



HÖGSKOLAN FÖR LÄRANDE
OCH KOMMUNIKATION
HÖGSKOLAN I JÖNKÖPING

Att flyga eller inte flyga

En kvalitativ intervjustudie om klimatengagerade
personers syn på flyget

Josefine Lund

Elin Ström

Examensarbete 15 hp
Inom Globala studier

Globala studier 61-90 hp
Vårterminen 2013

Handledare:
Ellen Almers

Examinator:
Sverker Johansson

SAMMANFATTNING

Josefine Lund, Elin Ström

Att flyga eller inte flyga

En kvalitativ intervjustudie om klimatengagerade personers syn på flyget

Antal sidor: 55

Antalet flygresor har ökat markant i världen de senaste decennierna. Detta har medfört en ökning av flygets koldioxidutsläpp som därmed har gett en ökad påverkan på klimatet. Forskning angående människors syn på och uppfattning om flyget är relativt ny och forskning rörande ämnet är mer förekommande idag än för ett decennium sedan. Tidigare undersökningar är dock i stort sett eniga om att människor, både miljömedvetna och icke-miljömedvetna personer, inte tänker ändra på sina flygvanor och flyga mindre på grund av flygets klimatpåverkan. Denna studie undersöker *klimatengagerade personers* flygvanor och vad de har för syn på flyget och flygets påverkan på klimatet. Resultatet i studien skiljer sig från tidigare forskning genom att de klimatengagerade personerna i undersökningen antingen försöker begränsa sina flygresor eller inte längre flyger alls på grund av den klimatpåverkan en flygresor innebär. *The low-cost hypothesis* har använts som ett teoretiskt ramverk för att undersöka om det finns ett *attitude-behavior gap*. Det framkom att *the low-cost hypothesis* endast delvis kan appliceras och att det finns ett litet *attitude-behavior gap* hos de respondenter som flyger. Det finns inget *attitude-behavior gap* hos respondenterna som inte flyger. Det framkom även att *sociala normer* till viss del påverkar valet att flyga eller inte flyga.

Sökord: pro-environmental behavior, attitude-behavior gap, low-cost hypothesis, flygresor, klimatengagerade, miljömedvetenhet, sociala normer, flygvanor, Klimatnätverk

Postadress	Gatuadress	Telefon	Fax
Högskolan för lärande och kommunikation (HLK) Box 1026 551 11 JÖNKÖPING	Gjuterigatan 5	036-101000	036162585

Förord

Vi vill tacka Naturskyddsföreningens Klimatnätverk för deras hjälp att rekrytera deltagare till denna studie. Vi vill även tacka respondenterna för att de ställde upp på att bli intervjuade. Till sist vill vi tacka vår handledare Ellen Almers för allt stöd under uppsatsarbetets gång.

Josefine Lund & Elin Ström

Maj 2013

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Syfte och frågeställningar	2
1.2 Begreppsförklaring och definitioner	2
2. Bakgrund	3
2.1 Flygets klimatpåverkan	3
2.2 Globalisering och trender inom flygindustrin	4
3. Tidigare forskning	6
3.1 Flygresenärers attityder och flygvanor	6
3.2 Miljömedvetna personers attityder och flygvanor	8
4. Teoretiskt ramverk	10
4.1 Teorier och teoretiska begrepp i forskningen	10
4.2 The Low-cost Hypothesis	10
4.2.1 Hög- och lågkostnad	11
5. Metod	13
5.1 Urval och avgränsningar	13
5.1.1 Beskrivning av respondenter och Klimatnätverket	14
5.2 Insamling av data	14
5.3 Utformande av intervjuguide	16
5.4 Forskningsetik vid intervjuer	16
5.5 Analys och bearbetning	17
5.6 Validitet, reliabilitet och generalisering	18
6. Resultat	20
6.1 Respondenternas syn på flygresor	20
6.1.1 Flyget och rättvisa	21
6.1.2 När är det inte acceptabelt att flyga?	23
6.1.3 När är det acceptabelt att flyga?	24
6.2 Uppfattning om omgivningens flygvanor och inställning till flyget	26
6.2.1 Varför flyger människor?	26
6.2.2 Omgivningens uppfattning om flygets klimatpåverkan	27
6.3 Respondenternas flygvanor och val av andra transportmedel	29
6.3.1 Respondenterna som flyger	29
6.3.2 Respondenterna som har slutat flyga	31
6.3.3 Miljövänlig livsstil och val av andra transportmedel	32
6.4 Lämpliga åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan	34
6.4.1 Teknikutveckling och klimatkompensering	34
6.4.2 Ekonomiska styrmedel	35
6.4.3 Förändra synen på flygresor i samhället	36
6.4.4 Vem ansvarar för att minska flygets klimatpåverkan?	37
7. Diskussion och slutsats	40
7.1 Återkoppling till tidigare forskning	40
7.2 Återkoppling till det teoretiska ramverket	46
7.3 Vidare forskning	50
7.4 Slutsats	51
Referenslista	53
Bilaga 1	

