



GÖTEBORGS UNIVERSITET
FILOSOFI, LINGVISTIK OCH VETENSKAPSTEORI

”Handla i övrigt som vid möte med spårvagnar”

En studie av Körkortsbokens bild av bilföraren

"De som vållar bilisten de största bekymren, äro dock lekande barn och nervösa fruntimmer. De förra äro under lek både blinda och döva. Att signalera åt dem hjälper i regel ej, och ofta komma de framrusande så nära vagnen att signalen icke blir av betydelse. Där man väntar sig lekande barn såsom vid skolor, lekplaner etc, bör man endast köra fram med yttersta varsamhet, ty man kan sällan hjälpa sig med annan manöver än att stoppa vagnen. Damer är ofta lika svåra som barnen, ty vid en hornsignal tappar de ej helt sällan koncepterna. Att de efter att ha passerat trefjärdedelar av gatan utan vidare vända för att nå den gångbana de nyss lämnat är intet sällsynt. Ja två, tre gånger kunna de springa fram och tillbaka framför bilen. Stanna och låt dem komma upp på gångbanan! Handla i övrigt som vid möte med spårvagnar."

Citat ur "Automobilens skötsel och körning" (Nerén 1922)

Magisteruppsats 15 hp

KT2501

Kommunikatörsprogrammet med inriktning
mot myndigheter och offentlig förvaltning
VT14

Författare: Åsa Fredriksson

Handledare: Cajsa Ottensjö

Examinator: Torbjörn Lager

Innehåll

Sammanfattning (Svenska)	4
Abstract (Engelska).....	5
1 Inledning.....	6
1.1 Bakgrund	6
1.1.1 Dagens bilförare	7
1.1.2 Körkortets betydelse för individ och samhälle.....	8
1.1.3 Körkortshistorik	8
2 Syfte och mål.....	10
2.1 Uppsatsen vetenskapliga och praktiska relevans	11
2.2 Min position i förhållande till studien	11
2.3 Disposition	12
3 Metod och material.....	12
3.3 Teoretiska och metodologiska utgångspunkter	12
3.3.1 Kommunikation.....	12
3.3.2 Diskurs	13
3.3.3 Intersektionalitet.....	14
3.3.4 Varför anlägga ett intersektionellt perspektiv på Körkortsboken?	15
3.4 Analyserat material.....	15
3.4.1 Körkortsboken 2013	16
3.4.2 Körkortsboken 1976.....	17
4 Analys och resultat	18
4.1 Körkortsboken är en del i en diskursiv praktik	18
4.1.1 Körkortsbokens mål och syfte.....	18
4.1.2 Sändare och mottagare	18
4.1.3 Körkortsboken som en del i en diskursiv praktik.....	20
4.2 Mottagaranpassning i körkortsboken	22
4.2.1 Varför mottagaranpassa?	23
4.2.2 Mottagaranpassning	23
4.3 Normalisering av körkortstagaren.....	42
4.3.1 Normalföreställningar	42
4.4 Illustrationer	56
4.4.1 Det är fler män än kvinnor i Körkortsbokens 2013 illustrationer	56
5 Diskussion	57
5.1 Tilltal och omtal i Körkortsboken	58
5.1.1 Du är den dominerande tilltalsformen i Körkortsboken.....	58
5.1.2 Varför är du mindre frekvent i Körkortsboken 2013 än i broschyrerna?	58

5.1.3 Du-tilltal i Körkortsboken tycks vara kopplat till textens innehåll och syfte.....	59
5.1.4 Antalet du i Körkortsboken har inte förändrats mellan 1976 och 2013	61
5.1.5 Övriga tilltal och omtal	62
5.1.6 Konklusioner med avseende på tilltal och omtal	63
5.1.7 Vem är du i Körkortsboken? Om normalisering av körkortstagaren.....	63
5.1.8 Konklusioner med avseende på normalföreställningar	67
5.2 Sammanfattning	68
5.3 Förslag på framtida undersökningar.....	70
5.4 Tack	71
6 Referenser.....	72
Bilaga 1	74

Sammanfattning (Svenska)

Trafiken består av komplexa system och ett regelverk, vars syfte ytterst är att förhindra att människor dör eller skadas svårt. Därför är det av största vikt att kommunikationen fungerar väl under körkortstagarens utbildning till bilförare. En mycket viktig del av detta är att körkortstagaren kan identifiera sig i utbildningsmaterialet.

Syftet med denna studie var att så förutsättningslöst som möjligt undersöka hur körkortstagaren framställs i Körkortsboken 2013. I syfte att kunna jämföra och sätta in resultaten i ett sammanhang genomfördes en motsvarande, men mindre omfattande studie av Körkortsboken 1976. För att komma åt vem som erbjuds identifikationsmöjligheter i texterna, genomfördes analysen ur ett materialdrivet, intersektionalistiskt perspektiv. Detta innebär att de kategoriseringar som fanns i materialet legat till grund för konstruktionen av de normalföreställningar om Körkortstagaren som hittats. Som ett led i att identifiera texternas tänkta mottagare, eller ideala modelläsare, analyserades hur sändaren genom olika tilltal placerar mottagare på olika avstånd i så kallade deiktiska rum.

Ur analyserna har flera intressanta resultat framkommit, varav några inte ingick i det ursprungliga syftet. Ett av de tydligaste resultaten är att **du** är den dominerande tilltalsformen i både Körkortsboken 2013 och 1976. Användningen av **du** tycks vara kopplad till innehåll. Instruktioner, vars syfte är att mottagaren ska kunna agera adekvat i ett slags fiktiv realtid, tycks främja att **du**-tilltal används, medan tekniskt innehåll tycks leda till minskad användningen av både **du** och andra tilltalsformer.

Intressant att notera är att Körkortsboken 1976 tycks vara tidigt ute med att använda **du**-tilltal, i relation till andra texter från samma tid. Detta **du** bestäms oftast enbart ur kontexten som någon som håller på att utbilda sig till bilförare, vilket bjuder in många olika läsare att identifiera sig i texten. I Körkortsboken 2013 däremot, kan vem **du** är ofta bestämmas och preciseras ur kontexten. Detta gäller främst i introduktionskapitlet och i ett av bokens senare där människan beskrivs. I kapitlen däremellan, där bilkörning och trafikregler förklaras, är **du** öppnare och bjuder in fler mottagare att identifiera sig med textens körkortstagare. Dock präglas läsningen också av dessa kapitel av de föreställningar om körkortstagaren som etableras inledningsvis.

Den diskurs i vilken körkortsboken är en del, genomsyras av en mängd föreställningar och förutsättningar. Några av dem har upptäckts och lyfts fram i denna studie. Den i särklass vanligaste föreställningen om körkortstagaren i Körkortsboken 2013 är att körkortstagaren är mycket ung. Vidare normaliseras denna unga körkortstagare som någon som går i skolan, bor

i föräldrahemmet, har goda socioekonomiska förutsättningar, saknar partner, men har viktiga förebilder i föräldrar och bland kompisar. Detta är intressant och medför att en betydande andel mottagare marginaliseras i texten, eftersom en relativt stor antal av dagens körkortstagare har lämnat tonåren och föräldrahemmet bakom sig.

Motsvarande bild av Körkortstagaren hittas inte i Körkortsboken 1976. Däremot normaliseras körkortstagaren både 2013 och 1976 som trafikskoleelev med tillgång till privat handledare och bil.

Körkortsbokens verkliga mottagare är en stor och heterogen grupp som förändras över tid. Genom detta förändras också på olika vis diskursen runt körkortet.

Sammantaget har studien framgångsrikt besvarat de frågeställningar som den utgick ifrån. Dock föder en studie som denna ofta fler frågor än den har möjlighet att besvara. Dessa återstår att undersöka.

Abstract (Engelska)

The aim of this study is to investigate who is being emphasized, constructed and normalized as the addressee written for, in the text book “Körkortsboken 2013”. Körkortsboken is used as the major textbook in the theoretical part of the education necessary to obtain a drivers’ license in Sweden. Most people in Sweden obtain a drivers’ license, sooner or later. Hence it is important that as many as possible of those can identify themselves in the material used during the education.

The study is based upon a theoretical framework which is inspired by critical discourse analysis and an intersectional perspective. This methodology has been used to analyze how the reader, is addressed, positioned, described and referred to in relation to the sender and other referents in the text.

The results show that, especially in the introductory chapter, the driver student is commonly implied in the text as a young person, who lives with his or her parents and who don’t need to have economical concerns for the driver’s license education.

However, there are other identities offered for readers who doesn’t fit into that description. Those identities are mainly offered in those chapters which are the most instructive in driving, as a consequence of descriptions and inbuilt assumptions of the reader, being less abundant.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

"De som vållar bilisten de största bekymren, äro dock lekande barn och nervösa fruntimmer. De förra äro under lek både blinda och döva. Att signalera åt dem hjälper i regel ej, och ofta komma de framrusande så nära vagnen att signalen icke blir av betydelse. Där man väntar sig lekande barn såsom vid skolor, lekplaner etc, bör man endast köra fram med yttersta varsamhet, ty man kan sällan hjälpa sig med annan manöver än att stoppa vagnen.

Damer är ofta lika svåra som barnen, ty vid en hornsignal tappar de ej helt sällan koncepterna. Att de efter att ha passerat trefjärdedelar av gatan utan vidare vända för att nå den gångbana de nyss lämnat är intet sällsynt. Ja två, tre gånger kunna de springa fram och tillbaka framför bilen. Stanna och låt dem komma upp på gångbanan! Handla i övrigt som vid möte med spårvagnar."

Ovanstående citat är hämtat från instruktionsboken "Automobilens skötsel och körning" som gavs ut år 1922 (Nerén 1922). Bokens syfte var att utbilda bilförare. En kortfattad analys av texten avslöjar att "Bilisten" (bilföraren) med stor sannolikhet är en vuxen man som kör bil och för vilken "barn och nervösa fruntimmer"/"damer" utgör "bekymmer", vid framförandet av automobilen. Bilföraren ses som resonabel, kapabel och ansvarig. Han antas kunna ta till sig och använda informationen i den citerade texten och sedan handla utifrån denna i en möjlig kommande situation. Kvinnor jämställs med barn och spårvagnar. De beskrivs som eventuellt nervösa, icke kommunicerbara objekt med irrationellt beteende.

Citatet framstår idag, år 2014, som mer eller mindre komiskt. Det är dock inte otroligt att texten år 1922 av många ansåg bringa den tänkte mottagaren av budskapet och övriga läsare värdefull och saklig information. Skillnaden mellan denna förmodade upplevelse hos en tänkt läsare på 1920-talet och uppsatsförfattarens beror på att den kontext utifrån vilken citatet läses skiljer sig markant mellan 1922 och 2014. Vem läsaren är vid tidpunkten för läsandet och ett flertal andra faktorer spelar också roll för hur texten upplevs.

Den körkortsteori som blivande bilförare (körkortstagare) skall inhämta år 2014 (idag), både liknar och skiljer sig från den i det ovanstående citatet. T.ex. är synen på barn i trafiken ännu idag i stort sett identisk, medan begreppet bilförare vidgats avsevärt till att idag utgöra en mycket heterogen grupp.

De flesta läser in körkortsteorin med hjälp av ämnesspecifik kurslitteratur.

Körkortslitteraturens syfte är både att beskriva hur trafiken, som är ett komplext system, fungerar och hur bilföraren ska agera inom de regelverk vars syfte ytterst är att förhindra att människor dör eller skadas svårt i trafiken. Därför är det av största vikt att kommunikationen, mellan *sändaren*, dvs. i detta fallet författaren och *mottagaren*; körkortstagaren (Kt) fungerar väl. En mycket viktig del av detta är att körkortstagaren kan identifiera sig som blivande bilförare i utbildningsmaterialet.

1.1.1 Dagens bilförare

Dagens bilförare är en mycket heterogen grupp. År 2013 hade en majoritet, mer än 80 % av den svenska vuxna befolkningen över 18 år körkort (SCB 2014; Transportstyrelsen 2014). Av dessa var 60 % av körkortsinnehavarna över 45 år och fördelningen mellan manliga och kvinnliga bilförare relativt jämn (Transportstyrelsen 2014). Så har det dock inte alltid varit.

År 1955 var huvuddelen av körkortsinnehavarna män, även om allt fler kvinnor tog körkort. (Transportstyrelsen 2014). Sedan dess har antalet kvinnliga bilförare ökat stadigt och 1980 var 40 % av samtliga körkortsinnehavare kvinnor (Transportstyrelsen 2014). År 2013 hade denna siffra stigit till 47 % (Transportstyrelsen 2014). Också åldersfördelningen bland körkortsinnehavarna har förändrats med åren. År 2013 var t.ex. mer än 25 % av bilförarna över 65 år mot bara 10 % år 1980 (Transportstyrelsen 2014). Även åldern på nyblivna körkortsinnehavare har ökat kraftigt under senare år. 1989 hade 49 % av alla 18-åringar och över 80 % av 24-åringarna körkort (Åslin Hägg 2009). År 2007 har endast 26 % av 18-åringarna och 67 % av 24-åringarna körkort (Åslin Hägg 2009). Körkortsinnehavarna är således äldre idag än tidigare. Orsakerna till detta är i sig intressanta och berörs i någon grad nedan under rubriken "Körkortets betydelse för individ och samhälle", men står inte i fokus för denna undersökning.

Sammantaget utgör alltså kvinnor och i ökande grad personer över 24 år idag en betydande andel av dem som tar körkort. I exemplet nämns kön och ålder som två kategorier vars möjlighet och benägenhet till att ta körkort har ändrats med åren. Att just dessa kategorier valdes beror på att det var relativt enkelt att få tag i statistik om dem. Andra kategoriseringar som på liknande vis skulle kunna användas för att beskriva den heterogena gruppen körkortsinnehavares körkortstagande skulle t.ex. kunna vara socioekonomiska förhållanden, utbildning, bostadsort, etc.

1.1.2 Körkortets betydelse för individ och samhälle

Tillgång till bil och körkort gör att människor kan transportera sig. Behovet av biltransport är dock inte lika för alla individer. Utan att gå in på alltför många detaljer, varierar bilbehovet pga. t.ex. livsstil, bostadsort, arbete, familjekonstellation, fysisk rörlighet och många andra faktorer.

Så tidigt som 1973 lyftes möjlighet att transportera sig fram som varande en viktig faktor för att åstadkomma social och ekonomisk jämlikhet (Wachs and Kumagai 1973). Sedan dess har omfattande forskning visat på tydliga kopplingar mellan brist på transportmöjligheter, fattigdom, tillgång till nyckelfunktioner i samhället som utbildning, social service, arbete osv. (Lucas 2012). Brist på transportmöjlighet har därför hävdats vara en direkt orsak till att människor är förhindrade att delta i ett samhälles ekonomiska, politiska och sociala system (Kenyon 2003). Att sakna tillgång till körkort och bil kan alltså, genom den rent faktiska begränsningen i möjligheten att transportera sig som detta medför, ha en negativ inverkan på t.ex. en människas socioekonomiska status.

Körkortsinnehav har delvis kommit att bli en klassfråga (Kenyon 2003; Priya and Uteng 2009; Lövgren 2011). Detta är en konsekvens av att kostnaden för ett körkort för många är relativt hög (Priya and Uteng 2009). I en studie om körkortsinnehav i norska invandrarfamiljer visas hur inkomst, kön och familjens storlek samverkar och exkluderar enskilda individer från möjligheten att ta körkort (Priya and Uteng 2009). Studien avslöjar att de vuxna i familjer med låg inkomst ibland avstår från att ta körkort, samt att kvinnorna i dessa familjer är de som oftast saknar körkort. Det senare kunde kopplas till traditionella könsroller. Vilka konsekvenser det får i längden att människor exkluderas som bilförare på detta vis är naturligtvis svåra att överblicka.

I Sverige är den lägsta, obligatoriska kostnaden för ett körkort över 4 000 kronor. I summan ingår endast sådant som körkortstillstånd, synundersökning, uppkörning etc. (Körkortonline 2014). Genomsnittskostnaden för ett körkort är cirka 15 000 kronor och det är inte ovanligt med kostnader motsvarande det dubbla, dvs. närmare 30 000 kronor (Lövgren 2011; Körkortonline 2014).

1.1.3 Körkortshistorik

Det första kända körkortet innehades av fabrikör Alfred Hahn som sålde symaskiner och cyklar (Montelius 2007). Det beviljades med vissa förbehåll den 26:e Maj 1902 av Magistraten i Örebro som kan ses i protokollutdraget nedan (Montelius 2007). På den tiden

räckte det att ansöka till rådhuset.

”Utdrag ur protokollet, hållet hos Magistraten i Örebro, å Rådhuset, den 26 Maj 1902. § 40”:

”S.D. Fabrikören Alfred Hahn ingaf denna ansökning:

Hos Magistraten i Örebro

Anhåller undertecknad höfligast om tillstånd att inom staden och omnejd få för egen räkning använda en mindre så kallad Automobilvagn. Örebro den 12 Maj 1902

Wördsamt Alfred Hahn'.

Efter föredragning af ansökningen och sedan sökande upplyst, att maskinen som framdrifva vagnen, eldades med bensin, fann Magistraten skäligt att tillsvidare till ansökningen lemna bifall, under villkor att sökande vid åkningen, (som ej finge ega rum å torgdagar), [tillagd bisats] iakttaga största försigtighet, att sökanden ställde sig till efterrät-telser gällande föreskrifter angående velocipedåkning i staden och att sökanden uppvisade för stadsfiskalen detta protokollsutdrag; Hvilket afsades

In fidem

G Hagberg

Lösen 3 kr"

Redan 1902 tycks alltså ansvaret för att undvika incidenter vid bilkörningen, precis som idag, i första hand ligga på bilföraren. Nästa milstolpe inom körkortshistoriken är 1907. Då tog Alexandra Gjestvang som första kvinna körkort, eller ”Kompetensbevis för Automobilförare” (Svärd 2012). Noteras bör att detta skedde 15 år innan John Nerén skrev ”Automobilens skötsel och körning” (Nerén 1922). Gjestvang var dotter till bilhandlaren och generalkonsulen för Persien, E.C. Gjestvang, och hon blev senare mycket framgångsrik som tävlingsförare.

1917 skärptes kraven på körkortstagaren (Montelius 2007; Svärd 2012). Prästbetyg och intyg från en besiktningsman skulle bifogas ansökan. Ett särskilt register skapades i vilket körkortsinnehavarens ålder, yrke och adress skulle föras in. Möjligheten till sanktioner i form av indraget körkort mot bilförare som inte följde gällande regler infördes också. 1924 kom nya regler och körkortets utformning blev mer standardiserat. Bland annat skulle där finnas ett fotografi på innehavaren. Det kom också utförliga anvisningar för hur bilskolor skulle drivas och övervakas. Detta kan nog tolkas som att vikten av att körkortsinnehavaren hade goda

kunskaper i bilkörning blivit tydlig. Insikten om utbildningens betydelse för säker bilkörning ledde till att Sveriges Bilskolors Riksförbund (SBR), bildades 1939. SBR bytte sedan namn till Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) och är en organisation för trafikskoleföretag som bedriver förarutbildning (STR 2014).

Under 1950-talet ökade antalet körkortstagare kraftigt (Transportstyrelsen 2014). Steg gjorde också antalet kvinnliga bilförare. Bilskolorna blev fler. 1968, efter omläggningen från vänster- till högertrafik 1967 kom en ny kursplan för körskolorna där trafiken stod i större fokus än tidigare (Swärd 2012). Antalet bilar och bilförare har sedan dess fortsatt att öka och trafiksäkerheten har blivit en allt större fråga. 1997 antogs den så kallade Nollvisionen som riksdagens långsiktiga mål för trafiksäkerhetsarbetet (NTF 2004; Transportstyrelsen 2014).

Sammanfattningsvis har nya utbildningskrav och fler moment införts kontinuerligt under årens lopp i körkortsutbildningen i syfte att förbättra trafiksäkerhet och utbildningens kvalitet. Detta gör att körkortslitteraturen står under kravet på ständig uppdatering med avseende på trafikregler och förordningar. Huruvida också bilden av körkortstagaren i Körkortsboken är uppdaterad återstår att se.

2 Syfte och mål

Syftet med denna studie är att utifrån ett materialdrivet intersektionellt perspektiv med hjälp av diskurs- och textanalytiska verktyg analysera och problematisera körkortsbokens föreställningar om körkortstagaren (Kt), som denna framställs i Körkortsboken (Gunnarsson 2013). Avsikten är att urskilja vilka som pekats ut, konstrueras och normaliseras som körkortstagare. Vilka mottagare bjuds in att identifiera sig i texten och vilka exkluderas eller marginaliseras? Hur stämmer detta överens med att i dagens samhälle tar de flesta vuxna personer (över 80 %) körkort?

Följande frågeställningar kommer fungera som studiens utgångspunkter:

- Vem/vilka konstrueras som körkortstagare i körkortsbokens text?
- Vem/vilka inkluderas respektive exkluderas i begreppet körkortstagare genom:
 - Sändarens språkliga val som tilltal och omtal?
 - Körkortsbokens illustrationer?
- Vilka egenskaper eller vilken situation skall en körkortstagare ha för att framställas som normal eller typisk?

Resultaten kommer att jämföras med motsvarande, mindre analyser av utdrag ur äldre varianter av kurslitteratur avsedd för inläring av körkortsteori (Nerén 1922; Gustafsson 1955; Lindberg 1976).

2.1 Uppsatsen vetenskapliga och praktiska relevans

Denna studie är, enligt författarens kännedom, den första i sitt slag som analyserar svensk körkortslitteratur utifrån ett intersektionellt perspektiv. Därför är denna studie viktig av flera skäl.

Ett skäl är korrelerat till trafiksäkerhet. Körkortslitteraturens syfte är att lära ut hur trafiken fungerar och hur de regelverk, vars syfte ytterst är att förhindra att människor dör eller skadas svårt ska följas och förstås. Därför är det av största vikt att körkortstagaren kan identifiera sig i utbildningsmaterialet, så att körkortsbokens innehåll når mottagaren/inlärares så som avses. Att sådan identifikation är viktig vid inläring, stöds av modern forskning och erfarenheter inom både kommunikation och pedagogik (Milles 2008; Björkvall 2012; Nilholm 2013). Eftersom körkort är något som de flesta vuxna personer i Sverige förr eller senare tar, är körkortstagarna en mycket heterogen grupp. Körkortslitteraturen bör således vara skriven så att i det ideala fallet, samtliga blivande bilförare känner sig inkluderade i texten. Denna studie kan synliggöra om så inte är fallet och kan således tjäna som underlag för vad som kan behöva ändras.

Ett annat viktigt skäl till att genomföra studien är att körkortslitteraturens texter, som trots att de vänder sig till en så bred målgrupp, tidigare inte analyserats. Genom att framförallt två körkortsböcker, en från 1976 och en från 2013 jämförs, kan nya upptäckter med avseende på hur t.ex. tilltal och normalföreställningar om mottagare skiljer och liknar varandra under de två tidsperioderna göras. Genom att Körkortsböckerna från båda tidsperioderna består av kapitel med både olika och liknande innehåll, möjliggörs också att dessa jämförelser görs mellan kapitel. Dessa studier kan bidra med ny kunskap om hur tilltal i olika litterära genrer sett ut och ändrats över tid

2.2 Min position i förhållande till studien

Jag är en 45-årig kvinna som är ungefär mitt i min utbildning till bilförare. Den sker dels via lärarledda körlektioner på trafikskola och dels via privat övningskörning. Körkortsteorin läser jag in på egen hand genom självstudier i Körkortsboken (Gunnarsson 2013). Körkortsboken ligger till grund för den struktur och ordningsföljd som trafikskolan har på sina körlektioner.

