga i det vardagliga livet att det kan vara svårt att ta dem till sig.

Vad som är viktigt att ha i åtanke är att media och journalistiken står inför en rad utmaningar. Att rapportera på ett korrekt och rättvist sätt om flygets klimatpåverkan medför svårigheter för journalisterna. Detta har dels att göra med den traditionella nyhetsvärderingen, vilken vi kommer att diskutera mer i avsnittet teoretiskt ramverk. Olika händelser "tävlar" ständigt om att få ta plats i media och media skriver således om det man tror att människor helst läser om. Ett exempel på detta är när en ekonomisk kris går före klimatkrisen i media, eftersom en ekonomisk kris ofta är mer akut och kortsiktig får den högre nyhetsvärde (Nordicom, 2012:335). Dramatiska, kortsiktiga, akuta händelser har högre status än långsiktiga, långsamma processer. Likaså har även den politiska eliten och kändisar en status som ger ett högt nyhetsvärde vilket gör att klimatförändringarna ofta förkläs i uttalanden från dem. Utöver journalisternas problematik att faktiskt skriva om klimatförändringarna och tilldela detta det största nyhetsvärdet så är journalistiken i sig i en besvärlig situation (ibid:336). Yrkesrollen är i dagens medieklimat mer stressad och tidskrävande än förut (Weibull, Wadbring, 2014:33). I och med den stora kommersialiseringen av journalistiken så har nyhetsförmedlingen blivit till en produkt som ska säljas på en marknad (ibid:405) vilket förstås är problematiskt för innehållet. Man skriver om det som säljer bra – det som folk vill läsa om – istället för att skriva om det som bör skrivas om. I vissa delar av världen växer visserligen tidningsredaktioner – men i många västländer, däribland Sverige, skalar man ned på journalister och yrket har tilldelats en lägre status (Nordicom,

2012:335). Detta gör att mindre utrymme och tid tilldelas att skriva om komplexa problem såsom klimatförändringarna.

Ytterligare en utmaning för journalister är huruvida objektiv nyhetsrapporteringen ska vara och hur man ställer sig till detta (ibid:336). Om man ska vara helt transparent i sin rapportering så bör man även presentera åsikter från minoriteter som exempelvis klimatförnekare eller konspirationsteoretiker – vilket i många fall går emot vad forskning säger. Det är ett svårt val att ta som journalist – bör man låta allas ord komma till tals eller bör man tilldela vetenskapen mer utrymme än konspirationsteorierna?

Monika Djerf-Pierre är en forskare som har lagt ned mycket tid på att forska kring just media och miljöfrågor. En av hennes studier från 1996 har varit hjälpsam inför vår undersökning trots att det är många år sedan och mycket som har hänt sedan dess. I denna studie uppmärksammar Djerf-Pierre hur den svenska miljöjournalistiken i televisionens nyhetssändningar mellan 1961-1994 har förändrats vad gäller form och innehåll men även hur utvecklingen av samhället och redaktionernas förändringar påverkat miljöjournalistiken (Djerf-Pierre, 1996). En värdefull notering inför vår studie var att mängden miljöfrågor hade en stark korrelation med hur bred definitionen var, alltså kan miljönyheter “kamoufleras” i andra nyheter som inte direkt behandlar miljön. Det har gjorts flera studier som är baserade på Djerf-Pierres undersökning och som, precis som vi, inriktat sig på morgontidningar. Men de flesta ämnar göra en jämförelse mellan exempelvis morgontidningar och kvällstidningar (Bergman, 2014) medan andra studerar jämförelser över tid (Eidewing & Bennet, 2012). Vi vill därmed bidra med forskning kring hur miljöjournalistiken ser ut *idag* genom att studera de mest aktuella åren vi har (2018 och 2017 eftersom 2019 inte är slut när denna studie genomförs). Vi är inte intresserade av hur det har sett ut över tid eller i andra tidningar, utan vårt intresse ligger i hur det ser ut hos Dagens Nyheter *idag*. Vi är medvetna om att 2018 var ett speciellt år vilket kan ha påverkat medierapporteringen om flygets klimatpåverkan. Det var valår och en rekordvarm sommar där stora delar av Sveriges skog stod i brand. Därmed har vi valt att även analysera 2017 och således få högre validitet på studien.

2.2 Flygets klimatpåverkan

Ett vedertaget motargument inom debatten kring flygets klimatpåverkan är att flyget endast står för “ynka” två procent av världens koldioxidutsläpp och att de riktigt stora utsläppen kommer från köttindustrin, kolkraftverk, bilismen och sjöfarten (Naturvårdsverket, 2019). Viktigt att nämna är dock att denna beräkning *inte* inkluderar effekten av utsläpp på hög höjd – om så var fallet skulle siffran istället vara 4-5 procent av människors globala klimatpåverkan. Detta, eftersom klimateffekten ökar markant på en höjd över 8 000 meter. Flyget är därför en av de enskilda aktiviteterna som har allra högst koldioxidutsläpp. Det är även viktigt att ha i åtanke att det är en mycket liten del av jordens befolkning som flyger vilket också gör att siffran är så låg. Enligt beräkningar som gjorts i Sverige idag står flyget för 1 procent av koldioxidutsläppen – men i den siffran är endast inrikesflygningar inräknade och det är utrikesresorna som står för den klart största andelen samt dessa typer av resor som ökar. Sedan år 1990 har Sverige minskat på samtliga rapporterade utsläpp från olika sektorer med 24 procent – förutom flyget, som istället har ökat med 61 procent. Om ingen förändring sker riskerar utsläppen från flyget bli större än Sveriges totala utsläpp redan år 2040.

Utöver detta har flyget länge särbehandlats i klimatfrågan då det inte betalar några bränsleskatter, energiskatter eller koldioxidskatter. Flyget har undantag från moms och ofta offentligt subventionerade flygplatser. Många av de kostnader som flyget faktiskt orsakar tillräknas således inte

på flygbiljetten, vilket i sin tur gör att kunderna inte kan se den egentliga kostnaden som flyget (bör) tillskrivas.

Jörgen Larsson har, precis som vi nämnde i problematiseringen, forskat mycket kring flygets klimatpåverkan och har exempelvis gjort en studie på uppdrag av Naturvårdsverket vilken belyser vilka samhällseliga förändringsprocesser, allt ifrån förändrade värderingar till specifika miljöstyrmedel, som skulle kunna bidra till betydligt mer hållbara konsumtionsmönster i framtiden (Larsson, 2015). I denna studie belyser Larsson främst två klimatbovar; maten (främst köttet) samt flyget. Larsson skriver att svenskarnas flygresor har fördubblats de senaste 20 åren och utsläppen från svenskarnas flygande står idag för lika mycket som resandet i personbilar vilket innebär 1,1 koldioxidkvivalenter per person per år (ibid:7). Larsson beskriver även huruvida flygvanorna skiljer sig stort mellan de som uppger sig tillhöra "övre tjänstemannarhem" samt "arbetarhem" där de förstnämnda flyger dubbelt så mycket som de sistnämnda (ibid:37).

Att svenskarnas flygresor ökar kan även ha att göra med att Sverige idag har blivit ett mer individualistiskt land. Före 1980-talet ansågs Sverige av många vara ett kollektivt land där ansvaret för välfärden till stor del tilldelades samhället snarare än den enskilda individen (Weibull, Wadbring, 2014: 124-125). Ett förändrat opinionsklimat där flera politiska beslut gjorde att tidigare statligt- och kollektivt finansierade verksamheter nu är konkurrensutsatta och det individuella ansvaret har därmed ökat. Fasta, sociala vanor har minskat och i och med den ökade flexibiliteten har det blivit enklare för människor att exempelvis att flytta eller resa. I takt med att befolkningens reallöner ökar och vi blir fler och fler människor på jorden, som dessutom tänker mer individualistiskt än kollektivt, kommer flygandet troligen fortsätta att öka (Larsson, 2015).

Det finns två godkända fossilmfria flygbränslen som kan användas för att minska klimatpåverkan, men dessa biobränslen måste jämföras mot dess resurs- och markanvändningsanspråk (Larsson, 2015:38). I och med att flyget ökar i en väldigt hög takt idag skulle dock övergången till biodrivmedel innebära att den globala biobränsletillgången enbart går till flyget åt 2050 (Krammer et al., 2013). Därmed är flygets framtid inte bara en allvarlig klimatfråga utan påverkar hela samhällets resursanvändning. Larssons studie är av stor betydelse för vår undersökning då den ger oss en bakgrund kring varför det är viktigt att se huruvida just *flygets* klimatpåverkan belyses i media och huruvida detta påverkar hela samhället. Värt att nämna är även att det finns få studier som handlar om flygets klimatpåverkan, där Larsson är en av få forskare som är framträdande inom detta område. Detta indikerar att flygets klimatpåverkan tenderar att hamna i skymundan när det gäller forskning och därmed är det viktigt att forska mer kring detta problem.

Larsson nämner även faktorer som trots allt kan bidra till ett mer hållbart konsumtionsmönster i samhället. Exempel på detta är förändringar av utbud och prisrelationer på marknaden, men även normer, kunskap och attityder i samhället (Larsson, 2015:45). För att dessa faktorer ska kunna förändras måste politiken, näringslivet samt civilsamhället vara med och påverka. Här menar vi, i förhållande till dagordningsteorin (Griffin et al., 2015:375-380), att även medierna kan spela stor roll i att ändra människors konsumtionsmönster. Medierna kan hjälpa till att förändra normer, kunskap och attityder men de har även makten att påverka vems åsikter och vilka samtalsämnen som får ta plats i samhället.

3.

Syfte och frågeställningar

Med avstamp i tidigare forskning menar vi att klimatförändringarna kan komma att leda till en global katastrof där flyget har en stor påverkan. Eftersom medier är en av människors främsta informationskällor finner vi det intressant att se hur Dagens Nyheter, en av Sveriges största nyhetsmedier, skriver om flygets klimatpåverkan i nutid – genom att studera åren 2017 och 2018.

Till vår studie kommer vi använda oss av två huvudsakliga frågeställningar. För att besvara frågeställningarna och analysera resultaten ifrån dem kommer vi utgå ifrån teorierna medielogik och gestaltningsteorin samt återkoppla till tidigare forskning. Till den första frågeställningen har vi valt att tillägga ett antal underfrågor, vilka är en operationalisering av huvudfrågan. Dessa är således samma frågor som vi ställer till artiklarna i Dagens Nyheter för att få ett svar på *hur* rapporteringen ser ut.

Frågeställning 1: Hur rapporteras det om flygets klimatpåverkan i Dagens Nyheter 2017 och 2018?

- a) Handlar artikeln primärt om flygets klimatpåverkan eller är endast det något som nämns?
- b) Är artikeln positiv/negativ/neutral?
- c) Presenteras lösningar på flygets klimatpåverkan? (t.ex. alternativa resmöjligheter, flygskatt, bojkotta flyget)
- d) Vem tilldelas det främsta ansvaret för att reducera flygets klimatpåverkan? (t.ex. makthavare/politiker, enskilda individen/samhället, marknaden/industrin eller forskare)
- e) Hur gestaltas artikeln? (t.ex. alarmerande, utifrån egenintresse/makt, tvivlande/skeptisk, samt informerande)
- f) Förekommer personifiering? Om ja – vem handlar artikeln om? (t.ex. politiker, känd(a) person(er), klimataktivist(er), forskare)

I frågeställning 1 har vi separerat olika fenomen vi ska undersöka genom att dela upp dessa i underfrågor – men vi ser också att flera kategorier troligtvis är relaterade till varandra. För att få mer bredd, djup och kontext i studien så kommer vi därmed ställa en andra, mer öppen, frågeställning som ämnar undersöka sådana möjliga korrelationer.

Frågeställning 2: Vilka intressanta mönster och samband kan utläsas mellan underfrågorna till frågeställning 1?

Frågeställning 2 är beroende av frågeställning 1 och dess underfrågor då den ämnar undersöka om det finns några samband och/eller mönster mellan dessa. Detta är relevant då dessa frågor inte är fristående utan rimligen hör ihop med- och/eller korrelerar med varandra. Exempelvis kan vi undersöka om det finns mönster mellan frågeställning 1B och 1C; i vilken utsträckning presenteras lösningar, i förhållande till om artikeln är positiv, negativ eller neutral? Eftersom resultatet av frågeställning 1 kommer ge oss en insikt kring vilka underfrågor som är intressanta att kombinera,

kommer vi först efter resultatet av frågeställning 1 att redovisa vilka kombinationer av underfrågor vi ämnar analysera. Vi inväntar resultatet på frågeställning 1 innan dessa kombinationer bestäms för att undvika irrelevanta sådana. Om det visar sig att nästan samtliga av artiklarna presenterar lösningar så är det irrelevant att undersöka mönster och samband mellan denna fråga och huruvida artikeln är positiv, negativ eller neutral. Motivering till utvalda kombinationer finnes således när resultatet av frågeställning 1 har presenterats.

3.1 Avgränsningar

Dagens Nyheter blev vårt studieobjekt eftersom det är Sveriges största morgontidning (Dagstidningsförteckning, 2018). Trots att studier visar att fler personer läser tidningen på nätet än på papper (Svenskarna och internet, 2018) vill vi undersöka den tryckta versionen av Dagens Nyheter då det är den slutgiltiga versionen och därmed kan vi undvika möjligheten att artiklar redigerats och ändrats i efterhand. Anledningen till att vi avgränsade oss till morgontidningar är för att dessa ska vara mer objektiva, korrekta och tydliga med varifrån de hämtar sina källor, jämfört med kvällspress, och därmed kan vi anta att läsarna ska få en mer objektiv framställning av flygets klimatpåverkan (Nerman, 1973:50-53). I relation till andra nyhetsmedier ska således Dagens Nyheter stå för den mest informativa rapporteringen och som vi nämnde i den inomvetenskapliga problematiseringen är Sverige ett land med få klimatskeptiker och där nästan samtliga hyser oro inför klimatförändringarna, vilket gör att man kan anta att medierapporteringen är mer informativ, vetenskaplig och objektiv här. Därmed vill vi undersöka huruvida Dagens Nyheter efterföljer detta som en informativ nyhetskälla i ett vetenskapligt baserat land.

Eftersom det är redaktionen som bestämmer vilka artiklar som får utrymme, och därmed bestämmer vad medborgarna ska tycka är viktigt, har vi valt att inkludera alla olika typer av artiklar (debattartiklar, ledare, krönikor etc.). Däremot har vi valt att inte inkludera och analysera bilder eller bildtexter, då detta hade krävt en mer omfattande studie. Vi har även uteslutit framsidor för att undvika risken att samma artikel räknas två gånger.