I. Inledning

Jag får alltid en liten bekymmersrynka om någon säger flygresor och alltså särskilt om någon säger på ett lättsinnigt sätt att – ja men vi ska åka till Kanarieöarna på två veckor. Då blir det väldigt djup rynka liksom och det blir ännu värre om man ska åka till Thailand eller något annat ställe helt obetänkt på ett rutinmässigt sätt. Ja bekymret kommer av att alltså vi har inte utrymme att fortsätta att obetänksamt resa med flyget. (I7)

Ovanstående citat kommer från en av respondenterna till föreliggande studie. Hennes bekymmer kommer ifrån att varje flygresa som görs idag bidrar till den globala uppvärmningen och därför anser hon att vi inte kan fortsätta att flyga på det sätt som sker för närvarande. I takt med att antalet flygresor ökar, ökar även flygets utsläpp av växthusgaser vilket därmed bidrar till klimatförändringar. Klimatförändringar sker globalt och regionalt i världen. Dessa förändringar har skett till stor del på grund av ökade nivåer av koldioxid i atmosfären som kommer från användandet av fossila bränslen.¹ Flygbränslet som gör det möjligt för allt fler människor att resa består idag av just fossila bränslen och det är genom detta som flyget medverkar till den globala uppvärmningen som på sikt kan komma att påverka många människors livssituationer. Om jordens medeltemperatur fortsätter att stiga kommer vi med största sannolikhet drabbas av mer extrema väderförhållanden och höjda havsnivåer.

Vi har ett särskilt intresse i att undersöka detta då vi själva är miljömedvetna men vårt intresse av att resa samt vår framtida yrkesroll som biståndsarbetare kan innebära att vi kommer att flyga. Därmed bidrar vi till den globala uppvärmningen trots vår kunskap om flygets klimatpåverkan.

Då det finns ett stort intresse för att resa till avlägsna platser behöver forskning tillämpas för att förklara vad det är som gör att fler flyger trots ökad vetskap om flygets klimatpåverkan. Studier om människors flygvanor och attityder till flygresor och flygets klimatpåverkan har gjorts tidigare. Forskningen har kommit fram till att människor, även miljömedvetna personer, fortsätter att flyga trots att de vet om att deras flygresa får negativa konsekvenser för jordens klimat.² Det finns dock ingen tidigare forskning som undersöker hur personer som är engagerade för klimatet förhåller sig till att flyga. Denna studie ämnar därför kartlägga klimatengagerade personers syn på flygresor och dess klimatpåverkan och undersöka om respondenterna i studien har samma förhållningssätt till flyget som det som har framkommit i forskning om flygresenärer i allmänhet. Kanske skiljer sig dessa klimatengagerade personer från de människor som har deltagit i tidigare undersökningar genom att ha andra uppfattningar om flygresande och kanske ha ändrat på sina flygvanor på grund av flygets klimatpåverkan.

¹ Oxford Dictionaries 2013

² Hares m.fl. 2010 s. 467, 472

I.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med föreliggande studie är att undersöka hur medlemmar i *Naturskyddsföreningens Klimatnätverk* förhåller sig till flygresor och flygets klimatpåverkan.

- Hur beskriver respondenterna sin syn på flygresor?
- Hur uppfattar respondenterna omgivningens flygvanor och inställning till flyget?
- Hur beskriver och motiverar respondenterna sina flygvanor och vad påverkar deras val att flyga eller inte flyga?
- Vilka åtgärder anser respondenterna behövs för att minska flygets klimatpåverkan och vem anser de har ansvaret för att detta sker?

I.2 Begreppsförklaring och definitioner

Flygresor, flyget, att flyga syftar i denna studie på linjetrafik, passagerarflyg samt charterflyg. Inrikes- och utrikesflyg ingår också i begreppen. Därmed ingår inte flygpost, flygfrakt och militärflyg i denna undersökning.

