

Mot fossilfritt?

En undersökning av det kommunala beslutfattandet kring
GO4LNG projektet i Göteborg

Abstract

The aim of this essay is to understand how contemporary political decisions on issues connected to the environment and climate change are framed to make them governable. We base this aim on the perception that these issues present a conflict of responsibilities for governments. To reach the aim we focus on the municipal decision making concerning the LNG terminal in Gothenburg, Sweden. Through a framing analysis using three discourses of global environmental governance, and the governmentalities on which they are built, we seek to understand the ideas that have been at the forefront in the decision making. Our results show that LNG and the project have been framed mainly by using the discourses of Green Governmentality and Eco-Modernization. These frames see Natural Gas as a solution to an environmental problem, and the EU as the legitimate decisionmakers on the issue. Together the frames render the political action to not stop the terminal as the logical decision. Through this framing local solutions, long-term environmental effects and global justice perspectives are obscured. By incorporating multi-level governance into biopower we see how the framing renders the EU the power to make legitimate decisions. The EU decision making on the other hand is based on Advanced Liberal Government.

Nyckelord: LNG, fossilgas, naturgas, framing, governmentality, flernivåstyrelse, styrmentaliteter, Green Governmentality, Civic Environmentalism, Ecological Modernization, Biopower, Advanced Liberal Government

Antal ord: 9671

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1.1	Tidigare forskning.....	1
1.1.2	Bakgrund.....	2
1.2	Syfte och frågeställning.....	3
1.2.1	Avgränsningar.....	4
2	Teori	6
2.1	Teoretisk utgångspunkt.....	6
2.1.1	Poststrukturalism och diskurser.....	6
2.2	Governmentality.....	7
2.2.1	Ecological Modernization.....	7
2.2.2	Green Governmentality.....	8
2.2.3	Civic Environmentalism.....	8
2.3	Flernivå-och mjukt styre.....	9
3	Metod och material	11
3.1	Metodologisk kontext.....	11
3.1.1	Kvalitativ textanalys med framing som analysverktyg.....	11
3.2	Frame-analysis.....	11
3.3	Empiriskt material.....	12
4	Empirisk analys	15
4.1	Ecological Modernization.....	15
4.2	Green Governmentality.....	17
4.3	Civic Environmentalism.....	20
4.4	Diskursivt ramverk.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
5	Teoretisk analys	24
5.1	Starka vs svaga ramar av Green Governmentality.....	24
5.2	Styrmentaliteter och flernivåstyre.....	25
5.3	Sammanfattning.....	26
6	Diskussion	27

7	Referenser.....	29
----------	------------------------	-----------

1 Inledning

FN:s klimatpanel IPCC fastslog i en larmrapport år 2018 att världens koldioxidutsläpp måste halveras till 2030 för att klara Parisavtalets mål om att hålla jordens temperaturstigning under 1,5 grader. Panelen bedömde också att den halva graden mellan 1,5 och 2 kan bli avgörande för planetens framtid. Vetenskapen kan inte göra några exakta förutsägelser om kommande klimatförändringar. Tydligt är dock att världen befinner sig i en kritisk tidpunkt, där stora politiska beslut måste fattas omgående för att undvika de värsta effekterna av global uppvärmning. Samtidigt har tillgången till billig energi, i form av fossila bränslen, blivit nödvändig för att upprätthålla tillväxten i våra moderna ekonomier. Här uppstår en paradox i statens beslutsfattande där man har ett ansvar att upprätthålla tillväxt, samtidigt som denna ska leda till en god miljö för nuvarande och kommande generationer (SFS 2010:1408). Det är denna paradox som står i centrum för uppsatsen. Problematiken manifesteras i det kommunala beslutsfattandet kring LNG terminalen "GO4LNG" i Göteborg. Motionen för beslutsfattandet syftade till att stoppa bygget, vilket röstades ned näst intill unisont av kommunstyrelsen. Beslutets utfall är att kommunen väljer att inte stoppa bygget av ny infrastruktur för fossilt bränsle, trots att Sverige skrivit under Parisavtalet om att minska koldioxidutsläppen och har ett nationellt mål att vara fossilfritt 2045. Är detta politiska beslut ett steg framåt mot målet eller ett steg bakåt? Denna fråga står i fokus för debatten kring motionen. Genom att analysera denna debatt vill vi undersöka hur de olika sidorna använder sina argument och hur realpolitik krockar med internationella och inrikespolitiska mål.

Uppsatsen börjar med en bakgrund där fallet LNG-terminalen i Göteborg förklaras samt hur olika aktörer spelar olika roller i projektet GO4LNG. Sedan presenteras uppsatsens syfte och frågeställning. Därefter kommer vi att redogöra för de teoretiska perspektiven. Metoden vi har valt och materialet vi har använt kommer att presenteras innan den empiriska och teoretiska analysen, som följs av en slutdiskussion.

1.1.1 Tidigare forskning

Tidigare forskning har presenterat hur klimatproblemet utgör ett enormt policyproblem för våra sociala, ekonomiska och politiska system. Policyproblemet kan sammanfattas som att effekten av dagens politiska beslut i frågan belastar en okänd framtid där den geografiska spridningen av effekten är oklar och

snedfördelad. Vidare faller ansvaret för frågan på otroligt många instanser och beslutsfattare över väldigt lång tid, vilket försvårar ansvarsutkrävande. Det har dessutom funnits stora ekonomiska vinster i att inte värna miljöskydd. På grund av problemets globala och ekonomiska natur existerar en rädsla för att andra aktörer ska åka snålskjuts på ens egna uppoffringar. Således har inga stater incitament att reducera användningen av fossila bränslen om inte alla gör det Carter 2007, 173–206) (Steffen 2011).

Samtidigt presenterar den energiomställning som ska lösa problemet stora ekonomiska möjligheter. Vad det blir en omställning till har därmed genererat stort intresse. LNG är en förkortning av ”Liquified Natural Gas”, flytande naturgas, och består till största del av det fossila bränslet metan. LNG har i tidigare forskning visats ramas in som ett övergångsbränsle för att mildra klimatförändringarna, trots att argumentet ses som ogrundat utifrån bästa tillgängliga forskning (Stephenson et.al 2012). Tidigare forskning har också visat på hur det varit av vikt att rama in beslut om ny LNG infrastruktur som ett “win-win” scenario för att policys ska gå igenom (Kalaf-Hughes, Kear 2018). Social rättvisa och miljörettvisa har vidare visats ömsesidigt beroende eftersom utvinningen av fossila bränslen negativt påverkar samhällena där detta sker (Figueroa 2011). Forskning har också skett inom governmentality kopplat till miljö, detta fält kallas Environmentality eller Eco-Governmentality.

1.1.2 Bakgrund

Det finns en rad internationella överenskommelser med målet att minska de globala koldioxidutsläppen. Parisavtalet från 2015 är det idag kanske mest betydande av dessa. För att jobba mot Parisavtalets uppsatta mål beslutade den svenska regeringen att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045 (Regeringen 2018). Även EU arbetar för att uppnå sin del av Parisavtalet. För att enas om energipolicy, klimat objektiv samt den långsiktiga utfasningen av kol i enighet med Parisavtalet har EU identifierat ett antal gränsöverskridande infrastrukturprojekt som länkar samman medlemsländernas energisystem. Dessa kallas “Projects of Common Interest”(PCI:s) och medför ett antal fördelar, såsom en påskyndad planeringsprocess och tillståndsgivning. Om projektet utvecklar transporten i någon av de nio core-transport-corridors som identifierats av The Trans European Network (TEN-T) kan projektet också få finansiering genom EU fonden för ett sammanlänkat Europa (European Commission 2018).

Ett projekt som fått både PCI status och finansiering från EU är företaget Swedegas LNG terminal i Göteborg, kallat GO4LNG (LNG Göteborg 2018). Enligt EU-direktiv 2014/94/EU bör LNG finnas tillgängligt i alla hamnar inom EU mellan 2025 och 2030. Detta eftersom sjöfarten skall ställas om från olja till LNG som drivmedel. Göteborgs hamn har identifierats som del av core-transport-corridors av TEN-T och har därmed “Core Hamn status” (European Commission 2018). Hamnen ses alltså som en av de viktigaste hamnarna i Europa och skall därför erbjuda LNG senast 2030 enligt EU-direktivet.

Swedegas, som bland annat äger det svenska gasnätet, ägdes fram till april 2018 av det spanska energiföretaget Enagás och belgiska Fluxys (Swedegas 2018). Dessa företag har i en rapport av The Corporate Europe Observatory identifierats som två viktiga aktörer inom gas-lobbying i EU i studien *The Great Gas-Lock In*. Enagas och Fluxys är en del av The European Network of Transmission System Operators for Gas (ENTSO-G) som är ansvariga av 75 procent av PCI-projekten runt om i Europa (Balanyá - Sabido 2017, s.10). Fluxys är även med i The Gas Coordination Group som råder EU-kommissionen i energiförsörjningsfrågor och hur gasinfrastrukturen skall utvecklas i EU. Civila samhällsgrupper är uteslutna från The Gas Coordination Group, vilket innebär att endast företagen representeras (ibid, s.22). Den 11 september 2013 lämnades tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivning in till Länsstyrelsen Västra Götalands län av Swedegas för projektet GO4LNG i Göteborg. För detta tillstånd togs synpunkter från berörda myndigheter in. I den officiella processen krävs dock endast ett beslut från politisk nivå. Detta beslut görs av riksdagen (LNG Göteborgs hemsida). I praktiken fattas detta beslut i enlighet med energimarknadsinspektionens koncessionsbestämmelse för projektet. Energimarknadsinspektionens uppgift är endast att ta hänsyn till om projektet följer lagen om hur gas byggen ska se ut, och behandlar alltså inte miljöeffekter av bygget (Energimarknadsinspektionen 2018).

