

# Utbyggnaden av Landvetter flygplats

En diskursiv undersökning av centrala aktörers fokus  
och intressen i samband med flygplatsexpansion



**Christopher Einarsson**  
**Daniel Mathisson**

**Degree of Bachelor of Science**  
**with a major in Geography**  
**15 hec**

**Department of Economy and Society, Human Geography &**  
**Department of Earth Sciences**  
**University of Gothenburg**  
**2019 B-1052**

Faculty of Science



UNIVERSITY OF GOTHENBURG

UNIVERSITY OF GOTHENBURG  
Department of Economy and Society, Human Geography &  
Department of Earth Sciences  
Geovetarcentrum/Earth Science Centre

# Utbyggnaden av Landvetter flygplats

## En diskursiv undersökning av centrala aktörers fokus och intressen i samband med flygplatsexpansion

Christopher Einarsson  
Daniel Mathisson

ISSN 1400-3821

**B1052**  
**Bachelor of Science thesis**  
**Göteborg 2019**

---

**Mailing address**  
Geovetarcentrum  
S 405 30 Göteborg

**Address**  
Geovetarcentrum  
Guldhedsgatan 5A

**Telephone**  
031-786 19 56

Geovetarcentrum  
Göteborg University  
S-405 30 Göteborg  
SWEDEN

---

Uppsats/Examensarbete:	15hp
Kurs:	GE4200
Nivå:	Kandidat
Termin/år:	VT2019
Handledare:	Jerry Olsson
Examinator:	Jonas Lindberg
Nyckelord:	Diskurs, Landvetter, flygplats, utbyggnad

## ABSTRACT

This is a study that entails the discourse surrounding the plans of an expansion of Gothenburg Landvetter Airport. The expansion of Gothenburg Landvetter Airport is underway which raises questions on how this development is being talked about by the parties involved. Lack of previous discursive research on Landvetter Airport is the primary motive for this study, therein providing new discursive research on an unstudied area. The results were put in comparison with previous studies concerning airport expansion and discourse. By conducting interviews with the key parties taking part in the expansion, their main interests and focuses as well as their views on potential problems of the expansion could be analysed and discussed. The results show that there are common discourses among the different parties concerning certain matters, especially the benefits of expanded logistics facilities, but also show differing ways of talking about the problems that may arise with an expansion, foremost the complexities of increased future traffic and its impacts on the local population. There are similarities between the findings of this study and previous research on how discourse can affect the public and the problems that can emerge for the local population. The study also shows that the key parties tend to mainly focus on the positive effects of an expansion. The contradictions present in discourse are also observed.

**Keywords:** Discourse, Landvetter, airport, expansion.

## **Sammanfattning**

Detta arbete studerar hur diskursen kring planerna för utbyggnaden av Landvetter flygplats ser ut. Utbyggnaden på Landvetter flygplats är igång och av den anledning var det intressant att göra en studie ur ett diskursperspektiv av aktörerna i utbyggnaden. Att det inte gjorts några studier av Landvetter flygplats tidigare ur ett diskursperspektiv gjorde att det även kändes relevant då det bidrar till kunskap om ett outforskat område. Syftet är att undersöka hur diskursen ser ut för de centrala aktörerna och var fokuset ligger för dem. För att uppnå syftet fördes intervjuer med inblandade parter för att ta reda på hur de såg på utbyggnaden och vad de såg som det viktigaste, men även hur de relaterade till eventuella problem som utbyggnaden kan skapa. Detta tillsammans med tidigare studier om flygplatsutbyggnader och diskurser kring flygplatser var grunden för detta arbete. Resultatet visade på att det finns likheter mellan parterna gällande hur en logistikanläggning kan gynna regionen. Skillnader fanns framförallt kring hur de såg till problemen med trafik och hur det kan påverka lokalbefolkningen. Likheter kan ses mellan denna studie och tidigare forskning kring hur diskurser kan påverka allmänhetens uppfattning men även hur det kan skapa problem för lokalbefolkningen. I arbetet framkommer det även hur centrala aktörer vill se på det positiva som en utbyggnad kommer bidra till. Det uppmärksammas även kring hur motsägelser kan ses i diskursen.

**Nyckelord:** Diskurs, Landvetter, flygplats, utbyggnad.

## **Förord**

Detta är en kandidatuppsats i geografi med inriktning mot kulturgeografi vid Göteborgs universitet som skrevs vårterminen 2019.

Vi vill tacka vår handledare, docent Jerry Olsson för idéer för arbetet och för feedback under arbetets gång. Även tack till kursledare Jonas Lindberg och Sofia Thorsson samt kurskamrater för den feedback vi fått. Slutligen ett tack till alla som ställde upp på intervjuer.

Christopher Einarsson & Daniel Mathisson

## **Innehåll**

<b>1. Introduktion</b> .....	<b>1</b>
1.1 Bakgrund och problemformulering .....	1
1.2 Syfte och frågeställning .....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
<b>2. Teori/kunskapsöversikt</b> .....	<b>3</b>
2.1 Miljöpåverkan av flygplatser .....	3
2.2 Diskurs som begrepp .....	4
2.3 Diskurser om flygplatser .....	5
2.4 Användning av teori .....	6
<b>3. Studieområde</b> .....	<b>7</b>
<b>4. Metod</b> .....	<b>9</b>
4.1 Diskurs som metod .....	9
4.2 Samtalsintervjuer .....	10
4.3 Analys av insamlade data .....	12
4.4 Metoddiskussion .....	12
<b>5. Resultat</b> .....	<b>14</b>
5.1 Härryda kommun .....	14
5.2 Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad .....	15
5.3 Landvetter Södra .....	17
5.4 Swedavia .....	18
<b>6. Diskussion</b> .....	<b>20</b>
6.1 Aktörernas gemensamma diskurser .....	20
6.2 Aktörernas utgångspunkter .....	21
6.3 Motsägelser i aktörernas diskurser .....	21
6.4 Diskursen om närbefolkning .....	22
<b>7. Slutsatser</b> .....	<b>23</b>
<b>Referenser</b> .....	<b>24</b>
<b>Bilagor</b> .....	<b>27</b>

## ***1. Introduktion***

### **1.1 Bakgrund och problemformulering**

Landvetter är Sveriges näst största flygplats med 6,8 miljoner passagerare 2018 (Transportstyrelsen, 2018) och trenderna tyder på att det kommer fortsätta att öka. För att kunna klara av ökningen som kommer att ske finns redan planer som satts igång för att bygga ut flygplatsen. Detta inkluderar bland annat en ny och större terminal samt bättre förbindelser in till Göteborg. Med dessa förbättringar förväntas även passagerarantalet att öka och detta kommer innebära att Landvetter flygplats i sinom tid behöver bygga en ny landningsbana (Swedavia, 2017). Landvetter flygplats är i global skala en liten flygplats, med internationella destinationer som främst går ut till Europa. Av den anledningen har Landvetter främst en viktig roll för Västsverige och även om flygplatsen är viktig för regionen finns det inga undersökningar som handlar om de olika aktörerna gällande diskursen kring utbyggnaden.

Flygplatser har en inverkan på miljön både på lokal och global nivå. På lokal nivå är buller ett stort problem och globalt sett har det en påverkan på klimatförändringar (Dessens et al., 2014; Wolfe et al., 2014). En utbyggnad bidrar dock till fler möjligheter för företag att expandera sina verksamheter genom en större kapacitet för export och import. Även turistindustrin gynnas av en större flygplats då det ger möjligheter för att locka till sig fler människor samt erbjuda avgångar till fler destinationer och mer avlägsna destinationer (Swedavia, 2017). Med tanke på att nya mer bränsleeffektiva flygplan, som Boeing 787, har öppnat möjligheterna för flygbolag att flyga nya längre rutter mellan regionala flygplatser som inte skulle lönat sig ekonomiskt med äldre plan (Boeing, u.å.), så kan det vara bra för Landvetter att expandera.