Attityder definieras i föreliggande studie som bestående positiva eller negativa uppfattningar om en person, ett objekt eller problem.³

Klimatengagerad person definieras i denna studie som någon som aktivt valt att gå med i en organisation som arbetar med klimatfrågan och som anser att klimatfrågan är en viktig fråga för dagens samhälle. Stern delar upp miljövänligt beteende i olika typer varav en är *environmental activism*. Enligt Stern definieras *environmental activism* som att man är miljöengagerad, genom att exempelvis vara med i miljöorganisationer och delta i demonstrationer.⁴ I denna studie används Sterns definition på miljöengagerad men vi använder ordet klimatengagerad istället då respondenterna är engagerade i *klimatfrågan* och medlemmar i *Naturskyddsföreningens Klimatnätverk*.

Miljövänligt beteende definieras i denna studie utifrån Sterns *private-sphere environmentalism* och innefattar miljövänliga åtgärder som sker i privatlivet och hemmet, exempelvis konsumtionsbeteende och avfallshantering.⁵

Miljömedvetenhet definieras i denna studie som när en person har en kunskap om vilka konsekvenser deras handlingar har på miljön.

³ Kollmuss & Agyeman 2002 s. 252

⁴ Stern 2000 s. 409, 421

⁵ Stern 2000 s. 409, 421

2. Bakgrund

2.1 Flygets klimatpåverkan

Intresse för flygets påverkan på klimatet har varit på den globala agendan sedan 1990-talet. År 1998 publicerades *European assessment of the atmospheric effects of aircraft emissions* och 1999 publicerade IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) *Aviation and the Global Atmosphere*. IPCCs rapport blev en milstolpe då den för första gången på ett heltäckande vis presenterade och utvecklade vetenskapen om hur flyget påverkar klimatet. Den anses fortfarande vara en viktig referenspunkt i dagens forskning.⁶ Dock gjordes undersökningar om flygets utsläpp redan på senare delen av 1960-talet samt början på 1970-talet. Forskarna var oroliga för att flygets utsläpp av kväveoxider (NO_x) påverkade ozonskiktet, eftersom Europa och USA utvecklade supersoniska flygplansflottor som skulle flyga i stratosfären. Under samma period ökade även intresset av att undersöka effekterna av subsoniska flyg som flög i övre troposfären och undre delen av stratosfären. Det forskarna kunde utläsa av undersökningarna var att flygets utsläpp av kväveoxider gjorde att ozon (O_3), när det förekommer i övre troposfären och undre stratosfären, också är en kraftfull växthusgas. Mycket forskning om flygets klimatpåverkan har skett sedan IPCCs rapport 1999, dock har fokus ändrats från att forska om flygets klimatpåverkan till hur minskningen av flygets klimatpåverkan ska gå till.⁷

Flygplanens utsläpp av koldioxid är en bidragande faktor till global uppvärmning, men utsläppen från flygplan innehåller förutom koldioxid (CO_2) andra ämnen som är skadliga för klimatet. Kväveoxider, sotpartiklar och vattenånga har också en värmande effekt på klimatet. En värmande effekt har även de kondensationsslingor som bildas utefter flygplanen. Kondensationsslingorna bildas av partiklar från utsläppen samt vattenånga som sedan fryser. Dessa kondensationsslingor sprider ut sig och blir till flygplansframkallade cirrusmoln, så kallade AIC (Aviation Induced Cloudiness). Cirrusmolnen från kondensationsslingorna har också en värmande effekt på atmosfären. Det är dock mer osäkert huruvida utsläppspartiklarna i dessa cirrusmoln påverkar atmosfären. Av den mänskliga påverkan på klimatet står flyget för 3,5 %, framförallt genom utsläpp av koldioxid (CO_2) och kväveoxider (NO_x) samt kondensationsslingor, och det beräknas att det kommer uppgå till cirka 5 % år 2050. Av världens samlade koldioxidutsläpp står flygindustrin för mellan 2 % - 2,5 %.⁸ Inom EU25 har det internationella flygets andel koldioxidutsläpp ökat årlig-

