

# Att konstruera en flygplats

En diskursanalys av Karlstad Airport som politisk fråga

# Abstract

Aeromobility and sustainability are current political issues which given available technology today are incompatible. This study aims to through a discourse analysis critically examine how Karlstad Airport as an example of this is constructed as a political matter. Drawing on Maarten Hajers social-interactive discourse analysis, which is operationalised using Carol Bacchis analytical framework the result is structured through four discourses on mobility. The results show how these discourses, called mobility as a right-discourse, technocratic discourse, speedy connectivity-discourse and sustainable mobility-discourse, construct different political problems which can be solved by the local airport and how this process also show different actors gain legitimacy as political subjects. Hajer's discourse-analytical terms *storylines* and *discourse coalitions* are used to show how these different discourses can co-exist and produce policy despite their different understandings of the airport. The study finds that the mobility as a right-discourse, technocratic discourse and speedy connectivity-discourse have been dominant in constructing the airport as a political issue, while the sustainable mobility-discourse has been silenced. However a potential shift is suggested in 2016, when the speedy connectivity discourse suffers a backlash and the sustainable mobility discourse begins to challenge the current understanding of Karlstad Airport as a political issue.

Nyckelord: *regionala flygplatser, mobilitetsdiskurser, diskursanalys, hållbar mobilitet, socialkonstruktivism, socialinteraktiv diskursanalys, lokalpolitik*

Antal ord: 9115

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Syfte och frågeställning.....	2
1.2	Disposition .....	2
1.3	Tidigare forskning .....	3
1.3.1	Mobilitetsdiskurser – med fokus på bilen .....	3
1.3.2	Flyget i historien – framtidens färdmedel .....	3
1.3.3	Flyget i nutid – ett ohållbart sätt att resa .....	4
1.4	Fallet Karlstad flygplats .....	5
1.4.1	Flygplatsen .....	5
1.4.2	Värmlands Näringslivsutveckling AB .....	5
<b>2</b>	<b>Teori</b> .....	<b>7</b>
2.1	Socialkonstruktivismen som utgångspunkt för diskursanalysen.....	7
2.2	Maarten Hajers diskursanalys .....	9
2.3	Storylines och diskurskoalitioner .....	9
<b>3</b>	<b>Metod och material</b> .....	<b>11</b>
3.1	Policy som problem – att analysera policydiskurser .....	11
3.2	Studiens metodologiska upplägg.....	12
3.3	Mobilitetsdiskurser.....	13
3.3.1	Rättighetsdiskursen .....	13
3.3.2	Teknokrati-diskursen.....	13
3.3.3	Höghastighetsdiskursen.....	14
3.3.4	Hållbarhetsdiskursen .....	14
3.4	Material .....	14
<b>4</b>	<b>Analys</b> .....	<b>16</b>
4.1	Identifierade diskurser .....	16
4.1.1	Rättighetsdiskursen .....	16
4.1.2	Teknokrati-diskursen.....	17
4.1.3	Höghastighetsdiskursen.....	18
4.1.4	Hållbarhetsdiskursen .....	20
4.2	Diskursiva förändringar över tid .....	21
4.3	Storylines och diskurskoalitioner .....	22

<b>5</b>	<b>Slutsats .....</b>	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>Referenser .....</b>	<b>27</b>

# 1 Inledning

I en värld som ständigt krymper tack vare fler möjligheter till längre och snabbare resor erhåller rörlighet ett stort värde både i det personliga och politiska. Jordanruntresan har blivit den nya tågluffen och pendling har vidgas till att innefatta även internationella resor. Det finns många fördelar med denna ökade rörlighet; kulturellt utbyte, kunskapsspridning och i takt med att priserna för att resa sjunker också en ökad jämlikhet i möjligheten att anskaffa sig denna kunskap och erfarenhet. Samtidigt är den nästan obegränsade mobilitet vi upplever i Sverige globalt sett i begränsad av nationalitet, etnicitet och klass. Påståendet att färdmedel som flyg öppnat upp världen är bara gällande för en minoritet (Sheller 2016: 15).

Oavsett vad man anser vara de geopolitiska och samhällsekonomiska konsekvenserna av ökad aeromobilitet, alltså resor med flyg, är de ekologiska följderna av vårt ökande flygande allt svårare att bortse från. Flyget må i nuläget bara orsaka drygt tre procent av världens totala växthusgasutsläpp, men är samtidigt den utsläppspost som ökar snabbast (Simone *et al.* 2014: 33). Ekonomiska styrmedel så som flygskatter har mött motstånd, och istället har en tilltro till teknisk utveckling som lösning på flygets negativa inverkan på miljön dominerat den offentliga debatten, trots att tillgängliga förslag visat sig otillräckliga, omöjliga att implementera eller rentav verkningslösa (Peeters *et al.* 2016: 40, Karyd 2016: 15).

Som färdmedel för internationella och främst interkontinentala resor är flyget svårslaget avseende kostnad och främst tid. Däremot är flyget vad gäller inrikes- och ibland även kortare internationella resor inte avsevärt mycket snabbare än exempelvis tåg (Lundberg & Nelldal 2011: 14). Sedan 2000-talets början syns detta i fördelningen av marknadsandelar mellan tåg, bil och flyg som färdmedel i södra och mellersta Sverige. Fler och fler resenärer väljer bort flyget till förmån för bil eller tåg (Karyd 2016: 12f). Kombinationen av flygets avtagande konkurrenskraft som inrikes färdmedel med dess miljöpåverkan gör kommunalt ägda flygplatser till ett intressant politiskt fenomen. I Värmland finns tre flygplatser, i Karlstad, Hagfors och Torsby. De två sistnämnda erhåller statligt stöd medan Karlstads flygplats ägs och finansieras av Karlstad Kommun. Studieområdet regionala flygplatser har valts då det politiska fenomenet utgör befinner sig i skärningspunkten mellan det lokala och globala, och aktualiserar lokala politikernas förhållningssätt till sin omvärld. Jag har valt ett socialkonstruktivistiskt angreppssätt, och kommer i min undersökning utgå från Maarten Hajers teori om hur språk konstituerar mening och värde genom att legitimera och normalisera vissa åsikter på bekostnad av andra. Den socialkonstruktivistiska forskningen lägger stor vikt vid den sociala och kommunikativa komplexitet och tvetydighet som präglar miljöpolitiska frågor (Sharp & Richardson 2001: 194).

## 1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med denna uppsats är att blottlägga de diskurser som hindrar ifrågasättandet av Karlstads flygplats samt undersöka hur och av vem dessa konstruerats. Frågeställningen formuleras därför:

*Hur och av vem konstrueras Karlstad Airport i en politisk kontext?*

## 1.2 Disposition

I den här uppsatsen kommer Karlstads flygplats som en politisk angelägenhet undersökas genom en diskursanalys.

Detta inledande kapitel kommer avslutas med en genomgång av tidigare forskning på området, för att ge läsaren en förståelse för hur denna studie bidrar till forskningen inom mobilitetsdiskurser. Dessutom presenteras fallet; Karlstad Airport.

I kapitel två presenteras studiens teori. Teorin ger en översiktlig bild av socialkonstruktivismen, som utgör studiens ontologiska och epistemologiska utgångspunkt, och beskriver de teoretiska komponenterna som bildar en diskursanalys, där valet av just Hajers argumenterande diskursanalytiska angreppssätt också motiveras.

Detta föranleder det tredje kapitlet, som introducerar arbetets metod och material. Metoden bygger på Carol Bacchis analysverktyg, som kopplas samman med Hajers teoretiska antaganden. Analysverktyget stöps om och anpassas till uppsatsens frågeställning, vilket resulterar i fyra frågor att ställa materialet. Fyra mobilitetsdiskurser som används för att senare strukturera analysen introduceras. Materialavsnittet knyter an till det diskursanalytiska arbetssättet, och beskriver den reflexiva materialinsamlingsprocess som tillämpats.

I uppsatsens fjärde kapitel analyseras det valda materialet utifrån de fyra frågor som formulerats i metodavsnittet och delas upp enligt de fyra diskurser som presenterats i metodavsnittet. Resultatet av denna analys sätts in i en historisk kontext och utmynnar i en diskussion som förankras i Hajers diskursanalytiska begrepp *storylines* och *diskurskoalitioner*.

Uppsatsens avslutande kapitel sammanfattar analysen och drar slutsatser utifrån de resultat som presenteras.

## 1.3 Tidigare forskning

### 1.3.1 Mobilitetsdiskurser – med fokus på bilen

”Rörelse är den dominerande principen för nutidens människor och [...] hjärtat av politisk ekonomi, kultur- samt miljöpolitik”

Så beskriver Matthew Paterson (2001: 4f) rörlighets betydelse för dagens samhälle i ”Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy”. Paterson tar sikte på bilen som symbol för frihet, livskvalitet och modernitet.

Mobilitet är precis som Paterson hävdar en central del av vår samtid. Tillgänglighet och goda möjligheter till snabba förbindelser är så pass viktiga för den moderna människan att mobilitet ofta formuleras som en absolut nödvändighet (Aro 2016: 117). Samtidigt har obegränsad rörlighet både sociala och ekologiska konsekvenser, vilket gjort studiet av mobilitet och diskrepansen mellan rådande syn på mobilitet och dess samhällliga och miljömässiga konsekvenser till ett intressant statsvetenskapligt forskningsområde. Just automobilitet ofta har studerats i termer av vilka mobilitetsdiskurser som styr policyprocesser gällande biltrafik (Paterson 2001, Aro 2016, Doughty & Murray 2016), medan mobilitetsdiskurser i relation till andra färdmedel inte undersökts i samma utsträckning. Nedan presenteras tidigare forskning som gjorts på flyget, som är studieobjektet i denna uppsats, ur ett diskursanalytiskt perspektiv.