Jag tror att mitt eget förhållande till Körkortsboken kan ha haft betydelse vid analysen. Detta genom att jag delvis upplevt att Körkortsboken skrivits för någon annan mottagare än mig. Detta tror jag dock kan ha varit en fördel, framförallt vid de kvalitativa datainsamlingarna, eftersom jag därigenom kanske blivit mer observant och känslig för även små nyanser i textens föreställningar om körkortstagaren.

Det är dock svårt att avgöra säkert hur mitt förhållande till materialet påverkat min position vid analys av texterna och tolkningen av resultaten. Min förhoppning är att jag genom att inkludera både kvantitativa och kvalitativa data i analyserna, samt genom att jag låtit vänner läsa några av de tolkningar som gjorts, minimerat den eventuella påverkan mitt eget förhållande till Körkortsboken kan ha haft för de slutsatser som dragits. Till stöd för detta ligger det faktum att jag innan denna studie påbörjades, trodde mig vara exkluderad ur texten på grund av kön. Resultatet visar på att det istället primärt är min ålder som gör att jag delvis exkluderas som mottagare av texten.

2.3 Disposition

I kapitel tre beskrivs och diskuteras övergripande det material och teoretiska och metodologiska ramverk som studien utgått ifrån. Det fjärde kapitlet omfattar analyser och resultat, samt analys-specifika metod och teoribeskrivningar. I kapitel fem diskuteras resultaten och sätts in i ett större sammanhang. Kapitlet avslutas med en sammanfattande beskrivning av hela studien och dess huvudresultat. Därefter följer referenslista och bilagor

3 Metod och material

I detta kapitel presenteras, beskrivs och motiveras det teoretiska och metodologiska ramverk som tjänat som utgångspunkt i denna studie. Också det material som använts i studien presenteras och beskrivs övergripande. Mer detaljerade beskrivningar återfinns i anslutning till respektive analys när så är relevant.

3.3 Teoretiska och metodologiska utgångspunkter

3.3.1 Kommunikation

Kommunikation kan enkelt beskrivas som processen då en sändare förmedlar ett budskap till

en mottagare som tolkar och reagerar på detta (Palm 2006; Larsson 2008).

Körkortsbokens text är en form av tidsförskjuten (asynkron) kommunikation. Detta innebär att sändaren och mottagaren varken tidsmässigt eller rumsligt befinner sig på samma plats då kommunikationen sker (Baym 2012). Motsatsen är synkron kommunikation som sker i realtid som t.ex. ett samtal.

Vid textburen, asynkron kommunikation har sändaren och mottagaren inte tillgång till sociala signaler som ansiktsuttryck, kroppsspråk, tonfall etc. Inte heller kan sändaren få bekräftelse på att mottagaren uppfattat och förstått budskapet. Lika lite kan mottagaren ställa frågor. Både sändaren och mottagaren är därmed hänvisade till texten och eventuella illustrationer för överförandet av budskapet.

3.3.2 Diskurs

En text överför mer än det initialt uppenbara. Texter är alltid skrivna av någon för någon i en viss situation i en viss tid osv. I detta sammanhang passar begreppet *diskurs*. Enkelt uttryckt kan *diskurs* beskrivas som ett ”bestämt sätt att tala om och förstå världen (eller ett utsnitt av världen)” (Winther Jörgensen 2000:7). Detta ändras över tid. Diskursen utgör därmed ett slags interaktivt och föränderligt ramverk som bygger på en mängd faktorer som kontext, språk, seder och bruk, handlingar, aktörer, relationer mellan dessa etc. När en text analyseras utifrån de språkliga tecken som används, kan detta ramverk som finns runt texten urskiljas. Ramverket skapas av hur omvärlden beskrivs och förstås i texten, vem som beskriver vad för vem, vad som tillskrivs och inte tillskrivs betydelse, giltighet och mening (Winther Jörgensen 2000). Genom detta är diskursbegreppet ofrånkomligen kopplat till makt och maktstrukturer.

3.3.2.1 Kritisk diskursanalys som analytiskt förhållningssätt

Det finns olika sätt att se på diskurs och begreppet är omdebatterat. I denna studie används ett kritiskt diskursanalytiskt förhållningssätt, där diskurs ses som både konstituerande och konstituerad av andra sociala praktiker och dimensioner (Fairclough 1995; Winther Jörgensen 2000). Vidare anses inom den *kritiska diskursanalysen* att diskursiva praktiker är en del i skapandet och reproduktionen av maktförhållanden mellan olika grupper (Winther Jörgensen 2000:69). Genom att blottlägga och identifiera dessa, möjliggörs förändringar mot mer jämlik maktförhållanden.

Det kritiskt diskursanalytiska förhållningssättet har valts som en utgångspunkt i denna studie, just för att de positioneringar och normaliseringar av körkortstagare som görs i

texterna och som är en form av sändarens maktutövning gentemot mottagaren, härigenom kan bli synliga. För att konkret komma åt dessa, har bl.a. de språkliga val, som tilltal och omtal och olika bestämningar (tydliga eller dolda) av mottagaren, som gjorts i texten analyserats. Utgångspunkten är alltså sändarens föreställningar om mottagaren. Dessa föreställningar både kommer ur och skapar också den diskurs som sändaren, mottagaren och texten är en del av.

3.3.3 Intersektionalitet

Intersektionalitet är ett kulturteoretiskt begrepp som kan tjäna som ett analytiskt hjälpmedel för att beskriva hur olika samhällsliga maktsymmetrier och kulturella hierarkier samverkar och påverkar varandra (Lykke 2003; Lykke 2005). Maktsymmetrierna och de kulturella hierarkierna baseras på kategorier som bl.a. genus, sexuell preferens, klass, profession, ålder, nationalitet, etnicitet etc. och anses vara ouplösligt förbundna med varandra genom dynamisk inter- och intraaktion (Lykke 2003; Lykke 2005).

Intersektionalitetsbegreppet har sin bakgrund i postmodern och afroamerikansk feministisk teori, postkolonial teori, teori om etnicitet och klass- och queerteori (Lykke 2003; Eriksson-Zetterquist 2007).

Det intersektionella perspektivet kan ses som ett slags övergripande teoretiskt ramverk, för hur makt och ojämlikhet vävs in och kan förstås då människor kategoriseras och identiteter konstrueras. Som ett exempel, kan nämnas "svarta kvinnors situation" i USA. Denna kan inte beskrivas eller förstås utifrån forskning gjord om vita kvinnor eller svarta män (Eriksson-Zetterquist 2007). Eftersom både kategorin kvinnor och kategorin svarta kan ses som underordnade grupper i samhällshierarkin är de svarta kvinnorna dubbelt underordnade. Deras situation måste alltså beskrivas utifrån både kön och hudfärg. Därtill kan läggas utbildningsnivå, ålder, yrke osv. vilka också är faktorer som påverkar t.ex. socioekonomisk status eller möjlighet att utöva makt eller inflytande etc. Det intersektionella perspektivet gör således att komplexiteten i "svarta kvinnors situation" framstår som uppenbar och omöjlig att se ur bara ett perspektiv som t.ex. hudfärg eller kön.

Intersektionalitetsbegreppet har kritiserats. Till den mer uppmärksammade kritiken hör "konkurrerande intersektionalitet". Detta begrepp syftar på att olika hegemoniska hierarkier av kategorier konstrueras och att vissa av dessa räknas som överordnade. (Lykke 2005). Ett exempel på detta är marxismens hävdande av att klass är viktigare än alla andra maktordningar, som etnicitet, kön etc. Annan kritik som också lyfts fram är att dynamiken och föränderligheten i kategoriseringarna kan gå förlorad och att det intersektionella perspektivet

blir till ett fastlåst ”metodologiskt verktyg” istället för en process i ständig förvandling och omförhandling (Lykke 2005).

I den föreliggande studien används ett materialdrivet intersektionellt perspektiv. Detta innebär att de kategoriseringar som upptäcks i materialet ligger till grund för analysen. De är således inte på förhand bestämda. Detta kan minska risken för att åtminstone den sistnämnda situationen om det intersektionella perspektivet som ett fastlåst metodologiskt verktyg uppstår.

Sammanfattningsvis kan sägas att det intersektionella perspektivet som teoretiskt ramverk erbjuder en mobilitet och flexibilitet mellan olika komplementärer infallsvinklar som är mycket användbara och i princip nödvändiga om syftet är att på ett meningsfullt vis beskriva och försöka förstå människors situation. Ju närmare orsak och verkan en sådan analys kan komma, desto mer användbar torde den bli som bas för ett eventuellt förändringsarbete. I linje med denna idé vinner det intersektionella perspektivet idag mark inom samhällsvetenskapliga och humanistiska studier (Eriksson-Zetterquist 2007).

3.3.4 Varför anlägga ett intersektionellt perspektiv på Körkortsboken?

Körkortsboken är skriven som tänkt kurslitteratur för i princip alla körkortstagare. Att skriva så att så många som möjligt av dessa kan identifiera sig i texten som avsedda mottagare är en svår uppgift. Sändarens idealbild av mottagaren skrivs lätt in i en text utan att detta är avsiktligt. Därför har t.ex. myndigheter ofta skrivregler och rekommendationer.

Genom att förutsättningslöst, men noggrant läsa en text utifrån ett intersektionellt perspektiv kan till synes dolda föreställningar om mottagaren avtäckas. Det materialdrivna intersektionella perspektivet innebär, att de kategoriseringar som finns i texten används som utgångspunkt för analysen av hur sändarens pekar ut och normaliserar mottagare.

3.4 Analyserat material

I denna studie utgör Körkortsboken från 2013, upplaga 23, huvuddelen av det analyserade materialet. Körkortsboken från 1976, upplaga 31, används också som analysmaterial. Böckerna beskrivs övergripande nedan, men det är viktigt att betona att Körkortsboken 2013 inte enbart är en reviderad upplaga av Körkortsboken 1976, utan att det rör sig om två olika böcker, skrivna av olika författare. Körkortsboken 1976 har dock fungerat som underlag och

mall då Körkortsboken 2013 skrevs. Körkortsboken 1976 kan därför ses som en fristående förlaga till Körkortsboken 2013.

3.4.1 Körkortsboken 2013

Körkortsboken 2013 är utgiven av Sveriges trafikskolors riksförbund (STR). På försättsbladet hänvisas till fyra namngivna personer m fl. för ”Ursprunglig idé, text, bild och layout”. Till boken finns ett ljudstöd, men detta har inte använts i denna studie. Boken är avsedd att användas tillsammans med lärarledd undervisning och är idag den mest använda av de böcker som rekommenderas som kurslitteratur av STR för körkort för personbil.

Körkortsboken 2013 är indelad i tolv kapitel av varierande längd (Tabell 1).

Tabell 1. Körkortsbokens 2013 innehåll.

Kapitel	Sidor
Använd boken så här*	6 – 8
1 Introduktion	9 – 28
2 Stadskörning	29 – 75
3 Landsvägskörning	76 – 112
4 Bilen	113 – 148
5 Mörkerkörning	149 – 164
6 Halkkörning	165 – 178
7 Människan	179 – 216
8 Miljön	217 – 232
9 Kompletteringar	233 – 252
10 Om olyckan är framme	253 – 262
11 Utomlands med bilen	263 – 270
12 Övrigt	271 – 299

* Dessa sidor analyseras tillsammans med 1 Introduktion.

Kapitlen i den ljusgrå delen av tabellen analyseras inte i denna studie.

Studien inleddes med noggrann genomläsning av samtliga kapitel. Därefter valdes de första åtta kapitlen (Kap.1–8) ut för fortsatt analys. Dessa innehåller den huvudsakliga körkortsteorin. I fokus står bland annat hur körkortstagaren ska förhålla sig till och tillämpa de trafikregler som gäller under bilkörning i faktiska trafiksituationer, hur bilen fungerar och ska skötas, hur människor fungerar och vilken betydelse detta har för trafikbeteende, samt bilens miljöpåverkan. Kapitlen är fyllda av instruktioner, beskrivningar av trafiksituationer och scenarier, praktiska råd och annan information som är relativt direkt kopplade till bilkörningen. Resterande fyra kapitel har uteslutits från denna analys. Det främsta skälet till detta är att kapitlens innehåll och art är av en annan typ än de åtta första, samt att analys av

dessa kapitel inte ryms inom denna studies omfång. Kapitel 9 innehåller visserligen avsnittet ”Att köra med släpvagn” och liknar till viss del Kap.1–8, men att inkludera detta avsnitt i analysen bedömdes i stor utsträckning endast bli ”mer av samma”. I övrigt ligger fokus i kapitlet till stor del på information runt besiktning, registreringsbevis, försäkringar etc. Kapitel 10 fokuserar mer på första hjälpen än bilkörning och körkortsteori. Kapitel 11 ingår inte i körkortsutbildningen utan läses endast ”om intresse finns”. Kapitel 12 består enbart av utdrag ur lagtexter och förordningar. Dessa lagtexter och förordningar sätter visserligen ramarna för körkortsbokens innehåll, men står pga. studiens omfång inte i fokus.

3.4.2 Körkortsboken 1976

Körkortsboken 1976 är utgiven av Håkan Ohlssons förlag. Den är skriven av en författare och har genomgått pedagogisk bearbetning, samt granskats och godkänts av Statens Trafiksäkerhetsverk. Boken har färre sidor och betydligt mindre text än Körkortsboken 2013. Av de 192 sidorna, är dessutom 22 sidor en förteckning över vägmärken, något som saknas i Körkortsboken 2013. Innehållsförteckning och tydlig kapitelindelning saknas.

Hela boken lästes noggrant igenom. På grund av studiens begränsningar och utifrån resultaten från analysen av Körkortsboken 2013, gjordes ett urval om fyra kapitel för de mer detaljerade, jämförande analyserna (Tabell 2). Dessa kapitel motsvarar ”Introduktion”, ”Stadskörning”, ”Halkkörning” och ”Människan” i Körkortsboken 2013.

Tabell 2. Tabellen listar de kapitel i Körkortsboken 1976 som använts för de mer detaljerade, jämförande analyserna.

Kapitel	Sidor
Till läsaren – Inledning	5 – 7
Människan och trafiken	8 – 17
I stadstrafik	63 – 91
På halt underlag	139 – 144

4 Analys och resultat

4.1 Körkortsboken är en del i en diskursiv praktik

I detta kapitel avses med "Körkortsboken" både 1976 och 2013 års böcker när inte annat anges i texten. Kapitlet inleds med en kort beskrivning av Körkortsbokens mål och syfte och sändare och mottagare. Därefter beskrivs i korthet den diskursiva praktik i vilken Körkortsboken ingår och hur denna står i förhållande till andra sociala praktiker. Sedan följer en beskrivning av hur sändare kan peka ut och positionera textens mottagare och *referenter*, och hur dessa positioner kan identifieras med hjälp av s.k. *deiktiska rum*.

4.1.1 Körkortsbokens mål och syfte

Körkortsböckerna 2013 och 1976 är kurslitteratur avsedd att användas i utbildningen till bilförare och behandlar en mängd olika aspekter kopplade till bilkörning och trafik. Inte i någon av böckerna står det kommunikativa målet och syftet tydligt utskrivet i inledningen, men inför varje kapitel och avsnitt finns en kort introduktion som beskriver vad kapitlet handlar om. I Körkortsboken 1976 är dessa mycket tydliga och mer detaljerade än 2013.

Sammantaget framstår båda böckernas mål och syfte vara att lära ut och beskriva hur de regler och förordningar som bilförare har att följa och förhålla sig till under bilkörning och biläggande ska tillämpas i faktiska trafiksituationer. Vidare att beskriva hur bilen fungerar, ska skötas, påverkar miljön och hur bilföraren ska agera vid eventuella olyckor. En del av texterna syftar också till att beskriva hur människan fungerar biologiskt, psykologiskt och socialt och vilken betydelse detta har vid bilkörning och trafikbeteende.

4.1.2 Sändare och mottagare

4.1.2.1 Sändare

4.1.2.1.1 Körkortsboken 2013

Texter har sändare och mottagare. I Körkortsboken 2013 är sändarna flera och delvis anonyma. STR framstår som en tydlig avsändare På bokens omslag förekommer STR på flera ställen och bokens första textside är en text som i starkt positiva ordalag beskriver trafikskolornas och STR:s verksamhet.

Exempel:

”Trafikskolorna är duktiga på förarutbildning”...

”De flesta trafikskolor väljer dessutom att vara medlemmar i STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund). Det betyder att de uppfyller ytterligare ett antal kvalitetskrav”...

”STR vill att du ska få en så bra körkortsutbildning som möjligt”...

”Vi inom STR gör allt vi kan för att hjälpa dig med ditt körkort”
(Gunnarsson 2013:2).

På försättsbladet hänvisas till fyra namngivna personer m fl. för ”Ursprunglig idé, text, bild och layout”. Detta indikerar att texten kan vara skriven av flera personer. Dessa kan också beskrivas som sändare. Det står dock inte angivet i texten vilken författare som i så fall skrivit vilket avsnitt. Vilka m fl. är framgår inte. Avsnittet ”Bilens köregenskaper” uppges ha utformats i samråd med en namngiven professor i färdssäkerhet, men om det är professorn eller författaren som skrivit texten framgår inte.

4.1.2.1.2 Körkortsboken 1976

I Körkortsboken 1976 är bokens författare, Erik Lindberg, en tydlig sändare. Boken är också granskad av Statens Trafiksäkerhetsverk. Då författaren, mycket tydligt i inledningen, rekommenderar läsaren att utbilda sig med hjälp av en trafikskola, kan eventuellt STR också i denna bok anas i bakgrunden, men här som en i så fall anonym sändare.

4.1.2.2 Mottagare

Enligt Körkortslagen är det i Sverige tillåtet för alla myndiga personer över 18 år som är permanent bosatta eller som sedan minst sex månader studerar i Sverige att ta B-körkort för personbil (Näringsdepartementet 1998). Undantagna är t.ex. personer som begått vissa typer av brott, eller har medicinska skäl. År 2013 var övningskörning med personbil tillåten från 16 års ålder jämfört med 17 år och 9 månader 1976 (Engström 2006). Som nämndes ovan, tar drygt 100 000 personer körkort i Sverige varje år och en stor del av dem lär in körkortsteorin med hjälp av körkortsutbildningens kurslitteratur. Detta givet, riktar sig således Körkortsboken till ett mycket stort antal möjliga mottagare.

4.1.3 Körkortsboken som en del i en diskursiv praktik

Körkortsboken är en del i körkortsutbildningens *diskursiva praktik*. Detta innebär att Körkortsboken är skriven inom det ramverk av regler, normer, verksamheter och förväntningar som ingår i körkortsutbildningen. Samtidigt formar också körkortsboken ramverket genom de språkliga val som görs i texten. Hur omvärlden beskrivs och förstås i texten, vem som beskriver vad för vem, vad som tillskrivs och inte tillskrivs betydelse, giltighet och mening präglar och förändrar alltså den diskursiva praktik, dvs. körkortsutbildningens, som texten är en del av.

4.1.3.1 Körkortsboken i ett dialektiskt förhållande

Enligt den *kritiska diskursanalysen* ifrån vilken denna studie utgår, kan diskurs ses som en form av social praktik som står i ett dialektiskt förhållande till andra sociala dimensioner (Winther Jørgensen 2000:68). Detta innebär att körkortsutbildningens diskursiva praktik kan sägas stå i ett dialektiskt förhållande till andra sociala praktiker som omgärdar trafiken. Som tänkbara exempel på sådana kan nämnas myndigheters trafiklagstiftningsordning, biltillverkarens val av styr- och bromssystem, vägbeläggningar etc. Dessa praktiker inverkar på den diskursiva praktik som Körkortsboken är en del av genom att de utgör en form av strukturella begränsningar, men de kan i övrigt ses som relativt självständiga från körkortsutbildningens diskurs. Praktiker som dessa kan sägas höra till sådan verkliga, materiella strukturer och processer som enligt Fairclough's resonemang visserligen har sitt ursprung i diskursiva praktiker, men som sedan avlagrats i institutioner och enligt detta synsätt icke diskursiva praktiker (Fairclough 1992) i (Winther Jørgensen 2000:68).

4.1.3.2 Aktörer

Inom en diskursiv praktik finns olika *aktörer*. Inom körkortsutbildningens diskursiva praktik kan ett flertal aktörer som står under specifika och mycket olika villkor identifieras. Näringsdepartementet som ansvarar för körkortslagstiftningen är en sådan aktör (Näringsdepartementet 1998). En annan aktör med stort inflytande över körkortsutbildningen är Sveriges trafikskolors riksförbund (STR). Ytterligare aktörer är t.ex. trafikskolor, varav de flesta, men inte samtliga är anslutna till STR, privata handledare och de över 100 000 personer som varje år tar körkort (STR 2014).

Körkortsutbildningens diskursiva praktik sätter ramarna för hur Körkortsbokens text kan peka ut och positionera bokens aktörer i förhållande till varandra. Till exempel pekas

körkortstagaren (Kt) ut som en viktig aktör jämte bland annat ”andra förare”, ”medtrafikanter”, ”gående” och ”cyklister”, medan till exempel den privata handledaren förekommer ytterst sparsamt. Även sändaren är en bland aktörerna.

Sammantaget kan detta beskrivas som att Körkortsbokens text konstruerar en social position för Kt. Denna position erbjuds läsaren av boken. I praktiken kan läsaren inte välja att acceptera eller förkasta denna, eftersom i samma ögonblick som en person läser texten kan denna sägas göras till subjektet Kt. Det kan liknas vid t.ex. då ett barn säger **mamma** eller **pappa**. I samma ögonblick som föräldern svarar, blir denna mamma eller pappa. Denna process benämns *interpellation* (Winther Jörgensen 2000:24). Situationen blir problematisk då läsaren inte kan identifiera sig i den erbjudna positionen.

4.1.3.3 Deiktiska rum

Att som sändare peka ut och positionera mottagare har beskrivits som ett led i att skapa så kallade *textuella deiktiska rum* (Lind Palicki L 2010:53). Körkortsbokens diskursiva sammanhang utgör det maximala deiktiska rummet inom vilket bokens aktörer kan röra sig. Rummet skapas genom körkortsbokens språkliga utpekande av bland annat personer, tid och rum (Lind Palicki L 2010:53). Detta görs genom användning av deiktiska uttryck. Exempel på sådana är **den här** (uppsatsen som jag skriver), **imorgon** (onsdag; idag är det tisdag), **jag** (Åsa som skriver texten) och **du** (som läser texten) (Lind Palicki L 2010:53). Uttryck som dessa får sin betydelse i den faktiska kommunikationssituationen och tolkas alltså av mottagaren utifrån dennas perspektiv. I analysen av körkortsbokens mottagaranpassning ligger fokus främst på hur mottagare genom tilltal eller omtal pekas ut av sändarna och därigenom placeras i olika deiktiska rum.

Deiktiska rum kan vara olika vida. Detta kan illustreras med hjälp av en tänkt samtalssituation. De som direkt deltar eller ingår i samtalet kan sägas ingå i det snävaste deiktiska rummet (Lind Palicki L 2010:59). Personer de talar om och känner eller känner till, alltså kända *referenter*, ingår då i ett vidare deiktiskt rum. I ett ännu vidare deiktiskt rum finns de referenter som inte är kända för samtalets deltagare. Enligt denna definition får personliga pronomen som **jag** och **du** sin betydelse i det snävaste deiktiska rummet medan motsvarande pluralformer, **vi** och **ni**, eller de generiska pronomenen **man** och **den**, kan omfatta personer i samtliga rum, inklusive sändare och mottagare (Lind Palicki L 2010:55-56).