⁶ Lee m.fl. 2009 s. 3521

⁷ Lee 2009 s. 27f

⁸ Lee 2009 s. 28, 34

en med cirka 4,5 % sedan 1990.⁹

Trots att efterfrågan på flygresor ökat kraftigt de senaste åren har inte flygets utsläpp ökat i samma takt på grund av teknisk utveckling och bättre laststrategier.¹⁰ För att indirekt minska klimateffekterna av flygets utsläpp kan flygresenärer klimatkompensera. En del flygbolag och flygplatser erbjuder möjligheten att kompensera för de utsläpp flyget gör under resan.¹¹ Klimatkompensering betyder att en resenär betalar för att väga upp resans utsläpp genom att pengarna går till exempelvis trädplanteringsprojekt, där träden tar upp koldioxid. Trädplanteringsprojekt var det som i starten av klimatkompensering dominerade, men idag finns det en mångfald av utsläppsreducerande projekt. De områden som finns inom klimatkompenseringsprojekten är förutom skogsbruk bland annat förnybar energi, infångning av metan och effektivisering av energiförbrukning. Kompensering för flygets utsläpp sker då någon annanstans och inte alltid där man flyger. Att kompensera för utsläpp genom att betala extra för flygresan är frivilligt och det finns inte något regelverk att följa. Att klimatkompensera anses vara ett sätt för företag att förbättra sin profil utåt, men även för privatpersoner att etiskt motivera sin flygresan.¹²

2.2 Globalisering och trender inom flygindustrin

I takt med ökad globalisering i världen ökar även mobiliteten bland individer, främst från västvärlden. Men det har på senare år visat sig att internationella flygresor ökar bland den indiska och kinesiska befolkningen. Endast 2 % - 3 % av världens befolkning uppskattas flyga mellan två länder, därmed kommer flygets klimatpåverkan från ett litet antal människor i världen.¹³ Antalet passagerare per år förväntas öka med 4,7 % de kommande 20 åren och antalet flygfrakter förväntas öka med 4,9 %.¹⁴ Därmed uppstår en konflikt mellan ambitioner att minska koldioxidutsläpp och den ökade efterfrågan som flygindustrin ställs inför. De senaste 20 åren har flygresor gått från att vara något lyxigt som bara rika grupper i samhället har kunnat ta del av till att vara en relativt billig form av transport för en stor del av befolkningen i de industrialiserade länderna.¹⁵ Globaliseringen har gjort att människors kontaktnät har utvidgats över världen och ökat behovet samt möjligheten att flyga.¹⁶ De motiv och trender till att flyga som har växt fram är att allt fler besöker

⁹ Bows, Anderson & Footitt 2009 s. 93

¹⁰ Lee 2009 s. 30, 33

¹¹ van Birgelen m.fl. 2011 s. 125

¹² Broderick 2009 s. 329, 335

¹³ Gössling m.fl. 2009a s. 131

¹⁴ Airbus 2012 s. 9

¹⁵ Gössling m.fl. 2009a s. 131

¹⁶ Airbus 2012 s. 46

vänner och familj utomlands, har ett andra hem på en exotisk plats, fler affärsresor, långflyg för korta semestrar samt lågprisflyg.¹⁷

År 2007 reste cirka 150 miljoner passagerare med lågprisflyg inom Europa. Lågprisflyg har varit en stor del av ökningen inom internationella flygresor då billiga flygresor uppmuntrar fler människor att flyga istället för att välja andra transportmedel. De som tidigare inte hade råd att flyga har nu möjlighet att resa med lågprisflyg. Utvecklingen av lågprisflyg de senaste åren har ändrat flygresenärers rörelsemönster. Länder och städer som turister tidigare inte besökt har blivit populära turistmål. Den största gruppen passagerare på lågprisflyg är unga som flyger för att träffa vänner och familj eller på semester. Lågprisflyget har varit en framgångssaga för flygindustrin men för klimatet är det förödande.¹⁸ Antalet lågprisflyg och mindre flygplan kommer, enligt Airbus, att fördubblas fram till 2031. Över hälften kommer att vara nya farkoster för att möta den ökade efterfrågan på flygresor och resterande kommer ersätta äldre farkostmodeller.¹⁹