### 1.3.2 Flyget i historien – framtidens färdmedel

K. G. Høyer beskriver i ”From sustainable mobility to sustainable tourism” hur flyget från att först varit en visuell sensation och symbol för äventyr (2004: 289) allteftersom blev mer intressant som transportmedel. Efter andra världskriget bestämdes att flygbränsle globalt skulle undantas skatter och avgifter för att stärka förbindelser via flyg mellan länder och kontinenter (ICAO 1944: 24). Flyget har så i en era av globalisering utmålats som en nyckel till fortsatt utbyte med omvärlden. Jämför man diskurser som omger flygresor med de kring bil och tågresa går det att hitta fler likheter mellan bil och flyg, jämfört med flyg och tåg. Bilen som symbol för individuell frihet har delvis resonerat i flygresediskursen, trots att flygresor likt tåg är en form av kollektivt resande som egentligen i högre utsträckning än tågresa innebär restriktioner gällande tidsplanering och nu också bagagestorlek och innehåll. Dessa skillnader tar sig också i uttryck i termer av modernitet. Medan tåget historiskt sett symboliserar industriell revolution och urbanisering, har flyget erhållit en status som nöjes- och högstatustransportmedel, som likt bilen ställs i

relation till fritid och semester, mer i linje med en växande medelklass och ökad individualism (Høyer 2004: 289)

Ett annat exempel på hur diskursen kring flyg och flygplatser konstruerades återfinns i Edwards studie av Kanadas utveckling av flygplatser under 1960 och 70-talet (2016). Edwards finner att diskursen som omgav planerandet av den nya flygplatserna kännetecknades av maskulint kodade värden så som kontroll över naturen och ett stort teknovetenskapligt fokus (Ibid: 15)

### 1.3.3 Flyget i nutid – ett ohållbart sätt att resa

Allteftersom att miljöfrågor i högre utsträckning erhållit politisk tyngd har flygindustrin ifrågasatts som framtidens färdmedel. Flygindustrin är den bransch som just nu ökar sina utsläpp mest och alltför forskare och politiker ifrågasätter flygets roll i framtidens infrastruktur (Thacher 2005: 455). Alternativa diskurser dock har funnits länge, då bland annat geografer tidigare beskrivit flygnäringen i relation till globala konflikter och naturkatastrofer (Lin 2017: 132).

Samtidigt har en flygkritisk diskurs haft svårt att få fotfäste, både på en politisk och personlig nivå. En ökad medvetenhet om flygets miljöpåverkan har fört in en moralisk aspekt i aeromobilitet-diskursen, som krockar med en individualistisk rättighetsdiskurs, som tidigare stått oemotsagd och resulterat i att särskilt människor från västvärlden etablerat en social och kulturell förankring i flera delar av världen. Att ge upp möjligheten att besöka vänner eller återvända till favoritsemesterorter ses inte i praktiken som ett alternativ (Urry 2010: 90). Samma motvilja att erkänna flygets klimateffekter reflekteras i den politiska sfären, där tekniska lösningar i form av exempelvis alternativa bränslen ofta förespråkas medan politiska regleringar möter motstånd (Peeters *et al.* 2016: 39). Detta trots att tillgången på till exempel biobränsle enligt prognoser inte räcker till, och att biobränsle som används på den höjd flygplan flyger orsakar nästan lika stora utsläpp som fossila bränslen (Karyd 2016: 15). Det kan alltså konstateras att ”aeromobilitet är rotat i olika nät av etiska och ideologiska förhållningssätt, olika attityder till risk och teknik, samt rivaliserande narrativ om historien och visioner av framtiden” (Budd *et al.* 2013: 11) och därför konstituerar en mycket komplex politisk fråga. Det finns dock tecken på att en högre grad av medvetenhet om flygets klimatpåverkan påverkar resmönster och förhållningssätt till alternativa färdmedel i relation till flyget (Higham *et al.* 2014: 473).

Den tidigare forskning på mobilitetsdiskurser har i stor utsträckning fokuserat på bilen, medan de studier som gjorts på flyg genomförts på makronivå och studerar diskurser eller förhållningssätt till långdistansflygningar. Doughty och Murray påpekar att mobilitetsdiskurser är ”spatialt så väl som socialt och politiskt bundna och konstrueras och transformeras enligt den spatiala kontext de verkar inom” (2014: 308). Inrikesflyg och kommunala flygplatser, i skärningspunkten mellan det globala och lokala aktualiserar hur den kommunala politiska arenan påverkas av ett globaliserat samhälle, där närhet till omvärlden är synonymt med utveckling och



tillväxt. Detta föranleder att den undersökning jag valt att göra kommer nå nya slutsatser och erbjuda ett nytt perspektiv inom ämnet mobilitetsdiskurser, där ett mikroperspektiv anläggs på specifikt aeromobilitet för att komplettera de studier som gjorts på en högre abstraktionsnivå.

## 1.4 Fallet Karlstad flygplats

### 1.4.1 Flygplatsen

Karlstads flygplats *Karlstad Airport* är sedan 1997 belägen cirka 18 kilometer norr om Karlstad centrum, efter att stadens tidigare flygplats stängdes på grund av höga bullernivåer nära staden (Karyd 2016). Flygplatsen drivs av Karlstad Airport AB som ägs av Karlstad Kommun, detta sedan 2010 då kommunen tog över efter Luftfartsverket (Jakobsson & Modén, 2016: 1).

Mellan 1996 och 2015 sjönk antalet avresande passagerare med 75 procent. 2016 hade flygplatsen ett passagerartal på drygt 85 000 (Transportstyrelsen 2016). Flygplatsen är dimensionerad för 800 000 – 900 000 passagerare per år (Värmländska Ingenjörsföreningen 2013).

Karlstad Airport har reguljärlinjer till Stockholm och Frankfurt varje dag samt charterflyg. Stockholmslinjen tar 50 minuter plus tid vid gate, säkerhetskontroller samt resor till och från flygplatsen (Jakobsson & Modén). Snabbtåg mellan Oslo och Stockholm passerar förbi Karlstad, och att ta sig till Stockholm med tåg tar därför knappt två och en halv timme. 2009 hade tåget 95 % av marknadsandelarna för tåg och flyg för resor mellan Stockholm och Karlstad (Lundberg & Nelldal 2011: 23).

Den 26 juni 2014 invigdes Karlstad Airports tankanläggning för biobränsle. Anläggningen är den första stationära i Europa och Karlstad Airport ABs dåvarande VD Peter Landmark har uttryckt en förhoppning om att initiativet ska visa att det går att flyga mer miljövänligt (Karlstad Airport 2014-07-01). Utöver detta hoppas man att den kompetens inom massa- och pappersteknik som finns i Karlstadsområdet ska kunna utnyttjas för att förse anläggningen med lokalt producerat biobränsle (Karlstad Airport 2014-06-26).

### 1.4.2 Värmlands Näringslivsutveckling AB

I mars 2014 beslutade Karlstad Kommun att tillsammans med den regionala näringslivsorganisationen Handelskammaren Värmland bilda ett samägt aktiebolag för utveckling av infrastruktur och kommunikationer, kallat Värmlands

Näringslivsutveckling AB. Karlstad kommun skulle till en början kapitalisera bolaget med cirka 15 miljoner kronor medan medlemmar i Handelskammaren kunde bidra med frivilliga insatser. Trots detta skulle Handelskammaren äga 51 % av aktierna, och kommunen 49 %. I både kommunstyrelsen och kommunfullmäktige reserverade sig Miljöpartiet och Vänsterpartiet mot beslutet, förgäves (Karlstad Kommunstyrelse, 2014:157, Karlstad Kommunfullmäktige 2014:12). Snart efter att beslutet fattats överklagade två privatpersoner beslutet i Förvaltningsrätten i Karlstad. I december 2014 avgjordes att Värmlands Näringslivsutveckling ABs verksamhet var olaglig då skattepengar gick via bolaget till enskild ägare (Skorup 2014). Kommunen överklagade beslutet 2015 och 2016 men beviljades inte prövningstillstånd.

Syftet med bolaget var att stärka och samordna välfungerande infrastruktur i regionen, där både flyg, båt och tåg nämndes som intresseområden (Handelskammaren). I realiteten visade det sig att pengarna gått till att bekosta flyglinjen mellan Karlstad och Frankfurt och att några direktiv om att satsa på andra verksamheter inte funnits (Schmidt 2016).

## 2 Teori

### 2.1 Socialkonstruktivismen som utgångspunkt för diskursanalysen

Socialkonstruktivism, ibland bara kallat konstruktivism, är ett ontologisk och epistemologiskt förhållningssätt, som utgår från antagandet att mening och kunskap konstrueras genom uttolkning utifrån tidigare förståelse och social interaktion (Erikson 2011: 19). Konstruktivismen används ofta för att kontrastera positivistiska studier av samhället. Detta då den konstruktivistiska skolan motsätter sig idén om att kunskap om vår sociala värld kan erhållas objektivt. Syftet med konstruktivistiska studier är därför att ifrågasätta och ompröva vedertagen fakta och kunskap för att istället visa hur kunskap konstrueras och upphöjs till sanning genom sociala processer (Sharp & Richardson 2001: 195).

Inom statsvetenskapen har en konstruktivistisk institutionalism introducerats som bygger på konstruktivismens ontologiska antaganden och utifrån detta söker förklara hur politiska processer fungerar (Hay 2011: 67). Givet premissen att vår sociala värld skapas, eller *konstrueras* genom social interaktion innebär detta för statsvetenskapen att politiska institutioner måste ses som resultat av vår gemensamma uppfattning om hur till exempel beslutsfattande bör gå till (Erikson 2011: 20). Vikt läggs vid hur politiska institutioner och aktörer styrs av de sociala normer och strukturer som råder samt aktörernas förförståelse och interaktiva meningsskapande i relation till andra deltagare (Ibid: 68). Statsvetare som använder denna teoretiska utgångspunkt försöker således ”identifiera [...] hur idéer genom normaliseringsprocesser och institutionalisering kodifieras och kan fungera som kognitiva filter genom vilka aktörer kan förstå sin omgivning” (Hay 2008: 10)

Det socialkonstruktivistiska förhållningssättet inom studiet av politiska institutioner och beslutsprocesser har attraherat många forskare inom det miljöpolitiska fältet (Hajer & Versteeg: 2005: 176). Miljöpolitik präglas i hög grad av komplexa värde- och meningsskiften, där vad som anses vara sant och politiskt relevant ständigt omprövas. Dessutom finns stora skillnader gällande i vilken grad denna kunskap problematiseras och erkänns som intressant på den politiska arenan. Denna typ av konstruerande och rekonstruerande av verkligheten genom social interaktion gör därför miljöpolitiken till ett område där den konstruktivistiska tankeskolan väl lämpar sig (Sharp & Richardson 2001: 194).