Sammantaget är det tilltal eller omtal som väljs en central faktor i hur mottagare och referenter placeras i olika deiktiska rum och därmed på olika avstånd från sändaren och

varandra. Ytterst leder sådana val till att mottagare inkluderas eller exkluderas och vidare marginaliseras av sändaren (Lind Palicki L 2010:62).

4.1.3.4 Marginalisering

Marginalisering är ett postmodernt begrepp och har beskrivits som de dynamiska processer genom vilka människor förs ut i samhällets marginaler (Dahström 2000). Dessa processer konstitueras av de rådande praktiker som fördelar olika former av ekonomiskt, socialt, kulturellt och politiskt kapital i samhället (Dahström 2000). Marginalisering är således förknippat med makten att definiera tillvaron och leder i förlängningen till att vissa delar av befolkningen har tillgång till endast en mindre del av samhällets resurser. För den drabbade individen kan marginalisering innebära att personen blir bestulen på sitt mänskliga värde, får inskränkt handlingsfrihet och upplever maktlöshet (Dahström 2000).

I denna studie används begreppet marginalisering på liknande vis som i Lind Palickis resonemang (Lind Palicki L 2010). Där beskrivs de som omtalas eller kontrasteras mot en texts ideala mottagare, samt de som helt exkluderas genom att inte omnämnas alls som föremål för vad som närmast kan liknas vid ett slags social marginalisering i texten (Lind Palicki L 2010:63, 79). Till social marginalisering räknas bland annat stereotypisering, diskriminering och stigmatisering (Folkesson 2012:60).

Analys av vem som bjuds in och vem som ställs utanför de deiktiska rum som skapas i en text kan klargöra maktförhållanden och avstånd mellan textens sändare, mottagare och övriga referenter. I följande avsnitt presenteras en sådan analys där ändamålet varit att undersöka körkortstagarens placering i förhållande till sändaren och övriga referenter i körkortsboken. Analysen utgör ett viktigt led i arbetet med att ringa in och beskriva körkortstagaren som denna framställs i körkortsboken.

4.2 Mottagaranpassning i körkortsboken

I detta kapitel analyseras hur körkortsbokens sändare pekar ut och positionerar mottagare i förhållande till sig själv och textens referenter. Detta görs språkligt genom tilltal och omtal och kallas ofta *mottagaranpassning* (Lind Palicki L 2010). Inledningsvis kommenteras kort varför mottagaranpassning av körkortsbokens text är viktig. Därefter beskrivs och presenteras analys och resultat. Analysmetoden som tillämpats är en nedkortad och modifierad version av den som utvecklats och tillämpas i (Lind Palicki L 2010).

4.2.1 Varför mottagaranpassa?

Trafiken är ett samspel som bygger på att trafikanter praktiserar de regler och normer som samspelet bygger på. En bilförare som misslyckas i detta avseende utsätter sig själv och andra för stor fara. Varje år skadas cirka 3000 personer svårt i trafiken och över 300 personer dör. I de flesta av dessa olyckor är bilar inblandade. Därför är det viktigt att Kt identifierar sig som en ansvarskännande bilförare som är lojal mot trafikregler och normer. I detta sammanhang är det av stor betydelse att Kt kan identifiera sig med den Kt som kan utläsas ur körkortslitteraturens text. För att möjliggöra detta, behöver de Kt sändaren skriver in i texten, vara så lika verklighetens Kt som möjligt. Det kan också beskrivas som att sändaren genom olika språkliga val, lägger ut en ”snitslad bana” åt läsaren. Denna bana kan läsas på olika sätt. Detta har kallats modelläsning och det är via denna som mottagaren konstrueras ur texten (Björkvall 2012). Därför bör banan läggas så att de avsedda, verkliga mottagarna s.a.s. kan hitta rätt. I körkortsbokens fall innebär detta att dess läsare kan identifiera sig som den Kt sändaren skriver till. För att detta ska vara möjligt måste texten anpassas för verklighetens Kt.

4.2.2 Mottagaranpassning

Det sätt på vilket sändaren väljer att tilltala mottagaren är centralt i mottagaranpassningen. Det finns många alternativa och varandra kompletterande sätt att göra detta på. Sändaren kan t.ex. välja ett direkt **du**-tilltal, generiska pronomen som **man** eller **den**, **omtal** eller subjektlösa formuleringar.

4.2.2.1 Tilltal och omtal – Kvantitativa analyser

I syfte att undersöka vilka tilltal och omtal som förekommer i Körkortsboken gicks materialet igenom förutsättningslöst. Varje pronomen och omtal som kunde utläsas riktas sig direkt till mottagaren Kt räknades manuellt eftersom ingen textfil fanns tillgänglig. Samtliga ord räknades också manuellt. Därefter summerades det absoluta antalet av respektive tilltal, omtal och ord per varje kapitel och i kapitlen sammanlagt. Ord i tabeller, pratbubblor och i illustrationer (t.ex. på en avbildad trafikskylt) räknades inte. Också till-/omtal som syftar på t.ex. biförare i allmänhet eller andra trafikanter än Kt uteslöts, även om ordet var identiskt med ett till/omtal. Ett exempel är ordet **man**. Det kan användas i princip identiskt med **du** som i exempel 15 och har då räknats som ett tilltal riktat till Kt. **Man** har inte räknats när **man** i texten syftar på t.ex. en forskargrupp som undersökt något: ”Genom forskning har **man**

visat...” eller som i citatet: ”På en del ställen har **man** löst problemet genom att bygga stigningsfält” (Gunnarsson 2013:93;186).

4.2.2.1.1 Tilltal och omtal i Körkortsboken 2013

Resultat och analys

De tilltal som sammanlagt användes fler än 10 ggr i Körkortsbokens kapitel 1 – 8 (Kap.1–8) identifierades. De befanns vara fem pronomen, varav tre personliga och två generiska.

Tabell 3. Till- och omtal som används fler än 10 gånger i Körkortsbokens 2013 analyserade kapitel (Absoluta tal). Det totala antalet ord per kapitel visar kapitlets omfattning.

Kapitel	Du	Vi	Man	Den	Han	Hon ¹	Övriga till/omtalt ²	Totalt antal ord
1 Introduktion:	117	-	11	2	-	-	10	3321
2 Stadskörning:	207	3	3	5	-	-	14	7454
3 Landsvägskörning:	209	11	5	2	-	-	11	6792
4 Bilen:	122	6	7	-	-	-	15	6645
5 Mörkerkörning:	65	7	1	2	4	-	5	2199
6 Halkkörning:	49	1	6	-	4	-	8	1899
7 Människan:	136	46	34	9	6	2	70	6086
8 Miljön:	17	11	2	-	-	-	1	2774
Summa:	922	85	69	20	14	2	134	37170

¹**Hon** inkluderas i tabellen för jämförelsens skull, eftersom **han** och **hon** används olika frekvent i texten. Därmed blir genus synligt som en av de kategoriseringar som finns i materialet.

²Se Tabell A i Bilaga 1.

Som kan ses i tabell 3 är **du** det i särklass mest förekommande tilltalet i samtliga kapitel. **Du** förekommer sammanlagt 922 gånger vilket är mer än tio gånger så ofta som det näst vanligaste tilltalet **vi**. **Vi** används 85 gånger medan det tredje vanligaste tilltalet, generiskt **man** förekommer 69 gånger. Därefter är det ett hopp till **den** som används om Kt vid 20 tillfällen. **Han** används om Kt vid 14 tillfällen, medan **hon** endast används på två ställen och alltså inte finns med bland de fem mest använda till- och omtalen. Detta identifierar genus som en av de kategoriseringar som finns i det materialet. **Hon** inkluderas därför i kapitlets tabeller i ett jämförande syfte.

Efter **han** följer sju omtal som används mellan 5 och 10 gånger. I denna grupp ingår både egennamn och indefinita pronomen (Tabell 4). Övriga 89 tilltal används i de flesta fall endast en gång, varav de flesta i kapitlet ”Människan”.

Tabell 4. Omtal som används mellan fem och tio gånger i Körkortsbokens 2013 analyserade kapitel (Absoluta tal). Det totala antalet ord per kapitel visar kapitlets omfattning.

Kapitel	Bil-förar ¹	(En) förar ²	Många	De åkande	De flesta	Alla	(En) människ ³	Totalt antal ord
1 Introduktion:	-	-	1	-	-	1	-	3321
2 Stadskörning:	-	1	1	-	1	1	-	7454
3 Landsvägskörning:	-	1	-	-	-	-	-	6792
4 Bilen:	-	1	2	5	3	-	-	6645
5 Mörkerkörning:	3	-	-	-	-	-	-	2199
6 Halkkörning:	-	1	-	-	-	2	-	1899
7 Människan:	7	4	2	-	1	1	5	6086
8 Miljön:	-	-	-	-	-	-	-	2774
Summa:	10	8	6	5	5	5	5	37170

¹ Med en av följande ändelser: -en/-na.

² Med en av följande ändelser: -e/-en/-erna.

³ Med en av följande ändelser: -a/-or.

För att kunna jämföra användandet av tilltalsformerna mellan kapitlen, bestämdes andelen av respektive tilltalsform per 1000 ord (Tabell 5, 6).

I tabell 5 kan tydligt ses att **du**-tilltalet med 35 **du** per 1000 ord är mest frekvent i det första kapitlet "Introduktion". Tabellen avslöjar också att den näst vanligaste sammanlagda tilltalsformen **vi**, inte är den näst mest använda tilltalsformen i varje kapitel. På ett liknande vis varierar användningen av **man**, **den** och **han** mellan kapitlen.

Tabell 5. Till- och omtal som används fler än 10 gånger i Körkortsbokens 2013 analyserade kapitel (Andel per 1000 ord). Det totala antalet ord per kapitel visar kapitlets omfattning.

Kapitel	Du	Vi	Man	Den	Han	Hon	Övriga till/omt ²	Summa tilltal	Totalt antal ord
1 Introduktion:	35	-	3,3	0,6	-	-	3	42,1	3321
2 Stadskörning:	28	0,8	0,4	0,7	-	-	1,9	31,6	7454
3 Landsvägskörning:	31	1,6	0,7	0,3	-	-	1,5	34,9	6792
4 Bilen:	18	0,9	1,1	-	-	-	1,5	21,9	6645
5 Mörkerkörning:	30	3,2	0,5	0,9	1,8	-	2,3	38,3	2199
6 Halkkörning:	26	0,5	3,2	-	2,1	-	4,2	35,8	1899
7 Människan:	22	7,6	5,6	1,5	1	0,3	11,5	49,8	6086
8 Miljön:	6,1	4	0,7	-	-	-	0,36	11,16	2774
Samtliga kapitel ¹ :	25	2,29	1,86	0,54	0,38	0,05	3,58	33,5	37170
Median ¹ :	27	1,25	0,9	0,45	>0,01	>0,01	2,1	-	4704

¹ Kapitel 1-8.

² Se Tabell B, Bilaga 1.

Tabell 6. Omtal som används mellan fem och tio gånger i Körkortsbokens 2013 analyserade kapitel (Andel per 1000 ord). Det totala antalet ord per kapitel visar kapitlets omfattning.

Kapitel	Bil-förar ¹	(En) förar ²	Många	De åkande	De flesta	Alla	(En) människ ³	Totalt antal ord
1 Introduktion:	-	-	0,3	-	-	0,3	-	3321
2 Stadskörning:	-	0,13	0,13	-	0,13	0,13	-	7454
3 Landsvägskörning:	-	0,15	-	-	-	-	-	6792
4 Bilen:	-	0,15	0,3	0,75	0,45	-	-	6645
5 Mörkerkörning:	1,36	-	-	-	-	-	-	2199
6 Halkkörning:	-	0,53	-	-	-	1,05	-	1899
7 Människan:	1,15	0,66	0,33	-	0,16	0,16	0,82	6086
8 Miljön:	-	-	-	-	-	-	-	2774
Samtliga kapitel ⁴ :	0,27	0,24	0,16	0,13	0,13	0,13	0,13	37170

¹ Med en av följande ändelser: -en/-na.

² Med en av följande ändelser: -e/-en/-erna.

³ Med en av följande ändelser: -a/-or.

⁴ Kapitel 1-8

Tabell 5 avslöjar också att kapitlen ”Miljön” och ”Människan” båda avviker från övriga kapitel när det gäller till- och omtal. I ”Miljön” är frekvensen av **du** 3 – 6 gånger lägre än i de övriga kapitlen. Även andra till- och omtal är få i ”Miljön” (Tabell 5, 6).

”Människan” ligger visserligen lägre än fem andra kapitel när det gäller användningen av **du**, men använder å andra sidan **vi**, **man** och **den** i betydligt högre utsträckning än övriga kapitel. Även övriga till- och omtal, **han** undantaget, används i mycket högre grad i ”Människan” än i övriga.

4.2.2.1.2 Tilltal och omtal 1976 jämfört med 2013

Resultat och analys

I syfte att undersöka om Körkortsbokens till- och omtal förändrats över tid, gjordes en begränsad, jämförande, kvantitativ analys av till- och omtal mellan Körkortsboken 2013 och 1976.

Fyra kapitel valdes ut ur Körkortsboken 1976:

- ”Inledning” (inklusive ”Till läsaren”)
- ”I stadstrafik”
- ”På halt underlag”
- ”Människan och trafiken”

Valet av kapitel baserades på resultaten från analysen av Körkortsboken från 2013 och motsvarar kapitlen:

- ”Introduktion”
- ”Stadskörning”
- ”Halkkörning”
- ”Människan”

Körkortsboken 1976 saknade ett kapitel som motsvarade ”Miljön”. Därför exkluderades ”Miljön” ur den jämförande analysen, trots att det avvek i analysen ovan. Analysen begränsades vidare till att jämföra användandet av **du**, **vi**, **man** och **den**. Dock noterades att varken **han** eller **hon** förekom som omtal om läsaren i de fyra analyserade kapitlen i Körkortsboken 1976.

Tabell 7. Till- och omtal i Körkortsboken från 1976 (Andel per 1000 ord). Det totala antalet ord per kapitel visar kapitlets omfattning.

Kapitel	Du	Vi	Man	Den	Totalt antal ord
Inledning ¹ :	22	-	-	-	555
I stadstrafik:	37	0,66	0,88	-	4525
På halt underlag:	18	0,78	-	-	1289
Människan och trafiken:	9,5	6,85	3,05	0,76	2627
Samtliga kapitel:	26	2,45	1,33	0,22	8996

¹Inklusive sidan ”Till läsaren” vilken innehållsmässigt kan liknas vid ”Använd boken så här” samt inledande delar i ”Introduktion” i Körkortsboken 2013.

Tabell 8. Till- och omtal som används i Körkortsbokens 2013 analyserade kapitel (Andel per 1000 ord). Det totala antalet ord per kapitel visar kapitlets omfattning.

Kapitel	Du	Vi	Man	Den	Totalt antal ord
Introduktion:	35	-	3,3	0,6	3321
Stadskörning:	28	0,8	0,4	0,7	7454
Halkkörning:	26	0,5	3,2	-	1899
Människan:	22	7,6	5,6	1,5	6086
Samtliga kapitel ¹ :	28	3	3,1	0,9	4690

¹ Kapitel 1, 2, 6,7.

Resultatet av analysen visar på både likheter och skillnader i till- och omtal mellan 1976 och 2013 (Tabell 7, 8). Tilltal genom **du** är snarlikt i båda körkortsböckerna med totalt 26 (1976)

respektive 28 (2013) **du** per 1000 ord. En annan likhet är att **du**-tilltalet i båda böckerna är minst 10 gånger vanligare än **vi**, **man** och **den**. **Du**-tilltalet är också det i särklass vanligaste i varje enskilt kapitel både 1976 och 2013. Ytterligare likheter är att **du**-tilltalet, relativt övriga respektive kapitel, används minst frekvent i "Människan" (2013) och "Människan och trafiken" (1976). Noterbart är också att i dessa kapitel är den relativa användningen av **vi**, **man** och **den** betydligt högre än i övriga kapitel.

Vad gäller **du**-tilltalet syns två skillnader mellan Körkortsboken 2013 och 1976. I Körkortsboken 2013 är **du** mest frekvent i "Introduktion" med 35 **du** per 1000 ord, medan "Stadskörning" med 28 **du** per 1000 ord ligger på andra plats. I Körkortsboken 1976 är förhållandet det omvända. Här är **du**-tilltalet istället mest frekvent i "I stadstrafik" med 37 **du** per 1000 ord, medan "Inledning" följer som tvåa med 22 **du** per 1000 ord. Den andra större skillnaden med avseende på **du**-tilltalet är att kapitlet "Människan i trafiken" (1976) bara har 9,5 **du** per 1000 ord, vilket är cirka 2,5 gånger lägre än medelvärdet. I 2013 års version "Människan" är andelen **du** visserligen mindre frekvent använt än i de tre övriga kapitlen, men frekvensen ligger ändå relativt nära medelvärdet och variationen mellan kapitlen är också betydligt mindre.

Användningen av **vi** är relativt likartat mellan kapitlen i respektive bok. **Vi** förekommer inte alls i "Introduktion" (2013) eller i "Inledning" (1976) och ytterst lite i kapitlen om stadstrafik och halkkörning. I kapitlen om människan är **vi** däremot vanligare i båda böckerna.

Man och **den** är vanligare 1976 än 2013, men användningsfrekvenserna är precis som 2013, avsevärt lägre än det dominerande **du**-tilltalet.

4.2.2.2 Tilltal och omtal – Kvalitativa analyser

Som ett led i att undersöka hur de till- och omtal som förekommer i Körkortsboken påverkar och samverkar för att konstruera Kt:s identitet och sociala position, gjordes en kvalitativ analys av materialet. Denna analys utgick ifrån den kvantitativa analysens resultat, genom att fokusera på i första hand **du**, **vi**, **man**, **den**, och **han**. Representativa exempel på hur dessa till- och omtal positionerar mottagaren (Kt) i förhållande till sändaren och referenter, genom att placera dem i olika deiktiska rum, valdes ut. Materialet gicks i övrigt igenom förutsättningslöst.

4.2.2.2.1 Tilltal och omtal i Körkortsboken

Resultat och analys

Som visats ovan, är Körkortsbokens dominerande tilltalsform **du**, både år 2013 och 1976. Därför gjordes förutom en mer ingående, kvalitativ analys av de mest använda till- och omtalen 2013, också en jämförande analys med avseende på **du**-tilltal mellan 1976 och 2013. För att möjliggöra ytterligare jämförelser, inkluderas ett representativt exempel från 1955 års körkortslitteratur; ”Vägen till körkortet” (Gustafsson 1955).

Du-tilltal 2013

Du-tilltal är numera vanligt i många typer av moderna texter som myndighetstexter och andra offentliga texter. Användningen av **du**-tilltal i dessa är en konsekvens av det klarspråksarbete som pågått under de senaste 30 åren. Syftet med klarspråksarbetet har framför allt varit att öka officiella texters läsbarhet och begriplighet så att så många som möjligt skall kunna förstå och använda innehållet. Det könsneutrala och direkta **du**-tilltalet anses kunna skapa en mer jämlik och personlig relation mellan sändare och mottagare än t.ex. omtal och passiva former (Lind Palicki L 2010; Helgesson 2011). Dock är det inte alltid så.

Genom att läsaren **duas**, blir den textburna kommunikationssituationen samtalsliknande. Detta avgränsar det deiktiska rummet till samtalsdeltagare, men till skillnad mot **du** i ett samtal, behöver textens **du** ofta definieras (Lind Palicki L 2010). Det är oftast inte vilken **du** som helst som avses i texten, utan t.ex. **du** som ... Beroende på hur och till vem **du** bestäms, kan ibland olika **du** hamna på olika avstånd från sändaren. Därmed kan **du**-tilltalet skapa hierarkier mellan olika mottagare.

Nedan följer representativa exempel ur Körkortsboken 2013 på hur till- och omtal i texten pekar ut vilka som ingår i de deiktiska rum som skapas. Det första exemplet analyseras utförligt och kan när så behövs, tjäna som ett modellexempel för det tillvägagångssätt som använts också vid övriga analyser av detta slag.

Exempel 1:

”(1) När **du** svänger in i en korsning får **du** inte hindra trafiken på den väg **du** svänger in på. (2) Där kan finnas gående eller cyklister som korsar gatan.

(3) När **du** svänger till vänster i en korsning ska **du** dessutom väja för mötande trafik.

(4) Om **du** har en mötande som också ska svänga till vänster, gäller det att vara extra uppmärksam. (5) Sök ögonkontakt med honom och var beredd att väja för andra fordon som är skymda.” (Gunnarsson 2013:43).

Textstycket i exempel 1 står under rubriken ”Sväng i korsning” och är ett avsnitt i kapitlet ”Stadskörning”. Kommunikationssituationen är samtalsliknande. Redan i den första meningen⁽¹⁾ dras gränserna för det snävaste deiktiska rummet upp. **Du** är den tilltalade och pekas därmed ut som mottagare av sändarens instruktion. **Du** placeras som bilförare i korsning i ett pågående nu. I detta nu, instruerar den erfarna sändaren den mindre erfarna mottagaren **du**. På detta vis placerar sändaren sig själv och mottagaren tillsammans i det snävaste deiktiska rummet. Det deiktiska rummet runt **du** och sändaren blir sedan snävare i mening två⁽²⁾, där *gående* eller *cyklister* som korsar gatan, omtalas. I mening tre⁽³⁾ ändras inte sändarens och mottagarens placering. Däremot placeras *mötande trafik* i ett deiktiskt rum något närmare sändaren och mottagaren än *gående* eller *cyklister* som korsar gatan. Detta beror på att *gående* eller *cyklister* som korsar gatan, ”kan finnas” på den väg **du** svänger in på. *Mötande trafik* däremot, definieras i förhållande till **du:s** position. I mening fyra⁽⁴⁾, kvarstår ramarna runt det snävaste deiktiska rummet. Sändaren instruerar fortfarande mottagaren **du** i samtalston om hur **du** ska agera som bilförare då **du** svänger. Referenten *En mötande som också ska svänga till vänster*⁽⁴⁾ hamnar i ett deiktiskt rum som ligger något närmare det, där **du** och sändaren är placerade, än rummet där *mötande trafik* finns. Genom bestämningen *som också ska svänga till vänster*⁽⁴⁾ får denna mötande ytterligare en relation till **du:et**. I mening fem⁽⁵⁾ bestäms den *mötande som också ska svänga till vänster* till *honom*. Detta krymper rummet runt den vänstersvängande mötanden, eftersom kvinnliga mötanden därmed skrivs in i texten som icke vänstersvängande. Därmed hamnar kvinnliga mötanden i samma deiktiska rum som *mötande trafik*. Samtliga referenter i exemplet placeras således, genom att omtalas, utanför det snävaste deiktiska rummet där sändaren ställt sig själv och **du**. Därutöver sorteras och positioneras de utifrån ytterligare definitioner som precisering av relation till **du** eller kön.

Att sändaren väljer att *du* mottagaren och placerar sig själv och **du** i det snävaste deiktiska rummet, innebär inte *per se* att samtliga läsare bjuds in dit. Som visas nedan i exempel 2 kan **du**, genom de presuppositioner, dvs. ”outtalade förutsättningar” som sändaren bygger in i texten, bestämmas (Hellspong 2012). Därmed exkluderas de mottagare som inte kan identifiera sig med textens **du**.