Vi har valt att analysera Dagens Nyheter och de artiklar som innehåller ordet flyg och något av följande ord; klimat, miljöpåverkan, miljökris, miljökatastrof, miljöproblem, miljöförstöring eller miljödebatt i artiklar från Dagens Nyheter mellan 1 januari 2017 till 31 december 2018. Anledningen att vi inte inkluderade alla artiklar med ordet "miljö" grundar sig i att dessa hade inkluderat flertalet irrelevanta artiklar då ordet miljö används i andra sammanhang än just miljö- och klimatfrågor, exempelvis "arbetsmiljö" eller "skolmiljö". Utan denna exkludering av samtliga miljöord hade antalet artiklar blivit 1 600 stycken vilket gjorde en avgränsning nödvändig.

Vår studie ämnar undersöka hur nutida nyhetsrapportering kring flygets miljöpåverkan ser ut, därmed har vi valt att undersöka det senaste året, 2018. Året 2018 var exceptionellt med valår i Sverige, vilket gör det intressant att se hur en så viktig fråga som klimatet lyfts upp i en av Sveriges största medier inför riksdagsvalet och var tidningens fokus ligger – på enskilda personer, politiker, vetenskapsmän/kvinnor eller liknande. Det var dessutom en rekordvarm sommar som gjorde att stora delar av Sveriges skogsmarker stod i brand och det var grillförbud i nästan hela landet – vilket också kan ha väckt mycket åsikter och uppmärksamhet kring den globala uppvärmningen. Därmed har vi valt att även undersöka året 2017 för att säkerställa att den rapportering som skedde under 2018 inte enbart berodde på dess exceptionella omständigheter.

4.

Teoretiskt ramverk

I vår studie kommer vi använda oss av två huvudsakliga teorier som ramverk att utgå ifrån. Dessa teorier är medielogik, där framförallt nyhetsvärdering och personifiering kommer hjälpa oss besvara och analysera våra frågeställningar, samt gestaltningsteorin, där A Conceptual Map for Distinguishing Arguments of Climate Politics används för att kategorisera artiklar. I och med att dessa teorier är stora och komplexa är vi medvetna om att vi inte kommer lyfta alla aspekter och områden inom dem, men vi kommer lyfta de delar som vi anser vara mest relevanta för vår studie. Vissa delar av teorierna kommer att hjälpa oss besvara frågeställningarna, medan andra kommer vara till större hjälp när vi analyserar de resultat vi får fram.

4.1 Medielogik

Teorin om medielogik innebär att ett mediums innehåll anpassas för att passa mediet vad gäller normer, organisation, arbetsvillkor och format (Strömbäck, 2009:171). Det var Altheide och Snow (1979) som grundade idéerna kring medielogiken. De menar att det som styr vad som rapporteras och hur det rapporteras är; tekniska villkor och förutsättningar, organisatoriska och institutionella faktorer, mediepublikerna samt konkurrensen om publikens uppmärksamhet mellan medierna. De beskriver medielogiken enligt följande:

In general terms, media logic, consists of a form of communication, the process through which media present and transmit information. Elements of this form include the various media and the formats used by these media. Format consists, in part, of how material is organized, the style in which it is presented, the focus or emphasis on particular characteristics of behavior, and the grammar of media communication. Format becomes a framework or a perspective that is used to present as well as interpret phenomena (Altheide & Snow, 1991:9).

Strömbäck är en gedigen forskare inom området som menar att en central del för media är att kunna reducera informationen och fånga människors uppmärksamhet (2009:172). Idag finns det ett överflöd av information i det moderna mediasamhället och därmed skapas det stor konkurrens för att fånga människors uppmärksamhet (ibid:172). Medierna behöver därför välja ut vad de ska rapportera om samtidigt som det är viktigt att fånga människors uppmärksamhet. För att lyckas med detta kan medierna använda sig av berättartekniker, både på grund av utrymmesskäl och vinstskäl. Kent Asp är ytterligare en medieforskare som beskriver sex olika berättartekniker; förenkling, tillspetsning, polarisering, konkretion, intensifiering och personifiering (Asp, 1986:360), och senare har även Strömbäck lagt till en berättarteknik; stereotypisering (Strömbäck, 2009:172). Tillspetsning syftar till att spetsa innehållet och ersätta detaljer med korta, mer intresseväckande, formuleringar (ibid:178-180). Förenkling innebär att innehållet förenklas och kortas ned för passa det begränsade utrymmet och journalisterna omformulerar svåra ord samt komplexa händelser för att läsarna ska förstå. Polarisering är en effektiv berättarteknik som används för att behålla uppmärksamheten hos publiken. Olika uppfattningar ställs emot varandra och kan präglas av exempelvis ett politiskt spel mellan olika ministrar med olika åsikter, eller utrikesnyheter mot inrikesnyheter. När händelser framställs som intensiva används intensifiering för att nyheten ska uppmärksammas och konkretion yttrar sig främst när fokus läggs på händelser snarare än processer. Journalisterna kan använda sig av olika stereotyper i nyheterna för att människor ska kunna känna igen sig och på så sätt lättare ta till sig av

informationen, denna berättarteknik kallas stereotypisering. Personifiering kan användas för att bryta ner och förenkla en fråga eller händelse och göra den mer förståelig. Personifiering innebär att personliga konflikter och enskilda individer tenderar att få större fokus än stora händelser då människor finner detta särskilt intressant. Denna typ av berättarteknik kan skapa en känsla av relaterbarhet hos publiken och anses därmed ha högre nyhetsvärde för individen. Vi finner den extra relevant för vår studie kring flygets klimatpåverkan då det är ett komplext problem som inte ligger särskilt nära i tiden och därmed kan vara svårt att rapportera om. I och med detta kan problemet fördelaktigen formuleras med hjälp av en berättarteknik såsom personifiering för att skapa mer uppmärksamhet hos mediepubliken. Generellt sett har en nyhet större chans att nå publikation om den kan omformas med hjälp av en berättarteknik då den har större chans att fånga människors uppmärksamhet.

Atheide och Snow har beskrivit fyra komponenter inom medielogiken som är avgörande för att en händelse ska bli en nyhet (Altheide & Snow, 1979:10, 64, 81). Dessa är mediedramaturgi, mediernas arbetsrutiner, mediernas arbetsmetoder och medieformat. Det är hög konkurrens på mediernas marknad vilket gör att det är viktigt att fånga läsarnas uppmärksamhet tillika behålla den. Mediedramaturgin handlar om att skapa intresse hos publiken genom att göra en nyhet så spännande och attraktiv som möjligt. Detta gör att exempelvis konflikter anses ha stor chans att ta plats i nyheter eftersom dessa är enkla att presentera på ett uppseendeväckande sätt (Asp, 1990:63). Mediernas arbetsrutiner handlar om att en nyhet har större chans att bli en nyhet om den passar in i mediernas arbetsrutiner (ibid:64). Exempelvis gäller det att anpassa en presskonferens utefter hur redaktionerna har möten och deadlines. Mediernas arbetsmetoder handlar om att man alltid vill vara först med en nyhet och gärna publicera något innan deadline, finns det därmed skäl till att tro att om man är först med något är det större chans att det blir en nyhet (ibid:65). Medieformatets begränsningar är vad som avgör vad som blir en nyhet och hur den kommer se ut (ibid:66). En nyhet kommer presenteras på ett sätt i TV, exempelvis med rörliga bilder, och på ett annat sätt i radio, där nyheterna på ett passande sätt ska formuleras med ord och ljud. Formatet har därmed en avgörande roll i vilka händelser som blir nyheter då nyheten måste passa det aktuella formatet.

För att vi ska kunna undersöka hur medierna skriver om flygets klimatpåverkan behöver vi förstå de inneboende logiker som gäller för att en nyhet ska bli publicerad. Medielogiken kommer därmed hjälpa oss analysera resultaten på våra frågeställningar.

4.2 Nyhetsvärdering

Nyhetsvärdering är ett stort och komplext begrepp inom medielogiken som många forskare har framfört olika teorier kring – men det handlar övergripande om de inneboende kriterier som gör att en händelse blir en nyhet. En forskare som var tidig med att ta fram teorier kring nyhetsvärdering var Walter Lippman, som redan på 1920-talet påvisade två viktiga delar inom nyhetsvärderingen (Hadenius, Weibull, Wadbring, 2011:320). Det ena var att händelsen måste väcka känslor hos läsaren, och den andra var att läsaren måste känna igen sig i händelsen, känna identifikation. Henk Prakke är en annan forskare som har försökt konkretisera vad som gör att en händelse blir till en nyhet. Han har tagit fram en modell som innehåller tre faktorer; tid, kultur och rum (ibid:321). Enligt Prakkes teori har en händelse störst chans att bli en nyhet om den kommer ske/har skett nära i tid, om den har nära kulturell koppling till läsarna vilket innebär att de berörs på ett djupare plan, samt att det har inträffat/kommer inträffa nära i rum, det vill säga geografiskt nära.

Harcup och O'Neill är också två framträdande forskare inom nyhetsvärderingen vilka menar att de inneboende logiker som följer med nyhetsredaktionernas arbetssätt spelar roll för om det blir en nyhet

eller inte (Harcup & O'Neill, 2016:1470f). Nyhetsvärderingen styrs av de organisatoriska, sociala, ideologiska och kulturella normer som råder på redaktionerna i kombination med de ekonomiska faktorerna som präglar verksamheten (ibid:1473). Harcup & O'Neill har, likt andra forskare, tagit fram ett punktschema kring vilka egenskaper en händelse måste/bör ha för att bli en nyhet (Harcup and O'Neill 2001, 278–279):

Makteliten: historier som berör individer, organisationer eller institutioner med hög makt.

Kändisar: historier som berör kända personer.

Underhållning: historier som publiken finner underhållande exempelvis drama, komiska inslag, djur.

Övriga: historier som innehåller överraskande innehåll.

Dåliga nyheter: historier som huvudsakligen är negativa, såsom konflikter eller tragedier.

Bra nyheter: historier som huvudsakligen är positiva, såsom botemedel eller räddningar.

Omfattning: historier som har en stor omfattning i form av att många människor berörs eller händelsen har stor inverkan.

Relevans: historier om problem, grupper och nationer som är relevant för publiken.

Uppföljning: historier som redan existerar i nyhetsflödet och som således blir en uppföljning på något annat.

Följer tidningens agenda: historier som passar in i mediet och följer redaktionens/tidningens agenda.

(Harcup, O'Neill 2001, 278–279).

Sammantaget är nyhetsvärderingen något som är relevant gällande den offentliga debatten kring klimatfrågor. Ofta får makroperspektiv, makt och kontext stå tillbaka och istället är det mikrofrågor som konflikt mellan personligheter eller organisationer som lyfts fram i nyheterna (Boykoff, 2011:101). Journalistiska principer, som att eftersträva balans i rapporteringen, påverkar rapporteringen kring flygets klimatfrågor där en vetenskaplig konsensus ställs mot ett fåtal skeptiker vilket gör rapporteringen skev och påverkar diskursen (Boyce & Lewis, 2009:72).

4.3 Gestaltningsteorin

Gestaltningsteorin har flera olika definitioner men teorin har sitt ursprung hos sociologen Ervin Goffman som publicerade boken "The frame analysis" (Strömbäck, 2009:215). Där förklarar Goffman hur medier beskriver och gestaltar olika samhällsfrågor och samhällsproblem och hur denna konstruktion som medier ger verkligheten påverkar läsarna och medborgarna. Trots att

gestaltningsteorin är ett välkänt område där flera olika tolkningar och definitioner har skapats finns det en likhet mellan alla. Denna likhet är att gestaltningarna som medierna använder är ett sätt för att organisera informationen, nyheterna placeras medvetet eller omedvetet i specifika sammanhang för att göra dem begripliga (Strömbäck, 2004:34). Robert Entmann menar att gestaltningsteorin innebär att man väljer ut några aspekter av verkligheten och väljer att göra dessa mer framträdande i en text än andra (Entmann, 1993:52 i Hackett et al.,2017:55). Hans uttalanden är idag en välkänd definition av gestaltningsteorin:

To frame is to select some aspects of a perceived reality and make them more salient in a communicating text, in such a way as to promote a particular problem definition, causal interpretation, moral evaluation, and/or treatment recommendation for the item described (Entman, 1993:52).

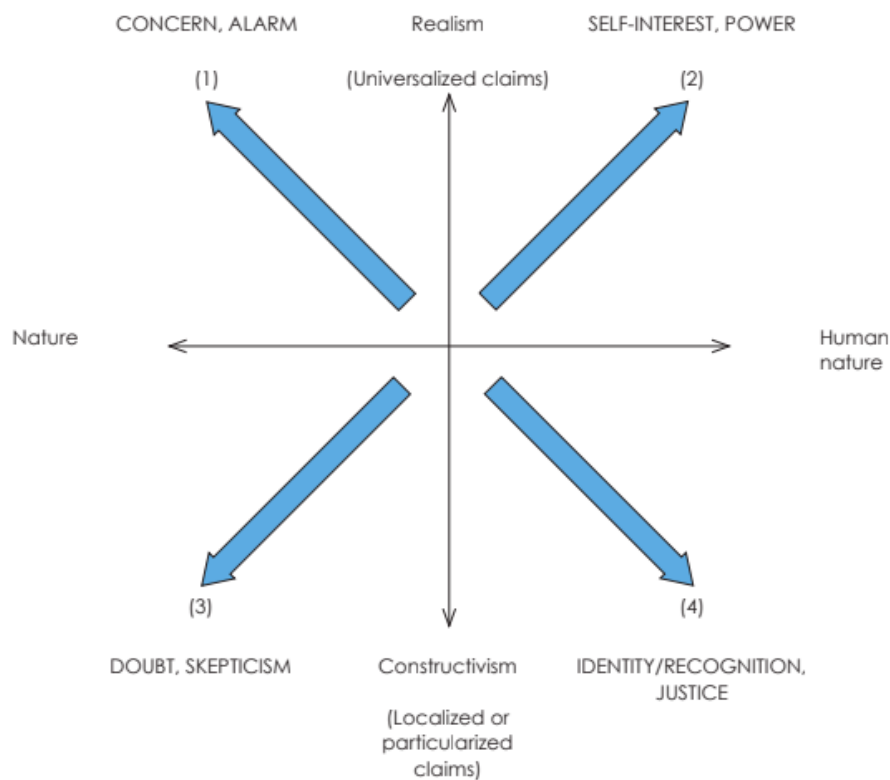
Gestaltningsteorin behandlar alltså mediernas innehåll och vad de egentligen representerar (Strömbäck, 2009:118). Det innebär att nyheterna vi ser är gestaltningar och återskapande av verkligheten snarare än att de faktiskt representerar verkligheten. Som journalist måste man välja ut vad man ska rapportera om från en stor mängd information vilket resulterar i att man måste utesluta vissa saker och delar. I och med att journalisterna även måste ta hänsyn till medielogiken präglas rapporteringen snarare av journalisternas gestaltningar av verkligheten, än verkligheten i sig. Olika gestaltningar formas av ordval, fakta, perspektiv, tillskrivande av ansvar och attityd, vilket är små men centrala delar i journalistiken (ibid:121). Roosvall och Tegelberg pratar om "The political game frame" som innebär att klimatfrågan ofta ramas in som ett politiskt spel och ämnar skapa underhållningsvärde istället för att fokusera på en korrekt och informativ nyhetsförmedling (2018:145-146).