En metodologisk konsekvens av den konstruktivistiska ontologins premisser är att jag som forskare blir en aktiv deltagare i konstruerandet av mitt studieämne. Genom min egen förförståelse och antaganden kan jag inte studera materialet neutralt, utan rekonstruerar och interagerar med förståelsen för den politiska process jag beskriver (Erikson 2011: 20). För att detta inte ska göra undersökningen godtycklig krävs transparens och motivering till material- såväl som metodval samt tydliga bevis för de slutsatser jag drar (Lazarus Stewart 2010: 294).

Den socialkonstruktivistiska skolan utgör utgångspunkten i diskursanalysen. Denna form av analys syftar till att kritiskt granska hur vår kommunikation konstruerar och konstituerar mening. Medan diskurs och diskussion i dagligt tal ibland används synonymt bör de i en akademisk kontext helt åtskiljas definitionsmässigt. En diskussion kan ses som en del av studieobjektet när man gör en diskursanalys, då diskursen återfinns i under vilka omständigheter, med vilka begrepp och utifrån vilka underliggande antaganden diskussionen förs (Hajer & Versteeg, 2005: 175).

Man kan se diskurser som gemensamma språkliga system för att förstå omvärlden. Den diskurs som dominerar ett samtal styr vad som anses rimligt och diskursen kan på så sätt ge legitimitet åt viss information genom att ge det status av kunskap. Diskursen konstruerar mening och kopplar samman olika fenomen i system av förståelse som reproduceras genom social interaktion (Dryzek 2005: 9). Viktigt att förstå är att diskurser inte är statiska, utan ständigt reproduceras eller omformuleras genom interaktion. Diskurser illustrerar alltså hur vår sociala värld ständigt konstrueras och rekonstrueras genom vårt sociala samspel. Det finns en uppsjö av varianter på diskursanalyser som alla utgår från liknande socialkonstruktivistiska antaganden. Skillnaderna mellan dessa är ibland svåra att urskilja, men jag valt att lägga vikt vid i vilken grad diskursanalysen tar hänsyn till aktörer och faktiskt studerar diskurser i dess sociala kontext. Kritik har framförts mot de diskursanalytiker som studerar sociala konstruktioner utan också studera de aktörer som verkar genom dessa, och som enligt socialkonstruktivismen reproducerar och förändrar dessa konstruktioner (Benford 1997: 418f).

Som uppsatsens frågeställning klargör syftar denna studie till att analysera inte bara de idéer och diskurser som styr det politiska konstruerandet av Karlstads flygplats, utan ämnar också undersöka hur denna diskursiva makt fördelas bland aktörer samt hur den reproduceras och förändras genom aktörers interaktion, vilket uttrycks i *vem*-delen av frågeställningen. Jag har utifrån denna ambition valt att arbeta utifrån Maarten Hajers socialinteraktiva diskursanalys. Hajer sätter visserligen argumenten och diskursen i centrum för sin teori, men visar också hur aktörer tar en aktiv roll i den meningsskapande processen, där de försöker driva igenom sin förståelse av en fråga (Erikson 2011: 29). Det fokus han lägger vid att studera den sociala kontexten genom vilken diskursen verkar lämpar sig väl för uppsatsens syfte.

## 2.2 Maarten Hajers diskursanalys

Maarten Hajer definierar diskurser som ”en samling av idéer, koncept och kategorier genom vilka vi ger mening åt sociala och fysiska fenomen, och som produceras och reproduceras genom identifierbar praxis” (2006: 67). Vidare definierar han begreppet praxis som de normer och rutiner som styr vår sociala interaktion. Hajer menar att vi inte kan förstå språkbruket vi undersöker utan en förståelse för det sociala sammanhang orden yttras inom (2017).

Men hur skapas denna mening? Och hur förändras mening över tid? Diskurser är som nämnt samlingar av idéer och koncept genom vilka vi förstår vår omvärld och formar alltså vår förståelse för vår värld. Hajer intresserar sig dock för hur olika diskurser kan existera inom samma policyprocess. Han förklarar detta med hjälp av begreppen *storylines* och diskurskoalitioner.

## 2.3 Storylines och diskurskoalitioner

Hajer menar att diskurser består av olika former av narrativ, och att vi förstår fenomen då vi kan placera in dem i koherenta berättelser. I ett politiskt sammanhang finns ofta flera narrativ eller diskurser representerade, som styr hur man kan formulera policyförslag och också bemöta dessa. De skrivs sällan ut, istället utgår avsändaren från att alla deltagande parter är införstådda i den gemensamma berättelsen, som kan återopas bara med hjälp av förkortade berättelser, som i sig inte nödvändigtvis är begripliga utanför den givna kontexten, utan uppkommer i samspelet mellan de olika aktörerna. Hajer kallar dessa komprimerade uttalanden som refererar till mer komplexa narrativ för *storylines*. Han menar att en stor anledning till att diskurser förändras är de missförstånd *storylines* leder till. Den komplexa berättelse avsändaren identifierat och förutsätter att mottagaren också förstår kopplingen till när avsändaren hänvisar till en viss *storyline* kommer nämligen nästan alltid uppfattas annorlunda av mottagaren (Nielsen 2016: 41).

Hajer menar att dessa missförstånd, som tack vare användandet av *storylines* sällan upptäcks, leder till att aktörer ”pratar förbi varandra” och trots (ibland stora) meningsskiljaktigheter kan enas i en policyprocess. (2006: 69) Detta leder oss in på diskurskoalitioner.

Hajer definierar en diskurskoalition som ”en grupp aktörer som givet en kontext av viss identifierbar praxis och under en viss tid använder samma uppsättning *storylines*.” (Hajer 2017). Som jag påpekade i föregående stycke innebär detta inte att denna grupp aktörer har samma förståelse av de *storylines* de delar, utan bygger snarare på att de lyckats formulera *storylines* som kan uttolkas på många olika sätt och genom detta attrahera en stor grupp aktörer som använder olika diskurser. Diskurskoalitioner uppstår inte medvetet, och deltagande aktörer behöver inte

mötas för att delta i koalitionen. Istället är ”sammansvärjningen” språklig, och innefattar alla som använder samma storylines inom samma typ av situation.

Storylines utgör alltså ”klistret” i diskurskoalitioner, genom att förena olika diskurser under samma storyline, och så överbygga fragmentering och skapa gemensamma narrativ (eller i alla fall illusionen av gemensamma narrativ) vilket föregår politisk sammanslutning kring en fråga (Hajer 1995: 65). Storylines fungerar i praktiken genom att förenkla problembilden och med hjälp av en simplificerad berättelse förbättra chansen att deltagande aktörer accepterar det gemensamma narrativet. Ju mer en storyline får medhåll desto lättare blir det att använda den i en policyprocess. Hajer menar nämligen att en storylines styrka inte bara ligger i dess inneboende kvalitéer (alltså hur bra den verkar överensstämma med den diskurs aktören själv verkar inom) utan också vilka andra aktörer som accepterar den som gångbar (Ibid: 63). De aktörer som accepterat en storyline är inte nödvändigtvis övertygade om den bild som förmedlas inom denna storyline, men kan välja att använda denna om de uppfattar den som ”rimlig” i det givna sammanhanget. Hur etablerad en storyline blir beror därför på hur väl den fungerar i sin kontext, och i vilken grad deltagande aktörer uppfattar den som ”rätt” sätt att prata inom just den kontexten (Ibid: 64).

Dessa begrepp utgör grunden i Hajers socialinteraktiva diskursanalys, och fångar in både språkliga och kontextuella aspekter av policyprocessen som social process. I följande metodavsnitt kommer Hajers socialinteraktiva diskursanalys operationaliseras med hjälp av Carol Bacchis analysverktyg.

## 3 Metod och material

För att undersöka hur och av vem Karlstad Airport konstrueras i en politisk kontext kommer en diskursanalys enligt Hajers socialinteraktiva modell genomföras. Denna kommer operationaliseras med hjälp av Carol Bacchis analysverktyg för att blottlägga diskurs, och analysen struktureras enligt fyra mobilitetsdiskurser som hämtas ur Murray och Doughtys forskning. Bacchis verktyg kommer anpassas till det givna problemet och modifieras för att bättre belysa de socialinteraktiva aspekter av diskurser som Hajer bygger sin teori på. Syftet är alltså att urskilja de diskurser som finns representerade, undersöka hur dessa förändrats, stridit och samverkat över tid för att sedan kunna koppla resultatet till Hajers begrepp storylines och diskurskoalitioner.

Nedan följer en redogörelse av diskursanalysens metodologiska inriktningar som mynnar ut i en beskrivning av Bacchis ramverk och dess koppling till Hajers socialinteraktiva diskursanalys. Jag presenterar utifrån Bacchis modell en analysram bestående av fyra frågor att ställa materialet, som anpassats till undersökningens specifika frågeställning och syfte. Avslutningsvis presenteras de fyra mobilitetsdiskurser som kommer användas för att strukturera analysen. Kapitlet kommer avslutas med en genomgång av studiens materialval.

### 3.1 Policy som problem – att analysera policydiskurser

Medan diskurser går att studera i olika sammanhang syftar diskursanalys i denna uppsats till att undersöka den diskurs som förs inom den politiska sfären.

Hur policy uppstår har länge undersökts av statsvetare. En slutsats många landar i är att policyprocessen påbörjas genom att ett problem identifieras (Colebatch 2009, Kingdon 2014, Bacchi 2012). De forskare som tillhör den socialkonstruktivistiska skolan menar också att detta illustrerar hur språket genom att under policyprocessen definiera problem och lösningar och skapar vår politiska verklighet (Travaglia *et al.* 2016: 437).