Exempel 2:

”(1) Det ska vara enkelt för dig och din lärare att planera din körkortsutbildning och ditt förarprov. (2) Av den orsaken är förarprovet ett sammanhållet prov. (3) Det innebär att både kunskapsprov och körprov bokas samtidigt och genomförs nära varandra i tid.

(4) Det medför att det är viktigt att teori- och körutbildning knyts samman så att **du** är färdigutbildad och *väl* förberedd i båda delarna när **du** anmäls till förarprov.

(5) Är **du** elev på en trafikskola så anmäler skolan dig till förarprovet och **du** använder trafikskolans bil under körprovet. (6) Har **du** utbildat dig privat får **du** själv anmäla dig till prov på trafikverket. (Gunnarsson 2013:17).

Texten i exempel 3 står direkt under rubriken ”Sammanhållet förarprov – behörighet B” och är en del av kapitlet ”Introduktion”. Kommunikationssituationen är också i detta exempel samtalsliknande. Tilltalet är **du** genom att *dig* och *din lärare*⁽¹⁾ används. Mottagaren och sändaren placeras i samma snäva deiktiska rum. Dock begränsas det deiktiska rummet av presupposition att mottagaren utbildar sig till bilförare med hjälp av en trafikskola. Detta kan uttolkas genom att du definieras genom uttrycket *din lärare*. Med lärare avses en trafiklärare vid en STR-ansluten trafikskola. Denna tolkningsmöjlighet etablerades på sidan 13 under rubriken ”Trafikskola”. Där står att läsa: ”Din *STR-trafikskola* hjälper dig med alla delar av utbildningen... **Du** och *din trafiklärare* bör lägga upp en plan för din utbildning.” (Gunnarsson 2013:13) Personer som Kt övningskör med privat dvs. utanför trafikskolans regi, kallas i boken handledare (Gunnarsson 2013:16). Detta innebär att den Kt som inte utbildar sig med hjälp av en STR-ansluten trafikskolas lärare marginaliseras kraftigt genom att utestängas från det deiktiska rummet där **du** står. En sådan Kt ställs alltså initialt i ett mycket avlägset, rymligt deiktiskt rum. Dock bjuds denna Kt in i ett snävare deiktiskt rum i den sjätte meningen⁽⁶⁾ genom att sändaren vänder sig direkt till denna. Det snäva deiktiska rummet vidgas därigenom. Resterande del av texten beskriver genom **du**-tilltal formalia kring förarprovet och gör ingen distinktion mellan **du** som har en trafiklärare och **du** som inte har detta. Därmed stärks ramarna kring det vidgade deiktiska rummet genom att båda **du** ingår där tillsammans med sändaren.

Ett tydligt undantag med avseende på vem **du** är finns under rubriken: ”Råd till

handledare”, i Körkortboken från 2013 (Gunnarsson 2013:15). I detta textavsnitt riktar sig samtliga **du** till handledaren, dvs. en privatperson med handledartillstånd. Övriga **du** i boken avser i regel alltid Kt, men som beskrivits i exempel 2; inte alltid vilken Kt som helst.

Du-tilltal 1976

Nedan följer ett exempel ur Körkortsboken 1976 på hur **du**-tilltalet används här. Exemplet är valt så att det, samtidigt som det är representativt för Körkortsboken 1976, också beskriver motsvarande eller liknande situation som i exempel 2 ovan ur Körkortsboken 2013, både med avseende på innehåll, sammanhang och längd.

Exempel 3:

”(1) Vid väjningsplikt saktar **du** farten så tidigt att förare på den korsande vägen förstår, att **du** ämnar väja för honom.

(2) Då **du** måste stanna (*Rubrik*)

(3) Kör fram så långt att **du** ser tillräckligt åt båda hållen men inte hindrar trafiken framför dig! (4) Stopp- resp. väjningslinje kan ge viss ledning. (5) Vänta med att köra tills **du** är säker på att **du** inte utgör fara eller hinder för andra!” (Lindberg 1976:73).

Textstycket i exempel 3 står under rubriken ”Väjningsplikt – företräde” och är ett avsnitt i kapitlet ”I stadstrafik”. Redan i exemplets första mening⁽¹⁾ dras gränserna för det snävaste deiktiska rummet upp. **Du** är den tilltalade och pekas därmed ut som mottagare av sändarens instruktion. Därmed placerar sändaren sig själv och mottagaren tillsammans i det snävaste deiktiska rummet. **Du**-tilltalet gör kommunikationssituationen, precis som i Körkortsboken 2013, samtalsliknande. **Du** befinner sig som bilförare i ett pågående nu. *Förare på den korsande vägen* placeras utanför det snävaste deiktiska rummet. Precis som *en mötande som också ska svänga till vänster* i exempel 1, bestäms *förare*, som *honom*. Detta exkluderar tills vidare kvinnliga förare ur sammanhanget, annat än som **du** som ska sakta farten, dvs. Kt själv. Tilläggas bör att båda böckernas referenter, i de flesta fall, inte könsbestäms. I mening tre⁽³⁾ utvidgas *förares* deiktiska rum kraftigt genom att **du** inte ska hindra *trafiken framför dig*. I *trafiken framför dig* kan vem som helst ingå, också kvinnor och *förare* som vistas på vägen framför **du**. Rummet glider också något närmare sändaren och **du** eftersom trafiken definieras i förhållande till **du**. Slutligen vidgas rummet ytterligare genom att **du** inte får utgöra fara

eller hinder för *andra*. Dessa *andra* förstås ur kontexten som trafikanter, men definitionen av *andra* är svagare än av *trafiken* som ju skulle vara *framför dig*.

Sammantaget är användningen av **du** vid en kvalitativ jämförelse relativt ofta liknande år 2013 och 1976. Sändaren placerar genom duandet mottagaren tillsammans med sig själv i samma snäva deiktiska rum. **Du** kan, utifrån kontexten att **du** instrueras i bilkörning av sändaren, förstås som körkortstagaren. Andra referenter placeras som ses i exempel 1, 2 och 3, oftast genom omtal, utanför det snävaste deiktiska rummet där sändaren ställer sig själv och **du**. Därutöver sorteras och positioneras referenterna utifrån ytterligare definitioner som precisering av relation till **du**, kön etc. Som kan ses i exempel 2 exkluderas dock ibland vissa körkortstagare ur det snävaste deiktiska rummet genom presuppositioner genom vilka Kt gavs en smal definition.

Trots viss ansträngning, upptäcktes inte exkludering av mottagare genom frekventa och tydliga bestämmningar av **du** i någon större utsträckning i Körkortsboken 1976.

Instruktion genom omtal anno 1955

I exemplet nedan visas en typisk instruktion ur 1955 års upplaga av "Vägen till körkortet", utgiven av Sveriges bilskolors riksförbund (nuvarande STR). Situationen liknar den i exempel 1 och 2 och har rubriken "Korsande möte". I "Vägen till körkortet" saknas direkt tilltal helt i texten. Undantaget är en kort text från "Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande" (NTF) på pärmens insida där **Ni**-tilltal används på ett vis som motsvarar dagens **du**.

Exempel 4:

"(1) Vid korsning mellan väg, som förklarats såsom huvudled, och annan väg åligger det **fordonsförare, vilken** från sistnämnda väg vill korsa huvudleden eller svänga in på denna, att lämna företräde åt fordon på huvudleden (se bild 13). (2) Då i annat fall än det nyssnämnda sägs ett fordons kurs skär ett annat fordons kurs, skall **föraren** av det fordon, som har det andra fordonet på sin vänstra sida, lämna förträde åt det sistnämnda fordonet. (3) Härmed fritages dock icke **någon förare** från skyldighet att iakttaga försiktighet vid passerande av eller färd in på korsande eller anslutande väg. (4) Detta ska särskilt gälla **den**, som från väg med ringa trafik kommer in på väg med livlig trafik (se bild 14)." (Gustafsson 1955:29).

Sammantaget kan sägas att ett antal omtal används och att dessa definieras med hjälp av både

tidigare omtal och genom de relationer och eller positioner de står i, både med avseende på varandra och på fysiska föremål som väg, fordon etc. Dessa syftningsled är relativt komplexa. T.ex. relateras *vägar* i den första meningen⁽¹⁾ till tidigare nämnda vägar i flera led. I nästa mening⁽²⁾ förekommer en mängd syftningar på fordon som står i olika relationer och positioner till varandra. Åtminstone för en modern läsare, hade troligen ett **du**-tilltal underlättat förståelsen av sändarens budskap.

Vi

Att använda **vi** som tilltal kan vara ett effektivt och enkelt sätt att inkludera mottagare. Genom att använda **vi** i en text, kan sändaren placera sig och mottagaren i en jämlik, resonerande relation i samma snäva deiktiska rum. **Vi** kan dock också fungera exkluderande (Karlsson 2004). Detta sker om **vi** bestäms i en efterföljande fras som omöjligen kan inkludera mottagaren. När **vi** används i *Körkortsboken* är det oftast på ett inkluderande sätt. Nedanstående exempel visar detta, men också på hur svårt det kan vara att identifiera vem som inkluderas och eventuellt exkluderas i **vi**.

Exempel 5:

” (1) För att bli bra och säkra förare måste **vi** så snart som möjligt utvecklas, så att **vi** tar ansvar och visar hänsyn mot andra. (2) **Vi** måste inse, att alla trafikanter har lika stor rätt att befinna sig på vägen. (3) **Vi** måste förstå att människor är olika också när de vistas i trafiken.” (Gunnarsson 2013:181).

Textstycket i exempel 5 är det sista stycket i en tio meningar lång text med marginaltexten ”Ansvarstagande” och rubriken ”Mognadsprocessen” i kapitlet ”Människan”. Här är det initialt ingen tvekan om att sändare och mottagare ingår i det snävaste deiktiska rummet. Det är **vi** som *ska bli bra och säkra förare* och som *tar ansvar och visar hänsyn mot andra*⁽¹⁾. *Andra* placeras i det vidare deiktiska rummet. Sändaren tycks dock inte vara övertygad om att samtliga **vi** har samma inställning, förstår eller vet lika mycket om trafikbeteende, ansvar och hänsyn, eftersom sändaren upprepar att **vi** *måste inse* och *förstå*. Begreppet **vi** kompliceras också i mening två och tre^(2,3) genom *alla trafikanter* och *”människor...när de vistas i trafiken.”*. Samtidigt som **vi** talar om *alla trafikanter* och *”människor...när de vistas i trafiken”* ingår **vi** per definition i dessa grupper. Det snävaste deiktiska rummet måste därmed omfatta samtliga dessa referenter, inklusive sändare och mottagare. Var sändaren placerar *andra*⁽¹⁾ blir nu mer komplicerat att avgöra. Sammanhanget ger att **vi** som förare ska visa

hänsyn mot *andra*. Rimligen bör dessa *andra* vara trafikanter, dvs. ingå i *alla trafikanter*, trots att det inte är specificerat. Därmed bjuds också *andra* in i samma deiktiska rum som övriga referenter. Sammantaget kan sägas att det som initialt framstod som ett snävt deiktiskt rum i vilket **vi** som ska *bli bra och säkra förare*⁽¹⁾ stod, genom de tilltal och omtal som valdes i efterföljande meningar, samt sammanhanget i vilket de förekom, satte mycket vida ramar kring det deiktiska rummet. Detta gör att *alla trafikanter* som *befinner sig på vägen*⁽²⁾ ingår i detta rum. Rummet begränsas dock något av tidsaspekten som sätts av *när människor vistas i trafiken*⁽³⁾. Utanför står alla människor som då inte vistas i trafiken, dvs. inte är trafikanter.

Generiskt man

Man är ett svagt deiktiskt begrepp (Milles 2008; Lind Palicki L 2010) och det är inte alltid uppenbart vem **man** är då **man** används som tilltal. Vem **man** är kan bara förstås utifrån kontexten och måste därför sökas i textens deiktiska rum (Lind Palicki L 2010). I körkortsboken används **man** relativt sällan som tilltal, men likt **vi** är det mest frekvent förekommande i kapitlet "Människan". När **man** används kan det ha en distanserande effekt på mottagaren, då **man** ofta inte ger läsaren en given identitet, utan överlåter åt läsaren själv att välja att identifiera sig med **man** eller inte.

Exempel 6:

" (1) Högerregeln är i grunden mycket enkel, trots det missförstås den. (2)
Vanligt är att **man** har *egna regler*, då **man** tänker i begreppen *mindre* och *större gator*" (Gunnarsson 2013:41).

Textstycket i exempel 6 har marginaltexten "Missförstånd" och är det sista stycket i en åtta meningar lång text under underrubriken "Högerregeln". Avsnittets huvudrubrik är "Väjningsregler" och är del i kapitlet "Stadskörning". Exempel 6 inleds med att subjektet *Högerregeln* beskrivs som "mycket enkel" och "trots det missförstås den"⁽¹⁾. Sändaren har valt en passiv form och pekar inte ut vem som missförstår högerregeln. Däremot föreslås en förklaring till missförstånden genom tilltalet **man**⁽²⁾.

För att förstå vem **man** är behöver en större del av texten analyseras och tolkas. Det inledande stycket direkt under rubriken "Högerregeln" inleds i samtalsliknande ton med meningen "Högerregeln innebär att **du** har väjningsplikt för fordon som närmar sig från höger." (Gunnarsson 2013:41). Detta placerar initialt textens mottagare **du** i det snävaste deiktiska rummet nära sändaren. I texten som följer (återges ej här) ges några exempel på när

högerregeln gäller och hur det ibland används vägmärken ”för att göra **dig** uppmärksam” på detta (Gunnarsson 2013:41). Mottagaren är fortfarande **du** och placerad i det snävaste deiktiska rummet. Detta givet, kan den som missförstår högerregeln⁽¹⁾ genom att ha ”egna regler” och som ”tänker i begreppen *mindre* och *större* gator”⁽²⁾, dvs. **man**, tolkas som **du**. Detta är dock inte oproblemiskt då **man** i exemplet också kan inkludera sändaren och alla mottagare som identifierar sig antingen som någon som missförstår högerregeln eller ”tänker i begreppen *mindre* och *större* gator.

Sammantaget kan **man** i exemplet tolkas som varande den tidigare placerade mottagaren **du** som står i det snävaste deiktiska rummet, där sändaren och också alla som identifierar sig med texten placerats i textens tidigare del. Det är också möjligt att inkludera sändaren i begreppet **man**. Trots att ordet **man** är svagt som deiktiskt begrepp, är det ingen tvekan om att det här ryms inom körkortsbokens diskursiva praktik. **Man** är tydligt kopplat till någon som förhåller sig till högerregeln och gator. Därav följer att **man** inte kan vara vem som helst utanför körkortsbokens ramar. Läsaren lämnas dock att själv välja eller avstå från att identifiera sig med **man**. Om **man** används tillrättavisande som i den andra meningen i exempel 6, är risken stor att läsaren självmant ställer sig utanför texten.

Ett annat exempel där **man** används som tilltal är:

Exempel 7:

” (1) Under en graviditet är det ”dubbelt” viktigt att använda bilbälte. (2) Se till att bältets undre del dras under magen ner mot låren. (3) I en långt framskriden graviditet bör **man** undvika att köra själv. (4) I en kollision kan barnet ta skada av krockkudden.” (Gunnarsson 2013:115).

Exemplet är en del av kapitlet ”Bilen” och står under rubriken ”Bilbälte” med marginaltexten ”Graviditet”. I denna text finns inget **du** högre upp i texten att använda för bestämningen av **man**. Kapitlets texter är i sin helhet relativt glest på direkta tilltal och omtal. Texterna är ofta informerande och/eller sakliga som i den första⁽¹⁾ och sista meningen⁽⁴⁾. I den andra meningen⁽²⁾ kan sändaren anas bakom uppmaningen om hur bältet ska dras. Vem mottagaren som ska se till att bältet ”dras under magen” är framgår inte och kan inte enkelt utläsas i övrig text i avsnittet. Personen placeras dock i det snävaste deiktiska rummet genom att sändaren i uppmaningen vänder sig direkt till denna. I mening tre⁽³⁾ fortsätter sändaren att instruera mottagaren genom tilltalet **man**. Genom detta etableras en möjlig kandidat till posten som den som ska se till att bältet sträcks, men andra möjligheter kvarstår. **Man** placeras därmed i det

snävaste deiktiska rummet med oklara gränser. **Man** måste per definition vara en gravid kvinna. Detta förstås enkelt ur kontexten och från ”I en långt framskriden graviditet bör **man**...” Både sändaren och mottagaren kan vara inkluderade i detta **man**, men enligt försättsbladet är samtliga fyra namngivna författare män, varför det förefaller orimligt att de ingår i **man**. Trots detta generaliserar **man** i exemplet även för dessa författare.

Man kan i exemplet ganska oproblematiskt bytas ut mot **du**, men detta ändrar inte den identitet som **man** erbjuder. Om mottagaren är gravid är mottagaren per definition inkluderad i textens **man**. Eftersom mottagaren inte kan välja om denna är **man**, innebär detta att **man** i exempel 7 är tydligare definierat och starkare deiktiskt än **man** i exempel 6, trots att **man** i exempel 6 definieras med hjälp av textens tidigare **du**-tilltal.

Den:

Den har ibland använts som ett könsneutralt alternativ till **hon** och **han** (Josephsson 1999). T.ex. var **den** relativt vanligt i Försäkringskassans broschyrer innan **du**-tilltalet slog igenom i dessa texter (Lind Palicki L 2010:79). I körkortsboken används **den** sparsamt som tilltal. Vem **den** är definieras ofta genom en direkt efterställd fras. **Den** erbjuder då mottagaren en omedelbar identifikationsmöjlighet. Nedan följer två exempel på hur **den** används som en form av tilltal genom omtal i körkortsboken.

Exempel 8:

”Du kanske istället är **den** som driver på och kommer med förslag på vad som ska göras?” (Gunnarsson 2013:191).

Exemplet är hämtat ur kapitlet ”Människan” och står under rubriken ”Gruppträck” och har ”Negativ påverkan” som marginaltext. I detta exempel är tilltalet **du** som är **den som driver på**. Detta ställer den mottagare som identifierar sig som **den som driver på** i det snävaste deiktiska rummet. Exempelmeningen föregås av ett kortare stycke text som består av en mängd påståenden och frågor till och om **vi**, **du** och **man** (Gunnarsson 2013:191, samt se nedan under ”blandat tilltal och omtal”). Även *omtal* som **individ** och **personen** används. Sammantaget upplevs textstycket som mycket rörigt och de deiktiska rummen vidgas eller krymper i nästan varje mening. Detta gör att det är svårt att identifiera sig i texten som helhet och också att identifiera vilket budskap sändaren vill förmedla. Genom att sändaren i exemplet använder **den som driver på och kommer med förslag på vad som ska göras** erbjuds dock mottagaren en tydlig identifikationsmöjlighet i just denna mening.

Exempel 9:

” (1) Det förekommer korsningar där alla som är på väg in i korsningen har stopplikt. (2) Det kallas flervägsstopp och **den** som stannat först bör då också få köra först. (3) Det är viktigt att visa hänsyn och ha ögonkontakt med de andra förarna, så att inga missförstånd uppstår.” (Gunnarsson 2013:43).

Detta exempel står under rubriken ”Huvudledskorsningar” i kapitlet ”Stadskörning” och har ”Flervägsstopp” som marginaltext. Inledningsvis etableras *alla som är på väg in i korsningen*⁽¹⁾ i det deiktiska rummet. I denna grupp kan både sändaren och läsaren ingå. Därefter bryts perspektivet i mening två⁽²⁾. **Den som stannat först**⁽²⁾ är en av dessa *alla*, men pekats nu explicit ut som **den** som också bör få köra först. De som ska låta **den som stannat först** få köra först är de andra *alla*. Läsaren erbjuds således att identifiera sig med både **den** och *alla*. Nästa mening⁽³⁾ är formulerad som ett påstående om vikten av att ”visa hänsyn och ha ögonkontakt med *de andra förarna*”. Denna mening⁽³⁾ kan också fungera som en direkt uppmaning, men den har ingen tydligt utskrivna mottagare. Omtalet *de andra förarna* komplicerar gränsdragningen mellan de deiktiska rummen. *De andra förarna* måste definieras utifrån någon, annars blir de enbart *förarna*. Denna någon kan vara **den** som också bör få köra först, men kan också vara ett möjligt abstrakt du i mening tre⁽³⁾. Detta abstrakta du erbjuder i sin tur läsaren en starkare identifikationsmöjlighet med **den som stannat först** eftersom det är fullt möjligt att det är **den som stannat först** som ska ha ögonkontakt med *de andra förarna*. Dock finns andra möjligheter och de deiktiska rummen fluktuerar och är svåra att avgränsa.

Han:

När **han** används verkar det inkluderande på mottagare som identifierar sig som **han** och exkluderande på andra mottagare. **Han** förekommer sällan riktat till Kt i körkortsboken, men då det används påverkar det alltså vem som erbjuds identifikationsmöjligheter och därmed inkluderas som ideal mottagare av sändaren och vem som exkluderas som Kt.

Exempel 10:

” (1) En bilförare med *dålig självkänedom* överskattar ofta sin förmåga. (2) Det kan vara en ung bilförare som tror sig behärska sådant, som **han** ännu inte är mogen för. (3) En vanlig följd av att man överskattar sin förmåga är att man höjer hastigheten.

(4) I undersökningar har det visat sig att *unga män* har en tendens att *överskatta sin körförmåga.*” (Gunnarsson 2013:183).

Texten är ett utdrag ur kapitlet ”Människan” och står under rubriken ”Den unge bilföraren” med marginaltexten ”Självkänedom”. Texten innan exemplet kännetecknas liksom övrig text i kapitlet av en mängd relativt osammanhängande påståenden och frågor och en stor blandning av tilltal och omtal (Gunnarsson 2013:183). Budskapet är svårt att identifiera och det är svårt att identifiera sig i mer än en mening åt gången. Textstycket upplevs som rörigt och de deiktiska rummen ändras i nästan varje mening.

⁽¹⁾Inledningsvis i exempel 10 ställs genom omtal *en bilförare med dålig självkänedom* i centrum. Här bjuds varje läsare in att identifiera sig eller avstå. I nästa mening⁽²⁾ tar sändaren över och föreslår att bilföraren med *dålig självkänedom* är *ung* och genom att använda **han**, man. Inga andra förslag på vem bilföraren med *dålig självkänedom* kan vara ges. Därmed exkluderas samtliga läsare som inte identifierar sig som en ung man som ideala mottagare av sändaren. Sändaren riktar sig dock inte direkt till den ideala mottagaren. Därmed är det deiktiska rum där den unge, manlige bilföraren med dålig självkänedom står ett annat än det där sändaren befinner sig. I den tredje meningen⁽³⁾ flyttas chikart de deiktiska rummens gränser genom att sändaren nu skriver ”En vanlig följd av att *man* överskattar sin förmåga”. Detta bjuder nu in *man* att identifiera sig som bilföraren med *dålig självkänedom* som ofta överskattar sin förmåga. *Man* får dock betydelsen *unga män* ur kontexten, då även efterföljande mening⁽⁴⁾ genom att referera till ”undersökningar” bekräftar att det är just *unga män* som överskattar sin körförmåga. I efterföljande text kontrasteras dessutom unga mäns förmåga att bedöma sin körförmåga mot unga kvinnors.

Sammantaget stärks ramarna runt de unga männens (med dålig självkänedom) deiktiska rum allteftersom texten fortlöper. Andra referenter som äldre, dvs. inte unga, bilförare med dålig självkänedom och kvinnor exkluderas och marginaliseras. Detta gäller i synnerhet de äldre bilförarna med dålig självkänedom. De nämns inte alls i texten.