Hösten 2016 formas dock aktivistgruppen "Fossilgasfällan" i Göteborg efter att medlemmarna blivit varse om projektet. Gruppen anser att terminalen kommer att låsa fast Göteborg och Sverige i användning av fossilt bränsle. Terminalen utgör därmed ett klimathot och bör stoppas (Fossilgasfällan 2018). Under vintern 2016 anordnades därför möten med olika politiker i kommunen för att uppmana dem att frångå den officiella processen och fatta ett politiskt beslut om projektet på kommunal nivå. Man kom i kontakt med Axel Darvik (L), som haft ett långtgående engagemang inom miljö och mot användandet av fossil gas i kommunen (Liberalerna Göteborg 2018) (Göteborgsposten 2018). Darvik lade tillsammans med Fogelgren fram en motion i kommunen med syftet att stoppa projektet. Marken som terminalen skulle byggas på hade på upplåtits av företaget Göteborgs Hamn AB, som ägs av kommunen. Göteborgs Stad kunde därmed välja att avsluta engagemanget och bryta kontraktet om att upplåta mark till företaget. Motionen röstades ned med 9 röster mot 1.

1.2 Syfte och frågeställning

Miljö- och klimatproblematiken har beskrivits som ett Faust-liknande policyproblem. Samtidigt ses förutsättningarna för framtiden vara beroende av de lösningar som skapas i dag. Internationellt har fokus legat på att minska av koldioxidutsläpp, till exempel genom Parisavtalet. En energiomställning från fossila bränslen mot förnybara har identifierats som avgörande för att lyckas med detta. Vilken omställningen blir, av vem och hur snabbt, råder det debatt om. Vi är således intresserade av att undersöka ett aktuellt fall av politiskt beslutsfattande där

ny energiinfrastruktur inverkar på miljö-och klimatpåverkan. Vi vill i vår uppsats undersöka vilka antaganden som ligger bakom olika bedömningar av projektets negativa och positiva effekter. Genom detta vill vi se hur de olika bedömningarna legitimerar olika ageranden. Syftet blir således att förstå de idéer som ligger till grund för de lösningar som nutida politiska beslut innebär för miljö och klimatproblematiken.

Vår övergripande frågeställning kan därför skrivas som följer: Hur ramats alternativa energiformer in i det nutida politiska beslutfattandet, och vilka idéer är dessa ramar beroende av?

För att ytterligare beskriva detta syfte knyter vi an till teorier om governmentality (styrmentalitet) och tre globala diskurser om miljö och klimat. Dessa teorier och diskurser hjälper oss undersöka hur språket kring motionen skapar en verklighet där de beslut som fattas får legitimitet. Det är en undersökning som anknyter till forskning om inramning av Liquefied Natural Gas (refereras till som LNG, naturgas och fossilgas), internationella klimatavtal och den inneboende problematiken för dessa, samt effekterna av flernivåstyrelse för det lokala beslutfattandet.

Debatten kring motionen av Axel Darvik och Ann Catrine Fogelgren visar en aktuell konflikt där politiker gjort olika bedömningar av miljö- och klimatpåverkan från samma energiform och infrastruktur. Detta är ett av många politiska beslut som sammantaget får långtgående effekter för klimatet, och därmed mänskligheten. I Handling 2018 nr. 105 framkommer dessa olika bedömningar i argumentationen kring motionen. Genom att relatera dessa bedömningar till globala diskurser kring miljö, vill vi undersöka de styrmentaliteter och inramningar som legitimerar olika slags agerande av kommunen. Syftet med detta är att svara på hur politiska beslut idag fattas i frågor om miljöskydd och klimatpåverkan. De idéer som premieras väcker frågor kring komplexiteten av miljö som policyproblem och effekten av flernivåstyrelse för de lägre nivåernas beslutfattande. Även miljöproblemet förstått som ett ansvarsutkrävningsproblem i flernivåstyrelsen blir intressant genom studien.

Den specifika frågeställningen blir således:

Hur har LNG och GO4LNG-projektet ramats in i Göteborg Stads handling 2018 nr. 105, och hur kan man därigenom förstå de idéer som premieras i beslutfattandet?

1.2.1 Avgränsningar

För att förstå fallet har vi valt att undersöka det kommunala beslutfattandet kring terminalen. Det har vi gjort genom att analysera det som vi i uppsatsen kallar för Handling 2018 nr. 105. Den består av en motion och ett yrkande mot terminalen av partiet Liberalerna. Därefter följer i handlingen ett antal yrkande från andra partier i kommunfullmäktige (S, V,MP), Miljö- och klimatnämnden och Göteborg Hamn AB om motionen i fråga. Handlingen innehåller också den slutliga omröstningen om terminalen.

Fallet GO4LNG hade också kunnat undersökas genom att titta på den mediala debatten eller genom att undersöka det europeiska beslutfattandet kring LNG-terminaler runtom i Europa. Vi valde att analysera det kommunala beslutfattandet eftersom vi anser att det återspeglar olika målkonflikter vi vill undersöka, det vill säga konflikten mellan miljöfrågor och realpolitik samt mellan internationell och nationell och lokal politik i en globaliserad värld.

Vi kommer att titta på den kommunala debatten utifrån tre specifika ramar om miljöpolitik som presenteras i teoriavsnittet: Eco Modernization, Green Governmentality och Civic Environmentalism. Dessa är tidigare etablerade diskurser som gör det möjligt att tolka LNG på tre olika sätt utifrån ramarnas perspektiv.

När Handling 2018 nr. 105 kom ut, stod det på regeringens hemsida att Sverige ska vara fossilfritt 2030. Idag är målet ändrat till 2045. Vi har i denna uppsats valt att utgå från vad som rådde när handlingen skrevs.

2 Teori

2.1 Teoretisk utgångspunkt

Vår analys utgår från en poststrukturalistisk syn på språket och dess makt och fokuserar därför också på diskurser. Vi kopplar därefter diskurser till frameanalys genom att förklara sambandet mellan dem. Den poststrukturalistiska utgångspunkten leder oss till Foucaults teori om governmentality. Governmentality-teorin är nämligen utgångspunkten för de diskurser om miljöpolitik som vi använder som ramar i vår analys. Dessa diskurser är Eco Modernization, Green Governmentality och Civic Environmentalism. Teorier om flernivåstyrelse och mjuk styrning kommer också att lyftas.

2.1.1 Poststrukturalism och diskurser

Enligt poststrukturalismen formar ord och begrepp sättet vi ser på verkligheten och har därför en skapande karaktär. Poststrukturalism innefattar en grupp teorier som har sina rötter i den postmoderna teorin. Denna motsätter sig den positivistiska synen om att det finns objektiv kunskap, eftersom allt som vi pratar om och beskriver, filtreras av individer (Fredrickson 2015, s.129). Med språk menar poststrukturalisterna också diskurser, det vill säga en uppsättning av ord och meningar som beskriver verkligheten genom att ge olika fenomen en "normgivande betydelse". Diskurser skapas utifrån vårt sätt att formulera oss om ett fenomen och kan därför omskapas om man börjar uttrycka sig annorlunda om samma fenomen (Hall 2012, s.109). Därför är språket inte ett neutralt verktyg för kommunikation, speciellt i politiken där olika begrepp kan vara mycket värdeladdade. Ord och diskurser styr alltså hur vi ser och uppfattar verkligheten och har därför en enorm makt. Språket och diskursers makt har studerats av forskare inom den så kallade diskursanalysen. Diskursanalysen inrymmer olika typer av undersökningar för att komma fram till makten bakom språket genom att analysera olika argument (Bergström-Boréus 2017, s.381). Diskursanalysen ligger till grunden för frameanalys och kan ge insikt i de argument inom vilka ramar skapas. Diskursanalysen som handlar om diskursers interaktion med varandra ger en teoretisk grund till framinganalys (Tannen 1993, s.4).

2.2 Governmentality

Den franska filosofens Foucaults Governmentality-teori är central inom poststrukturalismen kring språkets vikt och makt i styrningsprocesser. Governmentality (styrningsmentalitet) ser språket som ett objekt för styrning eftersom det kan styra verkligheten (Hall 2012, s.108). Foucault ville undersöka mentaliteten bakom styrningen som kunde utläsas i språket och på vilket sätt olika frågor betraktas som problem (Bacchi 2010, s.5). Utifrån Foucaults perspektiv studerar man olika fall brett, även hur de tänker om sig själva. Genom att fokusera på hur olika politiska frågor problematiseras kan man komma åt motiven bakom policy och politik (ibid, s.6). Foucault skiljer mellan tre typer av governmentality: Sovereign power, Disciplinary power och Biopower. Biopower fungerar dessutom som bas för andra forskares vidareutveckling av teorin. Ett exempel är Advanced Liberal Government (Rose 1993), som ligger till grund för Ecological Modernization-diskursen (Oels 2005, s.191). De olika typerna av styrningsmentaliteter är verktyg för att identifiera olika governmentalities i staten eller inom specifika politikområden (ibid, s.190).