Det finns ett flertal tidigare fallstudier som handlar om flygplatsutbyggnader och rapporter kring miljöpåverkan av flygplatsutbyggnader samt undersökningar av diskursen kring flygplatser (Griggs & Howarth, 2004; May & Hill, 2006; Suau-Sanchez et al., 2011; Schäfer & Waitz, 2014; Wolfe et al., 2014; Griggs & Howarth, 2017). Trots att fältet beforskats under lång tid framgår att vidare forskning inom området är av vikt (Suau-Sanchez et al., 2011). Detta arbete utgår från dessa tidigare arbeten genom att jämföra hur diskurser har sett ut kring flygplatsexpansioner, för att sedan bidra med hur diskursen kring utbyggnaden av Landvetter (där flera projekt pågår samtidigt). Arbetet vill undersöka hur de olika parterna ser på vilka möjligheter men även problem som kan uppstå av en utbyggnad, då undersökningar av aktörer i en utbyggnad vill detta arbete bidra till detta område genom att se hur det ser ut på just

Landvetter flygplats. Att använda ett diskursperspektiv ansågs ge en bättre möjlighet att undersöka vissa bakomliggande tankar kring hur aktörerna agerar, aktörerna är Härryda kommun, Göteborgs Stad, Landvetter Södra och Swedavia.

## **1.2 Syfte och frågeställning**

Syftet med arbetet är att utifrån en diskursanalys undersöka centrala aktörers perspektiv och uppfattningar gällande expansionen av Landvetter flygplats. Empiriskt görs detta med hjälp av samtalsintervjuer, där aktörernas åsikter om eventuella problem, centrala intressen och fokusområden i samband med expansionen framträder, både i ett lokalt och regionalt perspektiv. För att uppfylla syftet har följande två frågeställningar utformats.

- Hur skiljer sig diskursen mellan de olika parterna?
- Vad är det de olika aktörerna vill få ut av utbyggnaden?

## **1.3 Avgränsningar**

Arbetet studerar hur olika aktörer ser på en utbyggnad av Landvetter flygplats och vilka effekter det kan ha på områden i närheten av Landvetter flygplats i Härryda kommun men även hur det kan påverka angränsande kommuner. Avgränsningen blir av den anledningen till Landvetter flygplats och Härryda kommun samt även Göteborgs Stad.



## **2. Teori/kunskapsöversikt**

Detta kapitel ämnar ge insikt i teorierna som sedan ska användas för att presentera analysen av resultatet. Inledningsvis förklaras vad för påverkan flygplatser kan ha på miljön samt vad för sociala effekter det kan innebära. Sedan redogörs det sammanfattat för begreppet "diskurs", hur det kan definieras samt vilka dominanta teorier som har utvecklats. Avslutningsvis redogörs det för tre stycken tidigare diskursanalyser kring flygplatser för att ha en tydligare utgångspunkt.

### **2.1 Miljöpåverkan av flygplatser**

Miljöaspekterna kring en flygplats har studerats tidigare och det finns flera studier som visar på vilken effekt en flygplats har på lokal, regional samt global nivå. På den lokala nivån är det främst ljud- och luft-föroreningar som har en påverkan, på den regionala nivån påverkar luftföroreningar och på den globala nivån är det klimatförändringar orsakade av luftföroreningar som har den största påverkan (Schäfer & Waitz, 2014).

På den lokala nivån är det buller som skapar de största problemen. En studie på ekonomiska kostnader av miljöpåverkan från flygplatser i USA skriven av Wolfe et al. (2014), visar att buller är det som utgör de största kostnaderna per person i områden som ligger mindre än 20 km från den undersökta flygplatsen. Studien innefattade att undersöka vilka kostnader buller, luftkvalitet och klimat hade för personer som bor i närheten av flygplatser. Kostnaderna för buller är högst inom 6 km till flygplatsen och antalet flygrörelser per år har en mindre påverkan på de kostnaderna än kostnaderna för luftkvaliteten som är högst om det är över 400 000 rörelser per år (Wolfe et al., 2014, s.105).

Att väga den lokala miljöpåverkan av en flygplats mot vad ett område kan klara av är av stor vikt då det finns begränsningar till vad lokala samhällen kan tolerera både i den naturliga miljön och den sociala (Suau-Sanchez et al., 2011, s. 276). Den sociala delen av hur mycket som kan tolereras har ofta en psykologisk komponent, som är kopplat till vilken grad av kontroll av det som kan uppfattas som buller (Suau-Sanchez et al., 2011, s. 278). Av den orsaken är det viktigt för en flygplats att vara tydlig i kommunikationen vad gäller utbyggnader som kan bidra till ökat buller. Samma studie av Suau-Sanchez tar även upp ett exempel från Barcelonas flygplats i samband med byggnationen av en ny landningsbana. I detta fall var kommunikationen mellan flygplatsen och boende i områden intill flygplatsen bristfällig, det ledde till protester från

boende när bullret från flygplan ökade eftersom antalet starter och landning blev fler per dag med den nya landningsbanan.

## 2.2 Diskurs som begrepp

Diskursanalyser har blivit en alltmer använd metod inom kulturgeografi och innebär olika omstridda definitioner. Huvudsaken är dock att språk och diskurser möjliggör nästan all social aktivitet. Genom språk formas kunskap och därigenom formas även hur människor relaterar till varandra inom kulturer, sociala grupper och institutioner (Dittmer, 2010, s. 274-275). Empiriskt sätt kan diskurser analyseras i textuell form, det vill säga genom att observera exempelvis tidskrifter, debatter och tidningsartiklar. Diskurser utgörs dock även av andra typer av kommunikation, såsom kroppsspråk, interaktioner och teknologiska kommunikationssätt vilket också är en effektiv analysform. Genom utförandet av en diskursanalys kan det skildras hur representationer av verkligheten kan skilja sig (Dittmer, 2010, s. 275).

Det har utvecklats två dominant teorier inom disciplinen med olika synsätt på hur diskurs kan definieras, *strukturalism* och *poststrukturalism*. Strukturalistiska synen är utvecklat ur ett Marxistiskt/Gramscianistiskt perspektiv där diskurs ses som ett tillvägagångssätt att ingjuta en ideologi på en befolkning. Huvuddraget är att eliten i samhället sägs besitta en "kulturell hegemoni" över arbetarklassen där de kapitalistiska normerna styr över arbetarklassens diskurser. Man menar att genom små interaktioner formas sociala strukturer genom vad de kallar "dold makt" och därigenom upprätthåller hegemonin och förtrycker arbetarklassen som deltar i denna. Hegemonin som utförs av eliten är "diskursiv", då man syftar till att dölja elitens intressen samtidigt som man åstadkommer samtycke med den dominerade klassen. (Dittmer, 2010, s. 276-277).

Poststrukturalism skiljer sig genom att de lägger mindre fokus på klasser och fokuserar istället på makt och Michel Foucaults idéer. Foucault ansåg att både individuella och kollektiva identiteter samt föremål formas genom diskursiva processer och menade att diskurser formar olika sanningar som medför olika problemlösningsmetoder. Enligt Dittmers (2010) beskrivning av Foucaults idéer, är diskurser det enda som möjliggör att man kan uppfatta världen, då språk är det enda som kan förklara den. Han sammankopplar kunskap till historia och menar att utifrån en viss historisk period uppstår kunskap och logik. Dittmer (2010) beskriver även hur det enligt Gayatri Chakravorty Spivak kan sociala förändringar ske genom individuell ingripande, då det

inte finns övergripande regler som kan hindra detta. Handlingar är inte internaliserade, utan är improvisatoriska och kreativa och därför är samhället alltid i ständig process. Ernesto Laclau och Chantal Mouffe beskrivs också av Dittmer (2010) där de använder diskurs som ett mer allmänt begrepp som innefattar språk, social praxis och institutioner. De diskuterar, som Spivak, också möjligheterna för sociala förändringar med hjälp av diskursanalys och anser att maktkamper visar oenigheter i samhället. När kunskaper i ett samhälle utmanas, formas det "identitetskriser" och det som anses vara "sunt förnuft" omvärderas. De använder begreppet "diskursiv artikulation" för att förklara hur handlingar som skapar relationer mellan föremål kan ändra ens identitet. Till skillnad från Spivak sker dock handlingar utspritt istället för individuellt (Dittmer, 2010, s. 277-279).