En komplikation i sammanhanget är att en person med dålig självkänedom kan ha svårt att identifiera sig själv som detta, just på grund av sin dåliga självkänedom. Därmed finns risken att ingen potentiell mottagare identifierar sig i denna text.

Blandat tilltal och omtal:

Vid ett flertal tillfällen kombineras olika tilltal och omtal i körkortsboken 2013. Detta har redan omnämnts som varande relativt vanligt i kapitlet om ”Människan”. I analyserna nedan

visas hur de deiktiska rummen skiftar genom blandningen av tilltal och omtal, och hur detta stör mottagarens möjlighet att finna en stabil identitet i texten. Detta får till följd att texterna blir svårlästa och budskapen svåra att identifiera.

Exempel 11:

” (1) När **man** kör fort är det lätt att bli fartblind. (2) Det kan få till följd att **du** bedömer din bromssträcka fel och bromsar sent och för lite om en farlig situation uppstår. (3) Fartblindhet är en av orsakerna till de alltför korta avstånd som **bilister** håller på landsväg. (4) Förmodligen tror **de** att **de** hinner bromsa i tid eftersom **de** missbedömer hastigheten. (Gunnarsson 2013:83).

Exempel 11 är taget ur kapitlet ”Landsvägskörning” och har rubriken ”Fartblindhet”. Stycket inleds med generisk **man** som tilltalsform⁽¹⁾. **Man** kan vara vem som helst som kör fort, inklusive sändare och mottagare och **man** kan lätt bli fartblind. Det deiktiska rummet är således relativt rymligt. I andra meningen⁽²⁾ står ”Det kan få till följd att **du**...”. *Det* syftar på *fartblind*⁽¹⁾. **Du** är den som är fartblind och definierar därmed i princip **man** i första meningen. Det deiktiska rummet krymper därmed kraftigt i den andra meningen till den fartblinde **du/man** och genom **du**, till samtalspartnern sändaren. I nästa mening⁽³⁾ vidgas dock det deiktiska rummet åter genom att omtalade **bilister** nu tillskrivs den fartblindhet, med vars hjälp **man** nyss fick samma identitet som **du**. En annan möjlig tolkning är dock att det deiktiska rummet förblir begränsat också i mening tre till den fartblinda **du** och sändaren, eftersom sändaren berättar för **du** om **bilisterna**. I den fjärde meningen⁽⁴⁾ kompliceras det hela ytterligare genom att bilisterna nu omtalas som **de** som förmodligen tror att **de** hinner bromsa i tid eftersom **de** missbedömer hastigheten. I mening två⁽²⁾ är det **du** som missbedömer bromssträckan. Står då **du** och **de** i samma deiktiska rum? Talar sändaren i mening fyra⁽⁴⁾ *till du*, dvs. körkortstagaren, eller talar sändaren *och* körkortstagaren *om* hur **de** andra, dvs. **bilisterna** betar sig. Vad menar sändaren att Kt ska göra? Köra långsamt? Hålla avstånd? Akta sig för **bilisterna**?

Exempel 12:

” (1) En grupp människor påverkar oss alltid. (2) Det kan innebära att **vi** betar oss på ett sätt, som **vi** inte skulle ha gjort om **vi** varit ensamma. (3) I en väl fungerande grupp kan **man** vara uppriktig och ha en egen åsikt. (4) Det innebär att **du** vågar säga ifrån, om **någon** är ute på villovägar. (5) Trycket

på **individen** blir positivt och **personen** förändrar sitt beteende till det bättre.”
(Gunnarsson 2013:191).

Texten står direkt under rubriken ”Gruppsyck” i kapitlet ”Människan”. Det nedre stycket har marginaltexten ”Positiv påverkan”. Inledningsvis inkluderar sändaren sig själv och mottagaren i samma deiktiska rum genom att använda *oss*⁽¹⁾. *Oss* kan visserligen syfta på enbart sändaren och mottagaren, men den möjligheten elimineras av ”om **vi** varit ensamma” i nästa mening⁽²⁾. Istället syftar *oss* med stor sannolikhet på alla människor, dvs. på människan som art. Därmed inkluderas också ”En grupp människor” i detta *oss* trots att de omtalas i texten. Detta givet, ändras det deiktiska rummet inte nämnvärt genom mening två⁽²⁾ där **vi** används tre gånger. Dessa **vi** syftar i samtliga fall på samma **vi** som *oss*. I mening tre⁽³⁾ förskjuts perspektivet i frasen ”**man** kan vara uppriktig”. Detta **man** liknar **vi** och *oss* i de två föregående meningarna^(1,2), men begränsas nu av att **man** befinner sig i *en väl fungerande grupp*. Därmed krymper det deiktiska rummet avsevärt. Finns det en väl fungerande grupp finns det förmodligen också andra grupper, vilket också bekräftas i ett efterföljande textstycke (återges ej här). I följande mening vågar **du** säga ifrån eftersom **du** är i en välfungerande grupp. **Du** kan fungera generiskt och likställas med **man** i föregående mening, men **du** vågar säga ifrån om **någon** i gruppen är ute på villovägar. Genom omtalet **någon** placeras denna på avstånd från **du** och sändaren som kan anas bakom texten. Det deiktiska rummet kring **du** och sändaren blir än snävare genom uteslutningen av **någon**. Avslutningsvis blir trycket på **individen** positivt och **personen** förändrar sitt beteende. **Individen** kan vara den av **du** tillsagde **någon** och därmed identisk med **personen** som *ändrar sitt beteende*. Dock kan **individen** och även **personen** också vara **du** och andra gruppmedlemmar, eftersom det positiva *trycket* kan syfta på konsekvensen av att vara i en välfungerande grupp. Den senare tolkningen finner stöd i mening två. Hela avsnittet handlar ju om gruppsyck och hur gruppen inverkar på vårt beteende. Genom denna senare tolkning vidgas det snävast deiktiska rummet kraftigt. Sammantaget är det inte okomplicerat att hitta varaktiga identifikationsmöjligheter i texten. I de två första meningarna bjuds alla in att identifiera sig som människor som påverkas av en grupp. Därefter blir det mer komplicerat genom att tilltalsformerna ändras. Är t.ex. **du** **någon** som inte vågar säga ifrån i en annan grupp. Kan **du** också vara **någon** på villovägar?

4.3 Normalisering av körkortstagaren

4.3.1 Normalföreställningar

Hur Kt konstrueras i Körkortsbokens text styrs av sändarens föreställningar om den ”normala” Kt. En *normalföreställning* kan liknas vid en sanning. Det innebär att något framstår så naturligt i ett visst sammanhang vid en viss tidpunkt att det inte ifrågasätts (Lind Palicki L 2010:29). Normalföreställningar ändras över tid och är direkt kopplade till makt genom att de diskursiva praktiker/institutioner som tillskriver någon makt i en viss tid, också därmed ger denna privilegiet att definiera sanning och normalitet (Foucault 2008; Lind Palicki L 2010).

Till de normalföreställningar som råder i dag inom ämnet bilkörning hör t.ex. uppfattningen att barn i tio-årsåldern inte ska köra bil. En annan är att en bilförare ska vara utbildad i bilkörning och att utbildningen ska bevisas genom uppvisandet av ett giltigt körkort. Ur detta resonemang följer per definition att Körkortsbokens konstruktion av körkortstagaren kan ses som en form av maktutövning.

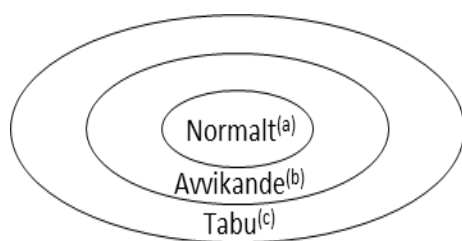
Som framgår i avsnittet mottagaranpassning, positionerar Körkortsbokens text mottagare och referenter. Genom olika tilltal och omtal placeras de på olika avstånd från sändaren och ifrån varandra. Därmed fastställs gränserna för vem som bjuds in att delta i kommunikationen och vem som ställs utanför. Genom att på detta vis inkludera eller exkludera mottagare, skapar och upprätthåller Körkortsboken föreställningar om vilken körkortstagare som motsvarar den normala. Att genom tilltal och omtal peka ut och positionera mottagare är dock inte de enda språkliga strategier med vilka sändare kan konstruera och normalisera mottagare.

4.3.1.1 Att synliggöra normalföreställningar

Normalföreställningar kan vara svåra att få syn på, då de kan te sig så normala att inte heller analytikern eller forskaren upptäcker dem. För att avtäckas används även i denna del av studien delvis de metoder som beskrivs i Lind Palicki L 2010. Metodiken är också i viss utsträckning baserad på den metod för *konstruktivistisk* analys som finns beskriven i Hellspång 2012. Den *konstruktivistiska* analysen syftar till att läsa ut hur texten konstruerar och förstår världen. Som ett led i detta undersöks om texten innehåller *presuppositioner* och *inferenser* (se nedan). Inspiration har även hämtats ur kapitlet ”Kritisk diskursanalys” i (Winther Jörgensen 2000:70).

Modellen i figur 1 är en illustration, fritt omritad från Lind Palicki, av hur normalföreställningar kan förstås. Den kan även tjäna som en form av beskrivning av hur denna analys i grova drag är uppbyggd (Lind Palicki L 2010:86). Som kan ses i modellen befinner sig det som anses så normalt att det inte pekas ut språkligt, ifrågasätts eller problematiseras i cirkelns mitt^(a). Utanför den inre cirkeln, placeras det som kommenteras eller omnämns som något särskilt; det avvikande^(b). Normalitet kan ses stå i kontrast till detta avvikande och det är i förhållande till det avvikande som normalföreställningar blir synliga. Eftersom det avvikande benämns, kan det dock sägas vara normaliserat som avvikande. Utanför detta normaliserade avvikande finns det som inte alls benämns, dvs. det som är tabu^(c) (Butler 2004; Baggens 2006; Lind Palicki L 2010). Sådant blir ofta synligt först genom jämförelser med andra diskurser. Sammantaget kan normalföreställningar ofta avtäckas i kontrasten mellan det som ställs i cirkelns mitt, det normala och det i närmast utanför, det avvikande. Härigenom följer att normalföreställningar kan urskiljas genom att det som pekas ut som avvikande, identifieras.

Figur 1. Modell av normalföreställningar.



^(a) I den inre cirkeln hamnar det som anses så normalt att det inte pekas ut språkligt eller problematiseras. Det bara är och kan därför vara svårt att få syn på.

^(b) På längre avstånd från centrum placeras det avvikande, dvs. det som kommenteras eller nämns som något särskilt. Det är ofta i kontrast till detta som normalföreställningar blir synliga.

^(c) I den yttersta cirkeln finns det onämnbare, det som är tabu. Här finns t.ex. det som inte ryms inom diskursen och som blir synligt först genom jämförelser med andra diskurser.

I t.ex. en text, kan normalföreställningar också synliggöras genom att *presuppositioner*, dvs. ”outtalade förutsättningar”, avtäcks (Fairclough 1992; Lind Palicki L 2010; Hellspång 2012). En presupposition står fast även om den negeras. Vidare bygger texter på *inferenser*. Inferenser är slutsatser som kan dras genom kontexten och genom den omvärldskunskap som finns (Hellspång 2012). En läsare fyller således i och kompletterar en text på egen hand. Inferenser säger mycket om diskurs och normalföreställningar. Att identifiera inferenser i en text blir därmed ett sätt att komma åt normalföreställningar och diskurs.

Modellen i figur 1 utgår från sändarens perspektiv och handlar likt resonemanget

bakom deiktiska rum om avstånd. Ju längre bort från sändaren något placeras, desto mer problematiskt och mindre normalt ter det sig. I denna studie är det de vanligaste normalföreställningarna runt sändarens tänkta mottagare eller modelläsare, dvs. körkortstagaren i främst Körkortsboken 2013 som helhet, som studeras. Analysens fokus ligger främst på modellens två innersta cirklar, då studiens omfattning begränsar möjligheterna till en fullständig analys. För att kunna relatera resultaten genomförs också en mindre analys av hur Kt normaliseras i Körkortsboken från 1976.

Analysen sker ur vad Palicki kallar ett materialdrivet intersektionalitetsperspektiv. Med detta menas att analysen utgår från kategoriseringar som härletts ur materialet. Analysen är kvalitativ och syftar till att blottlägga hur Körkortstagaren normaliseras. Normaliseringarna avtäcks genom att presuppositioner och inferenser identifieras, samt i kontrasten mot utpekade avvikelser. Resultaten presenteras genom typiska exempel.

4.3.1.2 De normala och de avvikande – Körkortstagaren 2013

4.3.1.2.1 Körkortstagaren är en ung person.

En av de tydligaste och vanligaste normalföreställningarna i Körkortsboken 2013 är att körkortstagaren är en ung person som går i skolan, förmodligen i gymnasiet. Detta blir synligt på många ställen i texterna, framförallt i kapitlet ”Introduktion” och ”Människan”. Att Kt normaliseras som ung tidigt i bokens inledande kapitel och att detta upprepas och bekräftas i det senarelagda, men omfattande kapitlet ”Människan”, har betydelse för vem som enkelt kan identifiera sig i övriga texter. Därför lämnas relativt mycket utrymme åt just denna kategorisering. De första exemplen nedan analyseras utförligt och analysen kan tjäna som modell för liknande, efterföljande analyser.

Exempel 13:

”(1) Okej, du har fyllt 16 och du har fått ditt körkortstillstånd.

(2) Vad ska du göra nu?

(3) På trafikskola... eller hemma? (*Tankebubblor*)

(4) Kombinera är bäst! (*Rubrik*)

(5) Hur man ska köra

– lär du dig bäst på trafikskolan.

(6) Mängdträna

– kan du också göra hemma.” (Gunnarsson 2013:12).

Den korta texten i exempel 13 är en av bokens tidigaste och står under rubriken ”Övningskörning?” i kapitlet ”Introduktion”. Texten kompletteras med en bild av en fundersam flicka som ser ut att vara runt 16 år. Från henne utgår två tankebubblor⁽³⁾ med texterna ”På trafikskola...” och ”eller hemma?”

Redan i första meningen⁽¹⁾ står det, i en talspråksliknande form (”Okej, **du**...”), utskrivet att **du** har fyllt 16 år och har ett körkortstillstånd. **Du** har således uppfyllt körkortslagens kriterier för att få påbörja körkortsutbildningen. Syftet är dock knappast att informera om lagtexten, utan snarare att bli familjär med modelläsaren, dvs. den Kt sändaren skriver till. Mot bakgrund av flickan på bilden och de två första meningarna, kan texten i tankebubblorna tolkas som att ”hemma” betyder att Kt bor med *målsman* (vanligen en eller två föräldrar). Detta är en inferens utifrån att det är ytterst ovanligt att en 16-åring bor på annat vis och i så fall har möjlighet att övningsköra. Kt går förmodligen också i gymnasiet. Detta är här en inferens utifrån Kt:s ålder då de flesta 16-åringar går i skolan. Detta styrks kraftigt i nästa exempel. Att Kt kan, till synes oproblematiskt, överväga att övningsköra hemma, avtäckes presuppositionen att Kt bor med någon som har körkort, handledartillstånd, tillgång till bil, samt tid, vilja och en ekonomi som tillåter denna att övningsköra med Kt. Sändaren är också tydlig⁽⁶⁾ med just detta; att Kt kan mängdträna hemma, samt att det är bäst att kombinera detta med utbildning på trafikskolan⁽⁵⁾ är tydligt utskrivet. Ekonomiska aspekter nämns inte, utan fokus ligger på vad som är bäst för att bli en skicklig förare.

Sammantaget tolkas ovanstående som att Kt här tidigt i boken normaliseras som en ung person, som bor i sitt föräldrahem med god ekonomi och går i skolan. Dessa antaganden om Kt bygger på kategoriseringar som ålder och socioekonomisk status. Kt normaliseras dock inte nödvändigtvis som kvinna, då en av utseendet att döma, mycket ung man förekommer på bild (på ett körkort) i liknande sammanhang på sidan 9 och 16.

Att Kt är ung skrivs inte alltid ut som i ovanstående exempel, utan kan ofta förstås utifrån t.ex. inferenser och presuppositioner i texten som i nedanstående exempel:

Exempel 14:

”(1) Dina ögon är öppna men tankarna är långt i fjärran. (2) Kommer du ihåg de sista lektionerna för dagen i skolan? (3) ”*Vad? Ställde hon frågan till mig?*”

(4) Tänk dig att du sitter i en bil istället för i skolbänken. (5) I en svag vänsterkurva tappar du koncentrationen under några tiondelar av en sekund.”
(Gunnarsson 2013:203).

Exempel 14 står under rubriken ”Tröttheten kommer smygande på oss” i kapitlet ”Människan” och har marginaltexten ”Mikrosöm”. Att sändaren, vars syfte med stycket är att beskriva risken med trötthet under bilkörning, placerar **du** som elev i skolbänken normaliserar Kt som skolelev. Presuppositionen är snäv och tydlig. Kt som inte ingår i kategoriseringen skolelever avviker från sändarens Kt. Därmed exkluderas och marginaliseras andra Kt.

Nedan följer ytterligare några exempel ur kapitlet ”Människan”, följt av en kort kommentar på hur sändaren utan särskild reflektion, mer eller mindre tydligt, normaliserar Kt som ung och ibland dessutom tillskriver den unga vissa egenskaper och beteenden:

Exempel 15:

”För en ung människa finns det många faktorer som styr utvecklingen till bilförare.” (Gunnarsson 2013:183).

Texten står direkt under rubriken ”Den unge bilföraren” och är den första meningen i en text, som trots att den unge bilföraren här pekas ut, delvis genom omtal, ändå bidrar till att normalisera Kt som ung och avsedd mottagare. Detta sker bl.a. genom att det dominerande tilltalet i texten, jämte omtal, är inkluderande **vi** och **man**. Texten är också rik på uppfostrande uppmaningar av typen: ”Det gäller att skilja på dikt och verklighet” och ”Ett häftigt humör måste man lära sig behärska”. Motsvarande avsnitt med beskrivning av utvecklingen till bilförare för andra än ”unga människor” finns inte alls i boken. Genom att inte alls omnämnas placeras dessa andra Kt långt bort. När grupper som t.ex. ”äldre bilförare” (Gunnarsson 2013:201) pekas ut är det alltid som erfarna bilförare. Sammantaget verkar detta exkluderande ur boken som helhet för alla blivande Kt som inte är ”unga”.

Exempel 16

”(1) En annan viktig faktor är *imitationsinlärning*. (2) Det innebär att vi, utan att vara medvetna om det, tar till oss andra människors beteenden. (3) Här spelar föräldrars och kamraters uppträdande i trafiken en stor roll för hur vi själva kommer att agera.” (Gunnarsson 2013:185).

Att andra människor som påverkar oss definieras som just föräldrar och kamrater signalerar att Kt är ung (inferens). Kamrater används sällan idag, förutom i skolans värld och då i regel om elevers förhållanden, inte de vuxnas. Noterbart är att en privat handledare, trafikskoleläraren, en tänkbar partner, eller vänner (mer ”vuxet” uttryck för kamrater) inte inkluderas som förebilder.

Exempel 17

”(1) Om du vanligtvis inte har några egna åsikter eller inte vågar framföra dem, kanske du slutar tro på din egen förmåga. (2) Det påverkar på sätt ditt självförtroende negativt. (3) Du blir osäker. (4) För att bli accepterad av gruppen uppvisar du en tuff körstil och blir övermodig. (5) Det innebär att du tar risken att köra om, för att inte de andra ska tycka att du är feg.

(6) Det krävs mycket mod för att inte påverkas av kamraterna. (7) Men tänk dig för!...” (Gunnarsson 2013:191).

Exempel 17 finns under rubriken ”Gruppträck”. De tre första meningarna⁽¹⁻³⁾ skulle kunna rikta sig till vem som helst som identifierar sig med påståendena och slutsatsen. Därefter följer slutsatser⁽⁴⁾ som inte nödvändigtvis hänger ihop logiskt med den tidigare texten. Varför skulle den osäkra⁽³⁾ Kt uppvisa en ”tuff körstil och bli övermodig”⁽⁴⁾? Vad är tuff körstil? Varför skulle ”gruppen” acceptera det? Varför skulle Kt köra om⁽⁵⁾? Tycker sändaren att det är synonymt med en ”tuff körstil”? Detta verkar snarare vara författarens egna erfarenheter eller fördomar om unga som här lyser igenom. Denna inferens baseras på att illustrationerna föreställer unga män och att texten senare beskriver dem som en olycksrisk då de är passagerare i en bil med en ung förare vid ratten. I mening sex⁽⁶⁾ refereras sedan till ”kamraterna” (se ex. 16). Mening sju⁽⁷⁾ är av en typ som ofta används av vuxna till barn.

I nedanstående exempel normaliseras Kt som ung genom att kontrasteras mot äldre.

Exempel 18

”(1) Många äldre, oavsett om de går, cyklar eller kör bil, känner sig osäkra när de ska passera en korsning. (2) Vi måste visa hänsyn och ge dem tid...”(Gunnarsson 2013:39).

Exempel 18 står under rubriken ”Äldre” i kapitlet ”Stadskörning” och har marginaltexten ”Sämre förutsättningar Osäkra Ge dem tid”. Äldre pekats här ut och beskrivs. De konstrueras

därmed som avvikande. Eftersom äldre omtalas som dem som **vi**⁽²⁾ måste visa hänsyn, ingår **vi** inte i gruppen äldre. Därigenom normaliseras **vi** (där körkortstagaren ingår) som yngre.

Exempel 19

” (1) Har inte äldre bilförare mer livserfarenhet och mindre behov av att visa sin duglighet? (2) Visst är det så...” (Gunnarsson 2013:201).

Exempel 19 står under rubriken ”Äldre bilförare” i kapitlet ”Människan” och har marginaltexten ”Anpassar körningen”. Det uttalas inte i texten till vilka som äldre bilförare ställs i kontrast, men per definition bör det vara till yngre bilförare. Precis som i exempel 17 är äldre bilförare de som kommenteras och pekats ut. Därmed definieras de även här som avvikande.

Sammantaget normaliseras Kt språkligt i texten som en ung person som går i skolan och troligen bor kvar i föräldrahemmet. Ibland skrivs det explicit ut, men indikeras också via inferenser, presuppositioner och i kontrasten mot dem som pekats ut som avvikande. Att Kt, dvs. bokens modellläsare och avsedda mottagare i bokens inledning kategoriseras på detta vis, är problematiskt för andra Kt som därmed marginaliseras. Risker är att också de av bokens texter som är relativt fria från denna typ av kategorisering, upplevs som exkluderande av läsare som bär med sig bilden av Kt från ”Introduktion”. Denna risk ökar genom att kapitlet ”Människan” vars syfte är att beskriva människan ur ett biologiskt och socialt perspektiv, lämnar stort utrymme åt att beskriva unga människor och hur deras påstådda egenskaper och beteenden inverkar på utvecklingen till en erfaren bilförare, medan motsvarande saknas för andra Kt.

4.3.1.2.2 Körkortstagaren är en person med hög socioekonomisk status

Att den ideala Kt är en person med relativt hög socioekonomisk status, samt med mycket god ekonomi, är en annan vanlig normalisering. Detta framgår då ekonomiska aspekter runt körkortet endast berörs på ett ställe i texten (se exempel 22). Istället hänvisas som kan ses i exempel 20 till vad som känns bra eller är naturligt.

Exempel 20

”(1) Vägen till det efterlängtade körkortet kan se lite olika ut beroende på de val du själv gör.