Med detta i åtanke blir vår studie särskilt intressant att studera då nyheterna kring flygets klimatpåverkan påverkas av vilken gestaltning journalisten ger problemet. Denna teori kommer således också hjälpa oss att svara samt analysera våra frågeställningar.

4.4 A Conceptual Map for Distinguishing Arguments of Climate Politics

Risto Kunelius lyfter i boken "Media meets climate", en konceptuell karta som kan hjälpa oss att navigera i den politiska klimatdebatten (2012:35-37). Denna karta bygger på olika typer av politiska argument som används i den klimatpolitiska debatten. Trots att vår studie inte ska undersöka den klimatpolitiska debatten, utan snarare ett medialiserat perspektiv, så anser vi att denna modell kan hjälpa oss att kategorisera hur artiklarnas gestaltas. Kartan presenterar fyra olika politiska argument som står bakom de artiklar som skrivs; "alarmerande", "egenintresse, makt", "tvivel, skepticism" och "identifiera/ge rättvisa". Nedan följer en direkt kopia av kartan som presenteras i Kunelius kapitel:

Figur 1. A Conceptual Map for Distinguishing Arguments of Climate Politics.



(Kunelius i Nordicom, 2012:35)

Denna modell kommer agera inspiration när vi kategoriserar våra artiklar inför frågeställning 1e. Därmed kommer vi använda delar av modellen som vi anser kan hjälpa oss kartlägga hur Dagens Nyheter gestaltar flygets klimatpåverkan. För att modellen ska passa in i en mediekontext har vi avpolitiserat argumenten samt exkluderat en kategori och istället inkluderat en annan. Vi kommer alltså använda oss av kategorierna “alarmerande”, “egenintresse, makt” och “tvivel, skepticism” från modellen samt inkludera en kategori som vi kallar “informerande”. Nedan redogör vi för hur artiklarna kommer kategoriseras i vår studie.

Alarmerande

I denna kategori kommer vi sortera artiklar där det huvudsakliga syftet med artikeln är att varna och upplysa om flygets klimatpåverkan. I dessa artiklar används ord som är varnande, såsom “klimatkris” snarare än “klimatförändringar” och man lyfter ofta konsekvenserna av flygets klimatpåverkan samt vill uppmana till aktion.

Utifrån egenintresse, makt

I denna kategori kommer vi sortera artiklar där det huvudsakliga syftet med artikeln att skriva om ett företag/industri eller politiskt parti, snarare än att lyfta själva klimatförändringarna som huvudhändelse. Exempelvis kan en artikel handla om att ett företag har gjort/sagt något bra/dåligt om flygets klimatpåverkan.

Tvivlande, skeptisk

I denna kategori kommer vi sortera artiklar där det finns ett förminskande av den globala uppvärmningen och flygets konsekvenser. Exempelvis där klimatförnekelse lyfts, man fransäger sig

ansvar eller uppmuntrar till flygresor. Oavsett om det är en spegling av någon annans- eller journalistens egna åsikter, så kategoriseras all form av skepticism/tvivel här.

Informerande

I denna kategori kommer vi sortera artiklar där flygets klimatpåverkan framställs på ett informativt och upplysande sätt – utan att ha “varna” och “skrämma” som huvudsyfte. Artikeln kan informera om exempelvis ny forskning, hur flyget påverkar miljön eller vad man som individ/kollektiv kan göra. Ofta är det en artikel som är relativt neutral och varken förnekar eller varnar kring flygets klimatpåverkan.

5. Metod

5.1 Kvantitativ innehållsanalys

Vi har använt oss av en kvantitativ innehållsanalys där vi undersöker hur Dagens Nyheter skriver om flygets klimatpåverkan. Detta är en bra metod att tillämpa när man vill undersöka förekomsten av olika typer av innehåll i ett material (Esiasson, Gilljam, Oscarsson, Wägnerud, 2012:197), exempelvis hur ofta alarmerande artiklar förekommer i jämförelse med hur ofta skeptiska artiklar förekommer. När man har många analysenheter och man kan svara på frågeställningar med hjälp av siffror är en kvantitativ innehållsanalys ett bra val av metod. Samtliga av våra frågeställningar går att, och kommer att, besvaras med hjälp av diagram där vi har översatt artiklarna till siffror om exempelvis hur många artiklar som är "alarmerande" respektive "skeptiska". Eftersom vi vill undersöka förekomsten av olika innehållsliga kategorier i tidningsartiklar från Dagens Nyheter passar en kvantitativ innehållsanalys bra. Det centrala i en kvantitativ innehållsanalys är frekvens och utrymme – det vill säga hur ofta och hur mycket. Fokus på just tid och rum gör att en kvantitativ innehållsanalys brukar genomföras med ett så kallat mekaniskt räknande, vilket ofta har en något nedlåtande ton (ibid:198). Detta behöver däremot inte vara något negativt utan är ett bra sätt gå igenom mycket material på kort tid, särskilt om man har ett datorprogram till hjälp. En kvantitativ innehållsanalys ägnar sig inte heller bara åt detta mekaniska räknande - det är också viktigt att de innehållsliga variablerna tolkas på rätt sätt och utformas korrekt för att man ska kunna genomföra studien. Kvantitativ innehållsanalys är en således en vanlig metod att använda inom just vårt område, medie- och kommunikationsvetenskap, och därmed även passande för vår studie.

Nilsson argumenterar för att en kvantitativ metod förenklar och förtydligar materialet vilket i sin tur begränsar undersökningen till frågor som endast skrapar på ytan (2010). Den kvantitativa metoden söker inte ingående kännedom om hur saker och ting hör samman såsom i en kvalitativ studie och kan därmed inte bidra med något direkt djup i undersökningen. Vid användning av en kvantitativ metod är det viktigt att ha förståelse för att kontexten i materialet kan komma i skymundan eftersom texterna bryts isär och tas ur olika sammanhang som har betydelse (Nilsson, 2010). I vår undersökning är däremot den främsta kritiken tolkningsfrågan. Även om man i en kvantitativ innehållsanalys ska ha en objektiv ansats kan vi inte frånga den grad av tolkning som krävs för att utföra studien. För att minimera tolkningsramen var det således viktigt att ha en tydlig och utförlig kodbok. Med utgångspunkt i detta har vi skrivit kodinstruktioner till alla variabler där vi på ett utförligt sätt beskrivit hur vi ska tolka dem.

5.2 Kodningsprocessen

För att utföra studien har vi valt att arbeta i dataprogrammet SPSS där vi lagt in samtliga artiklar som innehåller ordet flyg och något av följande ord; klimat, miljöpåverkan, miljökris, miljökatastrof, miljöproblem, miljöförstöring eller miljödebatt i artiklar från Dagens Nyheter åren 2017 och 2018. Vi samlade in dessa från databasen Mediearkivet. Artiklarna var sammanlagt 564 stycken och efter kodningen insåg vi att 333 stycken av dessa var relevanta, 84 från 2017 och 249 från 2018. Att artiklarna sjönk i antal berodde på att vissa av artiklarna var irrelevanta för vår studie. Exempelvis inkluderades artiklar som innehöll ord såsom "brandflyg" och "arbetsklimat" vilka inte berörde flygets klimatpåverkan. Vi valde att inte inkludera samtliga artiklar med ordet "miljö" eftersom det används i många andra sammanhang, exempelvis "arbetsmiljö". Som tidigare nämnt hade antalet

artiklar blivit 1600 utan denna exkludering, vilket gjorde en avgränsning nödvändig. Vi är därför medvetna om att ett fåtal relevanta artiklar kan ha utelämnats från undersökningen – men eftersom vi har inkluderat miljöord som med stor sannolikhet bör ha nämnts om artikeln handlar om flygets klimatpåverkan, så anser vi att bortfallet är så pass litet att studien trots det kan betraktas ha ett totalurval.

Vi har valt att tilldela varje analysenhet (artikel) lika stor vikt i analysen – oavsett storlek på artikeln (Esiasson et al., 2012:203). Förslagsvis kunde längre artiklar väga tyngre än korta artiklar såsom notiser, men utifrån vår frågeställning kring *hur* rapporteringen går till så ansågs detta som irrelevant. Det viktiga för oss är inte hur stort utrymme artikeln tar, utan snarare vad som står i artikeln och hur flygets klimatpåverkan framställs. Vi valde även att inte analysera bilder, då det hade krävt mer tid och en mer omfattande studie, eller förstasidor, för att motverka risken att koda samma artikel två gånger.

För att undersöka artiklar har vi valt att ta fram olika egenskaper, eller variabler, hos de olika artiklarna som man därefter kan tilldela olika kategorier, så kallade variabelvärden (Esiasson et al., 2012:200-201). Dessa variabler och variabelvärden har beskrivits med hjälp av en kodbok, vilken finns som bifogad bilaga. I kodboken har vi beskrivit olika tolkningsregler och kodningsprinciper för att variablerna ska bli så tydliga som möjligt och det ska vara givet vilket variabelvärde som ska tilldelas varje artikel. Kodboken har utformats med hänsyn till tidigare studier där Djerf-Pierres avhandling har varit till stor hjälp (1996). Vi har även tagit del av andra kvantitativa innehållsanalyser för att kunna utforma en så bra och tydlig kodbok som möjligt, vilket således ger vår studie hög kumulativitet.

När man utformar variabler och bestämmer vilka egenskaper man vill undersöka hos analysenheterna brukar man dela upp dessa i olika kategorier; formvariabler och innehållsliga variabler (ibid:203-204). Vår kodboks inledande variabler (V1-V4) är formvariabler då de handlar om relevans, årtal, rubrik och typ av artikel. Dessa variabler kräver alltså ingen subjektiv bedömning utan bör alltid kodas på exakt samma sätt oavsett kodare. Resterande av våra variabler är innehållsliga sådana och det är de som står för undersökningens kärna. Här är det mer bedömningsfrågor, exempelvis huruvida artikeln är positiv/negativ/neutral och vem som tilldelas det främsta ansvaret. För att dessa variabler ska kunna kodas på samma sätt av olika kodare har vi fördelaktigen inkluderat en kodinstruktion till varje innehållslig variabel. Det är i dessa variabler vi kan få ut ett svar på våra frågeställningar och vår studie kan tillföra ett värde.

Vad gäller variabelvärdena är det viktigt att dessa ska vara klart skilda från varandra och att skillnaden mellan dessa ska vara tydlig så man enkelt kan se vilket värde som kan tilldelas en artikel (ibid:204). Vi har valt att göra studien ömsesidigt oberoende vilket innebär att varje artikel endast kan kategoriseras med ett variabelvärde per fråga, vilket brukar kallas för att man använder sig av en huvudandelsprincip (ibid:207). Detta gör vi för att studien ska få ett så tydligt resultat som möjligt och för att vi endast ska välja det som är mest framträdande i varje artikel. Risken med detta är att det blir en subjektiv bedömning och att viktiga delar utelämnas. De artiklar som exempelvis innehåller både alarmerande och informativ gestaltning var vi således tvungna att kategorisera in i den gestaltning som var mest framträdande i artikeln. Vid osäkerhet kring vilken kategori som skulle väljas kodades artikeln som "osäker" eller "övrigt" för att därefter gå igenom dessa tillsammans. Det är viktigt att ha en sådan kategori för att ha någonstans att placera de analysenheter som man är osäker på, alternativt inte hör hemma någonstans, och det ger därmed studien högre validitet (ibid:204).

5.3 Interkodarreliabilitet

Vi utförde en så kallad testkodning, eller pilotkodning, två gånger under studiens gång – en i början och en i slutet. Först utfördes en pilotkodning på de 20 första artiklarna för att få en hög reliabilitet och säkerställa att båda tolkade artiklarna och variablerna på samma sätt. Vi fick ett resultat på 75 procent. Därefter genomförde vi ett par justeringar och förtydliganden i kodboken samt ändrade vissa frågor. Exempelvis hade vi en frågeställning kring vilka lösningar som presenteras – vilken vi sedan ändrade till *om* det presenteras lösningar eller inte, då det var essensen av frågeställningen. Exakt vilka lösningar som presenteras hjälper oss inte att svara på hur rapporteringen ser ut, för vår studie är det mer intressant att veta i vilken utsträckning det presenteras lösningar eller inte. Det är extra viktigt att vara kritisk mot sig själv och våga korrigera fel och vara flexibel gentemot sin kodbok i början av studien (ibid:206-207).

Efter första pilotkodningen valde vi att dela upp artiklarna och således koda hälften var. När kodningen var klar gjorde vi ytterligare ett reliabilitetstest, liknande det vi gjorde i början. Detta är viktigt att göra även i slutet av en kvantitativ innehållsanalys för att styrka reliabiliteten på studien och påvisa att undersökningen har hög kvalitet och noggrannhet (ibid:207-208). Vi kodade om 20 slumpmässigt utvalda analysenheter av varandras kodade artiklar för att kontrollera om resultatet blev detsamma med en ny kodare. Vi fick ett resultat på 80 procent överensstämmelse vilket är ett godkänt resultat på ett reliabilitetstest och således kan vår studie anses ha hög reliabilitet. Resultatet kunde förstås varit ännu närmare 100 procent men eftersom många av våra variabler innehåller inslag av bedömningar, exempelvis frågan om huruvida artikeln är positiv/negativ/neutral så är ett resultat på 80 procent klart godkänt.

5.4 Validitet

Att ha hög validitet på en studie brukar definieras på tre sätt; att man har en överensstämmelse mellan teoretisk definition och operationell indikator, att man har en frånvaro av systematiska fel samt att man mäter det man påstår att man mäter (ibid:57). Detta är således mycket viktigt för en vetenskaplig studie. Vi har testat och ändrat underfrågorna ett flertal gånger för att minska felmarginalen mellan teoretisk definition och operationell indikator. Därmed anser vi att våra operationaliserade frågor till frågeställning 1 är en korrekt och tydlig översättning av den teoretiska frågan kring hur det rapporteras om flygets klimatpåverkan i Dagens Nyheter 2017 och 2018. Vad gäller frånvaro av systematiska fel i studien kan vi förstås inte säkerställa att samtliga artiklar är kodade på ett fullständigt objektivt och korrekt sätt då det alltid förekommer subjektiva bedömningar – i och med att man utgår ifrån sina egna föreställningar och kunskaper. Däremot har vi försökt att ha så breda frågor och tydlig kodbok som möjligt samt två stycken interreliabilitetstester för att säkerställa att den risken är minimal. Den sista definitionen av att ha hög validitet, att mäta det man påstår att man mäter, är något vi kan säkerställa då våra frågeställningar kommer att besvaras och analyseras utifrån det teoretiska ramverket vi presenterat och att vi har varit noggranna med att hela tiden återkoppla till syftet och frågeställningarna.