### **2.3 Diskurser om flygplatser**

Hegemonin och olika maktrelationer har en roll i de flesta diskurser. Den bidrar till hur och i vilken utsträckning den som har makten kan utöva sin diskurs. Detta kan man se i studien utförd av Griggs och Howarth (2017) som undersökte hur uttalanden påverkar diskursen kring utbyggnaden av flygplatser i England, främst Heathrow flygplats i London. Fokuset i denna studie låg i att undersöka hur tre uttalanden från maktpositioner har påverkat åsikter kring utbyggnader av Englands flygplatser. Det visade på vilken påverkan ett uttalande kan få för att vända en opinion men även hur det kan stärka en pågående förändring av åsikter (Griggs & Howarth, 2017, s. 7-12).

En annan studie av May och Hill (2006) som undersöker hur diskursen och makt påverkar inflytande kring utbyggnaden av flygplatsen i Canberra, Australien. Här ligger fokuset på vilka möjligheter självständiga organisationer och lokala samhällsgrupper har att utmana diskursen som företag och politiker kan utöva. Detta gör att den lokala befolkningen kan få ett litet inflytande i frågor rörande utbyggnaden, som det tidigare nämnts kan bristande information leda till stort missnöje. Missnöjet i planeringen av Canberras flygplats hade i större utsträckning att göra med det bristande politiskt ansvarstagande (May & Hill, 2006, s. 445).

Griggs och Howarth har även skrivit en annan studie som fokuserar på hur diskursen ser ut ur ett motståndshåll (2004). I den studien fokuserar de på hur retoriken och diskursen kring expansionen från motståndarhåll har förändrats och utvecklats. Studien fokuserar på HACAN (Heathrow Association for the Control of Aircraft Noise) och hur de har gått från att vara en

lokal organisation, till att vara en organisation som aktivt jobbar mot expansioner av flygplatser. Studien utforskar hur denna organisation har lyckats överleva med hjälp av att utveckla sin retorik och diskurs efter att deras mål har uppnåtts. HACAN har varit aktiva sedan 1970-talet, många organisationer faller samman efter att deras primära mål har lyckats eller misslyckats, vilket beror på att de inte utvecklar sin diskurs (Griggs & Howarth, 2004).

## **2.4 Användning av teori**

Teorierna som beskrivs kommer användas för att basera undersökningen på och för att ha en utgångspunkt för att hitta möjliga likheter från tidigare studier. Detta genom att jämföra resultaten som framkommer i denna studie med det som påvisats i tidigare studier. Denna studie kommer främst baseras på det poststrukturalistiska perspektivet kring identitet och till viss del makt. Dessa teorier kommer sedan knytas ihop med Taljas (1999) tre diskursfaser som hon beskriver som ett sätt att analysera kvalitativa intervjuer ur ett diskursperspektiv. Flygplatsteorierna kommer att användas för att se om det kan finnas likheter kring hur diskursen ser ut på Landvetter med tidigare studier kring diskurs men även kring hur flygplatsutbyggnader har sett ut och vilka konflikter som har uppstått.

### **3. Studieområde**

Studien fokuserar på områdena intill Landvetter flygplats som ligger i Härryda kommun, som i sig är en del av Västra Götalands län. Kommunen gränsar i öst till Bollebygds kommun, i söder Marks kommun, i söder och väster till Mölndals kommun och i norr till Partille kommun och Lerums kommun.

Befolkningen i kommunen låg på 37 802 år 2018, av de 37 802 bor 17 483 i Mölnlycke som är den största orten i kommunen (Härryda, 2019a). Till ytan är Härryda kommun en ganska liten kommun med en yta på 291,66 km<sup>2</sup> där 266,70 km<sup>2</sup> är landyta, vilket betyder att befolkningstätheten är 141,7 invånare/km<sup>2</sup> (SCB, 2019). Det har varit en stadig befolkningsökning på cirka 300-400 personer/år de senaste åren (SCB, 2019), närheten till naturen och till Göteborg beskrivs som några av de största orsakerna till att folk flyttar till kommunen (Härryda, 2019b).

Den viktigaste arbetsgivaren i kommunen är Landvetter flygplats som bidrar till en stor del av arbetstillfällena i kommunen. 2016 arbetade 18% av dagbefolkningen inom transportsektorn vilket är betydligt högre än snittet för länet och riket som ligger på 5%, att det är så pass mycket högre kan förklaras av Landvetter flygplats (Härryda, 2018). Utöver transportsektorn är tillverkning och utvinning, utbildning, handel och vård och omsorg sektorer som bidrar till stor sysselsättning (Härryda, 2018). Landvetter flygplats invigdes 1977 och ersatte då Torslanda flygplats. Flygplatsen har ca 90 destinationer till tre kontinenter och är även en frakthub, som planeras byggas ut (Swedavia, u.å.)

Figur 1 visar området som ska byggas ut inom det svart streckade området, det är vad som kallas Airport City och är det som denna studie undersöker.



Figur 1: Karta över hur planerna för Airport City ser ut, nybyggnationer inom det svart streckade området.  
 Källa: Härryda kommun.

Figure 1: Map of the planned Airport City, new constructions within the dotted black line.  
 Source: Härryda kommun.

## **4. Metod**

Detta kapitel ämnar beskriva metoderna som användes för att samla data samt för att analysera data. Först beskrivs det hur man genom en diskursanalys kan lyfta fram bakomliggande meningar och betydelser som kan analyseras samt hur teorierna om begreppet "diskurs" används i arbetet. Därefter beskrivs genomförandet av samtalsintervjuerna och vilken intervjumetod som användes. En diskussion av våra metoder görs i slutet av kapitlet där det nämns eventuella problem och felkällor som kan påverka resultatet.

### **4.1 Diskurs som metod**

Intervjuerna kommer att huvudsakligen analyseras utifrån det poststrukturalistiska perspektivet från Laclau och Mouffe som Dittmer (2010) beskriver. Här ligger fokus på hur diskursanalyser kan användas för att uppmanna samhällliga förändringar samt att uppmärksamma maktkamper som visar oenigheter i samhället. Dessutom används begreppet "diskursiv artikulation" för att förklara identiteter och vad som anses vara sunt förnuft kan utmanas (Dittmer, 2010, s. 278-279). I analysen av intervjuerna ska det tas fram de diskursiva artikulationerna som har format identiteter och sunt förnuft kring en utbyggnad av Landvetter flygplats samt hur dessa kan omvärderas.

Huvudsyftet med diskursanalyser är att studera hur kunskap produceras i konkreta kontexter och institutioner. Genom att analysera de olika sätten att tala kan man framhäva de perspektiv och utgångspunkter som har producerat kunskap och mening ur en viss historisk tidpunkt. Det finns flera diskurser om en viss kunskap ur en viss tidpunkt och dessa är ofta motsägande. Nya diskurser uppstår som en reaktion mot historiskt starka diskurser och utmanar validiteten av dessa (Talja, 1999, s. 2, 9). Dessutom kan vi, genom diskursanalyser, studera dikotomin mellan subjektiva meningar och den objektiva verkligheten och därigenom hur diskurser kan transformera den sociala verkligheten samt vilka konsekvenser som de olika sätten att tala om världen kan innebära (Talja, 1999, s. 2).

Talja (1999) betonar att intervjuer inte kan tolkas som berättelser som har en klar och konkret mening, utan vad som sägs av respondenterna ska reflekteras och analyseras för att hitta konsekventa mönster såväl som mönster med variationer. Detta sökande efter mönster kan, enligt Talja delas upp i tre faser. Det första innebär identifiering av inkonsekvenser och motsägelser i respondentens svar. Den andra fasen består av att identifiera regelbundna mönster

som uppstår från de olika respondenterna. Det kan handla om återkommande förklaringar, beskrivningar och argument. Den tredje fasen behandlar vad respondenten har för utgångspunkter och antaganden som gör att de utövar diskursen på det sättet som de gör (Talja, 1999, s. 8). Intervjuerna behandlas utifrån dessa faser.