(2) För många är det naturligt att låta en trafikskola förmedla hela

utbildningen. (3) Andra väljer en *kombinerad utbildning* där *trafikskolan* är en del och en annan del består av *mängdträning* hemma. (4) Ett mindre antal körkortstagare känner sig mer nöjda med att genomföra hela utbildningen privat med hjälp av en handledare.” (Gunnarsson 2013:11).

Exempel 20 står direkt under rubriken ”Vägen till körkortet” som är det första avsnittet i ”Introduktion”. Marginaltexten utgörs av uppmaningen ”Kombinera utbildningen”, vilket synliggör sändarens åsikt om hur Kt ska välja. Bakgrunden till detta kan vara att sändaren är STR och att det ligger kommersiella intressen bakom denna uppfattning. Sändaren inleder dock med att det är Kt:s egna val⁽¹⁾ som styr hur Kt:s körkortsutbildning kommer att gå till. Valet baseras på vad som är eller känns naturligt⁽²⁻⁴⁾. Ekonomiska aspekter på de olika alternativen berörs inte alls här som en faktor som Kt behöver ta hänsyn till då Kt väljer. Sändaren normaliserar därmed Kt som någon som inte begränsas av ekonomiska omständigheter. Vidare förstärks bilden av Kt som vi såg i exempel 13 som någon som bor hemma, dvs. mest sannolikt i föräldrahemmet där en väntande handledare och bil finns att tillgå.

Exempel 21

”(1) Att ganska snart börja övningsköra i ett villaområde känns för de flesta naturligt. (2) Här är oftast lugnt och inte så mycket trafik att ta hänsyn till. (3) Du måste respektera de regler som finns” (Gunnarsson 2013:31).

Exemplet inleder kapitlet ”Stadskörning” och står omedelbart under rubriken ”Körning på gator med mindre trafik”. Av kontexten och marginaltexten med uppmaningarna ”Kör tydligt Visa vad **du** tänker göra” förstår vi att sändarens modellläsare, Kt är den **du** som texten vänder sig till och att modellläsaren ingår i gruppen *de flesta*.

I ett villaområde finns ofta gott om utfarter, häckar och parkerade bilar som kan skymma sikten, barn som cyklar och leker, husdjur som katter och hundar, samt en mängd andra riskfaktorer som trötta förare som kör på rutin, etc. Denna miljö kan uppfattas som direkt olämplig att köra i för en oerfaren bilförare som Kt. Med stor sannolikhet är det körkortstagare som bor i ett villaområde som tycker att detta område känns naturligt att köra i, därför att de känner sig trygga där. För de körkortstagare som inte bor i ett villaområde, känns det troligen inte naturligt att börja övningsköra i en sådan omgivning. Sändaren föreslår inte heller någon alternativ miljö som naturlig eller lämplig att tidigt börja övningsköra i.

Sändaren, som **du**:ar Kt, normaliserar alltså Kt som *de flesta* som är bekväma i ett villaområde, dvs. med stor sannolikhet bor i ett. Den unge Kt bor således hemma i föräldrarnas villa. Föräldrarna har med stor sannolikhet en mycket god ekonomi och betalar troligen både körlektionerna och kostnaderna i samband med den privata övningskörningen. 16-åringar har sällan en egen förmögenhet eller inkomst som är så stor att de inte behöver göra ekonomiska överväganden kring ett självfinansierat körkort. I regel har personer som bor i ett villaområde som grupp betraktat, högre socioekonomisk status än de som till exempel bor i hyreshus.

Sammantaget samverkar flera kategoriseringar i denna normalisering av Kt. Dessa är ålder, socioekonomisk status och "hemmavarande barn".

4.3.1.2.3 Körkortstagaren utbildar sig med hjälp av en trafikskola

Som beskrivits i exempel 20, uppmanas Kt av sändaren att åtminstone delvis utbilda sig till bilförare med hjälp av en trafikskola. Att Kt gör så förutsätts i resten av boken. Detta manifesteras på flera vis. Det tydligaste uttrycket för detta är att med undantag för exempel 20 och 21, samt avsnittet "Råd till handledare" (Gunnarsson 2013) (s15) nämns eller förutsätts inte övningskörning, eller mängdträning med privat handledare vidare i texten. Handledaren är betydligt mer osynlig i texten än aktörer som trafikläraren och trafikskolan. I nedanstående två exempel ses tydligt hur Kt normaliseras som trafikskoleelev.

Exempel 22:

"(1) Din STR-trafikskola hjälper dig med alla delar av utbildningen. (2) De flesta väljer att kombinera trafikskolans utbildning med privat mängdträning. (3) Du avgör naturligtvis själv hur du vill göra, men med denna kombination får du god utbildning och mycket träning till en rimlig kostnad." (Gunnarsson 2013:13).

Exempel 22 står direkt under rubriken "Trafikskola" i kapitlet "Introduktion", avsnitt "Att ta körkort", och saknar marginaltext. Genom att inleda första meningen⁽¹⁾ med uttrycket "*din* STR-trafikskola" normaliseras Kt som någon som har anmält sig till en STR-ansluten trafikskola. Som avvikande hamnar då samtliga andra Kt. Dessa kan t.ex. vara sådana Kt som anmält sig till en icke STR-ansluten trafikskola eller Kt som kommer att utbilda sig utan hjälp av en trafikskola. I nästa mening⁽²⁾ inkluderas också privat mängdträning i vad som sändaren anser normalt. Den tredje meningen antyder att det finns de som avviker från denna norm

samtidigt som sändaren låter den tilltalade du förstå genom ordet *men*⁽³⁾, att det bästa är att göra som sändaren redan uttryckt tidigare i exempel 19, nämligen att kombinera utbildningen. Sändaren berättar dessutom att kostnaden för körkortet på detta vis blir rimlig. Detta är den enda kommentar som upptäckts i denna studie som berör ekonomiska aspekter av körkortsutbildningen. Sändaren fastställer att Kt har råd att utbilda sig vid en STR-ansluten trafikskola, samt också att köra mycket bil. Den ideala mottagaren normaliseras således som en Kt som utbildar sig vid STR-ansluten trafikskola och eventuellt mängdtränar privat. Som normalt avvikande betraktas den Kt som utbildar sig utan hjälp av en STR-ansluten trafikskola.

Exempel 23:

”(1) Det ska vara enkelt för dig och din lärare att planera din körkortsutbildning och ditt förarprov. (2) Av den orsaken är förarprovet ett sammanhållet prov. (3) Det innebär att både kunskapsprov och körprov bokas samtidigt och genomförs nära varandra i tid.

(4) Det medför att det är viktigt att teori- och körutbildning knyts samman så att du är färdigutbildad och *väl* förberedd i båda delarna när du anmäls till förarprov.

(5) Är du elev på en trafikskola så anmäler skolan dig till förarprovet och du använder trafikskolans bil under körprovet. (6) Har du utbildat dig privat får du själv anmäla dig till prov på trafikverket.” (Gunnarsson 2013:17).

Exempel 23 står direkt under rubriken ”Sammanhållet förarprov – behörighet B” och är likt exempel 22 hämtat ur kapitlet ”Introduktion” i Körkortsbokens inledande texter. Också detta exempel inleds⁽¹⁾ med att sändaren förutsätter att Kt har en trafiklärare, dvs. utbildar sig till bilförare med hjälp av en trafikskola. Texten riktar sig genom **du**-tilltal direkt till Kt i första meningen där Kt är aktiv och tillsammans med sin trafiklärare planerar. Därefter⁽⁴⁾ ger sändaren **du**, dvs. Kt en passiv roll. Kt ska *vara färdigutbildad* när Kt *anmäls* till förarprov. Att det är trafikskolan som anmäler Kt till förarprov förstås ur kontexten och skrivs ut senare i mening fem⁽⁵⁾. Så här långt i exemplet normaliseras Kt som en trafikskoleelev som inte själv bär det fulla ansvaret för sin utbildning. Kt infantiliseras således kraftigt, bl.a. genom att beskrivas som någon som *anmäls till förarprov*. Detta ändras något i nästa mening⁽⁵⁾ där Kt

ges tillbaka något av sitt eget ansvar genom att Kt är eller inte är, dvs. själv har valt att vara eller inte vara ”elev på en trafikskola”. I sista meningen⁽⁶⁾ placeras som normalt avvikande den Kt som har utbildat sig utan hjälp av en trafikskola genom att anmälningsproceduren kontrasteras mot trafikskoleelevens.

Sammantaget normaliseras Kt som trafikskoleelev. Det är likaså normalt från sändarens perspektiv att mängdträna hemma. Som avvikande betraktas den Kt som inte utbildar sig med hjälp av en (STR-ansluten) trafikskola.

4.3.1.2.4 Körkortstagaren har inget permanent funktionshinder

Körkortstagaren normaliseras som en icke funktionshindrad person. Exempelen nedan illustrerar hur.

Exempel 24:

”(1) Funktionshinder, vad är det? (2) Jo, det är när det finns en skillnad mellan vad vi klarar av och vad som krävs av oss. (3) Ibland hamnar vi själva i den situationen, och är då oftast tacksamma för den hjälp vi kan få.”
(Gunnarsson 2013:38).

Texten finns i kapitlet ”Stadskörning”. Funktionshinder pekas ut som något som kräver en förklaring. Ur kontexten kan förstås att informationen om funktionshinder är kopplad till trafiken, men sändaren placerar inte den funktionshindrade i en bil som förare. Detta är kanske inte problematiskt i sig, men texten är skriven så att den i sin helhet pekar ut funktionshindrade som avvikande personer och som inte ingår i gruppen Kt annat än möjligt tillfälligt. I andra meningen⁽²⁾ beskrivs Kt genom **vi**-tilltal som någon som kan ha ett funktionshinder som kan förstås som permanent. Detta ändras dock i nästa mening⁽²⁾ genom att det skrivs att ”ibland hamnar *vi själva* i *den* situationen”. Därmed normaliseras den Kt som inte annat än högst tillfälligt hamnar i en situation där ”det finns en skillnad mellan vad vi klarar av och vad som krävs av oss”.

Exempel 25:

”(1) Det finns både synliga och osynliga funktionshinder. (2) Synskadade och rullstolsburna personer är lätta att känna igen. (3) I trafiken finns det många med funktionshinder som är svåra att upptäcka. (4) En person måste kanske gå långsammare. (5) Andra behöver mer tid för att fatta beslut. (6) Diabetes,

epilepsi och hörselproblem är ytterligare exempel på dolda funktionshinder.”
(Gunnarsson 2013:35).

Också detta exempel är ur kapitlet ”Stadskörning” och har rubriken ”Funktionshinder”. I likhet med exempel 24, placeras inte *de* funktionshindrade som bilförare i denna text heller. Genom omtalet indikeras att det inte är Kt själv som är funktionshindrad, utan Kt ska känna igen och ta hänsyn till funktionshindrade.

I nedanstående exempel, också ur kapitlet ”Stadskörning”, placeras dock rörelsehindrade under rubriken ”Särskilt tillstånd krävs!” som bilförare. Bilden bredvid texten visar en parkeringsplats utmärkt med en rullstolssymbol.

Exempel 26:

”(1) Rörelsehindrade med tillstånd får parkera här. (2) Andra får bara stanna för av- och påstigning.

Kt skulle kunna vara rörelsehindrad, men omtalet *rörelsehindrade* gör detta mindre troligt. Visserligen omtalas också *andra*. Kt bör rimligen ingå antingen i gruppen *rörelsehindrade* eller *andra*. Det faktum att nästa stycke, som handlar om vad som gäller för Parkeringsskiva, har ett tydligt **du**-tilltal gör dock det mindre troligt att Kt hör till de rörelsehindrade i exempel 25. Sammantaget normaliseras Kt i dessa exempel som en person utan annat än möjligen tillfälliga funktionshinder.

4.3.1.3 Körkortstagaren 1976

Körkortstagaren (Kt) är relativt anonym i Körkortsboken från 1976. Texten innehåller relativt få beskrivningar av Kt och dessa utgår då vanligen ifrån lagens definitioner som till exempel ålder. Nedan följer några exempel på hur Kt normaliseras i Körkortsboken 1976. Exempelen är valda så att de, samtidigt som de är typiska, också kan användas jämförande med normaliseringen av Kt 2013.

4.3.1.3.1 Körkortstagaren 1976 är en person som uppfyller ålderskravet enligt lagen.

Exempel 27

”(1) Du får övningsköra med personbil och lätt lastbil då du fyllt 17 år och 9 månader. (2) För tung mc är åldersgränsen 18 år och för lätt mc 16 år. (3)

Person vars körkort återkallats eller omhändertagits, får endast övningsköra vid en trafikskola.” (Lindberg 1976:166).

Texten i exempel 27 står under rubriken ”Övningskörning” I vad säger lagen” i Körkortsboken från 1976. **Du**, dvs. Kt definieras som någon som minst uppnått den ålder då körkortsutbildningen enligt lagen får påbörjas. Kt kan också vara en person som fått körkortet återkallat, även om denna omtalas och därmed placeras på visst avstånd från **du** och sändaren. I texten finns inga andra referenser eller inskrivna begränsningar av vem Kt är.

4.3.1.3.2 Körkortstagaren utbildar sig med hjälp av en trafikskola

Körkortstagaren normaliseras initialt som trafikskoleelev, men texten signalerar även att privat övningskörning är en del av utbildningen.

Exempel 28

”(1) Vem som helst kan inte utbilda andra i bilkörning. (2) Även till detta fordras det utbildning och erfarenhet. (3) Det är viktigt att den grundläggande körutbildningen genomförs på ett riktigt sätt.

(4) I våra trafikskolor får du en utbildning som följer gällande kursplan. (5) De är övervakade av Statens trafiksäkerhetsverk. (6) Alla lärare är godkända av denna myndighet. (7) Övningsbilarna i våra trafikskolor är utrustade med dubbelkommando. (8) Vid ett olyckstillbud kan din körlärare ingripa, innan något händer. (Lindberg 1976:7).

Texten i exempel 28 finns i kapitlet ”Inledning” i bokens början och är en av de allra första texterna. Sändaren slår fast att Kt bör utbilda sig vid en trafikskola för att få en så god utbildning som möjligt⁽¹⁻⁷⁾. Andra alternativ presenteras inte, men kan anas existera eftersom texten, trots att den inleds med att *vem som helst inte kan utbilda andra i bilkörning*, framhåller trafikskolans fördelar. Detta indikerar en valmöjlighet och på sidan 166, sist i boken, beskrivs privat övningskörning och dess villkor. I mening åtta⁽⁸⁾ refereras till *din* körlärare, fortfarande mot bakgrunden av att trafikskolans fördelar framhålls, men samtidigt på ett så självklart och okommenterat vis att detta normaliserar sändarens ideala modellärsare som trafikskoleelev. Textens placering i boken har betydelse för detta, då läsaren inte förrän sist i boken kan läsa om privat övningskörning.

Exempel 29:

”Den allra viktigaste delen av din körutbildning sker i bilen under en kunnig lärares ledning.” (Lindberg 1976:21).

Exemplet står under rubriken ”Nu börjar du din körutbildning”. Visserligen preciseras inte *lärare* i texten ovan, men eftersom ”din körlärare” användes i bokens inledning (se exempel 28) om någon som arbetar vid en trafikskola, kan detta fungera som en definition av *lärare* i exempel 29. Också framhållandet av att denna lärare leder den allra viktigaste delen av körutbildningen stärker tolkningen att det är trafikskoleläraren som avses. Dock används, men inte förrän sist i boken (s. 166), begreppet ”körlärare” om det som idag kallas privat handledare.

Sammantaget normaliseras Kt som trafikskoleelev i Körkortsboken 1976, men som också kan övningsköra privat. Ingenstans i boken har i denna studie en referens till en Kt som utbildar sig helt utan trafikskolans hjälp, identifierats.

4.3.1.3.3 Körkortstagaren har inget funktionshinder

Kt i 1976 års Körkortsbok är inte funktionshindrad eller ”handikappad” som det står i denna version. Nedan följer ett exempel ur avsnittet ”Handikappade och oskyddade trafikanter” på hur detta skrivs in i texten:

Exempel 30:

”De som är syn- eller hörselskadade, rörelsehindrade eller som lider av sjukdomar som gör det svårt för dem att klara sig i trafiken behöver särskilt din hjälp.” (Gunnarsson 2013:92).

Här pekas det tydligt ut att *du* bör hjälpa de handikappade. Genom att *de* handikappade pekas ut som att *de* har svårt att klara sig i trafiken och att *de* behöver läsarens, *din* hjälp, kontrasteras handikappade och du tydligt. Du kan rimligen inte anses ingå i kategoriseringen handikappade av sändaren.

4.4 Illustrationer

4.4.1 Det är fler män än kvinnor i Körkortsbokens 2013 illustrationer

För att få en uppfattning om illustrationerna i Körkortsboken 2013 studerades dessa först förutsättningslöst. I det stora flertalet illustrationer, förekommer inte urskiljbara människor. Sådana illustrationer kommenteras inte vidare. Istället fokuseras på dem där människors ansikten kunde urskiljas. Först noterades att samtliga personer hade ljus hudfärg. Därmed manifesteras hudfärg som en kategorisering i bildmaterialet.

Personerna på bilderna tycktes vara relativt unga. Eftersom det är mycket svårt att säkert avgöra personers ålder via bilder, gjordes inga detaljerade sådana försök, trots att ålder är den vanligaste kategoriseringen i texten. På sidan 38, i underrubriken ”Äldre är värda hänsyn och extra tid”, syns en person (med käpp) som med säkerhet kan sägas vara äldre än 50 år. Dock är intrycket att det flesta personerna på bilderna är betydligt yngre än 50 år, oavsett roll. Sammantaget kan sägas att ålder manifesteras i illustrationerna.

På sidan 38 under rubriken ”Funktionshinder, vad är det?” syns en blind och en permobilåkande person. Personer i flera av de andra illustrationerna skulle också kunna ha ett funktionshinder. Det som gör att funktionshinder kan anses manifesteras i bildmaterialet är att funktionshinder enbart pekas ut i det bildmaterial som rubriceras som explicit för funktionshinder. För att se om den tidigare upptäckta kategoriseringen genus, manifesterades i bildmaterialet, könsbestämdes och räknades samtliga vuxna personer. Barn räknades också, men könsbestämdes inte.

Tabell 9. Tabellen visar antal vuxna kvinnor och män, samt barn i illustrationerna i Körkortsboken 2013. Endast personer vars kön, baserat på utseende, säkert kunnat bestämmas har inkluderats i tabellen. Barn har inte könsbestämts.

Kapitel	Kvinnor	Män	Barn
1 Introduktion:	3	5	-
2 Stadskörning:	14	18	18
3 Landsvägskörning:	4	5	-
4 Bilen:	1	8	3
5 Mörkerkörning:	4	5	1
6 Halkkörning:	-	-	-
7 Människan:	15	17	2
8 Miljön:	-	4	-
Samtliga kapitel ⁴ :	41	62	24

Som kan ses i tabell 9, uppgår antalet kvinnor på bilderna till två tredjedelar av antalet män och antalet barn är en tredjedel av antalet kvinnor. Att antalet män och kvinnor skiljer sig åt, beror främst på att det finns betydligt fler män i illustrationerna i de två kapitel som tycks ha det mest tekniskt inriktade innehållet; "Bilen" och "Miljön". Detta förstärker genus som en av de kategoriseringar som hittats i materialet.

I Körkortsboken 1976, var illustrationer där människor syntes mycket få. Därför analyserades inte illustrationerna vidare i denna. Frånvaron av urskiljbara människor i illustrationerna, innebär dock att ingen mottagare pekats ut av sändaren, vilket erbjuder samtliga läsare att själva välja att identifiera sig i bilden.

5 Diskussion

Resultaten från denna studie av Körkortsboken 2013 kommer i stor utsträckning att jämföras och relateras till motsvarande resultat i L. Lind Palickis avhandling: "Normaliserade Föräldrar. En undersökning av Försäkringskassans broschyrer 1974 – 2007" (Lind Palicki L 2010). Detta är relevant av flera skäl.

Texterna har, även om ämne och omfattning skiljer, på många vis ett liknande syfte och en på många vis liknande mottagargrupp. Syftet med Försäkringskassans broschyrer är att informera och utbilda blivande föräldrar om hur socialförsäkringar för barnfamiljer fungerar och vilka regler som gäller, medan Körkortsbokens syfte är att informera och utbilda blivande bilförare i bilkörning och reglerna runt detta och körkortet (Lind Palicki L 2010). Båda texterna riktar sig således till en mycket bred och heterogen mottagargrupp, har ett innehåll som är starkt reglerat av lagar och förordningar, beskriver hur mottagaren ska agera och navigera inom regelverkets ramar, samt hur regelverket ser ut.

Vidare är flera av de metoder som använts i denna studie av körkortsboken, till stor del modifierade och nedkortade varianter av metoder som utarbetats för analysen av Försäkringskassans material (Lind Palicki L 2010). Dessutom omfattar Palickis studie tiden 1974 – 2007. Sammantaget möjliggör detta direkta jämförelser mellan studierna. En viktig skillnad mellan materialen är dock att Körkortsboken är en kommersiell produkt, medan Försäkringskassans material är producerat av en myndighet i ett icke kommersiellt syfte. Detta har funnits med som en av förutsättningarna under analysen, men står inte i övrigt i fokus för denna studie.

5.1 Tilltal och omtal i Körkortsboken

5.1.1 Du är den dominerande tilltalsformen i Körkortsboken

Den kvantitativa analysens tydligaste resultat är att **du** är den dominerande tilltalsformen i samtliga analyserade kapitel i Körkortsboken från både 2013 och 1976. Därför kretsar en stor del av diskussionen runt tilltalet kring just **du**.

Andelen **du** per 1000 ord i Körkortsboken (Kap.1–8) år 2013 är i medeltal 25 (medianvärde 27). Detta innebär att **du** är över 10 gånger vanligare som tilltal än det näst mest använda **vi**. För att sätta in dessa siffror i ett sammanhang kan de jämföras med motsvarande resultat i Försäkringskassans broschyrer från 2000-talet. I dessa broschyrer var andelen **du** 21 per 1000 ord år 2003 och 36 per 1000 ord år 2007 (Lind Palicki L 2010). Andelen **du** var alltså högre i broschyren närmast i utgivningsår, dvs. från 2007 än i körkortsboken 2013. För ytterligare jämförelser kan nämnas att i broschyren ”Till alla som väntar barn” från 2014, förekommer 41 **du** per 1000 ord och i Pensionsmyndighetens broschyr ”Du bestämmer själv – När du vill ta ut pension” 2014, var andelen **du** hela 61 per 1000 ord (Denna studie; (Hammarstedt 2013; Försäkringskassan 2014; Pensionsmyndigheten 2014)

5.1.2 Varför är du mindre frekvent i Körkortsboken 2013 än i broschyrerna?

Varför **du**-tilltalet är mindre frekvent i Körkortsboken 2013 än i myndigheternas broschyrer från motsvarande utgivningsår kan ha flera orsaker.

En möjlig anledning kan sökas i de olika texternas innehåll, syfte och form. Trots många likheter finns det också skillnader. T.ex. är broschyrerna relativt korta och avsedda för snabb genomläsning, medan Körkortsboken är en längre lärobok. Visserligen är den uppdelad i många kortare delavsnitt vilka i mångt och mycket liknar de kortare broschyrtexterna, men bokens texter är troligen avsedda för repetitiv läsning över tid. Denna förklaring är dock otillräcklig, eftersom **du**-användningen varierar kraftigt mellan olika kapitel i Körkortsboken. I vissa kapitel ligger användningen av **du** som tilltalsform i paritet med den i försäkringskassans broschyrer. Detta antyder att **du**-tilltal skulle kunna vara kopplat till en texts innehåll och syfte, snarare än i vilken trycksak den förekommer. Av nedanstående diskussion framgår att så tycks vara fallet i Körkortsboken.