Man brukar även skilja på intern- och extern validitet (ibid:58). Intern validitet innebär att studien har en hög resultatvaliditet vilket ofta brukar beskrivas precis som ovan – att vi mäter det vi påstår att vi mäter, och att vi mäter det korrekt. Extern validitet handlar däremot om huruvida resultatet går att dra några slutsatser och generaliserbarhetsanspråk ifrån. Eftersom vi endast studerat ett nyhetsmedium kan vi inte uttala oss om hela Sveriges medierapportering kring flygets klimatpåverkan. Vi kan inte heller uttala oss om eller dra några generella slutsatser kring hur det har förändrats över tid eller sett ut tidigare då vi endast analyserat två årtal. Däremot kan vi dra en generell slutsats kring hur

nyhetsrapporteringen om flygets klimatpåverkan har sett ut hos just Dagens Nyheter de senaste åren, eftersom vi gjort ett totalurval. Vi är medvetna om att vi kan ha missat någon eller några artiklar när vi genomförde vår sökning på Mediarkivet, men däremot anser vi att de eventuellt utlämnade artiklarna inte skulle gjort något större avtryck i vår studie och således inte påverka det slutliga resultatet.

6.

Resultat och analys

Resultatet av vår undersökning presenteras nedan där vi valt att ta fram ett diagram för varje operationaliserad underfråga till frågeställning 1 som belyser hur det rapporteras om flygets klimatpåverkan. Detta, för att göra resultaten så tydliga som möjligt. Vi har även valt att analysera resultaten direkt efter presentationen av dessa för att få en tydlig röd tråd och undvika förvirring. Efter presentationen av frågeställning 1 följer en presentation av frågeställning 2 med de mönster och samband vi har hittat mellan dessa frågor.

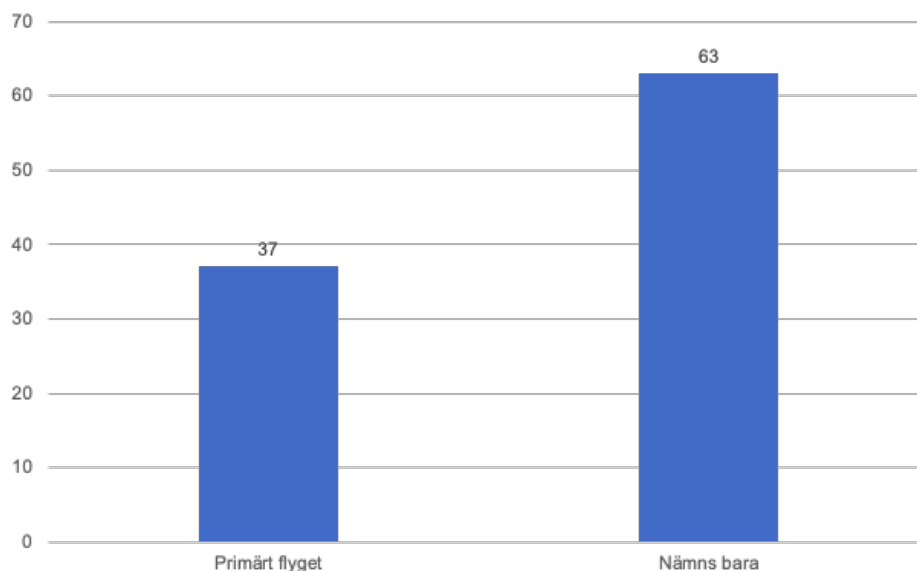
6.1 Rapporteringen kring flygets klimatpåverkan i Dagens Nyheter 2017 och 2018

Efter att ha kodat samtliga artiklar i Dagens Nyheter som behandlar flygets klimatpåverkan från 2017 och 2018 kan vi utläsa att resultatet i många fall är ganska jämnt fördelat mellan de olika variablerna - men vissa mönster går att avläsa. Nedan presenteras en mer utförlig analys av samtliga underfrågor i turordning där underfråga 1A besvaras först.

6.1.1 Resultat 1A

Nedan presenteras resultatet på underfråga 1A: Handlar artikeln primärt om flygets klimatpåverkan eller är endast det något som nämns?

Figur 2. Andel artiklar som endast nämner- eller primärt handlar om flygets klimatpåverkan (procent)



Kommentar: Antal analysobjekt 333 st. Fråga: "Handlar artikeln primärt om flygets miljöpåverkan eller är det endast något som nämns?". Svarsalternativ var "primärt flyg" eller "nämns bara". Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

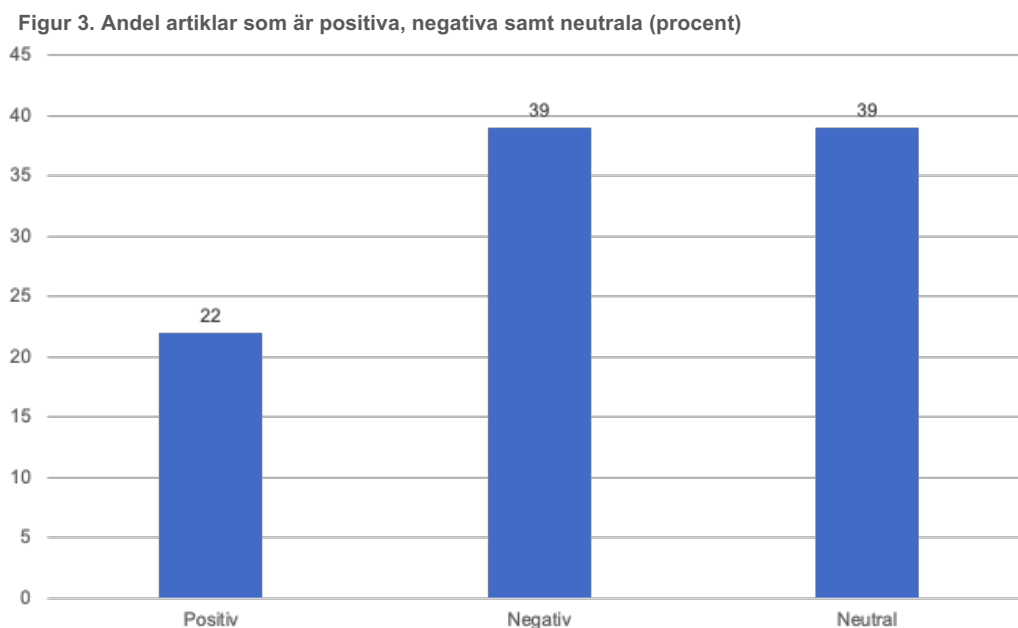
Av samtliga artiklar som nämner flygets klimatpåverkan är det 37 procent, 123 stycken, som primärt handlar om flygets klimatpåverkan. I resterande artiklar är flygets klimatpåverkan sekundärt i sammanhanget och står bakom en annan huvudhändelse, i många fall den globala uppvärmningen och

dess påverkansfaktorer. Det är således drygt en tredjedel av artiklarna som primärt handlar om flygets klimatpåverkan. Detta kan bero på flera faktorer – bland annat nyhetsvärderingens principer om “uppföljning” vilket innebär att händelser som redan är nyheter och existerar i media ofta får fortsätta ta plats då tidigare artiklar följs upp (Harcup, O’Neill, 2001:278–279). De nyheter som en gång har fått ta plats har således större chans att stanna i media. Även Djerf-Pierres studie från 1996 kan förklara varför resultatet ser ut som det gör då hon menar att mängden miljöfrågor korrelerar med hur bred definitionen är. Nyheter om flygets klimatpåverkan kan “kamoufleras” i andra nyheter som inte direkt behandlar just flygets klimatpåverkan utan den globala uppvärmningen i stort – vilket således kan vara anledningen till att flygets klimatpåverkan ofta är något som endast nämns i artiklarna.

Henk Prakkes modell kring nyhetsvärdering kan också vara ett svar på varför flygets klimatpåverkan inte får så mycket plats i media (Hadenius, Weibull, Wadbring, 2011:321). Han nämner att en händelse har större chans att bli en nyhet om den har skett/kommer ske nära i tid, kultur och rum för läsarna. Flygets klimatpåverkan (eller klimatförändringarna i stort) är ingen akut händelse som vi märker av just nu eller inom den närmsta tiden. Därmed kan klimatförändringarna kännas diffusa och avlägsna vilket sänker nyhetsvärdet för händelsen samt gör att vi har svårt att ta dem till oss. Som vi tidigare nämnt är utlandsseminestrar en stor del av svenskars liv och kultur. I och med att många har en kulturell koppling till flygande finns det en risk att man tar avstånd när man läser om flygets klimatpåverkan, då man inte vill förändra sitt flygbeteende (Resebarometern, 2018). Därmed sjunker nyhetsvärdet även på ett kulturellt plan. Dessutom är Sverige ett av världens höginkomstländer, vilka bär det stora ansvaret för klimatförändringarna – medan världens låg- och medelinkomstländer får störst konsekvenser i form av naturkatastrofer och extremväder (Naturskyddsföreningen, 2017). Detta gör att klimatförändringarna inte heller är nära i rum för svenska läsare, vilket också sänker nyhetsvärdet.

6.1.2 Resultat 1B

Nedan presenteras resultatet på underfråga 1B: Är artikeln positiv/negativ/neutral?



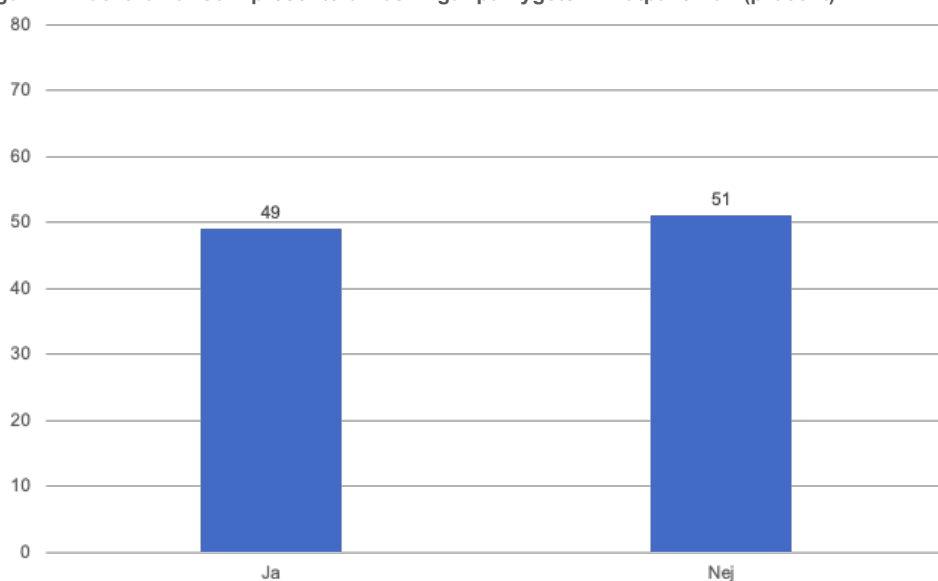
Kommentar: Antal analysobjekt 333 st. Fråga: "Är artikeln positiv, negativ eller neutral? Svartalternativ var "positiv" eller "negativ" eller "neutral". Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

Som diagrammet visar ovan är de flesta av artiklarna negativa eller neutrala, 39 procent vardera, medan färre har en positiv gestaltning, 22 procent. Artiklar som är anklagande, har en nedlåtande ton och beskriver problemet som komplext och olösligt har kategoriserats som negativa, medan artiklar som har haft en lösningsorienterad ton med positiva ord och presenterat framtidshopp har kategoriserats som positiva. Neutrala artiklar är de som har inslag av både positivitet och negativitet alternativt ingetdera. Precis som nyhetsvärderingen antyder så får dåliga (negativa) nyheter ofta ta plats i medier – men likaså brukar bra (positiva) nyheter få ta plats på agendan, vilket inte överensstämmer med resultatet ovan (Harcup, O'Neill 2001, 278–279). Tidigare forskning förklarar dock att just miljöjournalistik tenderar att vara negativ och bestå av negativa händelser, hot och katastrofer (Hackett et al., 2017:3-4), vilket resultatet visar att Dagens Nyheter också präglas av. Detta går även att koppla till mediedramaturgin inom medielogiken vilken förklarar huruvida negativa händelser, såsom katastrofer, tenderar att ha högre nyhetsvärde än positiva händelser eftersom dessa är enklare för media att skriva om (Asp, 1990:63).

6.1.3 Resultat 1C

Nedan presenteras resultatet på underfråga 1C: Presenteras lösningar på flygets klimatpåverkan?

Figur 4. Andel artiklar som presenterar lösningar på flygets klimatpåverkan (procent)



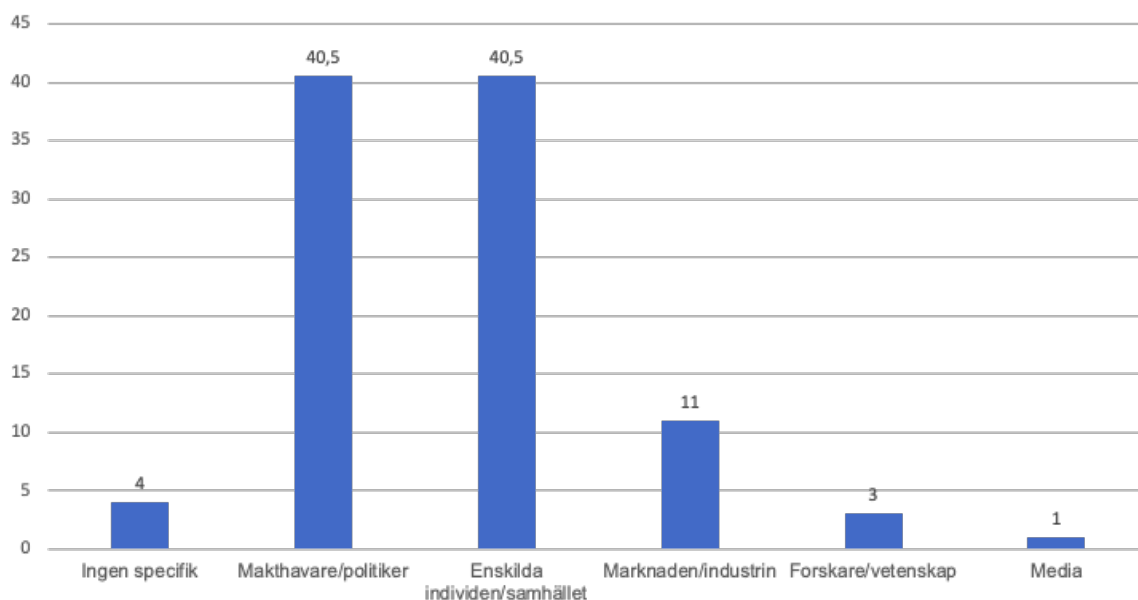
Kommentar: Antal analysobjekt 333 st. Fråga: "Presenteras lösningar på flygets klimatpåverkan?". Svarsalternativ var "Ja" eller "Nej". Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

Ovan kan vi utläsa att ungefär hälften av artiklarna, 49 procent, presenterar lösningar på flygets klimatpåverkan. Dessa lösningar kan vara allt ifrån att "sluta flyga, välj tåget" till "höj flygskatten" eller "byt flygbränsle". Alla artiklar som innehåller någon form av lösning som man kan ta till sig, antingen på individnivå eller samhällsnivå, har kategoriserats som att de presenterar lösningar. Även om många av artiklarna presenterar lösningar, är det fler av artiklarna som inte presenterar någon lösning, 51 procent. Detta går hand i hand med vad tidigare forskning har visat. Media gestaltar ofta klimatförändringarna som något komplext och presenterar sällan lösningar vilket gör att läsarna lämnas med ett så kallat "hope gap", som innebär att de inte känner positivitet eller motivation till att förändra sina beteenden eller åsikter (Hackett et al., 2017:120).