Talja (1999) menar även att det finns två olika tillvägagångssätt när man analyserar kvalitativ intervjudata, "faktiska"- samt "specimen perspective". Det faktiska perspektivet fokuserar på själva innehållet av respondentens svar och pålitligheten beror på hur opartiska och exakta respondenten är. *Specimen perspective* menar däremot att trovärdigheten i respondentens svar inte spelar någon stor roll, utan faktumet att det finns olika yttranden kring ett visst ämne bevisar att ämnet har flera angreppssätt. Analysen kommer att göras utifrån ett *specimen perspective* då vi är mer intresserade av hur det kan finnas olika yttranden över Landvetters utbyggnad.

Diskurser som framträder i intervjuer analyseras på en makrosociologisk skala, det vill säga att de skapar generaliseringar om grupper eller institutioner, istället för att lägga för mycket fokus på individen. Därför valdes det att föra intervjuer med enskilda respondenter, då det skapar en generaliserbar bild av institutionen som de representerade. Det valdes dessutom att samla in data med hjälp av kvalitativa intervjuer då det ej fanns tillräckliga tidigare texter att analysera kvalitativt.

## 4.2 Samtalsintervjuer

Insamling av data skedde i form av intervjuer med berörda parter. Totalt har 4 parter intervjuats kvalitativt och samtliga intervjuer har ägt rum på parternas respektive kontor. Intervjuerna har spelats in med en smartphone och sedan transkriberats. Dessutom har det, under intervjuernas gång, observerats och antecknats övriga aspekter som är viktiga att beakta i en diskursanalys såsom kroppsspråk, ovillighet att diskutera ett visst ämne samt stämningen hos parten som intervjuas. Ämnen som togs upp i intervjun var aktörernas syn på utbyggnaden och vad de kan få ut av den, vilka problem de tror kan uppstå, hur boende kommer att påverkas och hur den frågan kan åtgärdas samt miljöaspekten av utbyggnaden (se Bilaga 1). Utöver det läts respondenten prata fritt kring frågor som de själva ville lyfta.

Den första parten som intervjuades var Matilda Svenning, stadsarkitekt i Härryda kommun. Intervjun ägde rum den 8:e april 2019 i Härryda kommuns egen byggnad. Denna



samtalsintervju ansågs ha stor vikt då Landvetter flygplats ligger inom kommunen och har då en roll i utbyggnaden. Sedan intervjuades Anna Noring Hantin, näringslivsplanerare vid Göteborgs Stads Stadsbyggnadskontor den 9:e april för att få en bild av hur Göteborgs Stad, regionens stadskärna, uppfattar en utbyggnad och vilka effekter det kan få för staden. Den 26:e april intervjuades Maria Ådahl och Amanda von Matern, vd respektive kommunikations- och marknadsansvarig för projektet Landvetter Södra, som är en planerad stad inom Härryda kommun som ska ligga väster om flygplatsen med mål om en befolkning på 25 000. Detta projekt var intressant för att se hur det planeras i samspråk med flygplatsens utbyggnad. Den 7:e maj intervjuades Robert Lenzi, affärsansvarig fastighetsutvecklare tillsammans med Helena Wiberg Klint, verksamhetsutvecklingschef på Swedavia. Denna intervju kändes mest central att utföra då Swedavia driver själva utbyggnaden av Landvetter flygplats. Samtliga intervjuer ägde rum i mindre mötesrum där endast vi och respondenten(a) närvarade.

Matilda Svenning	Stadsarkitekt, Härryda kommun	Kl. 8:30 8:e april
Anna Noring Hantin	Näringslivsplanerare, Göteborgs Stad	Kl. 10:00 9:e april
Maria Ådahl Amanda von Matern	Vd, Landvetter Södra Kommunikations- och marknadsansvarig, Landvetter Södra	Kl. 9:00 26:e april
Robert Lenzi Helena Wiberg Klint	Affärsansvarig fastighetsutvecklare, Swedavia Verksamhetsutvecklingschef, Swedavia	Kl. 14:00 7:e maj

Tabell 1: Respondenter som deltog i detta arbete.

Table 1: Respondents that participated in this study.

Valet att utföra samtalsintervjuer sågs som lämpligast eftersom målet var att se hur respondenterna såg på problem (Esaiasson et al., 2012, s. 253) som kan uppstå vid en expansion av Landvetter flygplats. Intervjuerna lades upp på ett semistrukturerat sätt med öppna frågor som gjorde det möjligt för respondenten att svara på frågorna på det sättet hen vill och för att låta respondenten lägga fokus på det de ser som viktigast. Genom att genomföra semistrukturerade intervjuer framkommer det vad den intervjuade ser som det viktigaste

(Bryman, 2012, s. 471). Vissa frågor ställdes för att vara mer specifika för att få ut mer detaljer, detta gjordes för att kunna hitta större skillnader mellan svaren hos de olika parterna, fokuset lades på den intervjuade och frågor som ställdes var i intresse för att få ut mer nyanserade svar (Bryman, 2012, s. 470). Det gjordes inga ställningstagande under intervjuernas gång för att inte eventuellt påverka svaret genom att visa på att det är vissa saker vi håller med om eller inte. Om det görs kan den intervjuades svar eventuellt ändras för att passa in med våra åsikter (Bryman, 2012, s. 474).

Att det är respondentintervjuer som utförs beror på att vi undersöker hur den intervjuade parten ser på situationer eller problem baserat på deras åsikter. Detta skiljer sig från informantintervjuer där målet är att få information från en insatta källa om exempelvis en organisation (Esaiasson et al., 2012, s. 228, 259).

Valet av respondenter gjordes utefter vad som ansågs lämpligt för att uppnå vårt syfte och för att få ett så brett perspektiv som möjligt utan att gå alltför långt ifrån syftet. Anledningen till att ett avsiktligt urval gjordes grundar sig i att användandet av en slumpmässig urvalsmetod ej var lämpligt då det är en specifik frågeställning för arbetet. För att då kunna besvara frågeställningen behövdes intervjuer med personer som har att göra med det efterfrågade (Bryman, 2012, s. 416-418).

### **4.3 Analys av insamlade data**

Insamlade data, vilken analyseras i kapitel 6 främst baserat på de tre diskursfaser Talja nämner. Det kommer jämföras på vilka sätt som resultaten från intervjuerna kan ses som motsägelser i det de säger. Även det som kan tolkas som de huvudsakliga mönstren och vad de väljer att lägga fokus på kommer att diskuteras och hur det kan vara kopplat till det poststrukturalistiska perspektivet. Det kommer att jämföras med de tidigare studierna om man kan se likheter kring diskursen eller hur det skulle kunna skapas liknande situationer som beskrivs i de tidigare studierna. Framförallt baserat på hur diskursen kan skapas beroende på makt.

### **4.4 Metoddiskussion**

Respondenterna var alla mer eller mindre insatta i utbyggnaden av Landvetter flygplats. Detta gjorde att graden av vilket de kunde ge information som var relevant till vår studie varierade. Det avsiktliga urvalet var absolut det bästa sättet att få respondenter som kan svara på de frågor

som ställs. Att intervjuerna spelades in verkade inte ha någon större påverkan på de intervjuade. I vissa fall kan det ha en påverkan på den intervjuade (Bryman, 2012, s. 482-483), men det var inget som märktes i dessa intervjuer då respondenterna verkade avslappnade i deras tal.

Användningen av diskurs gör att resultaten från intervjuerna är tolkningar utifrån våra egna utgångspunkter, vilket gör att andra resultat kan uppnås av någon annan som gör en liknande studie. Detta har att göra med positionalitet och ens egna förförståelser (DeLyser et al., 2010, s. 72). Enligt Talja (1999) beror mycket av pålitligheten av resultatet på hur bevislig man är som tolkare, och att man är konsekvent med sina tolkningar.