Bacchi undersöker policyförslag och politiska beslut med syfte att blottlägga de politiska problem dessa politiska åtgärder menas kunna lösa. Premissen är att de lösningar och åtgärder som presenteras avslöjar vad som enligt avsändaren är problematiskt ur ett politiskt perspektiv och behöver åtgärdas (2012: 21). På så vis menar Bacchi att politiker inte löser av naturen givna problem, utan istället

konstruerar problem genom att lägga fram policyförslag. Hennes analysverktyg kallas *What is the problem represented to be*, vilket betonar att problemformuleringen inte bör ses som given utan socialt konstruerad. Bacchi fokuserar på den del av problemformulering som sker omedvetet genom språkbruk och interaktion, snarare än medveten manipulering av politiska frågor. Poängen, menar Bacchi, är att belysa och ifrågasätta de underliggande föreställningar och antaganden policyförslag baseras på, samt härleda varifrån dessa antaganden kommer. Hon lägger vikt vid att undersöka vilken typ av information som får legitimitet som kunskap samt hur detta skiftar beroende på policyskaparnas egen förståelse (2012: 22).

### 3.2 Studiens metodologiska upplägg

Bacchi använder sex frågor att ställa materialet för att identifiera dessa underliggande antaganden om vad det politiska problemet presenteras som. Jag har utifrån dessa frågor formulerat en egen metod som bättre passar denna studies socialinteraktiva diskursanalytiska ambition. Bacchi har i högre utsträckning än Hajer ett idéfokuserat angreppssätt, och lägger inte samma vikt vid aktörers roller (Erikson 2011: 30). Hajer är å andra sidan inte lika tillgänglig i operationaliseringen av sin teori. Genom att kombinera Hajers teoretiska ram med Bacchis metodologiska tillvägagångssätt gör jag analysen mer begriplig samtidigt som jag fångar in både bärande idéer och relevanta aktörers roll i resultatet.

Analysen kommer syfta till att blottlägga de diskurser som deltar i striden om konstruerandet av Karlstad Airport. Fyra frågor kommer ställas materialet, där de två första direkt kopplas till Bacchis analysverktyg, medan de två sista anknyter till Hajers beskrivning av diskurs som möjliggörande och hindrande för olika aktörer beroende på den roll de tillskrivs inom rådande diskurs.

1. Vad presenteras problemet som?
2. Vad problematiseras inte?
3. Vem utmålas som subjekt i denna problembeskrivning?
4. Vem utmålas som objekt?

De två första frågorna blottlägger, enligt Bacchis förståelse för policyskapande, hur flygplatsen konstrueras som en lösning på ett enligt policyskaparna politiskt problem. De två följande frågorna belyser vem som tillskrivs en aktiv roll i denna problemformulering, som kapabel och ansvarig för att lösa det identifierade politiska problemet, samt vem som konstrueras som passiv och behövande i samma problembeskrivning. Denna del av analysen kommer inte syfta till att peka ut specifika personer. Istället är poängen att visa vilka som erhåller legitimitet och



auktoritet på ett principiellt plan i konstruerandet av flyget som politisk angelägenhet. Analysen struktureras efter de fyra mobilitetsdiskurser som kategoriserats av Doughty och Murray och presenteras nedan.

Resultatet kommer sedan sättas in i en historisk kontext. Hur har dessa diskurser vunnit och tappat i ställning i relation till nyckelhändelser? När har de olika diskurserna dominerat inom policyprocessen?

I en avslutande diskussion kommer resultatet kopplas till begreppen storylines och diskurskoalitioner, för att så sammanföra empiri och teori.

### 3.3 Mobilitetsdiskurser

Doughty och Murray identifierar i ”Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment” (2016) fem institutionaliserade mobilitetsdiskurser, varav fyra är applicerbara på denna studie. De starkaste tre har länge funnits representerade i de flesta industrialiserade länder medan den nyaste – hållbarhetsregimen – i allt högre utsträckning utmanar rådande syn på mobilitet. Doughty och Murrays forskning är inriktad på automobilitet, alltså resor med bil. Givet de likheter som presenterades i tidigare forskning-avsnittet mellan bil- och flyg-diskurser har jag dock valt att använda deras kategoriseringar i detta arbete, trots att fokus ligger på aeromobilitet. Nedan presenteras relevanta begrepp och problemformuleringar i respektive diskurs. Dessa kommer användas för att strukturera upp analysen av de diskurser som konstruerar Karlstad Airport.

#### 3.3.1 Rättighetsdiskursen

En i väst välförankrad diskurs är konstruerandet av mobilitet som en rättighet. Antaganden gjorda inom diskursen utgår från de neoliberala värdena självständighet, valfrihet och individualism. Obegränsad rörlighet beskrivs som synonymt med obegränsad frihet, och i förlängningen blir begränsningar i utvecklingen av rörlighet också en inskränkning av individens frihet. Problem som beskrivs inom denna diskurs handlar följaktligen ofta om bristfälliga möjligheter för individer att röra sig obehindrat till, från och inom området (Ibid: 309f).

#### 3.3.2 Teknokrati-diskursen

Murray och Doughty menar att den teknokratiska diskursen länge har styrt policyprocesser gällande infrastruktur, särskilt i västvärlden. Diskursen vilar på en tilltro till ingenjörskonst och nationalekonomiska modeller för att kunna ”förutspå och tillgodose” mobilitetsbehov. Vetenskaplig objektivitet och teknologisk

utveckling ses som lösningen på de flesta mobilitetsproblem, och en teknokratisk anda av att veta vad som är bäst för medborgarna styr diskursen (Ibid: 308).

### 3.3.3 Höghastighetsdiskursen

En nyare, mindre etablerad och högre utsträckning ifrågasatt diskurs har valts att här kallas höghastighetsdiskursen (fritt från engelskans *speedy connectivity*). Snabba förbindelser, innovation och regional utveckling styr diskursen och en annan grad av geografisk koppling finns här, där mobilitet ges starkt symboliskt värde och en modern, snabb och smidig infrastruktur kopplas samman med regional eller nationell stolthet. Diskursen har anklagats för att vara elitistisk och fokuserad på att tillgodose främst näringslivets och övre medelklassens behov (Ibid: 311). Ur Bacchis problemfokuserade lins skulle problemet inom denna diskurs beskrivas i termer av ”att inte hänga med i utvecklingen” och att lösningen som erbjuds löser inte bara förändrar infrastrukturen utan också är en del av ett identitetsskapande (Ibid: 309).

### 3.3.4 Hållbarhetsdiskursen

Ofta formulerad i kontrast till höghastighetsdiskursen finns till sist hållbarhetsdiskursen. Denna diskurs förhåller sig kritiskt till påståendet att fri rörlighet är en rättighet, och fokuserar istället på att sammanföra en jämlik tillgång till infrastruktur med en miljömässigt hållbar nivå av mobilitet. Hållbarhetsdiskursen vidgar också perspektiven utanför regionen, och ser till globala konsekvenser av lokala mobilitetsmönster. Doughty och Murray poängterar att hållbarhetsdiskursen är relativt bräcklig och ofta överskuggas eller avsiktligt tystas i policyprocesser (Ibid: 310).

## 3.4 Material

Materialval och materialinsamling kan inom det diskursanalytiska fältet inte ses som en isolerad del av undersökningen (Wodak 2009: 27). Det traditionella upplägget för en studie, då teori, metod och material väljs för att sedan utmynna i en analys är svårt att anlägga på den typ av undersökning som här ämnats göras. Istället utgår jag från Hajers reflexiva metod. Genom att välja en mindre mängd dokument som utgångspunkt, vilka ger en överblick och refererar till andra texter och nyckelhändelser som då också studeras är materialinsamlingen en del av den analytiska processen, där forskaren konsekvent måste fråga sig hur materialet bidrar till att förstå diskursen som råder (Hajer 2017). Som tidigare nämnt behöver man

vid användandet av denna metod arbeta för en tydlig transparens i arbetet, där läsaren kan följa utvecklingen av studien (Spilka 1993: 41).

Som Hajer förespråkar inleddes studien genom en extensiv undersökning i form av att nyhetsartiklar, pressmeddelanden från Karlstad Airport samt offentliga dokument lästes. Utifrån uppsatsens ambition valdes därefter att begränsa materialet till att huvudsakligen behandla politikernas uttalanden och inlägg i debatten, både på kommunal och regional nivå. Jag har valt att avgränsa studien till att behandla den politiska diskursen mellan 2009, då regeringen först presenterade sina planer på att låta flygplatsen övergå i kommunal ägo, och fram till idag.

Det initiala materialvalet bestod av offentliga dokument från Karlstad Kommun och kommunalförbundet Region Värmland, i form av protokoll från Karlstads kommunfullmäktige och Region Värmland regionstyrelse. Att inkludera dokument från Region Värmland motiveras som viktigt för att förstå hela det politiska rummet i vilket flygplatsen diskuterats, då kommunalförbundet trots att de inte är delägare i flygplatsen stöttat verksamheten ekonomiskt vid flera tillfällen. Utifrån detta ursprungliga material har jag också valt att studera beslutsunderlag dessa protokoll refererar till, i form av bland annat en rapport från Karlstad Business School som behandlar flygplatsens betydelse för regionen, samt handlingar från Karlstad Kommunstyrelse.

Utöver det offentliga materialet har jag också valt att inkludera uttalanden från kommunen och kommunalförbundet i form av pressmeddelanden, men även från enskilda ledamöter i kommunfullmäktige respektive regionstyrelse i media. Detta då jag vill göra från en så uttömmande och nyanserad analys som möjligt. Mängden medialt material begränsa till Värmlands två största dagstidningar; Nya Wermlands-Tidningen och Värmlands Folkblad, samt Sveriges Radio P4 Värmland. Jag anser inte denna mängd material vara övermäktigt då studien behandlar ett så pass smalt forskningsobjekt, och då jag begränsat min läsning till de kommentarer och uttalanden som görs av politiker.