2.2.1 Ecological Modernization

Ecological Modernization-diskursen uppstod på 1980-talet som ett kritiskt svar på uppfattningen att det moderna samhällets ekonomiska tillväxt måste begränsas för att stoppa miljöförstöring (Bäckstrand - Lövbrand 2005, s.52). Enligt denna diskurs kan klimatproblemet lösas genom att leda staten och marknaden mot grön reglering, teknik, investering och handel. Ekonomisk tillväxt ses alltså inte som ett problem för miljön, bara man gör kapitalismen och den industriella utvecklingen miljövänlig. Det som presenteras är ett win-win narrativ, där alla parter vinner på en grön tillväxtekonomi. Tanken att man kan rädda miljön med ny teknik, bygger på den underliggande tilltron till evig utveckling och tillväxt. Innovativ teknik för att bekämpa luftföroreningar, marknadsdrivna strategier för att minimera miljökostnader och en mer flexibel, kostnadseffektiv och decentraliserad stat är Ecological Modernizations ultimata lösningar (Bäckstrand - Lövbrand 2005, s.53). Dessutom ses naturen som en del av allmännyttan. (Oels 2005, s.195). Diskursen bygger på ett teknokratiskt och nyliberalt perspektiv och innebär ingen grundläggande omformulering eller omvandling av institutionerna i samhället (Bäckstrand - Lövbrand 2005, s.53). Den innefattar delar av Biopower och Liberalism men har sin grund i Advanced Liberal Government (Oels 2005, s.195), Foucaults nyliberala governmentality. Termen kommer dock från Rose. Här är marknaden som är samhällets organiserande princip (ibid, s.191). Advanced Liberal Government har använts som ram för att analysera och förklara EU:s öppna samordningsmetod där unionen inte har lagstiftande makt, men ändå vill koordinera medlemsstaternas nationella beslut (ibid, s.193). Advanced Liberal Government förklarar därför varför man inom Ecological Modernization skapar marknader för att lösa miljöproblem (ibid, s.195). Företag och den privata sektorn får generellt

större utrymme i miljöfrågor och samarbetar i projekt med den offentliga sektorn genom partnerskap (ibid, s.199).

2.2.2 Green Governmentality

Green Governmentality är en diskurs som definierades av statsvetaren Luke 1999. Den baseras på Biopower, en styrningsteknik vars bakomliggande drivkraft är att staten ska främja och använda befolkningens kraft för att uppnå positiv förändring. Metaforen om hur en herde både bryr sig om hela sin flock och varje enskild individs välbefinnande är bra för att beskriva diskursen. Biopower är alltså en kombination av individualiserande strategier för att vägleda enskilda individer, organ eller myndigheter, och allomfattande strategier som syftar till att reglera befolkningen. Biopower använder säkerhetsmyndigheter som militär, polis, hälsovård etc, för att kontrollera och skydda befolkningen (Oels 2005, s.190). Enligt Luke är Green Governmentality ett uttryck för Biopower som har utvidgats till att omfatta hela världen. Miljön som säkerhetsfråga har blivit ett centralt tema för flera politiska åtgärder, ekonomiska insatser och ideologiska kampanjer för att höja de offentliga normerna för kollektiv moral, personligt ansvar och kollektiv förändringskraft (ibid s.194). Luke delar in Green Governmentality i det han kallar geografisk makt (geopower), ekologisk kunskap (eco-knowledge) och miljödiscipliner (enviro-disciplines). Geopower definierar miljöproblem som transnationella säkerhetshot som kräver politiska, ekonomiska och militära insatser på global nivå. Eco-knowledge används för att formulera miljöproblem och miljölösningar och ligger till grund för diskurser kring till exempel hållbar utveckling, som syftar till att begränsa men inte utesluta ekonomisk tillväxt. Denna nya kunskap (eco-knowledge) om miljön, kommer från forskare runt om i världen som kan mäta miljörisker samt förutse och hantera dem. Forskarna övervakar miljön med hjälp av avancerad teknik och har därför fått en central roll i beslutsfattandet (Bäckstrand - Lövbrand 2005, s.54). "Miljö-discipliner" försöker normalisera hållbara konsumtionsval hos individer genom att införa individuella, miljövänliga uppförandekoder. När politiseringen av medborgarnas individuella val samverkar med stora övervakningssystem i den globala miljön, får forskningen stor betydelse. Luke menar att miljön idag står under övervakning och experthantering eller teknokratisk kontroll. Staten kan ta tillbaka sin makt genom en miljöinriktad politisk agenda. Green Governmentality kan därför ses som ett sätt för staten att stärka sin administrativa kraft genom "ansvarig förvaltning i naturens namn" (Oels 2005, s.195). Green Governmentality kan även uppfattas som en elitistisk diskurs som marginaliserar tolkningar av miljöfrågor som inte kommer från forskare eller staten. Miljön ses som en fysisk infrastruktur som är en del av statens domän och som staten ska skydda. De globala makt-eliterna inser dock att även de lokala aktörerna måste få vara delaktiga i besluten om den miljö de lever i (Bäckstrand - Lövbrand 2005, s.55).

2.2.3 Civic Environmentalism

Civic Environmentalism grundar sig i FN-konferensen i Rio de Janeiro 1992 om miljö och utveckling (UNCED). Där talade man för första gången om vikten av de lokala aktörerna i den globala miljö-agendan. Civic Environmentalism utgår från tanken att grupper som påverkas av miljöproblem bör ha en röst i miljöpolitiken. Konsekvensen är det som kallas "bottom-up" inom politiken, det vill säga att beslutsgången bör förankras i befolkningen. Medan grundförutsättningen att stater har ensamrätt att fatta beslut i internationella förhandlingar består, har större grupper och icke statliga aktörers aktiva deltagande - till exempel affärsintressen och frivilligorganisationer - skapat en mer decentraliserad, "global" och mångfacetterade global styrning. Detta har gett upphov till en modell för samverkan inom frågor om hållbar utveckling, som Civic Environmentalism strävar efter inom all miljöpolitik. Det civila samhällsforum som skapades på Rio-konferensen å ena sidan och multi-stakeholdership som lanserades i Johannesburg på världstoppmötet om hållbar utveckling 2002, blev stilbildande för efterföljande toppmöten om miljö, utveckling och fattigdom för samverkande problemlösningar i dessa frågor (Bäckstrand - Lövbrand 2005, s.55). Civic Environmentalism-diskursen skiljer mellan en reformorienterad och en radikal version. Dessa uttrycker olika sätt att se på kapitalismen och statens roll i miljöpolitiken. Den reformorienterade varianten betonar hur ett aktivt transnationellt civilsamhälle kompletterar en statscentrerad praxis. Ett utökat deltagande från civilsamhället tillför specialiserad kunskap om området till de internationella förhandlingarna, vilket sammankopplar den globala agendan och lokala problem. Detta är ett pluralistiskt sätt att se på globala miljösammanhang och leder till samarbete mellan olika sektorerna för att nå det gemensamma målet: lösa klimatkrisen. Det civila samhällsengagemanget förväntas stärka den gröna globala agendan. Dessutom påskyndar uppkomsten av partnerskap mellan företagssektorn och icke-statliga organisationer "gröningen" av affärs-agendan.

Den radikala varianten av Civic Environmentalism eftersträvar däremot en radikal förändring av samhällets konsumtionsmönster, inte att anpassa klimatkrisen till dagens kapitalism. Företrädarna är emot globala styrningsmetoder som går ut på att liberalisera marknaden och frihandeln. De menar att FN-organ och andra mellanstatliga organisationer har en neoliberal syn när de stödjer marknadsinriktade policys, privatisering och avreglering på miljöns bekostnad. Denna diskurs lyfter fram hur makt- och maktlöshet är kärnan i internationella institutioner och förhandlingsprocesser. Varaktiga maktstrukturer, såsom suveränitet, kapitalism och patriarkatet genererar och förstärker miljökrisen. Radical Civic Environmentalism utmanar den reformistiska om det civila samhällets deltagande som vägen till ett starkare miljöskydd. I stället bör globala sociala rörelser motarbeta ojämna maktstrukturer. Partnerskapsavtal och intressenters deltagande innebär enligt detta synsätt att staten drar sig tillbaka, leder till gränsöverskridande företagsmakt och skapar dominanta maktrelationer som ligger till grund för global miljöpolitik (ibid, s.56).

2.3 Flernivå- och mjukt- styre

Begreppet “flernivåstyre” började cirkulera på 1990-talet i samband med EU:s utökning. Flernivåstyre innebär en politik med flera olika aktörer som har makt. Det innebär också flera politiska nivåer och styrningsreformer. Flernivåstyre har framkommit i Sverige och i andra länder i samband med mellanstatliga organisationer som EU och FN. För att organisationer som EU och FN ska kunna reglera deras medlemsstater utan att alltid behöva lagstifta (hård styrning) använder de sig av så kallad mjuk styrning. Mjuk styrning innebär att man reglerar genom icke bindande regler, som direktiv. Detta innebär att man inte använder sig av sanktioner vid bristande överensstämmelse. Mjuk styrning innebär att man kan ta beslut utan att alla medlemsstater är överens och är ett sätt att initiera kollektiva åtgärder vid olika problem (Mörth 2016, s.2–8).

3 Metod och material

För att besvara vår frågeställning använder vi oss av frameanalys. Med denna analys kommer vi att hitta och återskapa de frames (ramar) som ligger till grund för hur de olika sidorna beskriver LNG-terminalen i Göteborg och hur de ställer sig till fallet.

3.1 Metodologisk kontext

3.1.1 Kvalitativ textanalys med framing som analysverktyg

Inom kvalitativ textanalys ligger fokus på att välja ut meningsfullt material. Materialet granskas sedan noggrant för att med hjälp av analytiska verktyg aktivt läsa texter för att se och förstå vilka föreställningar och argument som ligger bakom dem (Esaiasson 2017 s.211). Vi använder oss av frameanalysens verktyg. Utgångspunkten för frameanalys är att fenomen inte har en objektiv mening kopplat till dem. De kan därför uppfattas och representeras på olika sätt beroende på hur man problematiserar dem och lägger fram dem, inramar dem (ibid, s.217).