5.1.3 Du-tilltal i Körkortsboken tycks vara kopplat till textens innehåll och syfte

I Körkortsboken 2013 är **du**-tilltalet i kapitlet ”Introduktion” i princip lika högt som i Försäkringskassans broschyrer från 2007 med 35 respektive 36 **du** per 1000 ord. Samtidigt präglas ”Introduktion”, åtminstone inledningsvis, av ett innehåll som är mycket likt det i försäkringskassans broschyrer. Syftet med båda texterna är att informera och instruera mottagaren hur denna ska handla eller agera utifrån ett styrande, lagbundet regelverk i ett slags pågående eller nära förestående nu. I broschyrerna gäller instruktionerna t.ex. att söka föräldrapenning från myndigheten Försäkringskassan (Lind Palicki L 2010). I ”Introduktion” handlar det om att ta körkort och där spelar myndigheten transportstyrelsen, trafikskolan, STR etc. en stor roll. Det är möjligt att just denna typ av instruerande och direkt handlingsinriktat innehåll gynnar användning av **du**-tilltal.

Resonemanget stöds av att **du**-tilltalet är relativt frekvent också i de övriga kapitel i Körkortsboken som beskriver hur körkortstagaren, utifrån trafikregler och egen avsikt, ska agera i pågående eller nära förestående trafiksituationer. Bland dessa kapitel är ”Landsvägskörning” och ”Stadskörning” med 31 respektive 28 **du** per 1000 ord. Även innehållet i ”Mörkerkörning” är starkt reglerat av regelverk för t.ex. bilens belysning och också här är **du**-tilltalet förhållandevis högt med 30 **du** per 1000 ord. ”Halkkörning” är i högre utsträckning än övriga kapitel som direkt instruerar mottagaren i bilkörning, baserat på goda råd och där förekommer 26 **du** per 1000 ord.

De tre kapitel som ligger under medelvärdet är ”Människan”, ”Bilen” och ”Miljön” med 22, 18 och 6 **du** per 1000 ord. Sett till det sammanlagda antalet till- och omtalsformer per 1000 ord, avviker ”Bilen” och ”Miljön” markant, då till- och omtalen, relativt sett, är betydligt färre än i övriga kapitel. Samtidigt tycks dessa kapitel innehålla betydligt fler beskrivningar av teknik och fysikaliska förhållanden.

Kapitlet ”Människan” å andra sidan, innehåller det högsta, sammanlagda antalet till- och omtal och också flest olika till- och omtalsformer, jämfört med samtliga andra kapitel. Detta kan tolkas som att sändaren försöker täcka in så många mottagare som möjligt, men inte har anammat **du**-tilltalets möjligheter i detta avseende. Följden är att kapitlets innehåll och syfte framstår som delvis obskyrt. ”Människan” skiljer sig också i andra avseenden från övriga kapitel. Det tycks innehålla relativt sett få direkta instruktioner. Istället beskriver det, i en berättande ton, människan ur ett biologiskt, psykologiskt och socialt perspektiv. Kapitlet blandar fakta med påståenden som delvis tycks vara författarens egna erfarenheter eller

förutfattade meningar om framförallt unga. En möjlighet är att flera av de ämnen som behandlas i "Människan" är mer socialt delikata än i övriga kapitel och att detta påverkar författarens sätt att skriva. Tyvärr lämnar studiens begränsning inte utrymme åt den djupare analys av detta kapitel som resultaten inbjuder till.

Sammantaget tycks innehållets art och syfte spela roll för förekomsten av **du** som tilltalsform i Körkortsbokens texter från 2013. Instruktioner, vars syfte är att mottagaren ska kunna agera adekvat i ett slags fiktiv realtid i regelstyrda sammanhang och situationer, tycks främja att **du**-tilltal används, medan en större andel tekniskt innehåll tycks leda till minskad användningen av både **du** och andra tilltalsformer. Denna slutsats stöds av att det i transportstyrelsens broschyrer från 2014; "Att köra i cirkulationsplats" och "Köra personbil eller lätt lastbil...", förekommer 38 **du** respektive 21 **du** per 1000 ord (Transportstyrelsen 2014). Medan den förstnämnda broschyren är instruerande och handlingsinriktad på samma vis som beskrivits för t.ex. kapitlet "Stadskörning", framstår den andra som mer tekniskt beskrivande och faktauppräknande.

Att en instruerande text kan bli mer begriplig genom att **du**-tilltal används, blir tydligt genom texten från 1955 där högerregeln beskrivs. Vem som ska göra vad beskrivs genom ett antal olika omtal. Dessa definieras med hjälp av komplexa syftningsled till både tidigare omtal och fysiska föremål som väg, fordon etc. Om texten istället haft ett **du**-tilltal, hade instruktionen troligen upplevts som mindre komplicerad, åtminstone för en modern läsare.

Ytterligare stöd för slutsatsen att tilltal är relaterat till innehåll kan hämtas ur en jämförelse mellan de motsvarande kapitlen "Människan" från Körkortsboken 2013 och "Människan och trafiken" från Körkortsboken 1976. I båda kapitlen, är användningen av andra till- och omtal (**vi**, **man** och **den**) än **du**, betydligt mer utbredd och varierad än i övriga kapitel i analysen.

En förklaring till variationen i **du**-tilltal i Körkortsboken från 2013 skulle kunna vara att kapitlet med stor sannolikhet är skrivna av olika författare. Dessa kan ha olika inställning till och medvetenhet kring **du**-tilltal. Denna förklaring står inte nödvändigtvis i konflikt med den innehållsbaserade. Dock motsägs den av att Körkortsboken 1976, som är skriven av *en* författare, uppvisar en liknande och större variation i **du**-tilltal mellan olika kapitel.

Ytterligare en förklaring kan ligga i att Körkortsboken 2013 är den 23:e upplagan av en bok, som kommer ut med en ny upplaga c:a två gånger per år. Detta innebär vid en enkel räkning bakåt, att dess huvudsakliga text således skrevs under en tid då **du** var mindre vanligt också i t.ex. försäkringskassans broschyrer. Denna förklaring verkar dock mindre trolig, både variationen i tilltal mellan kapitel, men också för att Körkortsboken 1976 har ett lika frekvent

du-tilltal som Körkortsboken 2013.

Om skillnaderna i användning av **du** som tilltalsform i Körkortsboken 2013 mellan kapitel beror på textens innehåll så som diskuterats, eller om det är **du**-tilltalet i sig som gör att texterna framstår som mer direkt instruerande och handlingsinriktade, återstår dock att undersöka närmare. En sådan undersökning ryms inte inom denna studies rammar.

5.1.4 Antalet **du** i Körkortsboken har inte förändrats mellan 1976 och 2013

Ett intressant resultat är att i Körkortsboken 1976 är **du** den dominerande tilltalsformen, precis som 2013. Vid jämförelsen mellan de fyra motsvarande kapitlen 2013 och 1976 var andelen **du** per 1000 ord i medeltal 28 respektive 26 (Tabell 3). Andelen **du** har alltså inte förändrats i någon större utsträckning, trots att det skiljer över 35 år mellan de två körkortsböckerna och trots att de har olika författare. Detta resultat skiljer sig markant från motsvarande i studien av Försäkringskassans broschyrer. I dessa förekommer **du** knappt alls som tilltal under 1970-talet då andelen **du** i broschyrerna är >0,5 per 1000 ord. Först 1995, tjugo år senare, har användningen av **du** som tilltalsform ökat till 15 **du** per 1000 ord och år 2003 förekommer alltså 21 **du** per 1000 ord.

Sammantaget syns alltså 1960 – 70-talets *du-reform* jämförelsevis tidigt i körkortsboken 1976. **Du**-reformen innebar att tidigare tilltal som Ni, Doktorn, Frun, etc. användes alltmer sällan, även i samhällets övre skikt (Ahlgren 1978; Olsson 2014). Antagandet att det är just **du**-reformen som ligger bakom **du**-tilltalet i körkortsboken 1976 är baserad på att i körkortslitteraturen från 1955, innan **du**-reformen, förekommer inga **du** eller, någon form av direkt tilltal i texten (Gustafsson 1955). Undantaget är tre **Ni**-tilltal på pärmens insida. Det har visserligen hävdats att **du**-reformen slog igenom i Försäkringskassans språkbruk redan 1970, men i broschyrerna börjar **du** alltså användas senare (Mårtensson 1987; Lind Palicki L 2010).

För att i någon mån få en uppfattning om **du**-tilltal i lärobokstexter riktade till vuxna på 1970-talet, ögnades några lärobokstexter från 70- och 80-talet igenom. I läroboken "Svensk Fonetik" från 1968 tycks **du**-tilltal inte användas, medan **vi** och **man** är relativt vanligt (Malmberg 1968). I "Perspektiv och frihandsteckning" från 1977, samt i 1976 års upplaga av "Fransk kurs handbok" används **ni** konsekvent som direkt tilltal (Institute 1976; Tiedenmann 1977). **Du** förekommer till synes ej. Inte heller i "Konsten att läsa Kalle Anka" från 1977 tycks **du** användas som tilltal (Mattelart 1977). Däremot används **du** som tilltal i

”Det gäller din hälsa” från 1982 och likaså i kokboken ”Stora köksskolan” från 1980 (Helleblad 1980; Hallström 1982). Att döma av dessa ytligt genomgångna böcker, tycks **du** således inte vara allmänt använt i instruktions- och läroböcker under 1970-talet. Detta möjliggör spekulatjonen att Körkortsboken 1976 är relativt tidig med att använda **du** som tilltalsform. Om studiens omfattning tillåtit, hade det varit mycket intressant att mer systematiskt jämföra tilltalsformer i läroböcker från 1970-talets mitt. En sådan jämförelse skulle svara på om Körkortsboken 1976 är unik genom att tidigt ha anammat **du**-tilltalet, eller om det i någon utsträckning är kopplat till läroboksdiskursen under denna tid.

5.1.5 Övriga tilltal och omtal

Vi används sällan som tilltal i Körkortsboken. När **vi** används är det oftast inkluderande och i samband med beskrivningar av hur människan fungerar eller som i exempel 5 för att signalera att Kt ingår i gruppen **vi** bilförare som har ansvar gentemot andra.

Man används också sällan, men förekommer (se exempel 6 och 7). **Man** förstås precis som **du** ur kontexten och kan ibland läsas som **du** (Exempel 7). **Man** måste här förstås per definition som kvinna eftersom **man** är gravid. Däremot kan **man**, till skillnad från **du**, precis som **vi** inkludera även sändaren och andra referenter.

Den används som omtal vid några tillfällen. **Den** följs ofta av en bestämning som kan ses i exempel 7. I exempel 8 används **den** som en kraftigt utpekande bestämning och förstärkning av **du**.

Han förekommer som bestämning av framförallt andra referenter än Kt i viss utsträckning i både Körkortsboken från 2013 och 1976 (Se exempel 1 och 3). Då **han** används som bestämning av **du**, görs det ofta som i exempel 10. I detta fall verkar **han** exkluderande för mottagare som inte identifierar sig som **han**. Även om **han** endast förekommer som bestämning av den tilltalade vid 14 tillfällen i Körkortsboken 2013, fungerar detta som kategoriserande genom att **han** endast förekommer på liknande vis vid 2 tillfällen.

I Körkortsboken 1976 noterades inga bestämningar av den tilltalade som **han**, medan, precis som 2013 andra referenter som t.ex. körläraren ibland bestämdes som **han** (Lindberg 1976:166). Inte heller i Körkortslitteraturen från 1955 bestämdes Kt genom **han**.

Medan arbetet med denna studie pågick, har det kommit ut en ny upplaga av Körkortsboken 2013; Körkortsboken 2014. Denna upplaga har arbetats om med avseende på kön. T.ex. tycks inte trafikanter könsbestämmas utan saklig grund som t.ex. graviditet, i Körkortsboken 2014. Bilder har också bytts för att skapa en jämnare könsfördelning och

erbjuda fler identifikationsmöjligheter.

5.1.5.1 Då tilltal och omtal blandas

Som visas i exempel 12 förekommer i synnerhet i kapitlet ”Människan”, texter där tilltal och omtal blandas i samma mening och sedan växlar i nästa. Konsekvensen av detta blir att ingen bjuds in i texten och att budskapet är näst intill omöjligt att identifiera.

5.1.6 Konklusioner med avseende på tilltal och omtal

Sammantaget är **du** den enskilt dominerande tilltalsformen i Körkortsboken 2013 och 1976. **Du** används dock olika mycket i olika kapitel. Detta tycks vara kopplat till texternas innehåll och syfte. Instruktioner, vars syfte är att mottagaren ska kunna agera adekvat i ett slags fiktiv realtid i regelstyrda sammanhang och situationer, tycks främja att **du**-tilltal används, medan en större andel tekniskt innehåll tycks leda till minskad användningen av både **du** och andra tilltalsformer.

5.1.7 Vem är du i Körkortsboken? Om normalisering av körkortstagaren

5.1.7.1 Du kan verka som en inkluderande tilltalsform

Att **du** dominerar som tilltalsform i Körkortsboken har stor betydelse för hur Körkortsbokens körkortstagare konstrueras och normaliseras. Beroende på vem **du** är utifrån sändarens perspektiv, läggs i texten ett slags snitslad bana ut, där läsaren erbjuds olika identifikationsmöjligheter (Björkvall 2012). (s.26). Om läsaren identifierar sig som den **du** som sändaren mejslar fram som ideal Kt, dvs. som sändarens modellläsare, inkluderas denna läsare i kommunikationen. På motsvarande sätt exkluderas den mottagare som inte kan identifiera sig med sändarens modellläsare. Ju närmare verklighetens Kt sändarens modellläsare står, desto fler Kt kommer att erbjudas identifikationsmöjligheter i texten. Därmed ökar möjligheten för en lyckad kommunikation avsevärt.

Den kvalitativa analysen av hur olika tilltal och omtal placerar Körkortsbokens referenter i olika deiktiska rum, visar, precis som i fallet med Försäkringskassans broschyrer, att tilltal genom **du** ofta inkluderar sändarens avsedda mottagare i samma deiktiska rum som sändaren befinner sig i. Kommunikationen blir därigenom både samtalsliknande och jämlik,

trots att den är textburen och asynkron. Ofta *omtalas* dessutom andra trafikanter i olika former, vilket ytterligare stärker mottagarens (**du**) position nära sändaren.

I Körkortsboken är sändaren oftast den erfarna läraren som instruerar den utbildningsbara **du** i hur **du** ska handla i givna trafiksituationer. Detta gäller både 2013 och 1976 (Exempel 1 och 3). **Du** definieras i båda böckerna ofta som en person som håller på att lära sig köra bil, dvs. en körkortstagare (Kt). Därmed bjuder sändaren således in varje verklig Kt att identifiera sig i texten. Exempel 1 och 3 är tagna ur kapitlena ”Stadskörning” respektive ”I stadstrafik” och är relativt representativa för hur Kt i dessa kapitel, bjuds in i kommunikationen.

5.1.7.2 Du kan vara exkluderande och skapa hierarkier mellan mottagare

Mottagaranpassning genom **du** som tilltal är inte oproblematiskt eftersom vem **du** är, måste förstås ur kontexten. Detta gör att mottagare inkluderas och exkluderas. Detta behöver dock inte vara ett problem. Mottagaranpassning innebär per definition att t.ex. en text anpassas så att den skall inkludera och tilltala den avsedda och tänkte mottagaren, dvs. sändarens modellläsare. T.ex. avser inte körkortslitteraturens sändare att inkludera alla människor i texten, utan riktar sig förmodligen till de personer som ska eller håller på att ta körkort. Även andra personer, som t.ex. bilförare som vill uppdatera sin teoretiska kunskap kopplat till bilkörning och trafik kan förmodligen anses ingå bland de avsedda mottagarna.

Problem med mottagaranpassning genom **du**-tilltal uppstår när sändarens **du** inte stämmer med verklighetens mottagare. Om **du** definieras och bestäms i texten på så sätt att avsedda mottagare exkluderas eller placeras på olika avstånd från sändaren, skapas hierarkier mellan mottagare (Lind Palicki L 2010) Detta kan medföra att kommunikationen blir problematisk, t.ex. genom att sändarens budskap inte når avsedd mottagare. Nedanstående diskussion belyser bl.a. hur hierarkier skapas mellan Körkortsbokens mottagare genom att **du** bestäms i texten och också hur bestämmingar av **du** utgör en viktig del i hur Kt normaliseras.

5.1.7.3 Körkortstagaren är ung och har hög socioekonomisk status

I framförallt kapitlen ”Introduktion” och ”Människan” bestäms **du** relativt ofta genom efterföljande fraser, presuppositioner, inferenser eller andra kontextberoende definitioner. Ett tydligt exempel på detta är exempel 2 ur kapitlet ”Introduktion”. Här kan **du** bestämmas till en person som utbildar sig till bilförare med hjälp av en STR-ansluten trafikskola. Andra identifikationsmöjligheter erbjuds inte läsaren. Att Kt är trafikskoleelev styrks också på fler

ställen i texten tidigt i ”Introduktion” (Exempel 22 och 23). Därmed exkluderas och marginaliseras de läsare som inte kan identifiera sig som trafikskoleeleven **du**. Vidare bestäms **du**, återkommande i ”Introduktion” som en Kt som har tillgång till bil och en privat handledare (Exempel 13, 22, 23). I samma kapitel bestäms **du** också till en ung, i föräldrahemmet boende skolelev med mycket god ekonomi (Exempel 13, 20). Att Kt är ung, finns också inskrivet i texten på många ställen i kapitlet ”Människan” som återfinns i bokens senare del, (Exempel; 14 – 19).

Att Kt både tidigt och sent i Körkortsboken 2013, relativt frekvent pekas ut och normaliseras som en mycket ung person, får betydelse för vilken läsare som kan identifiera sig i texten som helhet. Den äldre läsaren erbjuds visserligen identifikationsmöjligheter som Kt i andra av Körkortsbokens 2013 texter som i exempel 1, men ställs utanför de snäva deiktiska rummen och placeras som avvikande i t.ex. exempel 14 – 19. Genom att den unga Kt oftare bjuds in i texten, skapas ett hierarkiskt förhållande mellan denna ideala mottagare, och den mer sällan inbjudna äldre Kt. Även unga personer kan dock antas få problem med att identifiera sig i flera av exemplen, eftersom den unga **du** tillskrivs egenskaper, känslor och beteenden som inte nödvändigtvis stämmer in på den unga läsaren (se t.ex. exempel 17).

Vidare etableras Kt tidigt i Körkortsboken 2013 genom bestämmningar av **du** som någon med god ekonomi eller som försörjs av någon (förälder) som har, samt med stor sannolikhet bor i ett villaområde. Denna bild förstärks i inledningen till kapitlet ”Stadskörning” (Exempel 21). De ekonomiska aspekterna kring körkortet är troligen av betydelse för de flesta Kt. Genom att inte lyfta fram dem i texten, marginaliseras deras betydelse. Detta kan verka exkluderande för de Kt som måste väga in ekonomi i flera av de möjliga val texten presenterar.

Sammantaget normaliseras Kt i Körkortsboken 2013 i många texter i framför allt ”Introduktion” och ”Människan” som en ung person av relativt hög socioekonomisk status. Här samverkar flera kategoriseringar som ålder, bostadsförhållanden och ekonomisk situation. Eftersom Kt är så ung att Kt fortfarande går i skolan (gymnasiet), är det högst troligt att det är Kt:s föräld(er)/rar som äger bostaden och har god ekonomi. I de övriga analyserade kapitlen i Körkortsboken 2013 är identifikationsmöjligheten ofta större för fler personer, genom att bestämmningarna av **du** är färre. Därmed kan även Kt som inte är unga, har begränsade ekonomiska förutsättningar, inte går i skolan och/eller har ett eget boende identifiera sig som normala mottagare i texten.

5.1.7.4 Körkortstagaren är inget barn

I anslutning till resonemang om Kt:s ålder, kan en intressant notering som gjorts under detta arbete nämnas. Medan bilden av Kt skiftar i de olika typerna av körkortslitteratur, beskrivs barn på ett liknande vis (Nerén 1922; Gustafsson 1955; Lindberg 1976; Gunnarsson 2013). Barn anses i samtliga böcker inte ha förutsättningar att på egen hand och utan särskilt hänsynstagande från Kt kunna vistas i trafiken. Därmed framträder en tydlig normalföreställning om Kt, nämligen den att Kt under inga omständigheter kan vara ett barn. Denna föreställning präglar hela körkortsbokens diskursiva sammanhang.

5.1.7.5 Körkortstagaren 1976

Ett intressant resultat är att de starka föreställningar om Kt:s ålder, bostadsförhållanden och ekonomiska situation som finns i Körkortsboken 2013 inte upptäckts i Körkortsboken 1976. Sändarens föreställningar om Kt tycks inte på samma vis vara inskrivna i texten från 1976. Ett skäl till detta kan vara skillnader i hur **du**-tilltalet används i texterna. Körkortsboken 1976 är skriven i en tid då **du** fortfarande inte var allmänt använt som tilltal i texter. Det var däremot generiskt **man**. Vem **man** är måste visserligen precis som **du** förstås ur kontexten, men **man** är ett avsevärt vidare deiktiskt begrepp och kan inkludera betydligt fler än **du**. Det är möjligt att **du** i Körkortsboken 1976 är präglad av hur **man** används i texter under samma tid. Intrycket är att betydligt fler mottagare bjuds in i texten 1976 och att färre hierarkier skapas mellan mottagarna, genom att **du** används mer generiskt än i Körkortsboken 2013.

Viktigt att notera är dock att Kt, också 1976 normaliseras som någon som utbildar sig med hjälp av en trafikskola, gärna i kombination med privat övningskörning (Exempel 28). Dock indikeras detta betydligt mer sällan i texten än i 2013 års version.

5.1.7.6 Körkortstagaren har inget funktionshinder

En kategorisering som dyker upp i både Körkortsboken 2013 och 1976 är funktionshinder. Kt normaliseras i båda böckerna som en person utan annat än möjligen tillfälliga funktionshinder (Exempel 24). Detta görs genom att funktionshindrade inte ingår bland de direkt tilltalade annat än möjligen om funktionshindret är av tillfällig art (Exempel 24, 25).

5.1.7.7 Sexualitet och kön

De normalföreställningar som diskuterats, bygger på kategoriseringar som extraherats ur materialet. Kategoriseringar med avseende på kön är relativt vanliga och upptäcks ofta vid

analys ur ett intersektionellt perspektiv (Lind Palicki L 2010).

I Körkortsbokens 2013 inledande texter är normalföreställningen om Kt som ung och boende i föräldrahemmet frekvent. Denna normalföreställning återkommer sedan frekvent senare i boken. Bland referenterna märks kompisar och föräldrar ut som viktiga för Kt. Det är kompisar och föräldrar som påverkar Kt, som Kt åker bil med etc. Här ur följer möjligen föreställningen att Kt inte har en partner. Den första möjligheten stöds av att partners inte skrivs in i texten. I kapitlet ”Bilen” är den tilltalade **man** gravid, vilket indikerar att Kt varit sexuellt aktiv. Eftersom graviditeten inte kommenteras på annat vis än hur Kt ska placera bilbältet, faller graviditet således inom ramen för vad som är normalt för Kt. Eftersom gravida personer alltid är kvinnor, kan föreställningen att graviditet är normalt användas för att normaliserar kvinnor.