## 4 Analys

### 4.1 Identifierade diskurser

I den första delen av analysen presenteras de diskurser som identifierats. De struktureras enligt de fyra mobilitetsdiskurser som introducerades i metodavsnittet, men skiljer sig på vissa punkter från dessa, vilket diskuteras i respektive avsnitt. Frågorna som presenterades i metodavsnittet har gett de svar som redovisas här, frågorna har dock inte skrivit ut i texten.

#### 4.1.1 Rättighetsdiskursen

Rättighetsdiskursen finns representerad i det studerade materialet, men formuleras i högre utsträckning än i den diskurs Murray och Doughty definierar i termer av jämlikhet och solidaritet inom regionen. Ett tydligare fokus ligger på att det är just de värmländska medborgarna som behöver tillgång till den mobilitet flyget erbjuder. Här konstrueras flygplatsen som en absolut nödvändighet, och ord som isolation och fraser som beskriver flygplatsen som ”avgörande” gör det väldigt svårt att ifrågasätta Karlstad Airports fortlevnad, då detta blir synonymt med att försumma regionen och dess medborgares utveckling.

I Region Värmlands beslut att ekonomiskt stötta Karlstad Airports marknadsföringsprojekt konstateras att ”Goda flygförbindelser är en nödvändig förutsättning för tillväxten i regionen” (2011: 1). Karlstad Kommunfullmäktige använder samma beskrivning när de i ”Förordnande av allmän ekonomisk tjänst” konstaterar att ”en avsaknad av flygplatsen skulle innebära att det område som flygplatsen betjänar skulle bli isolerad från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling” (2016: 4).

Problemet som formuleras är således Värmlands utsatthet som en perifer del av Sverige och Europeiska unionen. Flyget behövs för att Karlstad och Värmland inte ska bli bortglömda och avfolkade. Möjligheten för värmlänningar att röra sig obehindrat är ett minimikrav för att de ska vilja stanna i området. Karlstad Kommunfullmäktige menar att ”det saknas [...] andra transportslag som skulle fungera som alternativ till Karlstad Airport” (2016: 9) då det enligt deras bedömning ”inte [är] ett alternativ för invånarna att först resa med tåg, buss eller bil till Stockholm Arlanda för att sedan resa vidare till exempelvis Umeå” (2016: 7).

Man erkänner så att det finns alternativa sätt att ta sig till och från regionen, men är tydlig med att detta inte utgör ett gångbart alternativ.

Sett till hur denna diskurs tar sig i uttryck i media är formuleringarna ännu mer känslomässigt laddade. I samband med att övertagandet av flygplatsen från Luftfartsverket diskuteras menar regionrådet i en intervju i Sveriges Radio att flygplatsen är av yttersta vikt för hela regionen. Det konstateras att ”här handlar det om solidaritet och att ställa upp för Värmland” (Sveriges Radio 2010-02-05).

Vad som inte nämns är att Karlstad ligger mellan två europeiska huvudstäder och därför skulle kunna hävdas ha en relativt central placering, särskilt då snabbtåget mellan Oslo och Stockholm passerar genom staden flera gånger om dagen. Beskrivningen av Värmland som avlägset och i behov av fler och snabbare kommunikationer bör alltså kunna problematiseras. Att detta inte görs anknyter till rättighetsdiskursens natur, där begränsad mobilitet är nästintill omöjligt att driva som politisk fråga, då detta ses som synonymt med begränsad frihet. Jag menar dock att rättighetsdiskursen i det värmländska fallet inte i samma utsträckning präglas av enbart neoliberala värden, utan istället bygger på en mer kollektivistisk syn på mobilitet som rättighet, där solidaritet och hela Värmlands jämlika möjlighet till rörlighet försvaras. Kommunens och regionens politiker tillskrivs i denna diskurs rollen som subjekt, med ansvar för att inte hindra eller begränsa de värmländska medborgarnas rörelsefrihet och möjlighet till interaktion med omvärlden. Objektet är följaktligen värmlänningarna, vars rättighet att inte begränsas i sin mobilitet måste respekteras av politikerna.

#### 4.1.2 Teknokrati-diskursen

En teknokratisk diskurs konstruerar flygplatsen som en del av en modern, effektiv infrastruktur i Värmland. Genom att referera till främst nationalekonomisk forskning och prognoser för framtida behov av infrastruktur presenteras flygplatsens verksamhet som väl förankrad i objektiva fakta om vad regionen och kommunen behöver. I en rapport från Karlstad Business School konstateras att ”Det finns stöd från flera internationella [...] studier för att flygplatser har betydelse för regioners utveckling” (Jakobsson & Modén 2016: 10)

Inom den teknokratiska diskursen menas flygplatsen avhjälpa problemet med låg befolkningstäthet och avfolkning, då man med stöd i definitioner av vad som utgör glesbygd och resonemang om hur glesbygd förebyggs konstaterar att det behövs ”goda kommunikationer med resten av Sverige och den Europeiska Unionen för att hindra avfolkning och för att hindra att regionens ekonomiska och sociala utveckling skadas” (2016: 3)

Stor vikt läggs vid flygets tidsmässiga överlägsenhet i relation till tåg och bil. Kommunfullmäktige motiverar flygplatsens förordnande av allmänt ekonomiskt intresse (2016: 6) med en sida lång beskrivning av hur resor till Arlanda och Frankfurt går fortare med flyg. Flyget löser här alltså problemet att ta sig till andra flygplatser snabbt. Detta motiveras av fullmäktige med att ”tillgång till snabba

transporter mellan moder- och dotterbolag [kan] vara en avgörande fråga för att stanna i regionen” (2016: 8). Inom den teknokratiska diskursen konstrueras på så sätt näringslivet som ett politiskt objekt i behov av bättre kommunikationer med omvärlden.

Den teknokratiska diskursen utgår från att vetenskapligt framtagna resultat saknar politisk bias och därmed kan användas för att fatta de objektivt sett mest rimliga besluten. Denna tilltro till vetenskapen som sann och neutral är grunden till den kritik som socialkonstruktivismen formulerar. Fakta som presenteras i policyprocesser kommer vara subjektiv och utgå från en viss problemformulering och givna antaganden om vad som är önskvärt, relevant etc. Att använda nationalekonomiska studier är i sig ett ställningstagande. Problemet och vidare policy hade kunna formuleras annorlunda om exempelvis samhällsgeografiska eller naturvetenskapliga rapporter och resultat används som underlag.

I Karlstad kommuns beslut att förordna Karlstad Airport tjänst av allmänt ekonomiskt intresse refererar man i motiveringen till ” Karlstads flygplats betydelse för Karlstads kommun och Värmlands län” av Niklas Jakobsson och Karl-Markus Modén. Jakobsson och Modén anställda vid nationalekonomiska institutionen på Karlstad Universitet och den rapport de lägger fram, som används som huvudsakligt beslutsunderlag för Karlstad Kommunfullmäktiges beslut, utgår från ekonomiska värden. Ansvar och roll som subjekt tillskrivs i denna diskurs alltså vetenskapsmän och medvetna, kunniga politiker, som med hjälp av kunskap och erfarenhet inom området kan ta fram prognoser för vilka behov infrastrukturen i Värmland måste tillgodose. Värmlänningarna och det värmländska näringslivet konstrueras som objekt, här beskrivna som statiska eller i alla fall förutsägbara i sina behov och rörelsemönster.

### 4.1.3 Höghastighetsdiskursen

Höghastighetsdiskursens fokus på geografisk stolthet, innovation och tillväxt genom satsningar på näringsliv finns också representerad i materialet. Särskilt i Karlstad kommunfullmäktiges beskrivning av flygplatsens syfte lyfts vissa grupper upp som mer önskvärda att satsa på. Ett Karlstad som kommer öka sitt utbyte med resten av landet och världen snarare än förstärka kommunikationerna mellan olika orter inom Värmland beskrivs. I följande citat (Kommunfullmäktige 2016: 7) utmålas resten av Värmland som ”avstannade”, och Karlstad, som växer, behöver därför se utanför den egna regionen för att fortsätta sin egen utveckling. ”Karlstad växer samtidigt som resten av Värmland inte gör det. Om denna utveckling fortsätter, så ökar efterfrågan på transporttjänster av alla slag, speciellt mellan regionala-, nationella-, och internationella platser.” Problemet man med flygplatsen försöker lösa är alltså delvis att Karlstads kommuns ekonomiska och sociala utveckling inte stimuleras av resten av Värmland, och att det därför behövs bättre kommunikationer med omvärlden som kan erbjuda ett mer lukrativt utbyte. Detta

verkar särskilt gälla tillgången på kvalificerad arbetskraft och ”nyckelkompetenser”. I samband med att en ”strukturomvandling från industri till tjänster när det gäller sysselsättningen.” (2016: 9) förutspås påpekas att ”flyget underlättar kompetensförsörjning och ökar möjligheten att attrahera nyckelkompetenser” (Ibid: 8). Flygplatsen ska alltså attrahera högutbildad arbetskraft och etablera Värmland som ett nav för kompetenser.

Denna diskurs för också in ett hållbarhetsperspektiv, men inte motsättning med den utveckling av flygnäringsen som förespråkas. I kommunalförbundet Region Värmlands beslut att bevilja stöd åt flygplatsen menar man att flygplatsens tillgång till en biobränslestation kan ”stärka flygplatsens position bland jämförbara flygplatser, bidra till nya arbetstillfällen samt bidra till minskad klimatpåverkan från flygtrafiken i Skandinavien” (2011:98: 2).

Region Värmlands motivering förnekar så konflikten mellan flygnäring och hållbarhet, och sätter ekonomiska möjligheter i form av ökad konkurrensstyrka och arbetstillfällen först, följt av ett kortare resonemang om en minskad klimatpåverkan. Detta är den enda gången flygets miljöpåverkan nämns i de policybeslut som studerats, och formuleras här som ett icke-problem.