3.2 Frame-analys

Begreppet frameanalys kommer från sociologen Erving Goffman. Goffman ser frames som verktyg för att förstå världen vi lever i. Frames ger händelser mening. (Tannen 1993 s.20). Efter att Goffman introducerade begreppet i sociologin har begreppet frames använts och omdefinierats av tänkare inom andra discipliner som till exempel antropologi, lingvistik och statsvetenskap. Trots olika tolkningar har dock alla gemensamt att frames fungerar som referenspunkter för människor. De anger kontexten för att förstå begrepp och sammanhang (ibid, s.21). Utifrån den här gemensamma förståelsen av frames kan vi utläsa att de olika aktörerna som yttrar sig om GO4LNG-projektet tillhör olika frames. Dessa representerar olika sätt att se på LNG-terminalen i Göteborg.

Enligt den politiska kommunikationsforskningen är frames kommunikationsbudskap som belyser särskilda aspekter av ett policyproblem. Dessa påverkar sedan hur problemet uppfattas. Frames är alltså sociala konstruktioner som anknyter till värderingar och ideologier som påverkar hur vi tolkar, bearbetar och formulerar oss kring politiska frågor (Kalaf-Hughes 2018,

s.601–602). Donald A. Schön och Martin Rein har samma uppfattning om vad som karaktäriserar en politisk frame. De förklarar också hur man kan rekonstruera en frame som ligger till grunden för olika argument, genom att hitta berättelserna som skapat den. Av berättelsen framgår nämligen både vad som i fallet ses som ett problem, vad som inte problematiseras och hur man tänker lösa problemet (Schön - Rein 1996, s.88–92).

Ett viktigt antagande inom framing-teorin är att frames interagerar med varandra. En särskilt relevant teori om ramars interaktioner inom politiska diskurser för vår undersökning är den som Chong och Drunckmans formulerar om stark och svag framing. Enligt Chong och Drunckman beror en rams övertygande kraft på ram-skaparens resurser och ramens trovärdighet i fakta. Alla framing-strategiers styrka och effektivitet beror på vad de konkurrerar med. Övertygande kraft genom faktamässig trovärdighet fungerar endast när den inte konkurrerar med andra starkare frames. Vilken ram som haft störst genomslag i beslutet blir därmed en indikation på vilken ram som haft störst övertygande kraft (Chong - Drunckman 2007).

Kalaf och Huges menar att huvudsyfte inom politisk framing inte bara är att uttrycka sin ståndpunkt utan också att de frames man har förvandlats till policys. Politiska aktörer som till exempel lagstiftare och lobbyister använder sig av strategisk framing för att försöka styra beslutfattande mot deras specifika ramar (Kalaf-Hughes 2018, s.601). I denna studie om ramars påverkan på lagstiftning gör de en innehållsanalys av alla naturgas-relaterade statliga lagförslag i Wyoming, Colorado och New Mexico inom loppet av 10 år (1999 till 2008). Sedan analyserar de empirin genom att använda sig både av egna ramar och av redan etablerade ramar inom miljö- och policyfrågor (ibid, s.608).

Vi har inspirerats av Kalaf och Hughes framing metod. I tidigare forskning om konflikter mellan miljö och politik har Karin Bäckstrand och Eva Lövbrand använt sig av de tre globala diskurserna för att rama in argumenten kring skogsplanteringsprojekt i det empiriska materialet, för att analysera fallet (Bäckstrand - Lövbrand 2005). Vi kommer på liknande sätt att analysera vårt empiriska material med hjälp av de tidigare etablerade diskurserna. Dessa låter oss gå mer på djupet i vår analys än om vi hade skapat egna ramar. Vi har dock identifierat en ny problemvinkel mellan Green Governmentality diskursen och den styrmentalitet som denna baseras på. Därmed har vi i vår analys valt att utöka denna styrmentalitet till flernivåstyre.

3.3 Empiriskt material

Materialet som analyseras är en uppsättning dokument från Göteborgs kommun som här kallas Handling 2018 nr. 105. Dessa dokument kretsar kring liberalerna Axel Darviks och Ann Catrine Fogelgrens motion om att avbryta projektet om LNG-terminalen i Göteborg. Syftet med motionen är att Göteborgs Stad ska bryta kontraktet med Swedegas, där Göteborgs Hamn upplåter mark till företaget. Darvik

och Fogelgren menar att LNG inte kan ses som ett steg mot miljövänliga bränslen och källhänvisar till en IPCC-studie som understryker LNG:s negativa klimateffekter. Darvik och Fogelgren är medvetna om att LNG har positiva kortsiktiga miljövinster för närområden, eftersom det minskar kväveoxid- och svavelutsläpp. Motionens författare är dock tydliga med att de bedömer gasen utifrån hela dess livscykel och ur ett globalt perspektiv. Göteborgs Stad beskrivs ha en aktiv del i beslutet och ses som delansvarig för utvecklingen och bygget. I L:s yttrande i kommunfullmäktige förklarar motionärerna att de inte är emot att tanka LNG i hamnen. Problemet är att Göteborg genom projektet blir en stor importhamn för fossilgas. De framhåller att infrastrukturen i teorin i framtiden skulle kunna användas till biogas, men att den typen av gas i praktiken inte kan importeras eller produceras i den skala att anläggningen som byggs är motiverad. Darvik och Fogelgren menar att LNG-terminalen kommer att användas både för att ersätta oljan som fartygsbränsle och för att öka användningen av fossilgas inom andra sektorer, såsom uppvärmning. Effekten av terminalen tros därmed bli att staden låser in sig i en fossilbränsleanvändning på lång sikt. Motionärerna menar att man måste vänta med Core Hamn-kraven eftersom man inte säkert vet vilka behov som kommer att finnas redan 2025. Med referens till Parisavtalet, som bedömer att behovet av naturgas måste minskas, menar Darvik och Fogelgren att ny fossil infrastruktur är fel väg att gå.

För att besvara motionen har Socialdemokraterna (S), Vänsterpartiet (V), Miljöpartiet (MP), Miljö- och klimatnämnden och Göteborgs Hamn AB (GHAB) yttrat sig kring fallet.

S presenterar LNG som lösningen på de negativa miljöeffekterna av tjockolja på Göteborgs närområde. LNG ses som ett steg på vägen mot bättre sjöfartsbränslen. Socialdemokraterna är tydliga med att de inte tänker bifalla motionen. Dessutom riskerar Göteborgs Hamn att förlora sin EU Core Hamn-status om de inte kan erbjuda LNG inom 2025. Det är därför kontraproduktivt för kommunen och hamnen att avbryta bygget.

Efter S kommer V:s yrkande om motionen. Vänsterpartiet delar motionärernas syn på att Göteborg Stad ska ha höga klimatambitioner och att det behövs stora förändringar för att nå målet om ett fossilfritt Sverige. Samtidigt menar Vänsterpartiet att Göteborg Stad har liten delaktighet i projektet och små möjligheter att påverka. Därför fokuserar Vänsterpartiet på frågor kring terminalen där de anser att kommunen har makt. V är därför emot att Swedegas ska få tillstånd att koppla terminalen till det svenska gasnätet och att fracking-gas ska hanteras i terminalen.

Miljöpartiets tilläggsyrkande fokuserar också på fracking-gas och menar att sådan gas inte ska få säljas i terminalen. MP vill därför ha ursprungsmärkt gas i LNG-terminalen. Angående LNG menar MP att det är det mest miljövänliga fartygsbränslet idag och terminalen ses därför inte som ett problem. Dessutom kommer användningen av LNG att förbättra luftkvaliteten i staden. Tilläggsyrkandet fokuserar också på förändringar i lagstiftning om biogas (LBG) så att det ska finnas som alternativ till LNG i terminalen i framtiden.

Efter ovanstående yrkanden remitterades motionen till Miljö- och klimatnämnden samt Göteborgs Hamn AB som därefter yttrade sig om motionen till kommunstyrelsen.

Miljö- och klimatnämnden säger i sitt yttrande att det inte finns tillräckligt med argument för att kommunstyrelsen ska godkänna motionen. Nämnden anser att kommunens beslutfattande makt är begränsad på grund av EU-direktivet 2014/94/EU och kontrakten som har upprättats mellan Swedegas och Göteborgs Hamn AB. LNG uppfattas som ett utmärkt övergångsbränsle tills framtida statliga och internationella styrmedel kräver utfasning av all fossilgas. Terminalen ses som det första steget mot mer klimatsmarta lösningar för fartygsbranschen.

Göteborgs Hamn AB:s huvudargument är att LNG är den bästa möjliga lösningen idag. Hamnen är en del av ett globalt nätverk som måste anpassa sig till den ökade LNG-trenden. LNG krävs för att hamnen ska kunna behålla sin Core Hamn-status. Eftersom Swedegas redan har börjat bygga terminalen, skulle det vara kontraproduktivt på flera olika nivåer om man nu bröt mot kontraktet.

Handling 2018 nr. 105 innehåller också hur partierna har röstat om motionen. Kommunstyrelsen bestämde med nio röster (S, M, KD, M, S, S, M, S) mot en (L) att avstyrka motionen (s.1 (1)).

4 Empirisk analys

I följande empiriska analys kommer Handling 2018 nr. 105 analyseras, utifrån de argumenten som de olika aktörerna lyfter i materialet. Argumenten kommer att undersöka genom att identifiera i vilken ram de tillhör. Ramarna är Ecological Modernization, Green Governmentality och Civic Environmentalism. Genom att lägga in olika argument i de olika ramarna har vi kunnat analysera det empiriska materialet i grunden.

4.1 Ecological Modernization

Inledningsvis kan man konstatera att de debattörer som yrkar på avslag för motionen och försvarar projektet GO4LNG, vilar på en ram där LNG uppfattas som en lösning på en miljöproblematik.

“Eftersom sjöfarten står för en så stor del av utsläppen av svavel och partiklar i Göteborgsområdet är det viktigt att det sker en snabb omställning så att oljan och dess skadliga effekter kan fasas ut inom en snar framtid [...] Därför skulle LNG-terminalen kunna fylla en viktig funktion genom att bidra till att snabbt minska sjöfartens utsläpp i Göteborgsområdet.”