Som jämförelse kan nämnas exemplet från 1922 i inledningen där ”bilisten” vållas de största bekymren av lekande barn och nervösa fruntimmer (Nerén 1922). Att bilisten är en han förstås ur kontexten.

5.1.8 Konklusioner med avseende på normalföreställningar

De normalföreställningar om körkortstagaren som funnits i materialet bygger på kategoriseringar som ålder, ekonomiska förhållanden, bostads- och utbildningsförhållanden, hudfärg (enbart i illustrationerna), kön, sexualitet och funktionshinder. Flera av dessa är starkt sammankopplade, de är varandras förutsättningar. Ett exempel på hur kategoriseringarna samverkar och konstruerar varandra, är normalföreställningen i Körkortsboken 2013 om den unga körkortstagaren som, utifrån vad som känns naturligt, väljer hur körkortsutbildningen och den självklara mängdträningen hemma i villaområdet ska genomföras. Här samverkar t.ex. föreställningar om ålder, ekonomiska förhållanden, samt bostads- och utbildningsförhållanden. Föreställningarna manifesteras ofta genom bestämningar av vem **du** är.

Genom att normalföreställningen ovan, kanske framförallt av Kt som mycket ung, förekommer både tidigt och sent i Körkortsboken 2013, marginaliseras framförallt de Kt som inte är unga, men också de som inte bor i ett villaområde eller kan välja körutbildning utan ekonomiska hänsyn, etc. Dessa Kt bjuds dock vanligen in att identifiera sig som normala Kt i flertalet av de texter där bilkörning instrueras, genom att **du** där ofta är personen som lär sig köra bil, utan andra bestämningar. Detta gäller i synnerhet i Körkortsboken 1976 där få bestämningar av det dominerande tilltalet **du** görs.

En viktig normalföreställning om Kt i både Körkortsboken 2013 och 1976 är att denna utbildar sig, åtminstone delvis vid en trafikskola. Denna föreställning kan vara en avsiktlig inskriven normalisering som en följd av att båda böckerna är kommersiella produkter som ges ut av trafikskolornas förbund; STR och dess föregångare.

En viktig slutsats är att i likhet med studien av Försäkringskassans broschyrer, bygger de normalföreställningar som identifierats om Kt på presuppositionen om välfärdssamhället. Detta blir synligt bl.a. genom att det intersektionella perspektivet använts i analysen. Som exempel på detta och hur välfärdssamhället förutsätts i texten, kan återigen nämnas föreställningen om den ideala Kt som en mycket ung person med goda socioekonomiska förutsättningar. Denna normalföreställning beskrevs ovan som konstruerad utifrån flera samverkande kategoriseringar. Genom att kategoriseringarna identifieras, kan även den samhällsstruktur, utifrån vilken kategoriseringarna normaliseras, upptäckas. I Körkortsboken är faktorer som förknippas med välfärdssamhället som t.ex. myndighetsfunktioner, utbildningsmöjligheter, försörjningssystem, infrastruktur, rättsväsende, etc. självklara och tillgängliga. Presuppositionen om välfärdssamhället genomsyrar således hela den diskurs som körkortsboken är en del av.

5.2 Sammanfattning

Trafiken består av komplexa system och ett regelverk, vars syfte ytterst är att förhindra att människor dör eller skadas svårt. Därför är det av största vikt att kommunikationen fungerar väl under körkortstagarens utbildning till bilförare. En mycket viktig del av detta är att körkortstagaren kan identifiera sig i utbildningsmaterialet. I Sverige idag har en majoritet av alla vuxna personer körkort. Detta innebär att körkortslitteraturens mottagare är en heterogen grupp, vars gemensamma nämnare är en önskan om att ta körkort.

Syftet med denna studie var att så förutsättningslöst som möjligt undersöka hur körkortstagaren framställs i Körkortsboken 2013. I syfte att kunna jämföra och sätta in resultaten i ett sammanhang genomfördes en motsvarande, men mindre omfattande studie av Körkortsboken 1976. För att komma åt vem som erbjuds identifikationsmöjligheter i texterna, genomfördes analysen ur ett materialdrivet, intersektionalistiskt perspektiv. Detta innebär att de kategoriseringar som fanns i materialet också fått ligga till grund för analysen av de normalföreställningar om Körkortstagaren som hittats. Som ett led i att identifiera texternas tänkta mottagare, eller ideala modelläsare, analyserades hur sändaren genom olika tilltal placerar mottagare på olika avstånd i så kallade deiktiska rum. Dessa metoder är till stor del

hämtade ur en studie av hur föräldrar normaliseras i Försäkringskassans broschyrer 1974 – 2007.

Analyserna har lett till att flera intressanta resultat har framkommit, även några som inte direkt ingår i syftet. Till de mest framträdande resultaten hör:

- **Du** är den dominerande tilltalsformen i Körkortsboken 2013 och 1976.
- Användningen av **du** tycks vara kopplad till innehåll. Instruktioner, vars syfte är att mottagaren ska kunna agera adekvat i ett slags fiktiv realtid, tycks främja att **du**-tilltal används, medan tekniskt innehåll tycks leda till minskad användningen av både **du** och andra tilltalsformer.
- Körkortsboken 1976 tycks vara tidigt ute med att använda **du**-tilltal jämfört med andra texter, inklusive Försäkringskassans broschyrer från samma tid.
- I Körkortsboken 1976 är **du** relativt öppet med få andra direkta eller kontextuella bestämmingar än som någon som håller på att utbilda sig till bilförare.
- I Körkortsboken 2013 kan vem **du** är ofta bestämmas ur kontexten i det inledande kapitlet och i det senare ”Människan”. I texter där bilkörning och regler förklaras är **du** öppnare och bjuder in fler mottagare att identifiera sig med textens körkortstagare.
- Den i särklass vanligaste normalföreställningen om körkortstagaren i Körkortsboken 2013 är att körkortstagaren är mycket ung.
- Den unga körkortstagaren normaliseras vidare som någon som går i skolan, bor i föräldrahemmet, har goda socioekonomiska förutsättningar, saknar partner, men har viktiga förebilder i föräldrar och bland kompisar.
- I både Körkortsboken 2013 och 1976 normaliseras körkortstagaren som trafikskoleelev med tillgång till privat handledare och bil.
- Båda Körkortsböckerna förutsätter välfärdssamhället.

Den diskurs i vilken körkortsboken är en del, genomsyras av en mängd föreställningar och förutsättningar. Några av dem har upptäckts och lyfts fram i denna studie. En av de mer intressanta är att Körkortsboken 2013 så tydligt framställer körkortstagaren som en mycket ung person som bor i föräldrahemmet och inte behöver väga in ekonomiska aspekter på körkortet. En konsekvens av detta är att betydande del av Körkortsbokens avsedda mottagare marginaliseras, eftersom en relativt stor andel av dagens körkortstagare ofta har lämnat tonåren och föräldrahemmet bakom sig. En vanlig anledning till att människor väntar med att ta körkort är bl.a. att ett körkort kostar mycket pengar. Vidare väljer t.ex. många stadsbor att

åka kollektivt och tar körkort först när de får barn, vilket ofta sker i trettioårsåldern.

Du-tilltalet rekommenderas ofta som mottagaranpassning i t.ex. myndigheters skrivregler. Detta kan dock bli problematiskt genom att vem **du** är förstås genom kontexten. Därmed skapar **du**-tilltalet, precis som synes i framförallt Körkortsboken 2013, hierarkier mellan mottagare. T.ex. ses unga körkortstagare som mer normala och inkluderas på ett annat sätt i texten än äldre. Intressant nog är bestämmningar av **du** inte lika vanligt i Körkortsboken 1976. Detta kan bero på att Körkortsboken 1976 är skriven i en tid då **du** fortfarande inte var allmänt använt som tilltal i texter. Det var däremot generiskt **man**. **Man** förstås visserligen också ur kontexten, men är ett avsevärt vidare deiktiskt begrepp. Det är möjligt att **du** i Körkortsboken 1976 är präglad av hur **man** användes på 1970-talet.

Körkortsbokens verkliga mottagare är en stor och heterogen grupp. Denna grupp förändras över tid t.ex. genom att människor som tidigare inte tog körkort, exempelvis kvinnor, numera gör det, att befolkningssammansättningen ändras genom invandring, eller att personer väntar med att ta körkort och därigenom är äldre då de börjar lära sig köra. Genom detta förändras också diskursen runt körkortet. Detta sker på olika sätt, men ett exempel är att medan arbetet med denna studie pågick, kom en ny upplaga av Körkortsboken ut; Körkortsboken 2014. Denna upplaga har arbetats om med avseende på kön. Vidare har ett alternativt och helt nytt körkortsmaterial kommit ut.

Sammantaget har studien framgångsrikt besvarat de frågeställningar som den utgick ifrån. Dock föder en studie som denna ofta fler frågor än den har möjlighet att besvara. Dessa återstår att undersöka.

5.3 Förslag på framtida undersökningar

Under arbetet med denna studie har en mängd frågeställningar fötts. Dessa har pekats ut fortlöpande i texten. Några av dessa och några nya presenteras och utvecklas kortfattat här:

Körkortsboken 1976 har i denna studie upplevts som mer sakligt instruerande, tydligare strukturerad och mindre utpekande och värderande än 2013 års version. För att förstå varför och hur detta kommer sig, hade det varit oerhört värdefullt och intressant att utvidga och fördjupa den gjorda studien för att hitta fler diskursmarkörer, konstruktioner osv i texterna och jämföra med andra texter inom och utom körkortsdiskursen. Exempel på sådana texter är: nyare/äldre körkortslitteratur, vägmärkesförteckningar, transportstyrelsens broschyrer, lagar, förordningar, annan samtida kurslitteratur etc.

En analys med avseende på läsbarhet av Körkortsboken 2013 hade också varit mycket

intressant, då texten ofta framstår som rörig och budskapet svårångat. Detta har varit särskilt vanligt i kapitlet Människan. Möjligen är de ämnen som avhandlas här mer socialt delikata än i övriga kapitel.

5.4 Tack

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare, Cajsa Ottesjö, som varit mycket tillmötesgående och hjälpsam under arbetets gång. Det har varit ett nöje att diskutera arbetet med dig, Cajsa. Jag önskar att vi haft mer tid till vårt förfogande.

Jag vill också tacka min examinator, Torbjörn Lager, för värdefulla kommentarer på uppsatsen.

Åsa Fredriksson 2014-06-10

6 Referenser

- Ahlgren, P. (1978). Tilltalsordet ni. Dess semantik och användning i ett historiskt perspektiv. PhD, Uppsala.
- Baggens, C. (2006). Hur normalitet skapas och förändras under et dagliga arbetet i grundskolan. Normalitetens förhandling och förvandling: en antologi om barn, skola och föräldraskap. Stockholm, Östlings bokförlag: 197-229.
- Baym, N. K. (2012). Personal connections in the digital age. Digital media and society series. Cambridge, Polity Press.
- Björkvall, A. (2012). Den visuella texten multimodal analys i praktiken, Hallgren & Fallgren Studieförlag.
- Butler, J. (2004). Precarious life.the powers of mourning and violence. London, Berso.
- Dahlstedt, M. (2000). Utanför demokratin? Del 5 Marginaliseringens politiska konsekvenser. Integrationsverkets rapportserie 2000:18.
- Engström, I. N., J. (2006). Ungdomars uppfattningar av trafiksäkra förare och förarutbildningens utformning. VTI rapport 537: 102.
- Eriksson-Zetterquist, U. S., Alexander. (2007). Organisering och intersektionalitet. Malmö, Liber.
- Fairclough, N. (1992). Discourse and social change. Cambridge, Polity Press.
- Fairclough, N. (1995). Critical Discourse Analysis. London, Longman.
- Folkesson, K. (2012). Inkludering, marginalisering, integration?: enskilda medborgares identifikationer och kommunalpolitisk utveckling. PhD, Örebro universitet.
- Foucault, M. (2008). Samhället måste försvaras: Colleague de France. Hägersten, Tankekraft.
- Försäkringskassan (2014). Till alla som väntar eller just fått barn. Försäkringskassan, Försäkringskassan.
- Gunnarsson, L. S., Lennart.; Johansson, Patrik.; Lundahl. (2013). Körkortsboken. Landskrona, STR Service AB.
- Gustafsson, B. N., N.G. (1955). Vägen till körkortet. Örebro, Sveriges Bilskolors Riksförbund.
- Hallström, A. (1982). Det gäller din hälsa. Malmö, JACK Tidningsförlag AB.
- Hammarstedt, Å.-S. (2013). Du-tilltal och modellläsare i Pensionsmyndighetens broschyr Du bestämmer själv – När du vill ta ut pension. Examensarbete, 15 hp, Umeå.
- Helgesson, K. (2011). Platsannonsen i tiden. Den orubricerade platsannonsen 1955–2005. PhD PhD, Göteborg University.
- Helleblad, G. (1980). Stora Köksskolan Allt om Mat. Stockholm, Specialtidningsförlaget.
- Hellspong, L. (2012). Metoder för brukstextanalys. Lund, Studentlitteratur AB.
- Institute, T. L. (1976). Fransk Kurs Handbok. London, Linguaphone Institute Limited.
- Josephsson, O. (1999). Hurskriverman könsneutralt. 1999. Svenska Dagbladet.
- Karlsson, A.-M. (2004). "Vad vill vi att kunden ska köpa? En diskursanalytisk studie av identifikationsmöjligheter i texter för butiksanställda." Språk och stil NF 14: 63-68.
- Kenyon, G. L., J. Rafferty (2003). "Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting social exclusion through virtual mobility." Journal of Transport Geography 10: 207-219.
- Körkortonline. (2014, 2013-06-14). "Körkortonline.se." Retrieved 2014-05-15, 2014, from <http://korkortonline.se/fakta/>.
- Larsson, L. (2008). Tillämpad kommunikationsvetenskap. Lund, Studentlitteratur AB.
- Lind Palicki L (2010). Normaliserade föräldrar. En undersökning av Försäkringskassans broschyrer 1974 - 2007. PhD, Örebro universitet.
- Lindberg, E. (1976). Körkortsboken, Håkan Ohlssons
- Lucas, K. (2012). "Transport and social exclusion: Where are we now?" Transport Policy 20: 107-115.
- Lykke, N. (2003). "Intersektionalitet - ett användbart begrepp för genusforskningen." Kvinnovetenskaplig tidskrift 24(1.03): 47-56.
- Lykke, N. (2005). "Nya perspektiv på intersektionalitet. Problem och möjligheter." Kvinnovetenskaplig tidskrift 05(2-3): 7-17.
- Lövgren, S. (2011, 2013-11-13). "Körkort ny klassfråga." Retrieved 2014-05-16, 2014, from <http://www.gp.se/ekonomi/minapengar/1.771232-korkort-ny-klassfraga>.

- Malmberg, B. (1968). Svensk Fonetik. Lund, Gleerups.
- Mattelart, D. (1977). Konsten att läsa Kalle Anka Om imperialistisk ideologi i Disneyserierna. Stockholm, uf-förlaget.
- Milles, K. (2008). Jämställt språk En handbok i att skriva och tala jämställt, Språkrådet.
- Milles, K. (2008). Jämställt språk En handbok i att skriva och tala jämställt. Falun, Institutet för språk och folkminnen.
- Montelius, J.-O. (2007, 2010-12-29). "Körkortets historia." from <http://www.trafikverket.se/>.
- Mårtensson, E. (1987). När myndigheterna blev du med oss. Intimiseringen av det offentliga språket. Två uppsatser om språkbrukets informalisering. Lund, Lunds Universitet: 25-73.
- Nerén, J. (1922). Automobilens skötsel och körning.
- Nilholm, C. G., Kerstin. (2013). Inkluderande undervisning - vad kan man lära av forskningen?, Specialpedagogiska skolmyndigheten.
- NTF. (2004, 2004-08-10). "100 år med trafiksäkerhet." from <http://www.ntf.se/omoss/pdf/ntf%20historia.pdf>.
- Näringsdepartementet (1998). Körkortslagen. 1998:488. R. Lagrummet. Svensk Författningssamling, Regeringskansliet / Lagrummet. **1998:488**.
- Olsson, L. (2014). Du-reformen handlade om mer än bara du. Dagens Nyheter.
- Palm, L. (2006). Kommunikationsplanering En handbok på vetenskaplig grund. Danmark, Narayana Press.
- Pensionsmyndigheten (2014). Du bestämmer själv När du vill ta ut pension. Pensionsmyndigheten, Pensionsmyndigheten.
- Priya, T. and A. Uteng (2009). "Dynamics of transport and social exclusion: Effects of expensive driver's license." Transport Policy **16**(3): 130-139.
- SCB, S. C. (2014, 2014-03-13). from http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Riket/26046/.
- STR. (2014). "Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)." from <http://www.str.se/sv/>.
- Swärd, L. (2012). Från kompetensbevis till körkort. Dagens Nyheter (DN).
- Tiedemann, A. R., K. (1977). Perspektiv och frihandsteckning. Malmö, Liber Läromedel.
- Transportstyrelsen. (2014). from <http://www.trafikverket.se/>.
- Wachs, M. and T. G. Kumagai (1973). "Physical Accessibility as a Social Indicator." Socio-Economic Planning Sciences **7**(5): 437-456.
- Winther Jørgensen, M. P., L. (2000). Diskursanalys som teori och metod. Lund, Studentlitteratur AB.
- Åslin Hägg, E. K., Cecilia, (2009). Det ger inga vuxenpoäng längre Allt fler unga väntar med att lära sig köra bil - körkortet har förlorat sin status, Gefle Dagblad.

Bilaga 1

Tabell A: Tabellen visar de tilltal och omtal som hittades vid en manuell i Kapitel 1 – 8 i Körkortsboken 2013. (Absoluta tal).

Tilltal och omtal som riktar sig till läsaren körkortstagaren:	Kapitel:	1	2	3	4	5	6	7	8	Summa:
De vanligaste (fler än 10) till- och omtalen, samt hon:										
Du		117	207	209	122	65	49	136	17	922
Vi		-	3	11	6	7	1	46	11	85
Man		11	3	5	7	1	6	34	2	69
Den		2	5	2	-	2	-	9	-	20
Han		-	-	-	-	4	4	6	-	14
Hon		-	-	-	-	-	-	2	-	2
Opersonliga pronomen:										
Alla		1	1				2	1		5
Alla trafikant(-er/-en/-erna)		1	1				1	1		4
Alla inblandade								1		1
Alla som någon gång druckit alkohol								1		1
Många		1	1		2			2		6
Hur många						1				1
De flesta			1		3			1		5
Vissa								1		1
Vissa människor					1			2		3
Någon							1	1		2
Någran del av oss								3		3
Andra		1	1					2		4
Andra människor					1			1		2
Ingen							1			1
Bilförare:										
Bilist (-en/-er/-erna)				4						4
Bilförar(en/na)						3		7		10
som bilförare			1		1	1				3
Personbilsförarna								1		1
(En) omogn(-a/-en) bilförare(-n)								4		4
En mogen bilförare								1		1
(Den) unga bilförare(-n)				1				1		2
En del yngre bilförare, speciellt män								1		1
Förare:										
(En) förar(e/en/erna)			1	1	1		1	4		9
som förare					1			1		2

Som orutinerad förare							1			1
(D)en oerfarn(-na/-ne) förare(-n/-rna)			1				1	2		4
ovana förare			1							1
Unga/yngre förare								2		2
som berusad förare								1		1
En haschpåverkad förare								1		1
Utpekade trafikanter (andra än (bil)förare:										
Vägtrafikanter (-er)		2						1		3
Terrängtrafikanter(-en)		1								1
De åkande					5					5
Eleven		2								2
Ett mindre antal körkortstagare		1								1
Människor:										
Vuxna			1							1
Ungdomar								1		1
Unga män								1		1
Unga kvinnor								2		2
Rörelsehindrade			4							4
(En) människa(-a/-or)								5		5
Den enskilda människan									1	1
En ung människa								3		3
Människor hos vilka reaktionsbildning...								1		1
Människor som ger upp								1		1
Personer med...								1		1
De osäkra								1		1
Den omogne								1		1
Den regeltänkande								1		1
Den förstående								1		1
Festprissen								1		1
Äventyraren								1		1
Olycksfågeln								4		4
Övriga omtal:										
Trafik (-en)			1	1						2
Bilarna				2						2
Varannan bil			1							1
Hjärnan								1		1

Tabell B: Tabellen visar de tilltal och omtal som hittades vid en manuell i Kapitel 1 – 8 i Körkortsboken 2013. (Andel per 1000 ordl).

Tilltal och omtal som riktar sig till läsaren körkortstagaren:	Kapitel:	1	2	3	4	5	6	7	8	Med elvärde:
De vanligaste (fler än 10) till- och omtalen, samt hon:										
Du		35,2	27,8	30,8	18,4	29,6	25,8	22,3	6,1	24,8
Vi		-	0,8	1,6	0,9	3,2	0,5	7,6	4	2,29
Man		3,3	0,4	0,7	1,1	0,5	3,2	5,6	0,7	1,86
Den		0,6	0,7	0,3	-	0,9	-	1,5	-	0,54
Han		-	-	-	-	1,8	2,1	1	-	0,38
Hon		-	-	-	-	-	-	0,3	-	0,05
Opersonliga pronomen:										
Alla		0,3	0,13				1,05	0,16		
Alla trafikant(-er/-en/-erna)		0,3	0,13				0,53	0,16		
Alla inblandade								0,16		
Alla som någon gång druckit alkohol								0,16		
Många		0,3	0,13		0,3			0,33		
Hur många						0,45				
De flesta			0,13		0,45			0,16		
Vissa								0,16		
Vissa människor					0,15			0,33		
Någon							0,53	0,16		
Någran del av oss								0,49		
Andra		0,3	0,13					0,33		
Andra människor					0,15			0,16		
Ingen							0,53			
Bilförare:										
Bilist (-en/-er/-erna)				0,59						
Bilförar(en/na)						1,36		1,15		
som bilförare			0,13		0,15	0,45				
Personbilsförarna								0,16		
(En) omogn(-a/-en) bilförare(-n)								0,49		
En mogen bilförare								0,16		
(Den) unga bilförare(-n)				0,15				0,16		
En del yngre bilförare, speciellt män								0,16		
Förare:										
(En) förar(e/en/erna)			0,13	0,15	0,15		0,53	0,66		
som förare					0,15			0,16		
Som orutinerad förare							0,53			
(D)en oerfarn(-na/-ne) förare(-n/-rna)				0,15			0,53	0,49		

ovana förare				0,15						
Unga/yngre förare								0,33		
som berusad förare								0,16		
En haschpåverkad förare								0,16		
Utpekade trafikanter (andra än (bil)förare:										
Vägtrafikanter (-er)		0,6						0,16		
Terrängtrafikanter(-en)		0,3								
De åkande					0,75					
Eleven		0,6								
Ett mindre antal körkortstagare		0,3								
Människor:										
Vuxna			0,13							
Ungdomar								0,16		
Unga män								0,16		
Unga kvinnor								0,33		
Rörelsehindrade			0,54							
(En) människ(-a/-or)								0,82		
Den enskilda människan									0,36	
En ung människa								0,49		
Människor hos vilka reaktionsbildning...								0,16		
Människor som ger upp								0,16		
Personer med...								0,16		
De osäkra								0,16		
Den omogne								0,16		
Den regeltänkande								0,16		
Den förstående								0,16		
Festprissen								0,16		
Äventyraren								0,16		
Olycksfågeln								0,66		
Övriga omtal:										
Trafik (-en)			0,13	0,15						
Bilarna				0,29						
Varannan bil			0,13							