6.1.4 Resultat 1D

Nedan presenteras resultatet på underfråga 1D: Vem tilldelas det främsta ansvaret för att reducera flygets klimatpåverkan?

Figur 5. Hur ansvarsfördelningen för att reducera flygets klimatpåverkan ser ut (procent)



Kommentar: Antal analysobjekt 333 st. Fråga: "Vem tilldelas det främsta ansvaret för att reducera flygets klimatpåverkan?". Svartalternativ var "Ingen specifik", "Makthavare/politiker", "Enskilda individen/samhället", "Marknaden/Industrin", "Forskare/Vetenskap", "Media". Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

Som visas i tabellen ovan tilldelar Dagens Nyheter det främsta ansvaret för flygets klimatpåverkan till "makthavare/politiker" samt "enskilda individen/samhället" med 40,5 procent vardera. Det är inte förvånansvärt att stora delar av ansvaret tilldelas "makthavare/politiker" då all flygtrafiktjänst regleras av Luftfartsverket (Luftfartsverket, 2019). Luftfartsverket är ett affärsverk under Näringsdepartementet vars huvuduppgift är att förse Sverige med en effektiv, säker och miljöanpassad flygtrafiktjänst och ska föreslå smarta lösningar kring flyget. Dessutom har nyheter som behandlar makthavare och makteliten stort nyhetsvärde enligt medielogiken (Harcup, O'Neill 2001, 278–279). Att politiska maktspel tenderar att ta stor plats i media kan även förklaras genom polarisering (Asp, 1986:360). Det finns ett underhållsvärde i att ställa exempelvis politiker och makthavare mot varandra i media, vilket också gör det lätt att tilldela ansvaret för flygets klimatpåverkan till de som redan står i rampljuset.

Att många artiklar tilldelar ansvar för flygets klimatpåverkan till "enskilda individen/samhället" går att diskutera med avstamp i kognitiv dissonanst teori, vilken innebär att människor kan förneka och förminska en nyhet om de blir upplysta om information som kräver en förändring av deras invanda beteende och åsikter (Griffin, Ledbetter, Sparks, 2015:200-210). Tidigare forskning visar på att svenskarnas flygande blir större (Larsson, 2015) - och att ansvarsbelägga individen kan därmed leda till att de inte tar åt sig av informationen kring flygets miljöpåverkan, eftersom det går emot deras vanor och beteenden.

Som tidigare nämnt har media även en tendens att gynna den privata sektorn (Hackett et al., 2017:3-4). Därmed kan det vara en av anledningarna till varför "marknaden/industrin" inte tilldelats lika stort ansvar för flygets klimatpåverkan. Inte heller "forskare/vetenskap" har tilldelats stort ansvar i nyhetsrapporteringen vilket kan ha sin förklaring i medielogiken som menar att en nyhet som

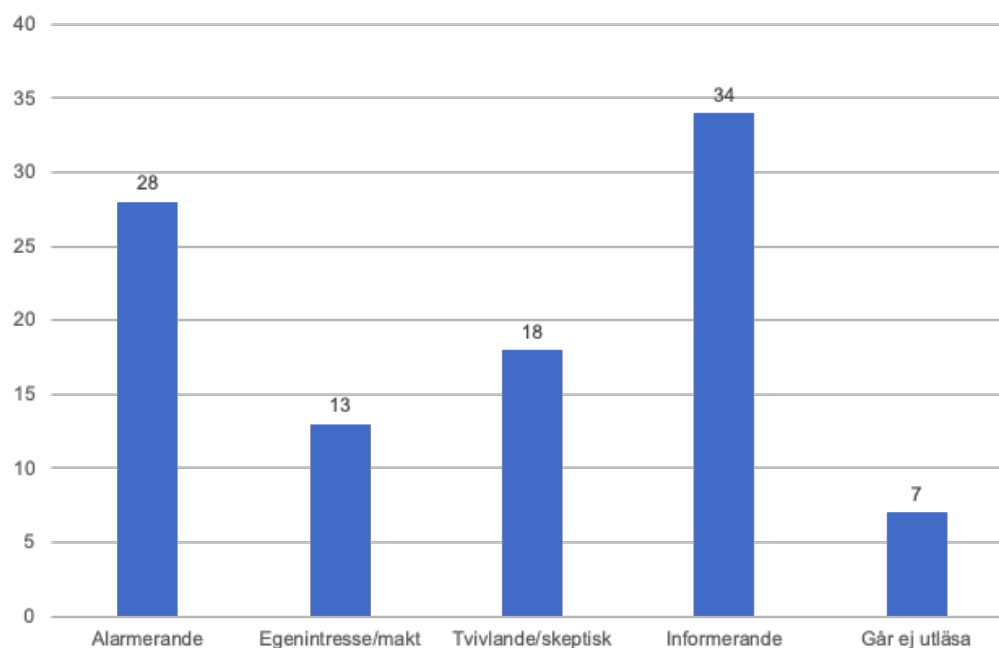
innehåller mycket forskning och komplexa ord inte blir prioriterad då det är andra nyheter som har större chans att nå publikation (Harcup, O'Neill, 2001:278-279).

Det råder en förvirring i samhället kring vem som bär det främsta ansvaret för flygets klimatpåverkan (Roosvall, Tegelberg, 2018:4-42). Tidigare forskning antyder dock att de som har mest makt (politiker) är mest ansvariga just eftersom de har denna makt – och att medier i sin tur bär ett ansvar i att få ledarna att känna sig ansvariga (Roosvall, Tegelberg, 2018:42). Dagens Nyheter följer detta till viss del då resultatet visar att i 40,5 procent av artiklarna tilldelas ansvaret till ”Makthavare/politiker”. Lika stor andel av artiklarna tilldelar även ansvaret till ”Individen/samhället” och en anledning till det kan vara att media vill göra ett komplext problem mer tillgängligt för individen (Strömbäck, 2009:121). Genom att tilldela ansvaret till den enskilda individen blir flygets klimatpåverkan mer tillgängligt att engagera sig i för samhället, och på så sätt lockas läsare och engagemang. Idag lever vi dessutom i ett mer individualiserat samhälle där ansvaret inom många områden ligger på den enskilda individen istället för hela samhället (Weibull, Wadbring, 2014: 124-125). Även detta kan ligga bakom resultatet att nyhetsrapporteringen riktar ansvaret mer mot individen.

6.1.5 Resultat 1E

Nedan presenteras resultatet på underfråga 1E: Hur gestaltas artikeln?

Figur 6. Hur artiklarna gestaltas (procent)



Kommentar: Antal analysobjekt 333 st. Fråga: "Hur gestaltas artikeln?". Svarsalternativ var "alarmerande", "egenintresse/makt", "tvivlande/skeptisk", "informerande", "går ej utläsa". Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

Vad gäller underfråga 1E som behandlar hur artiklarna i Dagens Nyheter gestaltas kan man se att största delen av artiklarna gestaltas som "informerande", 34 procent, och näst största delen som "alarmerande", 28 procent. Att artiklarna gestaltas som informerande kan bero på att man vill att läsarna ska ta till sig utav innehållet samt få mer kunskap kring flygets klimatpåverkan då det är ett uppmärksammat ämne som har stor relevans hos medborgarna, vilket är två principer i teorin om nyhetsvärdering (Harcup, O'Neill, 2001:278–279). En anledning till varför näst största andelen av artiklarna gestaltas som "alarmerande" kan botten i nyhetsvärderingslogiken mediedramaturgi som menar att en nyhet får stort nyhetsvärde om den handlar om dramatiska och spektakulära händelser

(Asp, 1990:63). Som tidigare nämnt har katastrofer och negativa händelser stor chans att ta uttryck i media och därav blir gestaltningen ofta alarmerande.

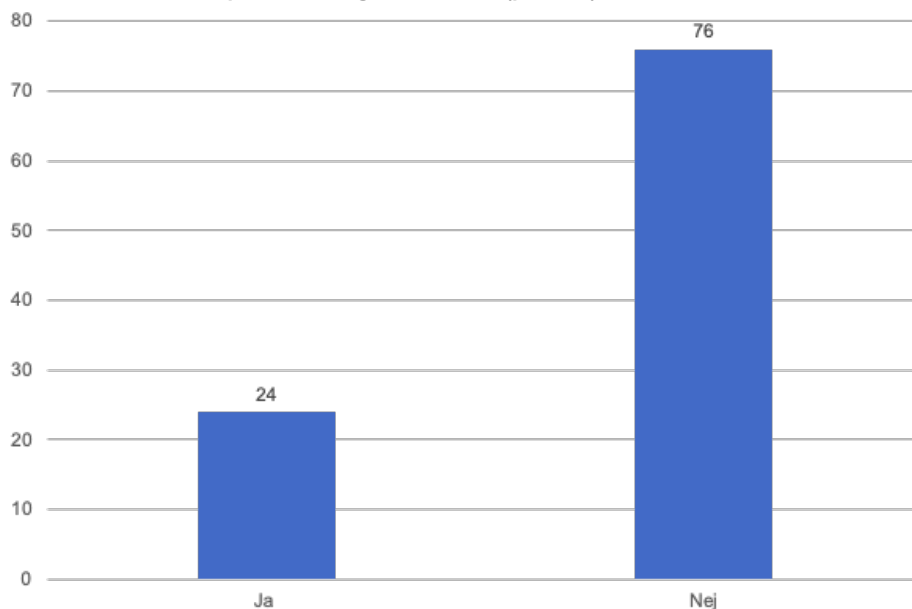
Det är även intressant att se att den tredje största gestaltningskategorin är “tvivlande/skeptisk” där flygets klimatpåverkan istället ges misstro och skepticism. Det kan å ena sidan ses som att man bidrar till ett mindre medvetet klimat i samhället där medborgarna börjar tvivla på flygets klimatpåverkan. Å andra sidan kan det anses rättvist att åsikter från minoriteter, som exempelvis klimatförnekare, också presenteras i nyhetsförmedlingen, för att förmedla en objektiv sådan (Nordicom, 2012:336). Detta är således en fin gräns att ta hänsyn till som journalist och ett komplext uppdrag att göra den avvägningen. Vi bör dock även tillägga att denna gestaltning inkluderar artiklar som inte explicit uttrycker en misstro mot flygets klimatpåverkan – men som på något sätt uppmuntrar läsaren till att flyga, alternativt förminskar flygets klimatpåverkan.

Att endast 13 procent av artiklarna gestaltas utifrån “egenintresse/makt” innebär att Dagens Nyheter *inte* tenderar att rama in klimatfrågan som ett politiskt spel eller utifrån andra egenintressen, utan att det i högre utsträckning fokuseras på en korrekt och informativ nyhetsförmedling (Roosvall, Tegelberg, 2018:145-146). Detta säger emot tidigare forskning som menar att media har en tendens att gynna den privata sektorn (Hackett et al., 2017:3-4).

6.1.6 Resultat 1F

Nedan presenteras resultatet på underfråga 1F: Förekommer personifiering? Om ja – vem handlar artikeln om?

Figur 7. Andel artiklar där personifiering förekommer (procent)

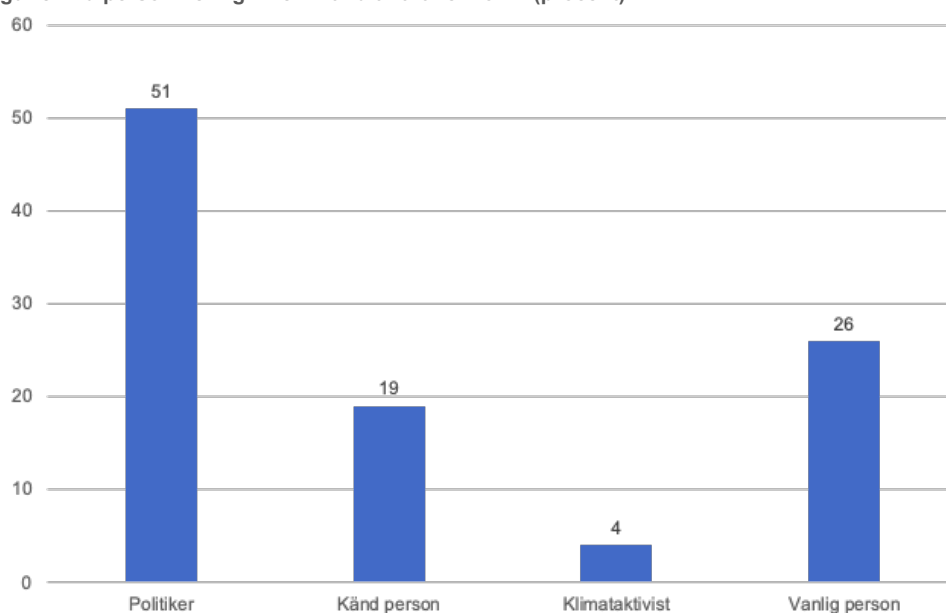


Kommentar: Antal analysobjekt 333 st. Fråga: "Förekommer personifiering?". Svarsalternativen var "Ja" eller "Nej". Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

Resultatet av huruvida det förekommer personifiering i artiklarna ser ut enligt diagrammet ovan som visar att de flesta av artiklarna, 76 procent, inte präglas av personifiering. Tidigare forskning visar att det är vanligt att använda sig av personifiering som berättarteknik för att förklara ett komplext problem (Strömbäck, 2009:178). Detta görs ofta för att läsarna ska relatera till ämnet vilket är ett sätt att fånga deras uppmärksamhet. Att personifiering inte används i särskilt stor utsträckning i nyhetsrapporteringen går därmed emot tidigare forskning.

Något som även finns med i underfrågan är *vem* artikeln handlar om när personifiering förekommer. Detta presenteras i diagrammet nedan.