Respondenterna på Swedavia ville att vi skulle skicka in våra frågor i förväg. På så sätt kan det tyckas att de var mer förberedda än de andra som vi intervjuade. Även om frågorna skickades in i förväg utfördes intervjun i samma stil som de andra och det uppfattades inte att det gavs några skeva svar.

Gällande positionaliteten i arbetet kan det nämnas att en av oss har ett stort flygintresse vilket möjligtvis kan ha skapat en viss vinkling. Utöver det fanns det ingen position till något som undersöktes.

Detta arbete har vissa brister i att inte inkludera lokalbefolkningens åsikter. Av den anledningen blir detta ett arbete som endast undersöker aktörerna som mer eller mindre driver utbyggnaden och därav finns synpunkter från motståndarhåll. Lokalbefolkningen kom inte med på grund av tidsbrist. Att också få med en miljöorganisation skulle stärka detta arbete med en kritisk synvinkel. Här gjordes det försöka att kontakta en organisation, men tyvärr utan svar.

## 5. Resultat

Det här kapitlet redovisar vad som framgick av intervjuerna samt vilka diskurser som används. Först redovisas svaren från Härryda kommun, sedan Göteborgs Stad, därefter Landvetter Södra och till sist Swedavia.

### 5.1 Härryda kommun

I intervjun med stadsarkitekten på Härryda kommun, framgick det att mycket av utbyggnaden kring Landvetter flygplats till stor del är ett samarbete mellan Swedavia och Härryda kommun, *“aktören är definitivt fastighetsutvecklaren Swedavia som vill något. Men man kan säga att det här planprogrammet på nått vis är ett slags ‘ja vi är beredda att pröva detta och vi tycker detta verkar bra’ ifrån kommunens sida”*. Det är ett samarbete utifrån intresse, inställningen till utbyggnaden under intervjuens gång tolkades som positiv. Därtill kommer Trafikverket också in kring frågor gällande Riksväg 40 som är ett statligt intresse då den ägs av staten. I frågorna gällande Riksväg 40 var det framförallt problemen kring hur man ska hantera den ökande trafiken som kommer att bli, samt om man ska bygga ett nytt “halvmot” (ett trafikmot med avfart från och påfart åt endast en riktning, exempelvis Göteborg) väster om det nuvarande flygplatsmotet. Att man planerar att bygga ett nytt mot beror på att en stor del av utbyggnaden kommer att vara logistikanläggningar. De menar att det finns ett stort tryck på just logistik då stråket mellan flygplatsen och hamnen och vidare mot Borås är ett intressant område för många företag. Detta läge gör att det även kan vara intressant för företag att placera kontor och även tillgänglighet gör att det finns planer på att bygga ett handels- och upplevelsecentrum i utbyggnadsområdet. Men det kommer göras noggranna undersökningar på hur ett sådant handels- och upplevelsecentrum kommer att påverka de existerande centrumen i kommunen.

Tillgängligheten till Landvetter flygplats kommer förbättras med Götalandsbanan, en järnväg som planeras sträcka sig mellan Göteborg till Stockholm via Borås och Jönköping. *“Om man kommer hit på ett enkelt sätt från Borås och Göteborg så kan det egentligen vara vilket kontor som helst, som vill vara samlad i ett sådant kluster.”*, så att få en snabb transport mellan städerna och flygplatsen kan vara en något som kan göra att fler kontorsverksamheter blir lockade till det nya området. På så sätt ser kommunen det som en viktig del i utbyggnaden och även för att göra kommunen en attraktiv plats för verksamheter. Härryda som kommun är väldigt stolta över att ha flygplatsen i sin kommun och från deras perspektiv är det främst arbetstillfällena som den och de andra verksamheterna på flygplatsområdet bidrar till. Detta ser de som det viktigaste

gällande Landvetter, att få en järnväg som gör att transporttiden från flygplatsen till Göteborg eller Borås förkortas kommer göra att det blir lättare att pendla till arbetet.

När det diskuterades kring hur man tar hänsyn till de boende var det främst diskussion kring hur fastighetsägare påverkas av att sin fastighet ligger under flygplatsens bullerzoner. Att ha en fastighet under en bullerzon gör att det är begränsat hur mycket man kunnat utveckla sin fastighet då bullerzonerna är framtagna på sådant vis att det tar hänsyn till framtida utveckling av flyget. Detta menar Härryda har varit de största klagomålen från boende, att de inte får utveckla sin fastighet fastän de upplever att de bor mitt i skogen och att de inte lägger märke till något nämnvärt buller från flygplan.

## **5.2 Stadsbyggnadskontoret Göteborgs Stad**

Intervjun med Göteborgs Stad visade att hela Göteborgsregionen skulle gynnas av en expansion av Landvetter men det var dock inte helt uppenbart vad för påverkan det skulle innebära. *“Vi behöver att hela regionen satsar och utvecklas. Det är positivt för regionen då att det sker en utveckling där [Landvetter]... effekter/-nyttan av det är inte helt uppenbar.”* Utifrån ett helhetsperspektiv spekulerades det om det skulle vara rätt läge för en expansion samt det noterades att det bara är en av många projekt som uppstår hela tiden. På Göteborgs Stad tar de fram en ny kommunomfattande översiktsplan men det har inte varit någon kontakt med Härryda det senaste gällande utvecklingen kring flygplatsen, då läget kring utbyggnaden har blivit skarpt. Senaste kontakten de hade var under år 2011 gällande samråd över Airport City.

De uttryckte sig väldigt positivt till möjligheten att delta i utvecklingen och få fram Göteborgs intressen, i synnerhet byggnaden av nya logistikanläggningar vid Landvetter. Det är en viktig fråga som tas upp i deras översiktsplan och övriga nätverk och det betonas att planeringen av mark tillägnat för näringsliv behöver övervägas annorlunda än vad det görs idag. *“Mark för näringslivet behöver ses i ett regionalt perspektiv mycket mer än vad det görs idag /.../ Så absolut så skulle vi vara intresserade av det.”* Utvecklingen av Göteborgs Stad idag gör det svårt att tillgodose mark för logistik och industri och därför skulle de vara intresserade av att utforska ny mark. De betonar dock att de inte råder över ett sådant val men inte skulle ha något emot en sådan utveckling. *“Det råder vi ju inte över så det blir liksom så de gör väl det som de*

*känner att de tjänar mest på såklart /.../ Men ja det skulle man ju vilja ha, just kring utveckling av logistik och sådant.”*

Den mest framträdande diskursen som utövas av Göteborg Stad är att utbyggnaden av flygplatsen kommer ha en positiv påverkan på regionen som helhet, i synnerhet med utvecklad logistik. De ger även utbyggnaden en identitet av “en av många projekt som uppstår hela tiden”.

De uttrycker sig även positivt till möjligheten med ökad turism som följd av flera flyglinjer. *“Absolut. Att flygplatsen utvecklas, att det blir fler linjer och en större flygplats är ju jättepositivt för Göteborg som stad.”* Däremot spekuleras det över hur resenärerna kommer att agera när de väl ankommer. Eftersom Landvetter region planeras att byggas ut är det oklart över om resenärerna kommer uppmanas till att stanna i en framtida attraktivare miljö kring Landvetter. Det betonas hur viktiga turisterna är för stadskärnan när det gäller inkomstkälla och jobb. *“...det är synd utifrån stadskärnans perspektiv ifall de turisterna inte kommer till stadskärnan utan stannar där [Landvetter] och konsumerar. Så det är klart att det kan bli målkonflikter.”* Det uttrycks även att den eventuella Götalandsbanan kommer att gynna regionen. *“...det stärker ju erbjudandet av regionen.”* Sedan lägger de tonvikten på kollektivtrafikens roll i regionens ekonomi. *“Jag tror man ska bara försöka bejaka god kollektivtrafik, kopplingar och att det blir löst för det som alla vinner på. Gör de det riktigt bra så kommer det att spilla över på oss också.”*

Enligt Göteborgsregionens strukturbild ska den hållbara stadsutvecklingen inte frångås för mycket annars riskeras det att flödena i hela regionen påverkas. Om det blir ett externt läge med handel i Landvetter riskerar det att handelsflödena inte tillkommer till rätt stadsmiljö. *“Vi ser ju helst att handel tillkommer till rätt stadsmiljö och i anslutning till bostäder /.../ Det är väl ett litet problem eventuellt med en sådan, då det tar mycket av flödena.”*

Dessutom tas det upp problemet med ökad trafik i det systemet som finns nu: *“...att bara fylla på med ny trafik i det här gamla systemet skulle innebära problem, gällande trängsel och luftmiljö”* Därför pratade de om behovet att hela tiden jobba med åtgärder och eventuellt ändra vägarna. För att förbättra luftmiljön i stan finns förslag om att införa zoner för tung trafik men det läggs fokus på att just styra om trafiken.