Antalet flygresor per capita i Sverige är sex gånger högre än det globala genomsnittet.²⁰ Det har skett en stadig ökning av passagerare. Antalet passagerare som landade inom linjefart och chartertrafik på svensk mark 1971 uppgick till 4,9 miljoner, inrikes- och utrikes flyg inkluderat. År 2011 uppgick antalet passagerare till cirka 30 miljoner. 6,9 miljoner passagerare landade med inrikesflyg och 23 miljoner med utrikesflyg. Större delen av ökningen har ägt rum sedan mitten på 1980-talet.²¹ Världsluftfarten har sett en ökning på 2 miljarder passagerare (2010) sedan 1975.²² Det har förekommit externa faktorer som har resulterat i minskat antal passagerare, dock bara tillfälligt. Dessa faktorer är exempelvis terroristattacker mot World Trade Center den 11 september 2001, Gulfkriget 1990-1991, finanskrisen 2008, samt SARS- utbrottet 2003. Dessa händelser till trots så ökade antalet passagerare totalt sett med 53 % mellan 2000-2011. Det här är ett tecken på att ”people definitely want and need to fly”²³ enligt Airbus. En minskning av antalet passagerare förväntas dock i den närmsta framtiden på grund av Eurozonkrisen.²⁴

¹⁷ Gössling m.fl. 2009a s. 131f, 146f

¹⁸ Nilsson 2009 s. 121ff, 125f

¹⁹ Airbus 2012 s. 62

²⁰ Åkerman 2012 s. 91

²¹ Trafikanalys 2011a

²² Trafikanalys 2011b

²³ Airbus 2012 s. 46

²⁴ Airbus 2012 s. 46, 49

3. Tidigare forskning

3.1 Flygresenärers attityder och flygvanor

Forskning om flygresenärers attityder och syn på flygets klimatpåverkan har till stor del förekommit sedan början på 2000-talet. Undersökningarna som presenteras i detta avsnitt har utförts i Västeuropa, Nya Zeeland och Hong Kong. Becken utförde sina undersökningar i Nya Zeeland, McKercher m.fl. gjorde sin undersökning i Hong Kong medan resterande forskare gjorde sina undersökningar i Västeuropa.²⁵

En av de allra tidigaste studierna om hur flygresenärer ser på flygets klimatpåverkan och deras attityd till det, är Beckens undersökning ”How tourists and tourism experts perceive climate change and carbon-offsetting schemes”.²⁶ Becken undersöker vilka insikter turister har om klimatförändringar och vilken attityd de har till att klimatkompensera genom plantering av träd. Becken noterar att det finns väldigt lite fakta om turisternas medvetenhet om deras flygresors klimatpåverkan samt att inga studier har gjorts gällande turisternas vilja att kompensera för sina utsläpp.²⁷

Genom sin undersökning kom Becken fram till att turister ser klimatförändringar som något som hotar turism, men inte att turism bidrar till klimatförändringar. Dock var ungefär hälften av informanterna villiga att klimatkompensera genom trädplantering. Av de turister som ansåg att turism på något sätt hade kopplingar till klimatförändringar och som var villiga att klimatkompensera, uppgav många att de kände en slags skuld över att flyga. Att klimatkompensera genom trädplantering var ett sätt att undvika skuld känslorna. Becken diskuterar hur turister undskattar flygresors klimatpåverkan på grund av att de ofta kopplar ihop resor med positiva upplevelser. Vidare drar Becken paralleller mellan turisternas attityder och beteenden och begreppet *Tragedy of the Commons*, det vill säga fenomenet då människor agerar för egennytta, även om den skadar samhället i stort. Becken kom även fram till att kunskapen och medvetenheten om flygets klimatpåverkan var låg.²⁸ Forskning som har publicerats under senare år visar dock på en ökad medvetenhet om flygets klimatpåverkan hos flygresenärer.²⁹

Flera forskare har undersökt inkonsekvenser mellan attityder och beteende hos flygresenärer och kommit fram till att det finns ett *attitude – behaviour gap*. En studie av Hares m.fl., publicerad 2010,

²⁵ Becken 2004, 2007; McKercher m.fl. 2010

²⁶ Becken 2004 s. 334f

²⁷ Becken 2004 s. 333

²⁸ Becken 2004 s. 340f

²⁹ Cohen & Higham 2011a s. 333; Gössling m.fl. 2009b s. 17; Hares m.fl. 2010 s. 472