Figur 8. Vid personifiering – vem handlar artikeln om? (procent)



Kommentar: Antal analysobjekt 79 st. Fråga: "Vem blir personifierad?". Svarsalternativ var "Politiker", "Känd person", "Klimataktivist" samt "Vanlig person". Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

När personifiering förekommer kan vi se att det i störst utsträckning handlar om politiker, i 51 procent av fallen. Detta kan ha sin förklaring i att medier tenderar att politisera nyheter om klimatförändringarna och få artiklarna att främst handla om det politiska maktspelet och dess roll i frågan om flygets klimatpåverkan (Hackett et al., 2017:3-4). Det kan även ha och göra med att klimatförändringarna och flygets klimatpåverkan är så pass abstrakta och komplexa att människor har svårt att ta till sig dem (ibid:49). Därmed kan Dagens Nyheter använt sig av personifiering som berättarteknik för att göra problemet mer lättförståeligt och fånga människors uppmärksamhet (Strömbäck, 2009:178). Även "vanliga personer" har personifierats för att förklara flygets klimatpåverkan, i 26 procent av fallen. Detta kan bero på att medierna vill skapa ett större relaterbarhet hos läsarna eftersom "vanliga personer" kan vara ännu lättare att relatera till. Därmed får artikeln större värde för dem.

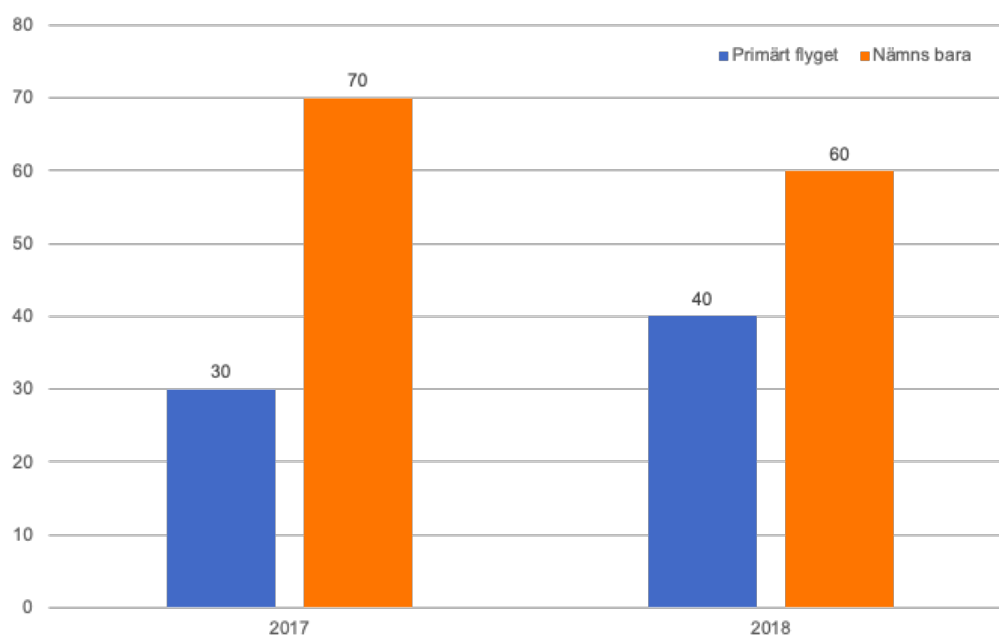
6.2 Intressanta mönster och samband

Som tidigare nämnt valde vi att ställa ytterligare en frågeställning för att få ett större djup och mer kontext till studien. Med utgångspunkt i resultaten av frågeställning 1 har vi nu valt ut rimliga och relevanta kombinationer av dessa underfrågor. Vi är medvetna om att det kan finnas fler diagram att lyfta, fler samband att hitta och fler mönster att utläsa – men vi har valt ut de som vi anser ger mest värde till vår studie. Även resultaten från frågeställning 2 ämnar vi att presentera med hjälp av diagram nedan.

6.2.1 Andel artiklar som endast nämner- eller primärt handlar om flygets klimatpåverkan, i förhållande till årtal

Något vi fann av vikt att utreda var ifall det skiljer sig något i rapporteringen mellan åren 2017 och 2018. Vi vet redan om att betydligt fler artiklar skrevs 2018, 249 stycken jämfört med 2017 års 84 stycken – men var det även så att fler artiklar primärt handlade om flygets klimatpåverkan 2018? För att kontrollera detta väljer vi därmed att undersöka detta samband.

Figur 9. Andel artiklar som endast nämner- eller primärt handlar om flygets klimatpåverkan, i förhållande till årtal (procent).



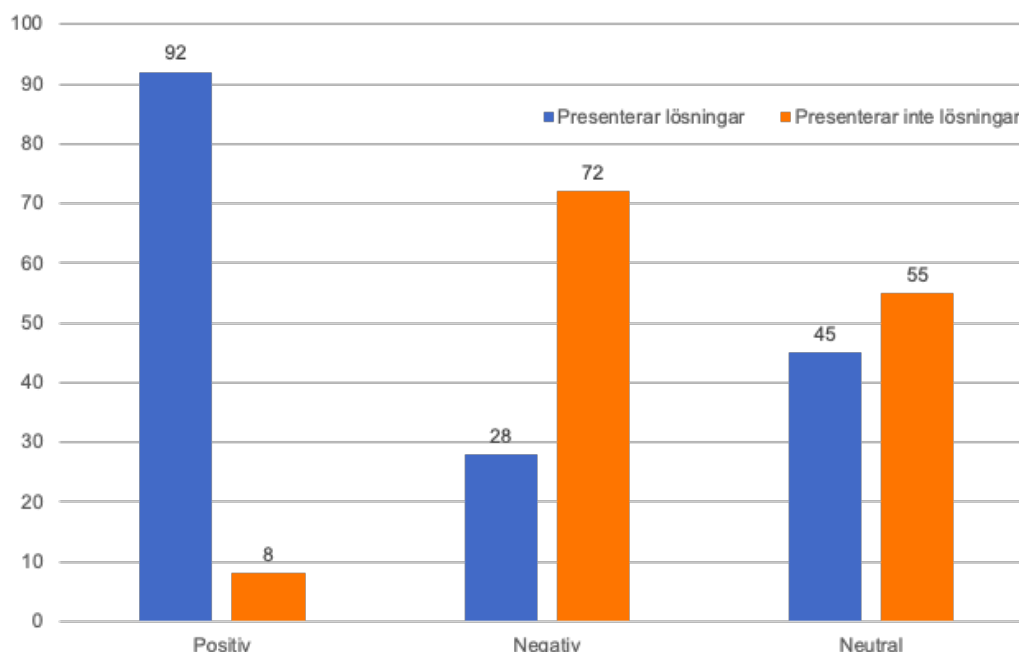
Kommentar: Cramers V: 0,083. Signifikans: 0,130. Antal analysobjekt 333 st. Fråga: "Handlar artikeln primärt om flygets miljöpåverkan eller nämns det bara?" i förhållande till årtal. Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

I diagrammet ovan kan vi se en förändring år 2018 då det, som tidigare nämnt, dels var fler artiklar som handlade om flygets klimatpåverkan överlag (249 jämfört med 84 år 2017) – men det var också en större andel av artiklarna som primärt handlade om flygets klimatpåverkan 2018 gentemot 2017, 40 procent i jämförelse med 30 procent. Det är därmed tydligt att flygets klimatpåverkan blev en större debatt både i samhället och i media 2018 och således handlade fler artiklar primärt om detta.

6.2.2 Sambandet mellan huruvida artikeln är positiv/negativ/neutral, i förhållande till om det presenteras en lösning på flygets klimatpåverkan

Resultatet från underfråga 1B visar att ungefär hälften av artiklarna presenterade lösningar och hälften inte – samtidigt som det fanns en stor bredd i huruvida artiklarna var positiva, negativa eller neutrala. Därmed ansåg vi det relevant att undersöka om dessa frågor korrelerade med varandra genom att positiva artiklar i större bemärkelse presenterade lösningar eller vice versa. Resultatet presenteras med hjälp av ett diagram nedan.

Figur 10. Huruvida det är en positiv/negativ/neutral artikel, i förhållande till om det presenteras en lösning på flygets klimatpåverkan (procent)



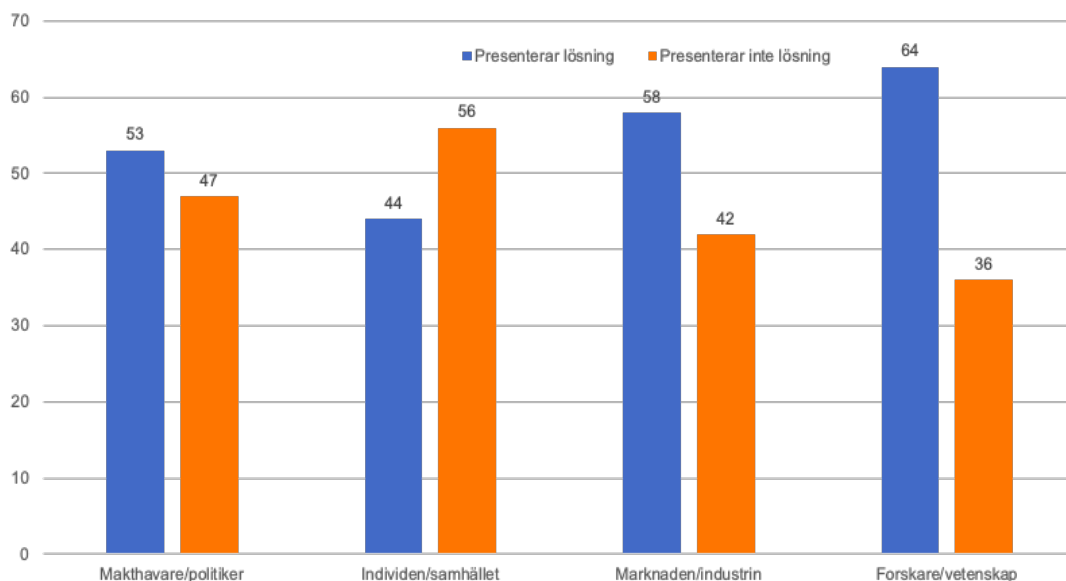
Kommentar: Cramers V: 0,477. Signifikans:0,000. Antal analysobjekt 333 st. Fråga: Är det en positiv/negativ/neutral artikel, i förhållande till om det presenteras en lösning på flygets klimatpåverkan. Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

Resultatet visar att i 92 procent av de positiva artiklarna presenteras också en lösning på flygets klimatpåverkan, medan det i 72 procent av de negativa artiklarna inte presenteras en lösning. Att det ser ut så här är inte särskilt anmärkningsvärt då negativa artiklar ofta fokuserar på konflikter och tragedier vilket i sin tur inte präglas av lösningar, medan positiva artiklar vanligen är mer optimistiska och lösningar presenteras då mer naturligt. Även bland de neutrala artiklarna kan man utläsa att lösningar på flygets klimatpåverkan inte får lika stor plats vilket kan orsaka att läsarna känner ett "hope gap" när media väljer att inte lyfta lösningar på problemet (Hackett et al., 2017:120).

6.2.3 Sambandet mellan hur ansvarsfördelningen ser ut, i förhållande till om det presenteras lösning på flygets klimatpåverkan

En annan kombination vi fann intressant utifrån underfråga 1C, som behandlar andelen artiklar som presenterar lösningar, är huruvida den korrelerar med underfråga 1D, vem som tilldelas ansvaret. Rimligtvis bör lösningar presenteras i samband med att man tilldelar någon ansvaret, men som vi kan se utifrån tidigare resultat presenteras endast lösningar i hälften av fallen. Därmed är det intressant att se om lösningar presenteras i större utsträckning när exempelvis politiker tilldelas ansvaret i jämförelse med när enskilda individer står som ansvarstagare, eller omvänt.

Figur 11. Hur ansvarsfördelningen för att reducera flygets klimatpåverkan ser ut, i förhållande till om det presenteras lösning på flygets klimatpåverkan (procent)



Kommentar: Cramers V: 0,189. Signifikans: 0,036. Antal analysobjekt 319 st. Borträknade svarsalternativ: "media" 2 st samt "ingen specifik" 12 st. Fråga: "Vem tilldelas det främsta ansvaret för att reducera flygets klimatpåverkan?" i förhållande till om det presenteras lösning på flygets klimatpåverkan. Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

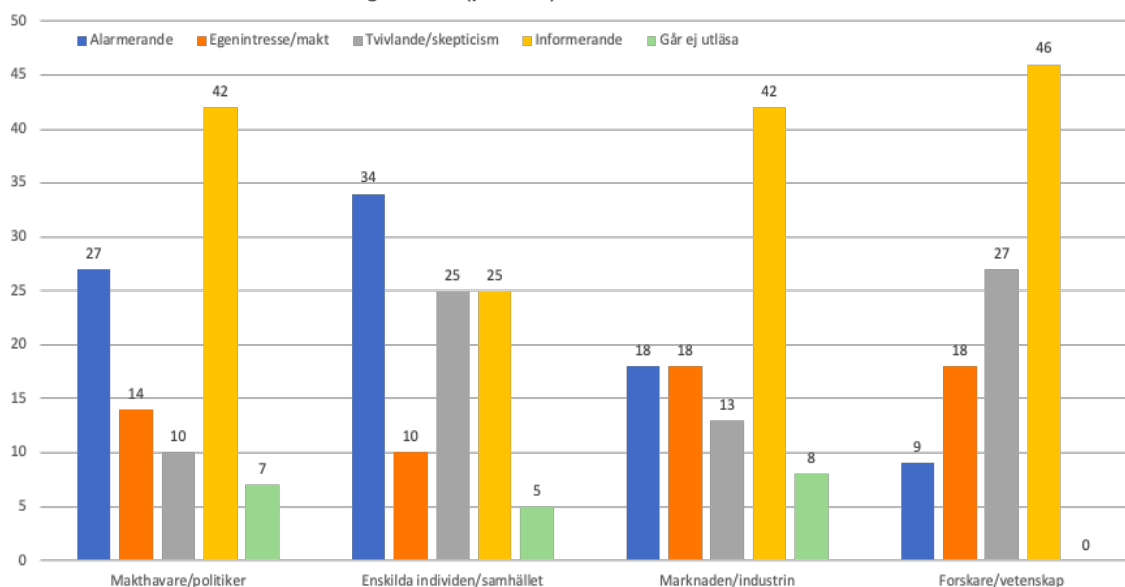
Vi valde att räkna bort svarsalternativet "ingen specifik" då detta inte var relevant för analysen, samt "media" som endast hade tilldelats av två artiklar och således inte går att dra några slutsatser ifrån. Ovan kan vi se att när ansvaret tilldelas "makthavare/politiker" presenteras lösningar i 53 procent av fallen, när ansvaret tilldelas individen/samhället presenteras lösningar i 44 procent av fallen, när ansvaret tilldelas marknaden/industrin presenteras lösningar i 58 procent av fallen och när ansvaret tilldelas "forskare/vetenskap" presenteras lösningar i 64 procent av fallen. Detta innebär att lösningar presenteras i större utsträckning än inte i samtliga av artiklarna – förutom där ansvaret tilldelas "individen/samhället". Detta innebär att när man läser en artikel om flygets klimatpåverkan som lägger ansvaret på individen så presenteras det oftast inga lösningar – vilket återigen lämnar läsaren med ett så kallat "hope gap" som vi diskuterat tidigare. När ansvaret läggs på "makthavare/politiker", "marknaden/industrin" eller "forskare/vetenskap" så presenteras däremot lösningar i större utsträckning. Detta kan bero på att klimatfrågorna ofta politiseras (Asp, 1986:360) och att det är makthavare, marknaden eller forskare som kan ta de främsta besluten kring flygets restriktioner – vilket också kan göra det enklare att presentera lösningar på en sådan nivå.