Sedan hade de inga direkta tankar kring bullret som flygplatsen medför då det inte har en påverkan på stadskärnan, men avslutade med att betona att flygplatsen är en källa som försörjer regionen och att det är bra läge att förbättra och utveckla.

I början av intervjun pratades det om utbyggnadens positiva inverkan på regionen utifrån ett helhetsperspektiv, men senare pratades det specifikt om hur handelsflödena kan innebära en obalans i regionen.

### **5.3 Landvetter Södra**

Respondenterna från Landvetter Södra pratar om den nya staden som en plats med nationell samt internationell betydelse gällande företag, forskning, utveckling och innovationsprojekt. *“Vi vill att den ska vara internationell så att vi kan sprida det vi gör”* En annan viktig anledning till att bygga staden är bostadsbristen. *“...grunden till Landvetter Södra är ju främst att vi har en stor bostadsbrist /.../ Med Landvetter Södra så har vi en fantastisk möjlighet att implementera innovationer som redan finns, att bygga hållbart från grunden.”* Man menar också att staden ska vara en attraktiv helhet för alla att bo och trivas i samt att staden ska vara naturnära.

Landvetter Södra vill dessutom att den nya staden ska bli nära integrerad med Landvetter flygplats, där den nya staden kommer kunna bidra med en plats där företag ska kunna lägga sina kontor och även för Bostäder åt deras anställda men också för de som jobbar på internationella företag i regionen. Här kommer också Götalandsbanan bli en viktig del för kommunikationen i staden då det kommer bidra till snabb pendling till både Göteborg och Borås.

I frågor kring hur man ska möta trafikproblem som kan dyka upp med en byggnation av en ny stad så finns det många olika alternativa lösningar och man tittar på olika scenarier för att tidigt kunna erbjuda hållbar mobilitet och kollektivtrafiklösningar. Man såg positivt på hur framförallt tåget kommer att bidra till en förbättrad kommunikation och de tittar på flera olika lösningar som de kan implementera innan man har tillgång till tåget men även hur man ska placera stationerna då det finns företag längs med hela vägen från Härryda till Borås. *“Hållbar mobilitet med riktigt bra kollektivtrafik är grunden för en stark region och dess arbetsmarknad samt ger förutsättningar för orterna i stråket att växa och fler bostäder kan tillskapas. Ett stationsläge i Landvetter Södra är verkligen prioriterat.”* Exempelvis kan snabbussar mellan

Göteborg och Borås vara en lösning till dess att tåget finns på plats. De tittar även på hur man ska förstärka kopplingarna till Landvetter Södra och andra kringliggande orter.

Bulleraspekter har de med i sitt översiktsarbete och de jobbar aktivt med att kunna göra simuleringar av buller, vind, ljus och mobilitet för att säkerställa att de fattar rätt beslut. En väldigt viktig del för staden är att integrera naturen i staden med grönområden som binder samman staden samt att ha mycket grönt i mellanrummen mellan husen i staden och att även husen ska vara gröna. Att jobba med naturen var en viktig del för dem, *“Ja det är jätteviktigt, naturen ska integreras i stadsstrukturen och vara närvarande för dess invånare hela tiden...”* och mycket av vad de sa hade en tydlig utgång från att Landvetter Södra ska vara en grön och hållbar stad.

Sedan togs ämnet upp om kommunens boendes åsikter kring utbyggnaden. *“De flesta är väldigt positiva till det, sen är det vissa som har frågor såklart och vi vill gärna träffa alla, vi vill ha dialog med samtliga som har funderingar.”*

## **5.4 Swedavia**

Swedavias planer på en utbyggnad är omfattande, där verksamheten är uppdelad i olika grenar med olika fokusområden. Intervjun handlade om hur planerna kring en expansion av terminalen ser ut till vilka verksamheter som planeras i området som kallas Airport city. Gemensamma för alla Swedavias planer är att de fokuserar på möten mellan människor där fokuset ligger på att utveckla möjligheterna till kommunikation regionalt och globalt.

Swedavia lyfte tydligt fram sitt hållbarhetsarbete där de var väldigt tydliga med att de kommer nå sitt mål på att ha nollutsläpp av fossila bränslen 2020 från sin egen verksamhet, detta inkluderar inte flygtrafiken. *“Vi har minskat sen 2010 med 96% vårt utsläpp av fossilt koldioxid, nu ligger vi nere på 89 ton.”* De sa även att de är den koncern i världen som har flest ackrediteringar, och detta har gjort att Landvetter har blivit intressant för flygplatser runtom i världen som vill titta på deras miljöarbete. Ett av de arbetena de gör är att köpa in biobränsle för att skapa en efterfrågan eftersom det annars endast finns en liten efterfrågan på grund av priset. Även denna satsning har varit intressant för andra flygplatser. Detta hållbarhetsfokus var även synligt när de presenterade sina övriga utvecklingsplaner, genom att vara tydliga med hur



dess planer kommer påverka miljön. På detta sätt verkade de vara väldigt transparenta, vilket gjorde att man kunde se att det var en viktig fråga för dem.

Antalet direktdestinationer är något som Swedavia ständigt jobbar på att utöka för att kunna uppfylla sitt syfte om att skapa möten mellan människor och göra regionen tillgänglig. Fokuset hos Swedavia är alltså att fortsätta med direktlinjer till och från Landvetter flygplats ut i världen.

*“Vi är ju Skandinaviens logistiknav nummer ett /.../ där har vi ju Göteborgs Hamn som kör de långväga frakterna lite långsammare och frakten behöver också kompletteras med flygfrakt.”* Flygfrakten är en av de viktigare frågorna när nya linjer skapas då det idag är vanligt med passagerarflyg med en del frakt som transporteras i lastutrymmet. Det nämner de som en av anledningarna till att linjen till Doha skapades, och den här transportmodellen gör att vissa linjer kan vara så billiga som de är.

De var även positivt inställda till expansionens eventuella ekonomiska uppblomstring då det skulle skapa jobb och planerna på att bygga Landvetter Södra ser de fram emot då det kan komplettera Landvetter flygplats bra med bostäder men även en plats där företag skulle kunna lägga kontor för att ha en kortare distans till flygplatsen. All verksamhet som de tänker bygga ut runt flygplatsen är vad de kallar *flygplatskompletterande verksamheter* med bland annat ett hotell som kommer bli en viktig del i vad som i framtiden ska vara ett resenav när järnvägen kommer till flygplatsen. Att expansionen är intressant menar de beror på läget mellan Göteborg och Borås. Målet är att det ska bli en plats där det finns företagsparker, logistik och upplevelse områden som allt ska hänga samman smidigt och tar hänsyn till gemensamma problem såsom trafik *“... så att man inte gör en pusselbit där och så hänger den inte ihop med de andra, utan vi jobbar utifrån en helhet under olika ansvarsområden tillsammans med kommunen.”*

När det frågades om utbyggnaden har orsakat motstånd tog Swedavia upp lokalbefolkningens eventuella försvårade problem. De påstod att majoriteten var positivt inställda till Landvetters utveckling men att det fanns en minoritet som skulle fortsätta uppleva svårigheter såsom buller och bygglov. De var uppriktiga med att säga att de inte kunde lösa detta problem för befolkningen helt och hållet, men hävdade att de skulle bli insatta med att lindra bullret.