undersökte vad turister från Storbritannien har för insikt om flygresors påverkan på klimatet samt i vilken grad klimatförändringar tas i åtanke när flygresor planeras. Slutligen undersökte forskarna även om det finns några särskilda hinder för att flygresenärer ska välja att resa på ett sätt som har mindre klimatpåverkan.³⁰ Resultatet visade att trots att många av deltagarna insåg att deras flygresor hade en negativ inverkan på klimatet fanns det ingen som valde att flyga mindre eller använda miljövänligare transportalternativ för att minska sin klimatpåverkan. Klimatpåverkan var inte på något sätt en faktor när flygresenärerna tog beslut om sina semesterresor. Den allra viktigaste faktorn för dem under planering av utlandsresor var kostnaden och att ta sig lång bort med minsta möjliga restid. Bland vissa fanns till och med en tendens till att vilja flyga oftare på grund av att klimatförändringar skulle begränsa möjligheten till att flyga i framtiden. Deltagare resonerade att det är bättre att resa nu, när det är billigt och möjligheten finns, än att resa senare eftersom klimatförändringar då kan sätta stopp för många flygresor.³¹

Enligt Hares m.fl. finns det tre huvudsakliga anledningar som hindrar flygresenärer från att använda transportmedel med mindre klimatpåverkan än flygresor. Resenärer anser att det inte finns något realistiskt alternativ till att flyga. Detta får dem att känna att de inte har något annat val än att resa med flyg. För deltagarna i studien var semester något viktigt och de var därmed motsträviga till att förändra sina flygvanor på grund av flygets klimatpåverkan. Det sista hindret för flygresenärer är att de inte anser sig ha personligt ansvar för den klimatpåverkan en flygresa innebär. Ansvar ansågs ligga hos regeringar, flygbolag och företag istället för hos den enskilde individen. Deltagarna i undersökningen uttryckte åsikten att ändrade flygvanor på individnivå var för obetydliga för att vara till någon nytta.³²

Även andra forskare har kommit fram till att flygresenärer upplever att en förändring av de egna flygvanorna är obetydliga för att minska flygets klimatpåverkan. Forskarna kom även fram till att flygresenärerna ansåg att det inte var deras ansvar att minska flygets klimatpåverkan. Ansvaret för minskningen anses ligga på regeringar, flygindustrin och näringslivet.³³ I Hares m.fl. undersökning visade det sig även att flygresenärerna ansåg att det var deras rättighet att flyga och att man inte kunde inskränka på deras frihet att resa.³⁴ Överlag har majoriteten av tidigare studier kommit fram till att flygresenärer inte kan tänka sig att flyga mindre för att minska flygets klimatpåverkan och detta gäller även de resenärer som har kunskap om hur flyget påverkar klimatet. Men flygre-

³⁰ Hares m.fl. 2010 s. 466f

³¹ Hares m.fl. 2010 s. 468f

³² Hares m.fl. 2010 s. 471f

³³ Becken 2007 s. 360; Lassen 2010 s. 739; Barr m.fl. 2010 s. 480

³⁴ Hares m.fl. 2010 s. 467

senärerna kan tänka sig att ändra till ett miljövänligt beteende på hemmaplan istället.³⁵ McKercher m.fl. kom fram till slutsatsen i sin kvantitativa undersökning "Achieving voluntary reductions in the carbon footprint of tourism and climate change" att det är de som flyger mest som också är minst positiva till att minska på sitt flygresande.³⁶ Hos de som flyger i arbetet (affärsresor) menar en del av de flygresenärerna att det inte finns något alternativ till att flyga även om det gäller resor inom Skandinavien. Detta kom Lassen fram till i sin artikel "Environmentalism in business class: An analysis of air travel and environmental attitude." Gössling m.fl. kom fram till att det är de som flyger inom sitt arbete som främst skulle vilja minska sitt flygande, men att de känner att de inte kan påverka det. Det kan belysas med ett citat av en av flygresenärerna "I would say yes but my boss would say no."³⁷

3.2 Miljömedvetna personers attityder och flygvanor

Forskning som handlar om miljömedvetna personers åsikter och attityder till flyget är sparsamt förekommande. Tidigare forskning har fokuserat på potentiella flygresenärers attityder till flyg och flygvanor samt flygets klimatpåverkan. Därmed har forskningen inte grundat sitt urval på graden av engagemang för klimatet och miljön. Men i forskarnas resultat har de skiljt på miljömedvetna personer och personer som inte är miljömedvetna. Begrepp som forskningen använder för att beskriva miljömedvetna respondenter är *pro-environmental behaviour*.³⁸ Hur de har definierat dessa begrepp är otydligt och det är också otydligt på vilket sätt och i vilken grad som respondenterna uttryckt miljömedvetenhet.