Det är också av relevans att lyfta att i de artiklar där "forskare/vetenskap" tilldelas ansvaret så presenteras lösningar i 64 procent av fallen vilket innebär att forskning/vetenskap ofta går hand i hand med just lösningar.

6.2.4 Sambandet mellan hur ansvarsfördelningen ser ut i förhållande till hur artiklarna gestaltas.

Vi valde även att utreda vem som tilldelas ansvaret för flygets klimatpåverkan, underfråga 1D, i förhållande till hur artiklarna gestaltas, underfråga 1E. Detta är en intressant analys att göra för att se om det är någon gestaltning som är extra framträdande beroende på vilken kategori som tilldelas ansvar. Kan man exempelvis se ett samband där majoriteten av artiklarna är alarmerande när forskare/vetenskap tillskrivs ansvaret?

Figur 12. Hur ansvarsfördelningen för att reducera flygets klimatpåverkan ser ut, i förhållande till hur artiklarna gestaltas (procent)



Kommentar: Cramers V: 0,237. Signifikans: 0,000. Antal analysobjekt 319 st. Borträknade svarsalternativ: "media" 2 st samt "ingen specifik" 12 st. Fråga: "Vem tilldelas det främsta ansvaret för att reducera flygets klimatpåverkan?" i förhållande till hur artiklarna gestaltas. Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

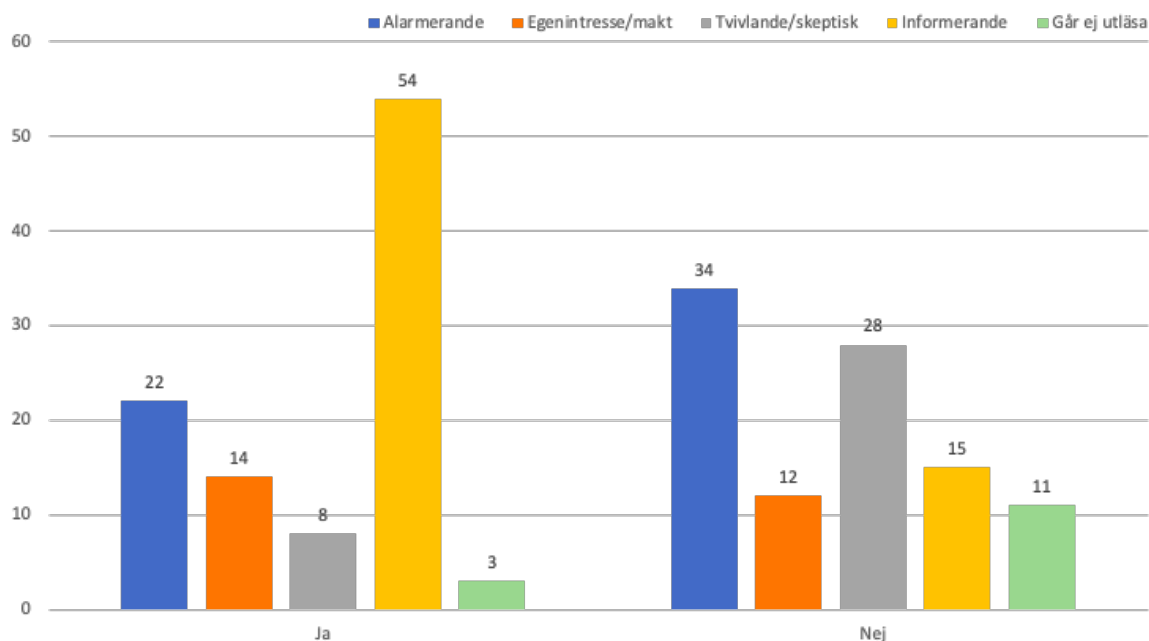
Ovan kan vi utläsa att när ansvaret tilldelas "individen/samhället" ser det (mest) annorlunda ut gentemot resterande, vilket är intressant då denna kategori var avvikande även i föregående diagram. I samtliga av de andra grupperna är de flesta artiklarna informerande – med stor marginal. När "forskare/vetenskap" tillskrivs ansvaret är 46 procent av artiklarna informerande och av artiklarna där "marknaden/industrin" eller "makthavare/politiker" tillskrivs ansvaret är 42 procent vardera informerande. Men när ansvaret tilldelas "individen/samhället" är det däremot alarmerande artiklar som framträder, med ett resultat på 34 procent. Anledningen till varför journalister väljer att gestalta artiklarna som "alarmerande" samtidigt som man ansvarsbelägger "individen/samhället" kan ha sin rot i berättartekniken tillspetsning som innebär att man vill att artikeln ska sticka ut i den stora mängd information som finns i samhället (Strömbäck, 2009:118). Det kan upplevas abstrakt när ansvaret tillskrivs "individen/samhället" eftersom detta är "alla" och således kan artikeln behöva "spetsas till" genom ordval, tillskrivning av ansvar samt perspektiv, för att den ska få högre nyhetsvärde.

Vad som också är intressant när man ser till artiklarna som tilldelar ansvaret till individen är att lika stor andel av dessa artiklar är informerande som skeptiska gentemot flygets klimatpåverkan, 25 procent vardera. Detta kan lämna läsaren i en mångtydig situation där man dels tillskrivs ansvaret för att reducera flyget klimatpåverkan – men också läser om hur flygets klimatpåverkan förminskas eller förnekas. Även när "forskare/vetenskap" tillskrivs ansvaret så är en relativt stor andel av artiklarna skeptiska – 27 procent. Att det uttrycks skepticism när ansvaret tillskrivs vetenskapen kan förklaras genom gestaltningsteorin som beskriver hur nyhetsrapporteringen är ett försök till ett återskapande av verkligheten snarare än verkligheten i sig (Strömbäck, 2009:118). Detta behöver alltså inte innebära att forskarna är skeptiska utan kan bero på att media väljer att lyfta skepticism samtidigt som man ansvarsbelägger forskarna.

6.2.5 Sambandet mellan huruvida det presenteras lösningar på flygets klimatpåverkan, i förhållande till hur artiklarna gestaltas

Ytterligare ett samband vi fann relevant att undersöka var huruvida det presenteras lösningar i förhållande till hur artiklarna gestaltas. Resultatet av frågeställning 1E visar att de flesta av artiklarna är informerande eller alarmerande – därmed är det också intressant att se ifall dessa olika kategorier presenterar lösningar på flygets klimatpåverkan. Kan det vara så att de artiklar som inte presenterar lösningar ofta också är alarmerande, eller tvärtom?

Figur 13. Huruvida det presenteras lösningar, i förhållande till hur artiklarna gestaltas (procent)



Kommentar: Cramers V: 0,456. Signifikans: 0,000. Antal analysobjekt 333 st. Fråga: "Presenteras lösningar?" i förhållande till hur artiklarna gestaltas. Hämtat från Dagens Nyheter 2017/2018.

I diagrammet ovan kan vi se att majoriteten av artiklarna som presenterar lösningar på flygets klimatpåverkan är informerande, 54 procent, medan majoriteten av artiklarna som inte presenterar lösningar är alarmerande, 34 procent. Att majoriteten av artiklarna som inte presenterar lösningar är alarmerande kan förklaras med gestaltningsteorin som menar att när medierna försöker organisera information så placeras nyheterna, antingen medvetet eller omedvetet, i specifika sammanhang för att helt enkelt göra dem mer begripliga för läsaren (Strömbäck, 2004:34). Således kan information skalas bort för att göra en artikel mer intresseväckande, såsom att lösningar exkluderas från katastrofnyheter för att göra dem mer drastiska. Läsaren kan uppleva en viss oenighet om artikeln presenterar både lösningar (som är positivt) och katastrofer (som är negativt) och därmed fokuserar artiklarna oftast på konflikter och tragedier eller historier som huvudsakligen är positiva, såsom botemedel eller räddningar (Harcup, O'Neill, 2001:278-279).

7.

Slutdiskussion

Ett första konstaterande efter att ha kodat 333 artiklar från Dagens Nyheter åren 2017 och 2018 är att det var nästan fyra gånger så många artiklar 2018 jämfört med 2017. Det är inte överraskande att klimatdebatten var större 2018 eftersom det var både riksdagsval och rekordvarm sommar. Att ökningen skulle vara så stor är dock noterbart. Vad som också är anmärkningsvärt är att det, trots en ökning under 2018, inte är särskilt många artiklar som primärt handlar om flygets klimatpåverkan. Detta indikerar att flygets klimatpåverkan inte är en tillräckligt stor nyhet i sig utan endast en del i debatten om den globala uppvärmningen. Detta, trots att svenskar släpper ut 1,1 koldioxidekvivalenter per person per år på grund av sitt flygande (Larsson, 2015:7), och dessa siffror stiger för varje år. Forskning visar att om ingen förändring sker så riskerar flyget bli större än Sveriges totala utsläpp redan år 2040. Trots detta fortsätter flygets klimatpåverkan behandlas med "silkeshandskar" genom att undkomma exempelvis olika skatte- och reklamregler – och denna särbehandling är bevisligen tydlig även i media.

Vår studie visar att Dagens Nyheter tenderar att gå i samma spår som tidigare forskning har påvisat. Exempel på detta är att rapporteringen kring flygets klimatpåverkan är negativ i större utsträckning än positiv samt att lösningar endast presenteras i hälften av artiklarna. Detta är problematiskt då läsaren överöses med negativa nyheter och lämnas utan hopp och förslag på förändring (Hackett, et al., 2017:3-4). Eftersom klimatförändringarna är ett stort och komplext problem behöver människor konkreta förslag på lösningar samt en positiv nyhetsrapportering för att ta till sig av informationen. Vår studie visar även att Dagens Nyheter tilldelar störst ansvar till "individen/samhället" samt "politiker/makthavare" i nyhetsrapporteringen. Att så pass mycket ansvar läggs på "individen/samhället" bör ifrågasättas då en reducering av flygets klimatpåverkan kräver en förändring av ett invant beteende- och tankemönster, särskilt eftersom flygande är en så stor del av svenskarnas kultur (Resebarometern, 2018). Enligt kognitiv dissonanst teori har människan svårt att ta emot och processa information som går emot ens egna invanda tanke- och beteendemönster (Griffin, Ledbetter & Sparks, 2015:200-210). Detta kan alltså orsaka att individerna inte tar åt sig av artiklarna, även om de tilldelas ansvaret.

Att Sverige idag har blivit ett mer individualistiskt samhälle talar också emot att ansvarsbelägga individen. Denna individualisering gör att vi har ett tankesätt som fokuserar på oss själva och vårt bästa (Weibull, Wadbring, 2014: 124-125). Att förändra sitt beteende och gå utanför sin bekvämlighet för kollektivet, exempelvis genom att sluta flyga, är därmed inte självklart för individen. Däremot kan vi se det ur en annan synvinkel; att vi *behöver* ansvarsbelägga individen i ett sådant samhälle – för att man verkligen ska ta till sig informationen. Tillräckligt många nyheter kring flygets klimatpåverkan som ansvarsbelägger individen kan möjligtvis förändra människors tankesätt – särskilt om dessa är alarmerande. Det viktiga är i så fall att lösningar presenteras för att motverka att läsarna känner ett "hope gap" som vi presenterat tidigare. Denna studie visar däremot att övervägande del av artiklarna som inte presenterar lösningar är alarmerande. Detta behöver förändras för att man ska förmedla både allvar och hopp – särskilt när ansvaret tillskrivs individen.

Trots att skepticism eller klimatförnekelse inte tar alltför stor plats i Dagens Nyheter så är sådana artiklar inte helt uteslutna – nästan en femtedel av artiklarna tilldelas denna gestaltning. Huruvida detta ska inkluderas eller inte är däremot en svår avvägning för journalisterna (Nordicom, 2012:336). Ska åsikter från minoriteter som exempelvis klimatförnekare och skeptiker ta plats för att tidningen

ska upplevas som ett neutralt och objektiva medium där alla röster blir hörda – eller ska dessa konspirationsteorier inte spridas för att uppfylla kraven på korrekt information och låta vetenskap gå före? Det är en hårfin gräns som är svår att ta som journalist, framförallt i dagens medieklimat där journalister befinner sig i en pressad och tidskrävande situation (Weibull, Wadbring, 2014:33).

Hela det journalistiska yrket har fått en lägre status i västvärlden och man skalar ner på journalister som i sin tur inte har tid och utrymme att skriva om komplexa problem (Nordicom, 2012:335). Detta gör att det finns mindre resurser för att bedriva en nyanserad och organiserad nyhetsrapportering samtidigt som människor förväntar sig att få den typen av information från medierna. Detta kan således vara en förklaring till varför få artiklar primärt handlar om flygets klimatpåverkan – och att de flesta av dessa framställs som informerande. Det finns inte tillräckligt med tid och resurser för att problematisera ämnet och på ett ingående sätt utreda och förklara detta. Därmed vill vi återigen lyfta dagordningsteorin som påvisar hur viktigt det är med en korrekt och upplysande medierapportering då medier är människors främsta informationskälla och har makten att styra över vilka ämnen vi anser är viktiga och vad vi ska tycka om dessa ämnen (Griffin et al., 2015:375-380). Att journalistyrket har tilldelats en så pass låg roll är därmed förödande och redaktionerna bör med fördel få mer resurser och tid för att kunna göra en rättvis och ingående nyhetsrapportering kring flygets klimatpåverkan.