## **6. Diskussion**

I detta kapitel diskuteras diskurserna som används av aktörerna och vad det kan innebära utifrån poststrukturalistiska synen på *diskurs*, de tre faserna som beskrivs av Talja (1999) samt utifrån tidigare fallstudier.

### **6.1 Aktörernas gemensamma diskurser**

Aktörerna som intervjuades visade på ett intresse av att få en utbyggnad av Landvetter flygplats där det låg ett stort fokus kring hur en utbyggnad inte enbart kommer bidra till lokala, som exempelvis Härryda kommun och Göteborgs Stad, utan att det även kommer gynna hela regionen. Detta var en gemensam faktor som alla aktörer nämnde och därav kan man anta att det är något som har en stor prioritet i utbyggnaden. Framförallt med det som Härryda nämnde kring att det finns en stor efterfrågan på logistik samt att det är något som man lätt skulle kunna sälja. Detta var något även Swedavia nämnde och diskursen är här skapad ur intressen som redan finns i världen. Språket som användes är en effekt av att de är väl medvetna av att utbyggnaden av en logistikterminal kommer vara gynnsam, mycket beroende på läget som är precis intill flygplatsen. Göteborgs Stad hade liknande uttalanden om logistiken som en positiv effekt för hela regionen, och hur mycket av det som utvecklas vid flygplatsen kommer spilla över till Göteborg.

Diskurser i samma stil användes för Götalandsbanan där det var en gemensam positiv inställning kring hur det kommer gynna hela regionen. Att alla aktörer har en tydlig positiv inställning till utbyggnaderna bidrar till att skapa en verklighet utifrån dessa diskurser. Detta är även det som ingår i den andra fasen som Talja (1999) nämner, nämligen gemensamma förklaringar som de olika aktörerna använder. Detta skapar en stark gemensam diskurs som kan leda till en social förändring då det även utöver en stor makt i linje med vad Laclau och Mouffe beskriver (Dittmer, 2010, s. 278-279). Utifrån vad Griggs och Howarth (2017) skrev gällande hur uttalanden från maktpositioner kan förändra en opinion, så har dessa aktörer en stark grund att stå på för att skydda sina intressen. Med fyra stora aktörer som har gemensamma intressen borde de kunna behålla opinionen på deras sida enligt Griggs och Howarths studie. Om man skulle basera detta arbete på det strukturalistiska perspektivet skulle detta antagligen ses som ett förtryck av befolkningen för att få ett samtycke från befolkningen.

Ett problem som togs upp i stor grad var trafiken som en utbyggnad kan bidra till och där fanns det olika yttranden kring i vilken grad det kan påverka. Men det gemensamma alla var relativt tydliga med var att det kunde skapa problem, även om vilken grad man ville lägga fokus på de problemen varierade mellan de olika aktörerna. Där Härryda hade den tydligaste diskursen kring hur man arbetar för att kunna hantera trafikökningen med expansionen. Härryda nämnde även att de var stolta av att ha flygplatsen i kommunen, detta kan även vara en del som kan ha skapat en identitet som Laclau och Mouffe beskriver (Dittmer, 2010, s. 278-279), och detta kan vara anledning till att kommunen vill bidra till en förbättrad flygplats.

## **6.2 Aktörernas utgångspunkter**

Utifrån Taljas (1999) tredje fas ska man även ta hänsyn till vilka utgångspunkter respondenterna har. I detta fall har Swedavia och Härryda utgångspunkter från ett väl insatt läge vilket tydligt kan forma diskursen. Framförallt gällande hur positivt de såg på utbyggnaden. Laclau och Mouffe menar att den diskursiva artikulationen formar det som kan anses vara sunt förnuft vid en specifik tidpunkt. Vid denna tidpunkt kan man se samarbetet med exempelvis Landvetter Södra som en bidragande orsak till att den positiva diskursen då man ser hur det kan gynna hela kommunen. Att aktörerna är insatta behöver dock inte betyda att deras diskurser är sunt förnuft som Laclau och Mouffe nämner (Dittmer, 2010, 278-279). Detta kan man se ur *specimen perspective* där innehållet inte är lika intressant som faktumet att det finns olika yttranden. Olika yttranden finns i diskurserna som har undersökts och därför är det intressant att diskutera hur dessa identiteter och sunt förnuft kan utmanas.

## **6.3 Motsägelser i aktörernas diskurser**

Den första fasen från Talja (1999) är att hitta motsägelser i diskursen. Motsägelser som man kunde märka hos Göteborgs Stad var hur de talade om det positiva för regionen i helhet, men de nämnde senare vilka problem det kunde skapa för staden med tung trafik och luftkvalitén. Även hur handelsflödena skulle kunna förändras som följd av expansionen sågs som ett potentiellt problem. Göteborgs Stad visade då att de möjligen prioriterar stadskärnans intressen över regionen som helhet gällande handelsflöden. Även hur de vill få ökade transporter så är infrastrukturen idag inte anpassad för en så stor ökning av trafik som en expansion kommer innebära.

Dessutom ansågs Swedavias uttalanden om utsläppsminskning av fossila bränslen vara något motsägelsefull, då en flygplatsexpansion skulle innebära ökad flygtrafik vilket gör att Swedavia har en indirekt inverkan på ökade utsläpp av fossila bränslen. I deras diskurs tog de ändå hänsyn till de problemen och hade planer kring hur man kan minska det, bland annat genom biobränsle projektet.

En annan motsägelse som märktes var hur Landvetter Södra pratade om Landvetter flygplats som en framtida mellanlandnings-hub, det vill säga en flygplats likt Frankfurt där många av resenärerna mellanlandar. Swedavia å andra sidan pratade om Landvetter som en flygplats som alltid främst kommer vara en slutdestination för resenärerna. Här sker det alltså ett missförstånd mellan de två parterna som egentligen ska samarbeta i deras vision om Landvetter.

#### **6.4 Diskursen om närbefolkning**

Diskursen gällande hur de boende påverkas av buller, något som framförallt rörde Swedavia och Härryda kommun, var tydliga med att det finns problem för de som bor under bullerzonen men att det inte finns mycket man kan göra åt det. Detta kan ses som en samhällelig oenighet där den diskursen med mest makt medför problem för vissa individer. Samtidigt verkade kommunikationen inte vara den allra bästa mellan boende och aktörerna då boende inte alltid visste varför de inte får bygga. Denna bristande kommunikation kan man likna vid situationerna som var i Barcelona och Canberra där bristfällig kommunikation av konsekvenser ledde till stort motstånd från påverkad lokalbefolkning. Motstånd i samma utsträckning kommer inte att ske på Landvetter flygplats då det få som är mycket påverkade men att ha tydligare förklaringar av hur situationen ser ut skulle kunna gynna båda parterna.

## ***7. Slutsatser***

Diskursen för Härryda kommun och Göteborgs Stad var främst fokuserad på hur en ny logistikanläggning kommer gynna hela regionen, Swedavia nämnde även det men la större vikt på hur de vill skapa möten mellan människor. Landvetter Södra skilde sig åt en del då de mest fokuserade på hur de ska fungera som ett komplement till Airport city med en attraktiv hållbar stad med rum för kontorsverksamheter. Det är även detta som de olika aktörerna framförallt vill få ut av utbyggnaden. Det var de största skillnaderna mellan diskurserna där Härryda kommun och Swedavia hade den tydligaste diskursen, antagligen för att de var mest insatta i frågorna då de är de absolut mest centrala aktörerna i utbyggnaden.

I likhet med tidigare studier finns det viss bristande kommunikation mellan parterna i utbyggnaden och lokalbefolkningen. Det är något som borde undersökas vidare för att kunna dra den slutsatsen, då detta endast är baserat på de centrala aktörernas uttalanden.