Medan ett huvudsakligt argument för flygplatsens verksamhet rör förmågan att attrahera kvalificerad arbetskraft ifrågasätts inte varför denna arbetskraft inte skulle finnas eller kunna skapas lokalt. Inte heller problematiseras det faktum att offentlig sektor inte bara tillhandahåller en flygplats utan dessutom finansierar de flyglinjer främst näringslivet utnyttjar, genom att upphandla flyglinjer till exempelvis Frankfurt. En beroendeställning etableras i policy-dokumentet, Värmland behöver företagen som därmed måste tillmötesgå i sina krav. Denna beroendeställning kan problematiseras och omformuleras. Oavsett var företagsledningen sitter är verksamheten som bedrivs i regionen är i många fall beroende av lokala förutsättningar (i form av naturresurser) samt de etablerade nyckelkompetenser som redan finns i Värmland och Karlstad. Inte heller problematiseras det faktum att näringslivet i hög grad är med och formulerar denna politiska fråga, vilket också besvarar frågan om vem som utmålas som subjekt och objekt i denna diskurs. Region Värmland beskriver i ”Beslut att ingå avtal med Karlstad Kommun för att stödja utvecklingen av flyglinjen mellan Karlstad – Frankfurt” (2014-305: 1) hur beslutet att stödja flyget kommer ur dialog med näringslivet i regionen, och räknar upp 11 företag som deltagit i samtalen. Beslutet ges därmed legitimitet tack vare ett nära samarbete med näringslivet, vilket tyder på att den privata sektorn är medskapare till denna problemformulering, och har erhållit legitimitet inom diskursen.

Näringslivet beskrivs inom höghastighetsdiskursen som kunniga, effektiva och samtidigt i behov av bättre kommunikationer. Bildandet av Värmlands Näringslivsutveckling AB är kanske det tydligaste exemplet på hur näringslivet aktivt deltagit i konstruerandet av Karlstad Airport som en politisk angelägenhet. Handelskammaren Värmlands roll som rådgivare och samarbetspartner illustrerar hur den privata sektorn erhåller legitimitet som politisk aktör. Handelskammaren påstår sig i den avsiktsförklaring som utgjort underlag till beslutet om bildandet av

VNAB vilja verka för en ”formaliserad samverkan mellan lokala och regionala offentliga aktörer” som ”bör ta form av ett aktiebolag” (Handelskammaren 2014). Att en intresseorganisations förslag om att samordna offentlig verksamhet accepteras menar jag tyder på att en diskurs där denna typ av intresseorganisation legitimeras som politiskt kompetent har erhållit dominans inom policyprocessen. Ett intresse för ekonomisk tillväxt och ett konkurrenskraftigt näringsliv har blivit synonymt med kunskap om det allmänna bästa och Handelskammaren tillskrivs politisk kompetens genom detta diskursiva konstruerande av mening. Man kan alltså se att näringslivet som aktör inom denna diskurs ges legitimitet som subjekt och policyskapare, till skillnad från inom exempelvis teknokrati-diskursen där näringslivet konstrueras som ett (om än betydelsefullt) politiskt objekt.

Diskursen kan alltså sammanfattas som inriktad på regional och lokal konkurrenskraft och effektivitet. Flygplatsen anses vara viktig för de aktörer kommunen och regionen beskriver som viktiga (i form av nyckelkompetenser och näringslivsaktörer). Offentlig sektor bör lyssna till näringslivet och erbjuda privata aktörer goda möjligheter till snabba och billiga resor, för att attrahera och behålla dessa. Ett jämlikhetsperspektiv förs inte in, och det hållbarhetsperspektiv som appliceras förnekar motsättningen mellan flygnäring och miljömässig hållbarhet.

#### 4.1.4 Hållbarhetsdiskursen

Slutligen återfinns även en hållbarhetsdiskurs. Denna är svagare och formuleras enbart av oppositionen i Karlstad. I Kommunstyrelsen 2016 formulerar Vänsterpartiet i en protokollsanteckning en alternativ hållning till Karlstad Airports vara eller inte vara. Medan de erkänner att flygets miljöpåverkan främst är en nationell politisk angelägenhet konstateras också att ”på lokal nivå kan man bidra genom att man inom kommuner och näringsliv antar policyer där användandet av flyg begränsas” (2016:1)

I denna problemformulering beskrivs inte flygplatsen längre som en lösning, utan utgör istället ett problem. Här ifrågasätts många av de antaganden och tystnader som återfinns i tidigare funna diskurser. Näringslivets roll som avgörande för regionens tillväxt kritiserar, likaså det regionala perspektiv som anlagts, och föreslås istället att ”[kommunen] behöver utreda ett framtida samarbete med Örebro om en gemensam flygplats”.

Medan Vänsterpartiet kritiserar delar av rapporten från Karlstad Business School ifrågasätts aldrig det faktum att rapporten enbart behandlar nationalekonomiska aspekter av flygplatsens relevans. Även inom denna utmanande diskurs finns därmed inslag av den välförankrade teknokratidiskursen.

Subjektet är kommunpolitikerna, som med stöd i en bredare vetenskaplig förståelse av flygets roll i en globaliserad men också ekologiskt instabil värld är ansvariga för inte bara värmländska medborgares rättigheter och möjligheter. Objektet inom denna diskurs skiljer sig från tidigare presenterade diskurser, då hållbarhetsdiskursen som nämnt ovan inte vidhåller det regionala fokus som



dominerat andra problemformuleringar, utan väljer att se flygplatsen som politiskt betydelsefull även i ett nationellt och globalt perspektiv.

## 4.2 Diskursiva förändringar över tid

I denna del av analysen sätts de ovan presenterade resultaten in i en historisk kontext. Här ligger fokus på att identifiera hur diskurser har förändrats över tid, påverkat varandra och möjliggjort eller hindrat aktörer från att delta i konstruerandet av flygplatsen.

Rättighet- och teknokratidiskursen går att utläsa i materialet sedan flygplatsen övertogs från Luftfartsverket. Det teknokratiska konstruerandet av kommunen som ansvarig och kunnig förmedlare av goda kontakter läses ur Kommunalstyrelsens ordförandes uttalande i samband med att Karlstad kommun tog över flygplatsen då han sade sig vilja vara ”tydlig med att [kommunen] nu tar ansvar för flygplatsen” (Sveriges Radio 2010-12-01). Utifrån att rättighetsdiskursen i det studerade fallet visat sig vara mer jämlikhetsfokuserad kan ordförandens konstaterande att ”Det ska vara lätt att ta sig till och från Värmland.” (Brandt 2010) sägas beskriva flyget som en given rättighet.

I samband med att NVAB bildades blev höghastighetsdiskursen mer framträdande. Man lyfte här privata sektorn som en viktig spelare i skapandet av en fungerande region. I en tjänsteskrivelse 2014 från Kommunledningskontoret i Karlstad nämns för första gången en privat aktör som kunnig i frågan om flygplatsens betydelse för regionen då man konstaterar att ”företrädare för det värmländska näringslivet, bland annat Handelskammaren Värmland, har uttryckt stark oro i frågan och pekat på betydelsen av goda kommunikationer för näringslivsutvecklingen i regionen” (2014: 1). Detta kan jämföras med både tidigare och senare problemformuleringar som istället förankrar problemet i resultat från vetenskapligt framtagna studier eller officiella prognoser.

Region Värmland anammar som nämnt också denna tilltro till näringslivets politiska kompetens först under 2014. Jämför man Region Värmlands beskrivning av flygplatsens betydelse för regionen från 2011 med den från 2014 finns ett tydligt skifte i fokus. 2011 beskrevs hur Karlstad Airport kunde förbättra regionens attraktivitet ”gällande företagande, utveckling och turism” (2011: 2). Vidare formulerar man målet med det stöd Region Värmland 2011 beviljat flygplatsen som ”att säkerställa linje-, lågpris- och chartertrafiken till och från Karlstad” (Ibid: 1). I problemformuleringen 2011 förespråkas flygtrafik som kan tillgodose behov av både av linjetrafik men också nöjesresor, för såväl privatpersoner som näringsliv. 2014 presenterar Region Värmland en annorlunda målbild. I ett tjänsteutlåtande meddelas att ”allt sedan år 2009 har Region Värmland aktivt stöttat arbetet med att utveckla näringslivets internationella flygkommunikationer” (2014:305: 1). Det är också först då ”samtal med näringslivet” används som ett legitimt beslutsunderlag

gällande att stötta VNAB (2014: 1). Medan denna diskurs på så sätt från 2014 var möjliggörande för näringslivets aktörer kan konstateras att den samtidigt hindrat andra aktörer från att driva sina frågor. Både Vänsterpartiet och Miljöpartiet som under den studerade perioden ifrågasätter flygplatsens roll vid flera tillfällen (2016:1, 2014:12) tvingas erkänna den retoriska makt som finns höghastighetsdiskursen. Detta märks i hur bland annat Miljöpartiet tvingas erkänna att flyget för Värmland i nuläget är en viktigt för ”regionens attraktivitet” och att Vänsterpartiet vid samma möte medger att diskussioner gällande infrastrukturutveckling bör bedrivas ”tillsammans med näringslivet” (2014:17: 6).

Under 2014 kan därför konstateras att höghastighetsdiskursen var som allra starkast. Näringslivet, här företrätt av Handelskammaren Värmland, deltog då i konstruerandet av flygplatsen som en förutsättning för Värmlands framtida ekonomiska tillväxt, eller som Handelskammaren själva formulerade det ”av vital betydelse för det värmländska näringslivet och därmed i förlängningen för det värmländska samhället i stort” (Handelskammaren Värmland).