Å andra sidan är Dagens Nyheter kommersiellt finansierade, vilket innebär att de måste följa medielogiken och nyhetsvärderingen genom att välja nyheter utefter dessa logiker och se till att läsare fångas upp och stannar kvar. Därmed är det inte förvånansvärt att exempelvis negativa nyheter får ta mer plats än positiva och att man ofta skriver om politiska maktspel snarare än forskning och vetenskap, då de sistnämnda kan vara mer komplext att skriva om och således får lägre nyhetsvärde. Däremot har journalisterna makten att bestämma vilka aspekter som ska vara framträdande och hur de ska gestalta nyheterna (Strömbäck, 2009:118). Därmed blir flygets klimatpåverkan endast en gestaltning av valda delar ur verkligheten och det är, medvetet eller omedvetet, journalisternas gestaltning som framträder. Således är det viktigt att medierna funderar på *hur* de väljer att gestalta de nyheter som publiceras – exempelvis genom att skriva om dem på ett alarmerande, informerande eller skeptiskt sätt. De kan också genom ordval forma artikeln som negativ, positiv eller neutral samt välja vem de väljer att tillskriva ansvaret för flygets klimatpåverkan i artikeln. Därmed anser vi att medierna borde ta ett större ansvar vad gäller att rapportera om denna klimatkris vi nu står inför.

Sammanfattningsvis visar vår studie att det finns förbättringspotential hos Dagens Nyheter i rapporteringen kring flygets klimatpåverkan. Det ska dock tilläggas att resultatet inte är alltför klandervärt utan att vi även fick en del positiva resultat. Exempelvis att ungefär hälften av artiklarna faktiskt presenterar lösningar på flygets klimatpåverkan – en siffra som hade kunnat vara betydligt lägre. Ett annat positivt resultat är det faktum att de flesta artiklarna gestaltas som informerande eller alarmerande och få artiklar gestaltas som skeptiska eller utifrån egenintresse. Dessa positiva aspekter av klimatrapportering hoppas vi att Dagens Nyheter fortsätter att utveckla i fortsättningen. Något vi kan konstatera efter denna undersökning är att en kvantitativ innehållsanalys har varit rätt val av metod då den har tillåtit oss att undersöka ett stort urval av artiklar vilket ger oss en verklig inblick i hur det har sett ut i Dagens Nyheter rapportering de senaste åren. De teorier och tidigare studier vi har använt oss av har också varit mycket hjälpsamma för analysen av resultaten. Något vi däremot saknar i vår studie är en fråga kring artiklarnas utrymme och storlek i tidningen då det hade tillfört en större bredd och djup. En fråga kring vems åsikter som presenteras i artikeln hade också varit av intresse att undersöka och således något som kan finnas i åtanke till framtida forskning.

7.1 Förslag till framtida forskning

Vi har med vår studie kartlagt hur rapporteringen kring flygets klimatpåverkan ser ut i Dagens Nyheter åren 2017 och 2018. Något som vore intressant för framtida forskning är att göra en jämförande analys mellan denna studies resultat och en studie av ett annat analysobjekt, antingen en annan tidning i Sverige eller också ett helt annat land – exempelvis USA där forskning visar att rapporteringen ser annorlunda ut. Det vore intressant att se huruvida Dagens Nyheter skiljer sig från en svensk kvällstidning då de sistnämnda inte har lika strikta riktlinjer kring sin neutralitet och objektivitet. Det vore även intressant att se en jämförande studie med framtida år – kommer 2019 se likadant ut som 2018? Det var stor skillnad – inte minst kvantitetsmässigt – mellan 2017 och 2018 och således väcker det frågan om denna ökning kommer fortsätta inför 2019, eller om det skrevs fler artiklar 2018 eftersom det var valår och klimatfrågan ofta brukar politiseras. Ytterligare en studie som hade varit intressant att göra är en med mottagarfokus där man undersöker vilken typ av rapportering som fungerar bäst på läsarna – hur läsarna tar till sig olika typer av artiklar och i ett sådant fall utgå ifrån kognitiv dissonansteori.

8.

Referenslista

- Altheide, David L & Robert P Snow (1979) Media Logic. London: Sage
- Asp, Kent (1986) Mäktiga massmedier. Studier i politisk opinionsbildning. Stockholm: Akademitlitteratur.
- Asp, Kent (1990), "Medialisering, medielogik, mediekrafi" Nordicom Information 1989-1990
- Bergman, T (2014). Var finns de gröna nyheterna? Södertörns högskola. Hämtad 16-05-19 från <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:806542/FULLTEXT01.pdf>
- Berglez, P (2011). Inside, outside, and beyond media logic: journalistic creativity in climate reporting.
- Berglez, P., U. Olausson (2011). Miljön, forskningen – och så medie-och kommunikationsforskningen.Hämtad 27-04-19 från http://www.nordicom.gu.se/sites/default/files/kapitel-pdf/339_berglez_olausson.pdf.
- Boyce, T., & Lewis, J. (2009). Climate change and the media (Global crises and the media ; 5). New York: Peter Lang.
- Boykoff, M. (2011). "Who speaks for the climate? : Making sense of media reporting on climate change". Cambridge University Press.
- Climate Change Performance Index (2019). <https://www.climate-change-performance-index.org/>
- Dagstidningsförteckning (2018) . Hämtad 02-05-19 från <https://www.mprt.se/Documents/Presst%C3%B6dsn%C3%A4mnden/Dagstidningsf%C3%B6rteckning/Dagstidningsfo%CC%88rteckning%202018.pdf>.
- Djerf Pierre, M., & Göteborgs universitet. Institutionen för journalistik och masskommunikation. (1996). Gröna nyheter : Miljöjournalistiken i televisionens nyhetssändningar 1961-1994 (Göteborgska studier i journalistik och masskommunikation ; 9). Göteborg: Institutionen för journalistik och masskommunikation, Univ. (JMG).
- Eidewing, E & Bennet, J. (2012). Från kvicksilver till klimat - den gröna journalistikens betydelse. Södertörns högskola. Hämtad 16-05-19 från <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:600461/FULLTEXT01.pdf>
- Entman, Robert M. (1993) Framing: Toward Clarification of a Fractured Paradigm. I Journal of Communication, 43:4, s. 51-58.

- Griffin, E., Ledbetter, A., & Sparks, G. (2015). A first look at communication theory (Ninth edition, McGraw-Hill International ed.).
- Hackett, R., Forde, S., Foxwell-Norton, K., & Gunster, S. (2017). Journalism and climate crisis : Public engagement, media alternatives (Communication and society). Abingdon, Oxon ; New York, NY: Routledge.
- Hadenius, Stig, Weibull, Lennart & Wadbring, Ingela (2011). Press, radio och tv i den digitala tidsåldern, upplaga 10. Stockholm: Ekerlids förlag.
- Harcup, T., & O'Neill, D. (2001). What Is News? Galtung and Ruge revisited. Journalism Studies, 2(2), 261-280.
- Larsson, Jörgen (2015). Hållbara konsumtionsmönster.
<https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6653-6.pdf?pid=14404>
- Luftfartsverket (2019). Vårt syfte/uppdrag. Hämtad 21-05-19 från <http://www.lfv.se/>
- Naturskyddsföreningen (u.å). Hämtad 24-05-19 från <https://www.naturskyddsforeningen.se/nyheter/klimatforandringar-slar-hart-mot-varldens-fattiga>
- Naturvårdsverket (2019). Klimatförändringarna slår hårt mot världens fattiga. Hämtad 21-05-19 från <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Flygets-klimatpaverkan/>
- Naturvårdsverket (2008) <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/978-91-620-5904-0.pdf>
- Nerman, B. (1973). "Massmedieretorik". Almqvist & Wiksell.
- Nilsson, Å. (2010) Kvantitativ innehållsanalys. Ekström Lars och Larsson Lars-Åke (red), Metoder i kommunikationsvetenskap (2010). Studentlitteratur.
- Nordicom. (2012). "Media Meets Climate" : The Global Challenge for Journalism.
- Olausson, U., & Berglez, P. (2014). Media Research on Climate Change: Where Have We Been and Where Are We Heading? Environmental Communication, 8(2), 139-141.
- Oscarsson, H., Esaiasson, P., Gilljam, M., & Wängnerud, L. (2012). Metodpraktikan : Konsten att studera samhälle, individ och marknad (4., [rev.] uppl. ed.)
- Regeringen (2018). Hämtat 27-04-19 från <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/12/klimatmotets-ordforande-ger-isabella-lovin-sarskilt-uppdrag-om-att-leda-samtal-mellan-landerna/>
- Regeringen (u,å). Hämtat 27-04-19 från <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/parisavtalet/>

- Resebarometern 2018: stor granskning från svenska folkets resvanor (2018). Hämtat 24-05-19 från <http://www.vagabond.se/artiklar/nyheter/20180321/resebarometern-2018-stor-granskning-av-svenska-folkets-resvanor/>
- Riksarkivet (u.å) <https://riksarkivet.se/vad-ar-tryckfrihetsforordningen>
- Roosvall, A & Tegelberg, M (2018). Media and Transnational Climate Justice: Indigenous Activism and Climate Politics. New York: Peter Lang.
- SOM-institutionen (2017) https://som.gu.se/digitalAssets/1687/1687350_svensk-samh--llsoro.pdf
- Strömbäck, J. (2009). Makt, medier och samhälle. En introduktion till politisk kommunikation. Stockholm: SNS Förlag
- Strömbäck, J. (2004) Den medialiserade demokratin. Om journalistikens ideal, verklighet och makt. Stockholm: SNS förlag
- Weibull, L., & Wadbring, I. (2014). Massmedier : Nya villkor för press, radio och tv i det digitala medielandskapet (11., helt omarb. uppl. ed.).
- WWF Living Planet Report 2018. (2018). "2018: Aiming higher". Hämtat 27-04-19 från https://wwf.panda.org/knowledge_hub/all_publications/living_planet_report_2018/
- WWF. (2018). "Konsekvenser". Hämtat 27-04-19 från <https://www.wwf.se/wwfs-arbete/klimat/konsekvenser/1124276-konsekvenser-klimat.>
- Åkerman, J., Larsson, J., & Elofsson, A-K., (2016). Svenska handlingsalternativ för att minska flygets klimatpåverkan.

9.

Bilagor

Kodbok

V1. Är artikeln relevant?

- 0: ej relevant
- 1: relevant
- 2: osäkert

Kodinstruktion V1:

De artiklar som inte är relevanta för vår studie men som har kommit med i urvalet ändå – exempelvis när det skrivs om arbetsklimatet på flygbolagen, inte flygets klimatpåverkan, tilldelas variabelvärde 0 och ska således inte kodas med resterande variabler utan istället borträknas. De artiklar som är förstasidor ska också räknas bort.

V2. Årtal

- 0: 2017
- 1: 2018

V3. Rubrik

V4. Typ av artikel

- 0: nyheter
- 1: ekonomi
- 2: kultur
- 3: stockholm
- 4: sport
- 5: ledare
- 6: DN debatt
- 7: DN åsikt
- 8: vetenskap
- 9: resor
- 10: ide och kritik
- 11. annat
- 12. världen
- 13. familj
- 14. intervju
- 15. general
- 16. motor

V5. Handlar artikeln primärt om flygets klimatpåverkan eller är endast det något som nämns?

- 0: primärt flyget/hållbart resande
- 1: nämns bara

Kodinstruktion V5:

Med denna fråga vill vi ta reda på om det huvudsakliga syftet med artikeln är att skriva om flygets klimatpåverkan, eller om det bara nämns någon gång i artikeln. De artiklar som handlar om klimatet överlag där flyget nämns i texten kommer således tilldelas variabelvärde 1. De artiklar som däremot nämner flyget i rubrik, ingress eller där flygets klimatpåverkan /hållbart resande är det huvudsakliga syftet med artikeln kommer tilldelas variabelvärde 0.

V6. Är artikeln positiv/negativ/neutral:

- 0: positiv
- 1: negativ
- 2: neutral

Kodinstruktion V6:

Här kategoriserar vi huruvida artiklarna har en positiv, negativ eller neutral vinkling. De artiklar som har en anklagande ton, använder negativa ord samt antyder till "hopplöshet" kategoriseras som negativa, medan de artiklar som använder positiva ord samt visar förståelse och antyder till framtidsoptimism kategoriseras som positiva (läs mer i teorikapitlet om medielogik). Neutrala artiklar är sådana som har både positiva och negativa inslag, eller sådana som inte alls har en värdering.

V7. Presenteras lösningar på flygets klimatpåverkan?

- 0: ja
- 1: nej

Kodinstruktion V7:

Artiklar som tar upp någon form av lösning på flygets klimatpåverkan tilldelas variabelvärde 0. Exempel på lösningar som nämns är flygskatt, att individer bör sluta flyga, att politiker bör införa reformer, att miljövänligt biobränsle bör användas eller när man nämner alternativa transportmedel t.ex tåg.

V8. Vem tilldelas det främsta ansvaret för att reducera flygets klimatpåverkan?

- 0: ingen specifik
- 1: makthavare/politiker
- 2: enskilda individen/"samhället"
- 3. marknaden/industrin
- 4. forskare/vetenskapen
- 5: annat

Kodinstruktion V8:

Här vill vi ta reda på vem som tilldelas det främsta ansvaret i artikeln – vem man menar hålls ansvarig för flygets klimatpåverkan. Variabelvärde 1 väljs när artikeln hänvisar till beslut som politiker bör ta eller vad politikerna har gjort, 2 väljs när man hänvisar sig till läsarna, "vad man kan göra själv", vad den enskilda individen har för ansvar. 3 väljs när man vänder sig till flyg-/tågbolagen eller andra företag/industrier och 4 väljs när man vänder sig till vad vetenskapen/forskningen och forskarna bör göra. I de fall där ansvaret tilldelas flera; exempelvis både individen och politiker – väljs den som tilldelas *främst* ansvar.

V9. Hur gestaltas artikeln primärt?

- 0: alarmerande
- 1: utifrån egenintresse, makt
- 2: tvivlande, skeptisk

- 3: informera
- 4: går inte utläsa/annat

Kodinstruktion V9:

Utifrån fyra olika kategorier kommer artikeln sorteras utifrån den primära gestaltningen. Se sidorna 14-15 där vi beskriver vad vi menar med dessa kategorier. Artiklar som behandlar resor och destinationer men nämner flygets koldioxidutsläpp tilldelas gestaltningen "tvivlande/skeptisk" då den uppmuntrar till resande men inte på ett hållbart sätt (genom att förespråka andra resvägar, t ex tåg).

V10. Förekommer personifiering?

- 0: ja
- 1: nej

V10A) Om ja – vem handlar artikeln om?

- 0: nej F10
- 1: politiker
- 2: känd(a) person(er)
- 3: klimataktivist(er)
- 4: forskare
- 5: vanlig person
- 6: annat

Kodinstruktion V10/V10A:

Se mer om personifiering på sidorna 10-11. Här vill vi veta om artiklarna innehåller personifiering och i så fall vem de handlar om. Vi räknar det inte som personifiering när en person nämns någon enstaka gång i texten, utan endast när artikeln huvudsakligen handlar om denne person. Exempelvis kan personen nämnas i rubrik/ingress och problemet förklaras i personen. Handlar artikeln snarare om en person än om flygets klimatpåverkan så finns personifiering. Vi har valt att inte välja variabelvärde 1 om artikeln handlar om ett helt parti eller flera olika partiledare utan bara när det är en specifik person i fokus.