-Yttrande S, Ärende 3.2

Grundantagandet i denna ram är att miljön inte står i konflikt med projektet, utan att de är sammankopplade. Detta innebär en “win-win” situation, där kommunen uppnår miljövinster samtidigt som man utvecklar ny infrastruktur i hamnen. Tidigare forskning har visat hur denna “win-win”-inramning av LNG har varit viktig för att legitimera policybeslut rörande liknande projekt. Grundantagandet att goda miljölösningar och ekonomisk vinst är kompatibla är typiskt för diskursen Ecological Modernization. Investeringar i teknisk innovation som steg för steg omvandlar energiförsörjningen, premieras i denna diskurs över radikal omstrukturering. Med hjälp av denna ram (eller diskurs) kan terminalen motiveras som en väg mot ett fossilfritt samhälle.

“Eftersom LNG är ett fossilt drivmedel ser vi inte LNG som vare sig slutmål eller en långsiktig lösning, utan att terminalen i framtiden ska kunna användas till hållbara bränslen, som exempelvis biogas.”

-Yttrande S, Ärende 3.2

Med detta ramverk är GO4LNG en bra miljöinvestering ur både dagens och framtidens perspektiv. Att stoppa projektet skulle därmed innebära både kostnader kopplade till kontraktbrott och en försening av omställningen till fossilfritt.

“Ett beslut att avbryta bygget av terminalen skulle därmed [...] även strypa en bra möjlighet att på sikt använda infrastrukturen för att ställa om till fossilfria bränslen. Det vore kontraproduktivt för att möjliggöra skiftet mot en klimatvänlig och fossilfri sjöfart.”

-Yttrande S, Ärende 3.2

För att de långsiktiga klimateffekterna av terminalen inte ska bli negativa, anser Miljö- och klimatnämnden att starka styrmedel som på olika sätt kopplas till marknaden är avgörande.

“Vi skapar dessutom möjligheter att från hamnens sida trycka på genom olika incitamentsverktyg för att gynna fossilfria drivmedel. Vi ser därför att vi mellan två fossilberoende alternativ (olja och gas) skapar möjligheter att få en hållbar utveckling genom att arbeta för starkare styrmedel och stödja satsningar på fossilfri gas (biogas och/eller power-to-gas satsningar).” Miljö- och klimatnämnden Bilaga 2 s. 5(14)

Genom att uppnå rätt priser eller ge rätt sorts signaler till marknaden ska miljöproblemet lösas. Tilltron till att det är marknaden som med rätt incitament ska lösa problemet är tydligt. Det är aktörerna som är kopplade till marknaden, tillverkare, distributörer och kunder, som med rätt styrmedel ska skapa den önskade utvecklingen.

“Enligt dem (Göteborgs Hamn AB) arbetar redare och motorkonstruktörer aktivt för att minimera risken för metanslip.” Miljö- och klimatnämnden s.10(14)

“Dock så finns det från Swedegas och näringslivets sida ett långtgående engagemang att till 2030 öka produktionen av biogas till en mängd som skulle kunna ersätta naturgasen för fartygstrafiken.” Miljö- och klimatnämnden Bilaga 2 s. 5(14)

“Vad som i slutändan kommer att tankas i fartygen eller säljas till industrier avgörs dock främst av hela marknadens utbud och efterfrågan och de ekonomiska och juridiska styrmedel som påverkar marknaden.” Miljö- och klimatnämnden Bilaga 2 s.10(14)

“Om all gas som säljs från terminalen har ursprungsmärkning blir det mycket enklare för kunderna (och kundernas kunder) att göra aktiva val av bränsle.” Tilläggsyrkande MP, ärende 3.2

Sammanfattat leder grundantagandet om att miljöskydd och tillväxt är beroende av varandra, inte ömsesidigt uteslutande, till en rad slutsatser om hur miljöproblemet i

Göteborg skall lösas. Projektet är en “win-win”-situation där miljöåtgärder inte innebär kostnader utan intäkter. Terminalen är ett steg på vägen mot fossilfritt och har därför både kortsiktiga och långsiktiga miljövinster. Att fossilfri gas inte existerar i den mängd som krävs, ses som ett problem som kommer att lösas av marknaden och framtida teknologi. För att nå denna önskade utveckling krävs dock påverkan från Göteborgs Stad. Utan terminalen står kommunen utan styrmedel, men genom terminalen skapas en marknad som Göteborgs Stad istället kan påverka i rätt riktning. Problemet som skall lösas är negativa miljöeffekter i närområdet. Begreppsliggörandet av miljöproblem är alltså lokalt och närtida. Grundantagandet om att miljö och vinst inte står i kontrast är i sig beroende av denna problemformulering. I argumentationen kring motionen ses detta kanske bäst när man skriver om “korta miljövinster”, som är direkta och lokala i sin natur och värderas över långsiktiga globala effekter. Resonemanget baseras på att effekterna i framtiden ses som osäkra, eftersom det inte är säkert att man lyckas uppnå den tekniska utveckling som presenterats ovan.

“LNG är ett drivmedel som på kort sikt är bättre för miljön än olja eftersom det leder till en omedelbar minskning av utsläpp av såväl kväveoxider som svavel och partiklar.” Yttrande S, ärende 3.2

“Vi förstår utmaningarna som lyfts upp från Naturvårdsverket som beskriver den långsiktiga risken med naturgasterminaler [...] Får vi inte till starka styrmedel så kan i bästa fall LNG-terminalen bidra till vissa lokala och regionala miljöförbättringar men försämrade möjligheter att nå klimatmålet.” Miljö- och klimatnämnden Bilaga 2 s.5 (14)

Även i remissinstansernas bedömning av terminalens effekt är det lokala och närtida perspektivet en underliggande utgångspunkt. Ur ett jämställdhets- och mångfaldsperspektiv hittar Stadsledningskontoret inte “*några särskilda aspekter på frågan*”. Detta strider mot tidigare forskning som visat på en tydlig koppling mellan social orättvisa och miljöförändringar på de platser där naturgas framställs ur fossila källor. I denna miljöfråga prioriterar Stadsledningskontoret det kortsiktiga och lokala perspektivet på klimatförändringar och klimatproblem, vilket är logiskt för en sådan instans.

4.2 Green Governmentality

Green Governmentality-ramen kan beskrivas utifrån två utgångspunkter. Den första är att miljön ses som ett globalt problem som begreppsliggörs av en internationell maktelit av politiker och forskare. Enligt den andra utgångspunkten ses miljön som en statlig angelägenhet, där varje land har ansvar för en god förvaltning av sina resurser. Dessa utgångspunkter uttrycker alltså vem som har auktoritet att skapa och begreppsliggöra miljön och vem som har ansvaret att besluta om åtgärder. Båda används i debatten för

såväl som mot GO4LNG-projektet.

I argumentationen för terminalen inom ramen för Green Governmentality, ses LNG som ett fossilt bränsle med negativa miljöeffekter, men likväl det bästa alternativet till dagens tjockolja. Argumentet kan sammanfattas som ett rationellt beslut mellan "lesser of two evils".

"Dock är naturgas en fossil produkt som bidrar till klimatförändringar. Forskare inom fartygsbränsle ser dock inte något bättre alternativ för oceangående fartyg inom flera decennier än flytande gas". Tilläggsyrkande MP ärende 3.2

Det som avgör vad som är det minst onda är forskningen. Exakt vilka forskarna är klargörs inte här med referenser, utan accepteras som en objektiv kunskap. Både Miljö- och klimatnämnden och Göteborgs Hamn nämner dock Svante Axelssons åsikter som argument för LNG, utan att klargöra hans forskningsbakgrund.

"Svante Axelsson som är utsedd av regeringen till nationell samordnare för samarbetsplattformen Fossilfritt Sverige har ställt sig positiv till LNG som fartygsbränsle." GHAB Bilaga 3 s.12 (14)

Axelsson uppfattas som en auktoritet för förståelsen och lösningen på frågan om terminalen, eftersom han är regeringens nationella samordnare. Institutionerna tydliggör hur terminalen enligt de kunniga är det bästa alternativet och detta innebär således att Göteborgs Stad tar sitt ansvar för miljön. Det är alltså forskningen och forskarna som har makten om miljön, enligt Green Governmentality-ramen.

Även motionärerna använder sig av argument som faller under ram för Green Governmentality:s utgångspunkter. För att argumentera mot klimatnyttan av fossilgas refererar man till internationella tungviktare inom miljöforskningen, IPCC (The Intergovernmental Panel on Climate Change). Detta är ett FN organ som analyserar och bedömer klimatforskning (IPCC 2018).

"Enligt IPCC har denna växthusgas 86 gånger starkare klimatpåverkan än koldioxid ur ett 20-års perspektiv och nästan tre gånger så hög som kol. Det genererar också partikelutsläpp och har liten klimatnytta som fartygsbränsle." Motion s. 1(14)

Green Governmentality-ramen tar alltså avstamp i att både nationella och internationella aktörer har kunskap och makt kring miljön. Detta innebär att man inte ser den lokala nivån som legitima aktörer i frågan. Att följa internationella beslut eller riktningar är argument som används både för och mot projektet. Den ena sidan anser att Göteborgs Stad har liten eller ingen makt i beslutandet kring terminalen. Den andra sidan anser att bygget bryter mot nationella och internationella målsättningar.