Sedan NVAB förklarades olagligt går eventuellt ett skifte att se, där fokus på näringslivets inneboende makt och kunskap tonas ned och den teknokratiska diskursen åter blir dominerande. NVAB-affären väckte en ilska hos de politiska röster som motsatt sig beslutet från början (Miljöpartiet och Vänsterpartiet) och i samband med detta förändrades också det politiska samtalet, där höghastighetsdiskursen tappade fotfäste och teknokrati- samt rättighetsdiskursen åter dominerade. Beslut gällande flygplatsen motiverades återigen främst med hjälp av ”objektiv kunskap”, och 2016, efter att kommunens överklagan mot NVAB-domen avslogs för sista gången togs en rapport fram vid Karlstad Business School som vetenskapligt påvisade ”Karlstads flygplats betydelse för Karlstads kommun och Värmlands län” (Jakobsson & Modén). Men det var också 2016 som en ny hållbarhetsdiskurs som reaktion på den elitistiska och ekonomiskt fokuserade höghastighetsdiskursen utvecklades. Vänsterpartiets reservation mot den nya upphandlingen av linjetrafik till Frankfurt och förordnandet av allmän ekonomisk tjänst Kommunfullmäktige vänder sig som nämnt emot rådande förståelse för flygplatsens roll (2016:1). Hur detta kan komma att förändra det politiska konstruerandet av flygplatsen, och vidare flygplatsens framtida finansiering och verksamhet, återstår att se.

### 4.3 Storylines och diskurskoalitioner

I denna avslutande del av analysen kommer jag koppla resultaten till Hajers socialinteraktiva diskursanalytiska begrepp. Flera diskurser verkar och strider om tolkningsföreträde inom det sociala och politiska konstruerandet av Karlstad Airport. Hur dessa storylines kan samexistera och mötas till den grad att politiska beslut kan fattas förklaras här med hjälp av Hajers begrepp storylines och

diskurskoalitioner. En storyline består av, som utförligare beskrevs i teoriavsnittet, gemensamma begrepp eller formuleringar som yttras inom vissa sammanhang, där aktörerna tror sig förstå varandra, men ofta snarare pratar förbi varandra. En storyline förkunnar ”hur man talar” om en viss fråga i ett visst sammanhang och följaktligen också hur man inte talar. De storylines som är mest framträdande i konstruerandet av Karlstad Airport är de som beskriver flygplatsen som nödvändig och tillväxtfrämjande. Genom att konstatera om och om igen att flygplatsen är en förutsättning för tillväxt, utveckling och regionens attraktivitet etableras ett sätt att prata om flygplatsen som gör vissa uttalanden omöjliga. Det finns i de dokument som analyserats en tyst överenskommelse att prata om flyget utifrån vissa premisser, där vissa aspekter helt enkelt inte diskuteras. Kanske syns detta tydligast i hur miljöfrågan behandlas (eller snarare inte behandlas) i de dokument som analyserats. Bara en gång, i Region Värmlands motivering att stötta Karlstad Airport, nämns att biobränslestationen i anslutning till flygplatsen kan bidra till minskade utsläpp från flygnäringen i Skandinavien. Denna avsaknad av diskussion kring flygets miljöpåverkan beror troligen inte på att kommunpolitikerna i Karlstad helt saknar engagemang i miljöfrågor. Istället är sannolikt att detta illustrerar hur storylines enligt Hajer påverkar vad aktörer uppfattar som ett acceptabelt sätt att prata ”i ett visst sammanhang”. Inom policyprocessen som omger flygplatsen i Karlstad är miljöfrågan inte intressant att diskutera, den uppfattas inte höra hemma i denna kontext. Så hindrar denna socialinteraktiva process flygplatsen från att problematiseras utifrån ett miljöperspektiv. När Region Värmland omnämner biobränslestationen sker detta inte heller i relation till flyget som problematiskt. Istället konstrueras flygplatsen som given, underförstådd, och biobränslestationen som en lösning på, snarare än en förmildrande faktor till flygets miljöpåverkan.

Givet en storylines funktion, att simplificera den komplexitet diskursiv mångfald innebär, kan dessa storylines ena tre av fyra presenterade diskurser, och därmed också de aktörer som verkar inom dessa. Så skapas en diskurskoalition mellan de aktörer som samlas under teknokrati- rättighets- och höghastighetsdiskurserna. Tack vare den vaghet och förenklade problembild dessa storylines presenterar kan de tre diskurserna trots att de på vissa punkter skiljer sig åt, i detta specifika sammanhang uppfattas som kompatibla. Det rör sig alltså inte om en medveten sammanslutning utan bygger på vissa missförstånd som givet den praxis som råder, där vissa aspekter av problemet inte diskuteras, aldrig klaras upp. Genom användandet av relativt vaga koncept som utveckling och tillgänglighet, samt ett fokus på flygplatsens betydelse för Värmland, kan dessa tre diskurser samexistera och formulera policyförslag som inte bestrider grundantaganden inom någon av diskurserna.

Dessa storylines är dock bara gångbara så länge de används och accepteras inom det givna sammanhanget. Efter NVAB-affären har analysen ovan visat att de ämnen som tidigare inte diskuterades i relation till flygplatsen, nu lyfts av oppositionen, och det är här ett skifte kan ske i vilka diskurser som dominerar policyprocessen. När Vänsterpartiet ifrågasätter huruvida det är rimligt att kommunen finansierar flygplatsens verksamhet om det främst är näringslivet som flyget framtvingar de en

konkretisering i formuleringen av flygplatsens syfte. Det är här en kil kan slås in mellan exempelvis rättighetsdiskurs och höghastighetsförbindelsediskurs, då den förstnämnda konstruerar flygplatsen som en samhällstjänst som ska tillgodose alla värmlänningars behov, medan den senare i högre utsträckning är elitistisk med fokus på näringslivet, en konfliktlinje som fram till nu inte aktualiserats, tack vare de storylines förespråkarna för de två diskurserna delat.

## 5 Slutsats

Syftet med den här uppsatsen var att blottlägga de diskurser som hindrar ifrågasättandet av Karlstads flygplats samt undersöka hur och av vem dessa konstruerats. Diskursanalysen som genomförts visar att flera diskurser förs och konkurrerar om att styra konstruerandet av flygplatsen i Karlstad.

Utifrån de mobilitetsdiskurser som användes för att strukturera analysen observerades att precis som Doughty och Murray påpekar är mobilitetsdiskurser bundna spatialt, socialt och politiskt, och konstrueras och transformeras enligt den spatiala kontext de verkar inom. De tre diskurser som historiskt sett varit dominerande i konstruerandet av flyget, rättighet-, teknokrati- och höghastighetsförbindelsediskursen, är alla i det studerade fallet fokuserade på Värmlands relation till sin omvärld, och konstruerar flygplatsen som en nyckel till den utveckling och tillväxt omvärlden kan erbjuda Värmland. Analysen visar att särskilt rättighetsdiskursen påverkas av den värmländska kontexten, och är inte lika tydligt neoliberal som i Doughty och Murrays beskrivning, utan influeras av andra värden, så som solidaritet och jämlikhet inom regionen.

De storylines som enat dessa diskurser har formulerats kring begreppen tillväxt, utveckling och flyget som nyckel till omvärldens kompetenser och marknad. I vilken utsträckning respektive diskurs dominerat samtalet har förändrats över den studerade tidsperioden. Rättighetsdiskursen och teknokratidiskursen har sedan flygplatsen övergick i kommunalt ägande varit tongivande i hur flygplatsen konstruerats. I samband med VNABs bildande konstruerades flyget främst enligt den problemformulering höghastighetsdiskursen beskriver. Näringslivet erhöll i samband med detta politisk legitimitet och så också makt att konstruera flygplatsen i enlighet med sin egen agenda. När aktiebolaget förklarades olagligt öppnades möjligheten för en ny syn på flygplatsens roll i den värmländska infrastrukturen, men också en möjlig omformulering av Värmland i relation till sin omvärld, då oppositionen ifrågasatt det regionala fokus som tidigare präglat samtalet, vilket öppnar upp för en interregional flygplatspolitik. I samband med detta kan eventuellt ett diskursivt skifte ske, där hållbarhetsdiskursen i högre grad än tidigare påverkar policyprocessen. Samtidigt är teknokratidiskursen starkt etablerad och utgår från värmländska intressen och nationalekonomiska modeller. Det går alltså i nuläget inte att bevisa att ett skifte har skett.

Detta kan sammanfattas i ett svar på uppsatsens frågeställning, att Karlstad Airport i en politisk kontext konstrueras genom en diskursiv kamp mellan politiker, näringsliv och forskare, som erhållit olika mängd legitimitet som politisk subjekt under den studerade perioden beroende på vilken diskurs som dominerat det politiska konstruerandet av flygplatsen. Detta har i sin tur påverkat den bild av

flygplatsen som rått och följaktligen också den politik som bedrivits. Genom en stark diskurskoalition mellan teknokrati- rättighets och höghastighetsdiskursen har flygplatsens miljöpåverkan konsekvent hindrats från att formuleras som en politisk fråga. I samband med VNAB-affären kan dock denna diskurskoalition förändras och eventuellt brytas upp, vilket öppnar för en möjlighet att rekonstruera flygplatsens politiska betydelse.

Studien har behandlat den policyprocess som omger Karlstads flygplats, men resultaten kan ses som principiellt intressanta i termer av hur mobilitetsdiskurser påverkar samspelet mellan det lokala och globala. De storylines som förenat rådande diskurser i det studerade fallet aktualiserar vilka frågor som präglar värmländsk mobilitetspolitik och belyser en rädsla för isolation och avstannande tillväxt och utveckling i regionen. Hur en regional flygplats konstrueras politiskt kan därför säga något om hur politiker i regionen förhåller sig till sin omvärld. En oro inför att hamna i periferin tar sig i uttryck i en kommuns försök att genom en flygplats länka det lokala till det globala och på så vis ge sken av kontroll i en politisk verklighet där många beslut fattas på nationell eller internationell nivå.

Det specifika fallet Karlstad Airport står inför en intressant utveckling i den diskursiva striden, där en hållbarhetsdiskurs i efterdyningarna av VNAB-affären kan komma att utmana rådande bild av flygplatsen på riktigt. Här finns möjlighet att ifrågasätta existerande diskurskoalitioner, rekonstruera flygplatsen och så också bilden av kommunen och regionen i relation till sin omvärld.