Utöver det var det gemensamma fokuset på hur alla parter var oerhört positivt inställda till Götalandsbanan och hur den kommer kunna bidra till en mycket bättre koppling till flygplatsen intressant. Detta fokus på ett gemensamt projekt kan bidra till en stark diskurs ur ett maktperspektiv för att faktiskt kunna lyckas genomföra projektet, åtminstone delvis med en regional järnväg mellan Borås och Göteborg.

Att ha med Landvetter Södra i arbetet gjorde att vi fick med ett annorlunda perspektiv ur ett stadsbyggnadsprojekt på utbyggnaden. Detta perspektiv fanns inte med på samma sätt i de tidigare studierna, här hade Landvetter Södra ett större fokus på sin egen stad och hur den kan hjälpa flygplatsen bli mer attraktiv.

Motsägelser i diskursen som hittades var inget som sågs eller uppmärksammades i de tidigare fallstudierna även om de anses vara intressanta i hur de bidrar till att skapa en diskurs för den här studien. Fall kring motsägelser i diskurs är något som skulle kunna utforskas vidare, framförallt hur de relaterar till diskurs som framförs från en potentiell motståndssida.

## **Referenser**

Boeing. (u.å.). *Boeing 787 Dreamliner*. Hämtad 2019-04-05 från <https://www.boeing.com/commercial/787/>

Bryman, A. (2012). *Social research methods* (4.th ed.). Oxford: Oxford University Press.

DeLyser, D., Herbert, S., Aitken, S., Crag, M., & McDowell, L. (2010). *The SAGE Handbook of Qualitative Geography*. London: SAGE Publications Ltd

Dessens, O., Köhler, M.O., Rogers, H.L., Jones, R.L. & Pyle, J.A. (2014). Aviation and climate change. *Transport Policy*, 34, 14-20. doi: 10.1016/j.tranpol.2014.02.014

Dittmer, J. (2010). Textual and Discourse Analysis. I DeLyser, D. (red.) *The SAGE Handbook of Qualitative Geography*. London: SAGE Publications Ltd, s. 274-285

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Wängnerud, L. (2012) *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Norstedst Juridik AB.

Härryda kommun. (2019a). *Statistik om Härryda kommun*. Hämtad 2019-04-15 från <https://www.harryda.se/kommunochpolitik/kommunfakta/statistik.4.495f377d12fde1a72be800037867.html>

Griggs, S. & Howarth, D. (2004). A transformative political campaign? The new rhetoric of protest against airport expansion in the UK, *Journal of Political Ideologies*, 9:2, 181-201, doi: [10.1080/13569310410001691208](https://doi.org/10.1080/13569310410001691208)

Griggs, S. & Howarth, D. (2017). Discourse, policy and the environment: hegemony, statements and the analysis of U.K. airport expansion. *Journal of Environmental Policy and Planning*. doi: [10.1080/1523908X.2016.1266930](https://doi.org/10.1080/1523908X.2016.1266930)

Härryda kommun. (2019b). *Kommunfakta*. Hämtad 2019-04-15 från <https://www.harryda.se/kommunochpolitik/kommunfakta.4.495f377d12fde1a72be800037087.html>

Härryda kommun. (2018). *Härryda kommunfakta 2018*. Hämtad 2019-04-15 från <https://www.harryda.se/download/18.55e6518b163b7ce9e5973847/1528371604270/KOMMUNFAKTA%202018.pdf>

May, M. & Hill, S.B. (2006). Questioning airport expansion—A Case study of Canberra International Airport. *Journal of Transport Geography*, 14, 437-450. doi: [10.1016/j.jtrangeo.2005.10.004](https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.10.004)

Statistiska centralbyrån. (2018). *Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968–2018*. Hämtad 2019-04-15 från [http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101A/BefolkningNy/?rxid=e8c2eea8-1b8d-4f06-a255-1a49a90adc1d](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101A/BefolkningNy/?rxid=e8c2eea8-1b8d-4f06-a255-1a49a90adc1d)

Statistiska centralbyrån. (2018). *Land- och vattenareal per den 1 januari efter region och arealtyp. År 2012–2019*. Hämtad 2019-04-15 från [http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_MI\\_MI0802/Areal2012/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0802/Areal2012/)

Schäfer, A.W. & Waitz, I.A. (2014). Air transportation and the environment. *Transport Policy*, 34, 1-4. doi: [10.1016/j.tranpol.2014.02.012](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.02.012)

Suau-Sanchez, P., Pallares-Barbera, M., & Paül, V. (2011). Incorporating annoyance in airport environmental policy: noise, societal response and community participation. *Journal of Transport Geography*, 19, 275-284. doi:[10.1016/j.jtrangeo.2010.02.005](https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.02.005)

Swedavia. (u.å.). *Göteborg Landvetter Airport – flygplatsen som ligger nära*. Hämtad 2019-05-13 från <https://www.swedavia.se/landvetter/om-flygplatsen/>

Swedavia. (2017). *Draft masterplan Göteborg Landvetter airport*. Hämtad 2019-04-01 från <https://www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/draft-masterplan-landvetter-2018-01-12.pdf>

Talja, S. (1999). Analyzing Qualitative Interview Data: The Discourse Analytic Method. *Library & Information Science Research*, 24:4, 459-477. doi: [10.1016/S0740-8188\(99\)00024-9](https://doi.org/10.1016/S0740-8188(99)00024-9)

Transportstyrelsen. (2018). *Flygplatsstatistik*. Hämtad 2019-04-02 från [https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik-/](https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/)

Wolfe, P.J., Yim, S.H.L., Lee, G., Ashok, A., Barrett, S.R.H., Waitz, I.A. (2014). Near-airport distribution of the environmental costs of aviation. *Transport policy*, 34, 102-108. doi: [10.1016/j.tranpol.2014.02.023](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.02.023)

### **Bild på försättsblad**

Härryda kommun. (2018). *Planprogram och konsekvenser för Airport City*. Hämtad 2019-05-29 från <https://www.harryda.se/byggaboomiljo/planarbete/detaljplaner/harryda/planprogramochkonsekvenserforairportcity.4.58ac52a713a5c801848800032678.html>



## ***Bilagor***

### **Intervjufrågor**

Frågorna utgjorde agerade som riktlinjer för intervjun och vad vi ville få ut av intervjun. I intervjun med Landvetter Södra användes frågorna till Härryda kommun som utgångspunkt.

#### *Härryda kommun*

Vilken roll har ni som kommun i planeringen?

Vad hoppas ni kommunen kan få ut av utbyggnaden?

Nya företagsparker för att locka till företag i en attraktiv lättillgänglig miljö?

Påverkan för boende i närheten?

Kompensering?

Miljöaspekter?

Motstånd? Stöd?

Relationen till Landvetter?

#### *Göteborg*

Eftersom Landvetter är enda kommersiella flygplatsen för Göteborgs stad är den viktig för staden ur ett handels och turismperspektiv, så hur ser ni som stad på en utbyggnad av Landvetter?

Hur mycket av handel och turismen går genom

På vilket sätt kan en utbyggnad av en järnväg till Landvetter gynna näringslivet i Göteborg, kan det locka fler och större företag?

Planeras det runt en utbyggnad, hur man kan bygga nya företagsparker för att dra så stor nytta som möjligt?

*Swedavia*

Vad är målet med utbyggnaden?

Vilka är de främsta drivkrafterna bakom utbyggnaden? Vad vill ni att utbyggnaden ska bidra med för regionen?

Hur ser samarbetet med Härryda kommun ut? Planer för att koppla samman kommunen och flygplatsen på ett smidigt sätt?

På vilket sätt kommer Götalandsbanan gynna flygplatsen? Ger den ytterligare möjligheter för vidare expansioner i framtiden? Eventuellt en ny landningsbana?

Vilka miljöproblem finns det/kan det skapas med utbyggnaden som sker?

Hur kan boende i närheten påverkas av exempelvis buller eller luftföroreningar? Finns det några planer på hur det kan minimeras?

Finns det stort stöd eller motstånd? Har ni märkt av några åsikter från något speciellt håll?