"Frågan om tillstånd för terminalen kommer nu att avgöras av den svenska regeringen Därmed har Göteborgs Stad marginellt inflytande i frågan." yttrande V Ärende 3.3

"Sverige har mål om att bli fossilfritt 2030 och vi har även förbundit oss till det globala klimatavtalet där vi ska försöka stoppa uppvärmningen vid 1,5 grad." Bilaga 1 Motionen s. 4(14)

Man ska dock inte bara ta hänsyn till den nationella nivån. Inom denna ram tillhör miljöfrågor inte enbart nationalstaten. Internationella aktörer är också en del av beslutfattandet, eftersom det är frågor som påverkar hela världen. I argumentationen ses flernivåstyret från EU som begränsande för det lokala beslutfattandet. För det första har Swedegas fått finansiering av EU för att bygga terminalen eftersom denna ingår i ett större internationellt gasnätverk. För det andra är terminalen kopplad till EU-direktivet 2014/94/EU, som säger att alla hamnar i unionen måste erbjuda LNG senast 2025 om de vill behålla sin Core Hamn status. Man kan på kommunal nivå därmed inte fatta beslut om terminalen, på grund av LNG-projektets globala karaktär.

“Det innebär att Göteborgs Hamn är direkt uppkopplat till den globala sjöfarten och måste förhålla sig till utvecklingen som sker hos världens rederier gällande deras fartygsutveckling och disposition av fartygsflotta.” GHAB Bilaga 3 s.13 (14)

“EU har tydligt prioriterat LNG som fartygsbränsle både genom regelverk och projektfinansiering.” GHAB Bilaga 3 s.12 (14)

“För att få betecknas som en Corehamn måste den senast 2025 kunna erbjuda LNG eller LBG, något som alltså möjliggörs genom införandet av LNG-terminalen. Ett beslut att avbryta bygget av terminalen skulle därmed [...] äventyra statusen som Corehamn [...]” Yttrande s Ärende 3.2

Motionärerna menar man dock att projektet går emot de internationella avtal Sverige skrivit på och att man därmed måste avsluta engagemanget i terminalen.

“I och med Parisavtalet borde det istället vara Göteborgs ambition att snabbt minska behovet av naturgas och då är ytterligare investeringar i en ny stor LNG-terminal fel väg att gå” Yrkande L Ärende 3.1

Miljön ses alltså som ett globalt problem som skall lösas på global nivå. Men det finns också en underliggande förståelse att man måste ge plats till lokala aktörer i miljöfrågor. Eftersom ramen bygger på Biopower, vill staten använda sig av befolkningens kraft och röst. Man strävar därför efter kollektiva åtgärder för att reglera och skydda befolkningen genom till exempel skyddsåtgärder. Green Governmentality-tänkandet innebär alltså i det här fallet inte att man kan eller borde stoppa bygget av terminalen, men vill samtidigt inkludera kritiken. Problemet kan därför ses skiftas från en lokal till global nivå. Ett exempel för detta är Vänsterpartiets och Miljöpartiets yrkanden i Handling 2018 nr. 105. Där går diskussionen om miljöproblem och miljöförstöring bortom GO4LNG till frackinggas. LNG-terminalen i sig uppfattas inte som det verkliga miljöproblemet utan fracking, som påverkar den globala miljön. Vänsterpartiet och Miljöpartiet kräver därför miljömärkt gas i terminalen och vill inte tillåta att staden säljer fracking-gas i LNG-terminalen.

“Frackinggas medför påtagligt negativa konsekvenser för närmiljön och människor som bor i områden där gasen utvinns. Vänsterpartiets uppfattning är att det inte ska vara tillåtet att hantera frackinggas i terminalen.” Yttrande V Ärende 3.3

“Fracking-gas är en fossil gas som utvinns med mycket miljöförstörande metoder och Göteborgs stad ska ta fullständigt avstånd från all form av användning av fracking-gas.

Detta vill vi ska gälla inom Göteborgs hamns område och för de produkter som staden köper samt transporttjänster som staden nyttjar.” Tilläggsyrkande MP ärende 3.2

Sammanfattningsvis kan man säga att aktörerna inom Green Governmentality-ramen ser sig själva som ansvarsfulla förvaltare av miljön och grundar detta på forskningsrön. Miljön förstås som ett globalt problem som bäst löses av global forskning och beslutsfattande. Göteborgs Stad kan inte stoppa projektet eftersom det är kopplat till EU-finansiering och -direktiv.

4.3 Civic Environmentalism

Ramen som ges av Civic Environmentality diskursen identifierar LNG som en fossilgas som utgör en miljöfara. Inom denna ram ryms ett antal nyckel-narrativ som till mångt och mycket står i motsats till Ecological Modernization. Civic Environmentality:s funktion blir alltså att kritisera de aktioner som den ekologiska moderniseringens ram vill legitimera. I handling 2018 nr. 105 vill motionärerna med denna ram nå syftet att stoppa bygget av terminalen då det inte ses som berättigat.

”Motionärerna menar att det är oansvarigt att Göteborgs Stad ska satsa på nya fossila anläggningar när vi står inför de klimatutmaningar som riskerar ödelägga vår existens på jorden” -Tjänsteutlåtande handläggare

Ramen ifrågasätter det optimistiska ”win-win”-narrativet som Ecological Modernization presenterar. Istället ser man att ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet står i konflikt mot varandra. Fortsatt ekonomisk tillväxt kontrasterar minskade klimatförändringar, vilket innebär att någon av dessa måste prioriteras bort i politiska beslut. Företagens främsta ansvar är att generera vinst till sina aktieägare och ses därför inte som neutrala i valet mellan vinst och miljö. Marknaden ses inte som en lösning på miljöproblemet, utan som en medverkande faktor. Istället för tilltro till marknaden misstror företrädarna för Civic Environmentalism industrin. Denna misstro förstärks ytterligare när motionärerna lägger vikt vid att företaget som ska importera gasen är utländskt, samt i V:s yrkande där Swedegas AB beskrivs ha större syften med projekten än endast fartygsbränsle och att detta medför risker.

”Därför behöver Göteborg skrinlägga idéerna på att tillåta det belgisk-spanska bolaget att importera fossilgas till vår stad. Det Göteborg snarare behöver är en färdplan till en fossilfri stad.”Motionen

”Vidare framgår det i stadsmiljöavdelningens tjänsteutlåtande att ”Swedegas AB vill öka tillgängligheten till LNG på den svenska marknaden.” och att ”LNG- terminalen bygger

på principen Open Access”. Detta upplägg riskerar medföra att importen av naturgas till den svenska marknaden kraftigt ökar.” Yrkande V

Civic Environmentalism-diskursen motsätter sig även den toppstyrning av naturen och klimatlösningar som Green Governmentality förespråkar. Diskursen i denna ram kommer istället från olika lokala aktörer, som Fossilgasfällan.

”Miljöorganisationerna Fossilgasfällan och Miljöförbundet jordens vänner har protesterat mot projektet och menar att nya investeringar i någon form av fossila bränslen aldrig kan vara kompatibelt med en omställning till 100 procent förnybar energi [...] Även Naturskyddsföreningen i Göteborg har yttrat sig kritiskt mot en satsning på LNG och argumenterar att om tillstånd ges så ska det finnas en plan på att sluta använda LNG till 2045 och hur man senast från 2025 kan börja övergå till ett förnybart bränsle.” - Tjänsteutlåtande Statsmiljöavdelningen

Där Ecological Modernization-ramen hade ett lokalt och närtida perspektiv för problemet och lösningarna, använder Civic Environmentalism ett globalt och långsiktigt perspektiv. LNG:s påverkan på jämställdhet och klimatet debatteras utifrån bränslets totala livscykel. Denna ram innehåller därmed också ett mål om global rättvisa, som saknas i ramen för Ecological Modernization.

”Förvaltningen har valt att fokusera på de lokala miljöeffekterna och positiva konsekvenserna för luftkvaliteten om sjöfarten ställs om till LNG.” Yrkande L ärende 3.1

”De (Fossilgasfällan) lägger även stor vikt på att klimatpåverkan från fossil metan ur ett livscykelperspektiv, alltså medräknat metangasutsläpp under hela livscykeln, enligt vissa forskningsstudier är större än klimatpåverkan från förbränning av olja och kol. Detta på grund av de stora metanutsläppen under livscykeln.” Miljö- och klimatnämnden Bilaga 2 s.9(14)

”Frackinggas medför påtagligt negativa konsekvenser för närmiljön och människor som bor i områden där gasen utvinns. Vänsterpartiets uppfattning är att det inte ska vara tillåtet att hantera frackinggas i terminalen.” Yrkande V Ärende 3.3

Civic Environmentalism ser alltså ingen “win-win”-situation, misstror företagen och framhåller det långsiktiga globala perspektivet. Utifrån detta synsätt uppstår en berättelse om projektet som ”a faustian bargain”¹, en överenskommelse där aktören byter något med djävulen mot något annat som upplevs som önskvärt. Med tiden visar det sig dock att det man fick var mindre värt än vad man gav upp och hur djävulen lurat aktören. I det här fallet upplåter kommunen mark till Swedegas AB

¹ “To strike a faustian bargain” (att göra "ingå en pakt med djävulen") innebär i modern engelska att vara villig att göra tveivelaktiga offer för kunskap, makt eller inflytande och stänga sina ögon för konsekvenserna. Denna berättelse används bla. annat i The Oxford Handbook of Climate Change and Society om människan och miljön.

i utbyte mot korta miljövinster och bibehållen Core Hamn-status. På lång sikt ramlar dock Göteborg och Sverige ner i en fossilgasfälla som förhindrar möjligheterna att motverka klimatförändringarna. Företaget har utökat sin marknad och vinst, medan kommunen förvärrat de ”klimatutmaningar som riskerar ödelägga vår existens på jorden.” (motionen). Terminalen ses inte som ett steg på vägen mot fossilfritt, utan en kortsiktig lösning som på lång sikt är ett steg bakåt.