Vidare forskning skulle därmed kunna fortsätta undersöka hur hållbarhetsdiskursen kan komma att utmana de nu dominerande mobilitetsdiskurserna i Karlstad. Intressant skulle också vara att jämföra studiens resultat med en svensk kommun som inte har en regional flygplats. Hur formuleras relationen med omvärlden annorlunda när den direktlänk med exempelvis Europa som bara flyg kan erbjuda saknas?

Studien har genomförts utifrån ett mikroperspektiv, men frågan om hur vi kan resa i framtiden berör alla nivåer av politiskt beslutsfattande. Flyget som färdmedel måste i högre grad problematiseras vilket också innebär att vår fria rörlighet och närhet till omvärlden måste begränsas. Den värld som finns inom räckhåll för oss, bara 18 kilometer från Karlstad centrum, kommer behöva krympa avsevärt. I nuläget verkar Värmlands politiker inte beredda att acceptera det.

## 6 Referenser

- Aro, R. 2016, "Normality against Sustainability – Mobility practices of well-to-do households", *Environmental Policy And Governance*, 26, 2, p. 116-128
- Bacchi, C. 2012, "Introducing the 'What's the Problem Represented to be?' approach" i Bletsas, A, & Beasley, C (red) *Engaging With Carol Bacchi: Strategic Interventions And Exchanges*. Adelaide: The University of Adelaide Press
- Benford, R. D. 1997, "An Insider's Critique of the Social Movement Framing Perspective", *Sociological Inquiry*, 67, 409-430.
- Budd, L, Griggs, S, & Howarth, D. 2013, "Sustainable Aviation Futures: Crises, Contested Realities and Prospects for Change" i Budd, L, Griggs, S, & Howarth, D (red) *Sustainable Aviation Futures*. Bingley, U.K.: Emerald, 2013
- Colebatch, H K. 2009, *Policy*. 3 uppl, Open University Press, Berkshire
- Edwards, B. 2016, "Breaking New Ground: Montreal-Mirabel International Airport, Mass Aeromobility, and Megaproject Development in 1960s and 1970s Canada", *Journal Of Canadian Studies*, 50, 1, pp. 5-35,
- Erikson, J. 2011, *Strider Om Mening: En Dynamisk Frameanalys Av Den Svenska Sexköpslagen*. Uppsala: Acta Universitatis Upsaliensis
- Lazarus Stewart D. 2010, "Researcher as Instrument: Understanding "Shifting" Findings in Constructivist Research", *Journal of Student Affairs Research and Practice*, 47:3, 291-306
- Dryzek J. 2005, "Political and Ecological Communication" i Dryzek J & Schlosberg, D. (red) *Debating the Earth: The Environmental Politics Reader*. 2 uppl, Oxford University Press
- Doughty, K, & Murray, L. 2016, "Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment", *Mobilities*, 11, 2, p. 303-322
- Hajer, M. 1995, *The Politics Of Environmental Discourse: Ecological Modernization And The Policy Process*. Oxford: Clarendon, 1995
- Hajer, M, & Versteeg, W. 2005, "A decade of discourse analysis of environmental politics: Achievements, challenges, perspectives", *Journal Of Environmental Policy & Planning*, 7, 3, pp. 175-184
- Hajer, M. 2006, "Doing discourse analysis: coalitions, practices and meaning" in Brink, M, & Metze, T. (red), *Words Matter In Policy And Planning: Discourse Theory And Method In The Social Sciences*. Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap
- Hajer, M. 2017, "Frequently asked questions" maartenhajer.nl [Elektronisk] Tillgänglig: [http://www.maartenhajer.nl/?page\\_id=14](http://www.maartenhajer.nl/?page_id=14) Hämtdatum: 15 maj 2017
- Hay, C. 2008, "Constructivist Institutionalism" i Bert A. & Sarah A. (red) *The Oxford Handbook Of Political Institutions*. Oxford University Press

- Hay, C. 2011, "Ideas and the Construction of Interests" i Béland, D, & Cox, R. (red) Ideas And Politics In Social Science Research. New York; Oxford: Oxford University Press
- Higham, J, Cohen, S, & Cavaliere, C. 2014, "Climate Change, Discretionary Air Travel, and the 'Flyers' Dilemma'", Journal Of Travel Research, 53, 4, pp. 462-475
- Høyer, K. G. 2004, "From sustainable mobility to sustainable tourism" i Pineda, F. D., Brebbia C. A. & Mugica M. (red) Sustainable Tourism. Sogndal: WIT Press
- Jakobsson, N & Modén, K. 2016, Karlstads flygplats betydelse för Karlstads kommun och Värmlands län, Karlstad Business School
- Karyd A. 2016, "Flygtrafik till 2040 – underlag till trafikverkets flygprognos 2040" Sweco Transportsystem AB
- Kingdon J. 2014, Agendas, Alternatives, and Public Policies. Essex: Pearson
- Lin, W. 2017, Aviation and Climate Change: Practising Green Governmentality across the North-South Divide, Geopolitics, 22:1, 129-150
- Lundberg, A.-I. & Nelldal, B.-L. 2011, Konkurrens och samverkan mellan tåg och flyg, Del 2: Tidsserieanalys i Sverige
- Nielsen, T. 2016, Words Matter In The Woods: Discourses On Deforestation In Global Climate Politics. Lund: Lund University, Faculty of Social Science, Department of Social Science
- Paterson, M. 2007, Automobile Politics: Ecology And Cultural Political Economy Cambridge: Cambridge University Press
- Peeters, P, Higham, J, Kutzner, D, Cohen, S, & Gössling, S. 2016, "Are technology myths stalling aviation climate policy?", Transportation Research, Part D: Transport And Environment, 44, pp. 30-42
- Sharp, L & Richardson, T. 2001, "Reflections on Foucauldian Discourse Analysis in Planning and environmental policy research", Journal of Environmental Policy and Planning, 3, s 193-209
- Sheller, M. 2016, "Uneven Mobility Futures: A Foucauldian Approach", Mobilities, 11, 1, p. 15-31
- Simone, N, Stettler, M, & Barrett, S. 2014, "Rapid estimation of global civil aviation emissions with uncertainty quantification", Transportation Research Part D-Transport And Environment, 25, pp. 33-41
- Spilka, R. 1993, "The Value of a Flexible, Cautionary Approach to Data Gathering in Qualitative Research", Bulletin Of The Association For Business Communication, 56, 3, pp. 40-41
- Thacher, D. 2005, Recension av [Deliberative policy analysis: understanding governance in the network society], Journal Of Planning Education & Research, 24, 4, pp. 455-457
- Travaglia, J, Robertson, H, Davidson, P, & Daly, J. 2016, "Problematizing the practice of policy", Journal of Nursing Management, 24, 435–438.
- Urry, J. 2010, "Sociology and Climate Change", Sociological Review, 57: 84-100
- Wodak, R. 2009, "Critical discourse analysis: history, agenda, theory, and methodology" i Wodak, R & Meyer, M. (red) Methods for Critical Discourse Analysis. 2 uppl. London, pp. 1-33.



## Offentligt material

Avsiktsförklaring 2014 Handelskammaren Värmland 14 mars 2014

Karlstad Kommun Författningssamling 2016 SGEI-förordnande 8 december 2016

Protokoll 2014:12 Karlstad Kommunfullmäktige 20 mars 2014

Protokoll 2016:18 Karlstad Kommunfullmäktige 8 december 2016

Protokoll 2014:17 Karlstad Kommunstyrelse 18 mars 2014

Protokoll 2016:1 Karlstad Kommunstyrelse 21 december 2016

Protokoll 1944:24 Convention on International Civil Aviation 7 december 1944

Protokoll 2011:98 Region Värmland 8 december 2011

Protokoll 2013 Värmländska Ingenjörsföreningen 12 mars 2013

Tjänsteskrivelse KS 2010-341 Karlstad Kommunstyrelse 18 oktober 2010

Tjänsteutlåtande RV 2014-305 Region Värmland 8 maj 2014

Tjänsteyttrande KS 2014-157 Karlstad Kommunstyrelse 18 mars 2014

Transportstyrelsen 2016 Passagerarfrekvens per flygplats – Linjefart och ej regelbunden trafik

## Nyhetsartiklar

Brandt 2010, Karlstad tog över flygplatsen från staten *Värmlands Folkblad* 2 december 2010 [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.vf.se/uncategorized/karlstad-tog-over-flygplatsen-fran-staten/> Hämtdatum: 3 maj 2017

Karlstad Airport 2014, Europas första tankanläggning för bioflygbränsle invigs i Karlstad: pressmeddelande. 26 juni 2014 [Elektronisk] Tillgänglig: <http://ksdarprt.se/aktuellt/europas-forsta-tankanlaggning-for-bioflygbransle-invigs-i-karlstad/> Hämtdatum: 10 maj 2017

Karlstad Airport 2014, Peter Landmark finns på plats i Almedalen: pressmeddelande. 1 juli 2014 [Elektronisk] Tillgänglig: <http://ksdarprt.se/aktuellt/peter-landmark-finns-pa-plats-i-almedalen/> Hämtdatum: 10 maj 2017

Schmidt, M 2016, 10 saker som gått fel i VNAB-affären *Värmlands Folkblad* 22 april 2016 [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.vf.se/uncategorized/10-saker-som-gatt-fel-i-vnab-affaren/> Hämtdatum: 6 maj 2017

Skorup, A 2016, Olagligt stöd till Frankfurtflyg *Nya Wermlands-Tidningen* 5 december 2014 [Elektronisk] Tillgänglig: <http://nwt.se/karlstad/2014/12/05/olagligt-stod-till-frankfurtflyg?refresh=true> Hämtdatum: 27 april 2017

Sveriges Radio Värmland 2010, "Flygplatsen en fråga om solidaritet" *Sveriges Radio P4 Värmland* 5 februari 2010 [Elektronisk] Tillgänglig: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=93&artikel=3421357> Hämtdatum: 15 maj 2017

Sveriges Radio Värmland 2010, "Kommunen ägare av flygplatsen" *Sveriges Radio P4 Värmland* 1 december 2010 [Elektronisk] Tillgänglig: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=93&artikel=4216364> Hämtdatum: 15 maj 2017