”De bortser ifrån det stora problemet att Göteborg bygger in sig i en infrastruktur för fossilgas som gör oss beroende av fossil energi för lång tid framöver. LNG-terminalen är inte bara tänkt att användas för fartygsbränsle utan också för att öka gasleveranserna till de kommunala kraftvärmeverken. Ytterligare investeringar i gasinfrastruktur riskerar att låsa Göteborg till fossil uppvärmning genom naturgas.” Miljö- och klimatnämnden Bilaga 2 s. 6(14)

Sammantaget är resonemanget inom ramen för Civic Environmentalism att terminalen inte kommer tillrätta med de fundamentala förändringar som krävs för att reducera koldioxidutsläppen och lösa klimatproblemet. Detta kan ses som en radikal medborgerlig (civic) diskurs. Vi identifierar också en mer reformistisk medborgerlig diskurs där man med samma utgångspunkt istället försöker begränsa företaget och terminalens användning. Denna kan ses i V:s yrkande där man ställer sig skeptisk mot företaget, ser en fara i att LNG skulle utökas, samt använder argument om global rättvisa.

“Vänsterpartiet anser att det är centralt att terminalen inte blir en inkörsport till en kraftig expansion av naturgas till andra verksamheter och branscher.” Yrkande V Ärende 3.3

“Vidare framgår det i stadsmiljöavdelningens tjänsteutlåtande att ”Swedegas AB vill öka tillgängligheten till LNG på den svenska marknaden.” och att ”LNG-terminalen bygger på principen Open Access”. Detta upplägg riskerar medföra att importen av naturgas till den svenska marknaden kraftigt ökar. En kraftig utbyggnad av fossilgas riskerar också att leda till att andelen s.k. frackad skiffergas ökar. Frackinggas medför påtagligt negativa konsekvenser för närmiljön och människor som bor i områden där gasen utvinns. Vänsterpartiets uppfattning är att det inte ska vara tillåtet att hantera frackinggas i terminalen.” Yrkande V Ärende 3.3

Diskursivt ramverk för beslutsfattandet angående GO4LNG i Handling 2018 nr. 105			
	Ecological Modernization	Green Governmentality	Civic Environmentalism
<i>Nyckelfunktion</i>	Legitimiserande	Operationell	Kritisk
<i>Framing av LNG</i>	Naturgas som en lösning av ett lokalt miljöproblem	LNG som ett beslut fattat på högre nivå	Fossilgas som en miljöfara och fälla
<i>Nyckelnarrativ</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Kortsiktiga miljövinster • Miljöskydd och terminalen är ömsesidigt beroende ("win-win") • Terminalen är ett steg på vägen (reformism) • Lokalt perspektiv 	<ul style="list-style-type: none"> • Bättre än olja ("lesser of two evils") • Det bästa verkliga alternativet • Makt förflyttande ("top-down") 	<ul style="list-style-type: none"> • Långsiktigt och globalt perspektiv • Lokalt beslutsfattande ("bottom-up") • Misstro mot företagets intentioner • Radikal förändring • Miljöskydd och terminalen står i konflikt
<i>Huvudagenter inom diskursen</i>	Göteborgs Hamn, S, MP, Miljö och Klimatnämnden	S, V, L, Miljö och klimatnämnden, Göteborgshamn	V, Mp, L, Miljö och Klimatnämnden

5 Teoretisk analys

I den första delen av analysen har vi undersökt hur LNG och GO4LNG ramats in i Handling 2018 nr. 105 i relation till globala diskurser kring miljön. I den andra delen försöker vi förklara djupare varför ramarna har haft olika stort inflytande för beslutsfattandet och vilka politiska effekter dessa har haft. Detta gör vi genom en analys av starka och svaga ramar samt en analys av de styrmentaliteter som ligger bakom de globala diskurserna.

5.1 Starka och svaga ramar

Inom Green Governmentality-diskursen har vi identifierat ett narrativ som visar hur det rätta beslutet i frågan redan är fattat på högre nivå. Göteborgs Stad därmed måste efterfölja detta beslut. Detta narrativ ramas dock in på två olika sätt. Motionärerna refererar till IPCC:s rapporter och Parisavtalet som argument för att stoppa terminalen. Motsidan refererar till direktiv och finansiering från EU som argument för att man inte kan stoppa terminalen. Sidorna använder därmed samma diskurs, men ramar in den på olika sätt för att nå olika slutsatser. Dessa två ramar kan ställas mot varandra för att se vilken som är mest övertygande i beslutet. EU-ramen har mäktiga politiska aktörer med resurser bakom sig. IPCC-ramen har istället stark trovärdighet i fakta. Båda ramar är därmed starka enligt definitionen som ges av Chong och Drunckmans teori om stark och svag framing. Teorin säger dock att en rams slutgiltiga kraft avgörs av hur den reagerar när den kommer i kontakt med en annan. I Handling 2018 nr. 105 kommer de två ramarna i kontakt med varandra vid omröstning i kommunstyrelsen. Eftersom motionen avstyrks kan vi säga att den starkaste ramen är den som refererar till det övre beslutsfattandet från EU, och att denna haft störst genomslag i beslutet. EU-ramen är den som har aktörer med ekonomiskt inflytande, vilket har påverkat kommunens beslut. Detta bekräftar teorin om att den ram som har de starkaste aktörerna vinner över den som har starkast trovärdighet i fakta. Att tillstyrka motionen hade medfört en rad negativa ekonomiska effekter för Göteborgs Stad. Detta genom kontraktsbrott med Swedegas, förlorad Core Hamn-status, vilket garanterar en stark position inom sjöfarten, samt förlorad finansiering för infrastrukturprojektet från unionen. Att avstyrka motionen, och alltså att inte följa IPCC-ramen, skulle inte medföra negativa ekonomiska följder. Ramen med störst lönsamhet blev därmed den starkaste. Med andra ord "vann" ramen som refererade till EU:s beslutsfattande inom Green Governmentality diskursen.

5.2 Styrmentaliteter och flernivåstyre

Vår forskningsfråga söker svaret på vilka governmentalities som gjort det styrbart att fatta beslut utifrån motionen, och därmed om miljön. Huruvida detta görs genom styrmentaliteten Biopower eller Advanced Liberal Government får betydande effekter för de tillgängliga politiska alternativen, eftersom dessa konstruerar olika typer av problem. Detta sätt att koppla problem till sina lösningar kommer från Bacchis *What's the Problem Represented to be Approach* som hon presenterar i artikeln "Foucault, Policy and Rule: Challenging the Problem-Solving Paradigm." (2010).

I teorin om styrmentaliteten konstruerar Biopower problem som marknadsmisslyckanden. Biopowers sätt att lösa dessa problem är att utöka statens makt genom lagstiftning och reglering. Advanced Liberal Government konstruerar tvärtemot problem som statligt misslyckande, som istället kräver marknadslösningar. Green Governmentality grundas i Biopower och Eco Modernization inom Advanced Liberal Government. Den starkare ramen av Green Governmentality fråntar inte endast kommunen ansvaret och makten över beslutet. Den legitimerar också EU som beslutsfattare och reglerare av miljön och klimatet. I vårt fall utökar ramen alltså inte statens makt, utan EU: s. För att analysera vårt fall menar vi därför att det krävs en tolkning som inkorporerar flernivåstyre. Därmed ökar också förståelsen för inramningen av miljöbeslut i fall som genomsyras av flernivåstyre. Att omtolka styrmentaliteten Biopower på detta sätt ligger nära Green Governmentality-diskursens syn på miljön som en global fråga med globala svar. Kanske ska dock istället legitimeringen av överstatligt beslutsfattande ses som en inkorporering av Biopower i Advanced Liberal Government. Detta i enlighet med tanken om hur nya styrmentaliteter inkorporerar och anpassar tidigare styrformer. EU:s öppna samordningsmetod, det vill säga hur EU reglerar utan lagstiftning, baseras på Advanced Liberal Government. Begreppen flernivåstyre och mjuk styrning är starkt kopplade till EU. Hotet om förlorad Core-Hamn status och direktiv 2014/94/EU är EU:s mjuka styrning vad gäller LNG-terminaler i Europa. Att genomföra politiska beslut genom incitament till företag visar på lösningar baserade på marknadsinitiativ. Den bakomliggande idén för denna styrning, att problemet löses genom marknaden och mjuk styrning, vittnar om en ram baserad på Advanced Liberal Government. Detta är i enlighet med det ideologiska skiftet från politik till marknad som unionen genomgick på 1990-talet (Mörth 2016, s. 9–10). Vår analys visar alltså hur makten att besluta ges till en överstatlig nivå genom Biopower, men lösningen genereras på denna högre nivå enligt Advanced Liberal Government genom marknadslösningar.

5.3 Sammanfattning

Vi avslutar analysen med att besvara forskningsfrågan: Hur LNG och GO4LNG-projektet ramats in i Göteborg Stads handling 2018 nr. 105, och hur kan man därigenom förstå de idéer som premieras i beslutsfattandet. Genom den empiriska analysen har vi sett hur olika ramor kopplar an till globala diskurser om miljön. Ramorna kan sammanfattas som LNG som “en naturgas som löser en lokal miljöproblematik”, “ett bindande beslut från högre nivå”, och som “en fossilgas som utgör ett hot för miljön och klimatet”. Att benämna gasen som naturgas, LNG eller fossilgas är kanske den tydligaste indikatorn av dessa olika inramningar. Med dessa ramor blir olika politiska ställningstaganden till motionen legitima och logiska. I röstningen om motionen förstår vi vilken av ramorna som haft störst genomslagskraft. Eftersom motionen röstades ned förefaller ramen av LNG som en naturgas och ramen av GO4LNG-projektet som beslutat på högre nivå av EU, haft störst genomslagskraft. Dessa ramor grundas i diskurserna Eco-Modernization och Green Governmentality. Nyckelfunktionen av att rama in gasen och projektet genom Eco-Modernization diskursen har varit att legitimera projektet med ett “win-win” narrativ där miljön inte står i konflikt med terminalen. Nyckelfunktionen av att inrama GO4LNG genom Green Governmentality diskursen har varit att operationalisera beslutsfattande av miljön och klimat som kommande från ett högre beslutsfattande. Genom att analysera de styrmentaliteter som dessa diskurser grundas i har vi sökt förstå de premierade idéerna om vad problemet är, hur det skall lösas och av vem. Den teoretiska analysen har visat hur ramen om det högre beslutsfattandet faller under styrmentaliteten Biopower i det att problemet löses genom reglering och lagstiftning. Samtidigt utmanar vår analys den klassiska definitionen av Biopower sett som att denna reglerande makt tillskrivs staten. Vi har istället sett hur den starkaste ramen tillskriver EU makten och legitimiteten för beslutsfattande i frågan. EU:s beslutsfattande har vidare identifierats baseras på styrmentaliteten Advanced Liberal Government, där marknadslösningar premieras. Genom att förstå legitimeringen av överstatligt beslutsfattande som en inkorporering av Biopower i Advanced Liberal Government menar vi att det är idéerna inom denna styrmentalitet som premierats i beslutsfattandet kring Göteborg Stads handling 2018 nr. 105.

6 Diskussion

Det är viktigt att poängtera att samtliga ramar på något sätt måste förhålla sig till alla tre globala diskurser om miljön. Begreppsliggörandet av miljön som ett globalt problem med globala lösningar har för exempel visats genomsyra både argumentation för och mot terminalen. Detta visar på hur diskurser inte i sig utgör en ram, utan hur ramen måste legitimeras genom argument som refererar till diskursen. I den empiriska analysen ser vi till exempel hur V använt perspektiv det långsiktiga globala perspektivet från Civic Environmentalism för att ifrågasätta fracking-gas, samtidigt som bygget av terminalen ses med ett kortsiktigt lokalt perspektiv. På så vis byter debattörerna perspektiv och idéer mellan sina argument. Trots denna dubbelhet är det tydligt att Civic Environmentalism diskursen syns minst i handlingen. I den vinnande ramen ses narrativ från Eco och Green samverka i att osynliggöra både det globala perspektivet av ojämlikhet och de lokala alternativen som. Civilsamhället kan därmed uppfattas ha en begränsad plats inom beslutsfattandet i frågan. Detta osynliggörande av civilsamhället kan liknas EU:s beslutsfattande genom the Gas Coordination Group där endast företag är inbjudna. Detta sätt att besluta säger därmed något om vem som har rätt att bli lyssnad på och vem som är legitim aktör i miljöfrågor.

Vi förstår att vår analys av detta specifika fall inte ger oss befogenhet att uttala oss om hur staten eller EU är och agerar i alla lägen. Undersökningen gör dock anspråk på att berätta något om hur nutida beslutsfattande hanterar den tänkta konflikten av ansvar för tillväxt och hållbarhet. Resultaten i vår analys reflekterar tidigare forskning i liknande fall som visat på hur dessa beslut ramas in med ett "win-win" narrativ samtidigt som vi har identifierat hur inramningen av beslutet som fattat på högre nivå i ett flernivåstyre, varit avgörande. Vilken förklaringskraft detta resultat har i denna typ av beslutsfattande generellt kräver vidare forskning.

Vi har sett hur den starkaste ramen i det beslutsfattande vi undersökt använder narrativ kopplade till Green Governmentality och Eco Modernization för att legitimera beslutet att inte stoppa terminalen, samt operationalisera EU som den legitima beslutsfattaren i frågan. Denna ram kan ses som en manifestering av det policyproblem miljön tidigt i uppsatsen definieras som: Beslutsfattandet är spridd mellan många aktörer, privata såväl som statliga myndigheter. Lösningen man når har ett kortsiktigt lokalt perspektiv med ett tydligt monetärt värde. De avgörande besluten kring långsiktiga miljöeffekter delegeras också till framtiden och andra beslutsfattare. Vidare kan ramen kopplas till en större diskussion inom governmentalityteori kring maktförskjutning. Diskussionen rör hur nationalstaten förlorar makten att styra medan lokala och överstatliga nivåer övertar sådana befogenheter. I vår analys ses dock även den lokala nivån förlora befogenhet att besluta till förmån för den överstatliga nivån. Det överstatliga styret verkar inte upplevas som horisontellt och mjukt utan beskrivs som bindande och mer legitimt

än det kommunala beslutsfattandet. Att den här maktförskjutning kommer fram genom ett narrativ baserat på Green-Governmentality är spännande med tanke på att diskursen bygger på en styrmentalitet om staten som ansvarig för sin mark och därför sin miljö.

Det hade vidare varit intressant att undersöka vad effekten av policys som baseras på denna typ av ram blir. Ramen kan tolkas som ett sätt att baka bort konflikten mellan miljöskydd och ny fossil infrastruktur. Funktionen blir således att inte behöva fatta beslut i frågan, samtidigt som världen befinner sig i en kritisk tidpunkt där stora politiska beslut måste fattas omgående för att undvika de värsta effekterna av global uppvärmning. Sett med denna tolkning kan den inramning vi identifierat i vår analys få enorma implikationer om det är ett generellt sätt att besluta i miljöfrågor. Konsekvenserna av nutida globalt politiskt beslutsfattande enligt den identifierade vinnande ramen kan få därmed tänkas få betydande konsekvenser för miljön och mänskligheten i framtiden.

7 Referenser

Bacchi, Carol, 2010. "Foucault, Policy and Rule: Challenging the Problem-Solving Paradigm." Aalborg: Institut for Historie, Internationale Studier og Samfundsforhold, Aalborg Universitet. (FREIA's tekstserie; No. 74).

Carter, Neil, 2007. "The Politics of the Environment" 2:a upplagan. Cambridge University Press

Balanyá, Belén - Sabido, Pascoe. 2017. *The Great Gas-Lock In : Industry lobbying behind the EU push for new gas infrastructure*. Rapport för Corporate Europe Observatory :
https://corporateeurope.org/sites/default/files/the_great_gas_lock_in_english_.pdf

Bergström, Göran - Boréus, Kristina (red.), 2012. Textens mening och makt. Metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys. Lund: Studentlitteratur.

Bäckstrand, Karin - Lövbrand, Eva. 'Planting Trees to Mitigate Climate Change: Contested Discourses of Ecological Modernization, Green Governmentality and Civic Environmentalism' (2006) *Global Environmental Politics*, (1), p. 50. doi: 10.1162/glep.2006.6.1.50.

Chong, D. and Druckman, J. N. (2007) 'A Theory of Framing and Opinion Formation in Competitive Elite Environments', *Journal of Communication*, 57(1), pp. 99–118. doi: 10.1111/j.1460-2466.2006.00331.x.

Energimarknadsinspektionen 2018. Energimarknadsinspektionens hemsida. *Lagar och Regler*. [Elektronisk] <https://www.ei.se/sv/ei-s-verksamhet/lagar-regler/> Hämtdatum 2019-01-03

Esaiasson, Peter – Giljam, Mikael – Oscarsson, Henrik – Wängnerud, Lena, 2017. *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Norstedts juridik.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen Text av betydelse för EES

European Commission 2018. European Commissions hemsida. *Projects of*

- Common Interest*. [Elektronisk] Hämtdatum 2018-12-20
<https://ec.europa.eu/energy/en/topics/infrastructure/projects-common-interest>
- Fossilgasfällan 2018. Fossilgasfällans hemsida. *Vad handlar detta om*. [Elektronisk] <http://www.fossilgasfallan.se/faq/> Hämtdatum : 2018-12-10
- Frederickson, George H – Smith, Kevin B – Larimer, Christopher W – Licari, Michael J, 2015. *The Public Administration Theory Primer*. Boulder Co: Westview Press Inc.
- Hall, Patrik, 2012. *Managementbyråkrati: Organisationspolitisk makt i svensk offentlig förvaltning*. Malmö: Liber
- IPCC 2018. IPCC:s hemsida. About the IPCC.
<https://www.ipcc.ch/about/> [Elektronisk] Hämtdatum : 2018-12-15
- Kalaf, H. N. and Kear, A. R. (2018) 'Framed for Compromise? The Role of Bill Framing in State Legislative Behavior on Natural Gas Policy', *Policy Studies Journal*, 46(3), pp. 598–628. doi: 10.1111/psj.12208.
- LNG Göteborg 2018. Swedegas i samarbete med Göteborgs Hamn hemsida.
<http://www.lnngoteborg.se> [Elektronisk] Hämtdatum: 2019-01-04
- Mörth, Ulrika, 2015. "Sweden in a Multigovernance Polity" i Pierre, J. (red.) *The Oxford Handbook of Swedish Politics*. Oxford University Press, s. 500-514.
- Oels, A. (2005) 'Rendering climate change governable: From biopower to advanced liberal government?', *Journal of Environmental Policy & Planning*, 7(3), p. 185.
- Rein, M. and Schon, D. (1996) 'Frame-critical policy analysis and frame-reflective policy practice', *Knowledge & Policy*, 9(1), p. 85. Available at: <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=a9h&AN=9710145845&site=eds-live&scope=site>
- SFS 2010:1408 Lag om ändring i regeringsformen.
Stockholm: Justitiedepartementet
- Steffen, Will (2011) "A Truly Complex and Diabolical Policy Problem" i antologin "The Oxford handbook of Climate Change and Society" Oxford: Oxford University Press
- Swedegas 2018-09-03. Swedegas hemsida. *First State Investments blir nya ägare av Swedegas*. [Elektronisk] Hämtdatum: 2018-12-20
https://www.swedegas.se/aktuellt/First_state_investment

Tannen, D. (1993) *Framing in discourse*. New York : Oxford Univ. Press, 1993.