I artikeln "A holiday is a holiday: practicing sustainability home and away" kom Barr m.fl. fram till att en del flygresenärer inte ser sin klimatpåverkan genom flygresor som ett problem då de var miljömedvetna i hemmet.³⁹ Liknande slutsats har även andra forskare kommit fram till då flygresenärerna tyckte att det var acceptabelt att flyga då de handlade miljömedvetet hemma till exempel genom att återvinna, minska sin energiförbrukning och minska användandet av plastpåsar.⁴⁰

Samtidigt som flygresor har visat sig bidra till att en del flygresenärer känner skuld känslor, finns det de resenärer som kopplar bort att deras flygresor påverkar klimatet från deras normala attityd till miljöfrågor, för att inte behöva känna skuld.⁴¹ Enligt Becken är de som känner skuld över att

³⁵ Becken 2007 s. 363; Cohen & Higham 2011b s. 101; Hares m.fl. 2010, s. 469, 472

³⁶ McKercher m.fl. 2010 s. 313

³⁷ Gössling m.fl. 2009b s. 9

³⁸ Hares m.fl. 2010 s. 467

³⁹ Barr m.fl. 2010 s. 480

⁴⁰ McKercher m.fl. 2010 s. 307; Cohen & Higham 2011a s. 330

⁴¹ Lassen 2010 s. 740

flyga miljömedvetna flygresenärer. För att minska skuldkänslan klimatkompenserar de för sina flygresor.⁴² Detta stöds av andra forskare varav en också delat in de som klimatkompenserar för sina flygresor i två kategorier; flygresenärer som klimatkompenserar för att undvika skuldkänslor och flygresenärer som kompenserar för de anser att det är det rätta att göra.⁴³

En annan undersökning som publicerades 2013 av Kroesen, ”Exploring people’s viewpoints on air travel and climate change: understanding inconsistencies”, ämnade förklara eventuell inkonsistens mellan attityder och beteende när det kommer till att flyga och kunskapen om flygets klimatpåverkan. Det visade sig att äldre personer agerar mer miljövänligt eftersom de är medvetna om flygets klimatpåverkan och har minskat sitt flygande eller helt slutat att flyga på grund av det. Kroesen menar att deras attityder och beteende är integrerade med varandra och integration var en av sju faktorerna som Kroesen delade in respondenterna i. Förutom *integration* var de andra faktorerna *ignorans*, *förnekelse*, *nödvändighet*, *skuldkänslor* samt att det är en *livsstil* att flyga och man har rätt till att unna sig det. De respondenter som kände skuldkänslor när de flög hade miljövänliga attityder. Deras enda strategi för att försona sin miljövänliga attityd med sitt beteende, i detta fall att flyga, var att känna skuld över sitt flygande. De som ignorerar flygets klimatpåverkan är inte miljömedvetna i särskilt stor utsträckning. I Kroesens undersökning framkom också att flera respondenter anser att flygresor ingår i deras livsstil och att de har rätt att unna sig en semesterresa. De fanns även de respondenter i undersökningen som anser att det är en nödvändighet att flyga. De ser främst affärsresor som något som inte går att undvika vilket gör att de inte kan förena sina miljövänliga attityder med sitt beteende.⁴⁴

Forskningen som har utförts har därmed inte fokuserat på miljömedvetna personers syn på flyget men det har kommit fram i undersökningarna att det finns flygresenärer som är miljömedvetna men det påverkar inte deras flygvanor.⁴⁵ Forskningen om människors syn på flygresor har bland annat kommit fram till slutsatsen att de finns ett *attitude-behaviour gap*, även kallat *value-action gap*, alltså att de attityder en flygresenär har till flygets klimatpåverkan inte stämmer överens med dennes flygvanor.⁴⁶

⁴² Becken 2004 s. 342

⁴³ Mair 2011 s. 226

⁴⁴ Kroesen 2013 s. 279-282

⁴⁵ Hares m.fl. 2010 s. 472

⁴⁶ Kroesen 2013 s. 272

4. Teoretiskt ramverk

4.1 Teorier och teoretiska begrepp i forskningen

Varför miljömedvetna attityder inte övergår i miljömedvetna handlingar är något som har undersökts utförligt med en rad teorier som försöker förklara detta fenomen som följd.⁴⁷ Begreppen *attitude-behavior gap* och *value-action gap* har varit en del av forskarnas teoretiska utgångspunkter i flera undersökningar. Ett flertal forskare har dock använt sig av fler teoretiska utgångspunkter. Hares m.fl. anser att det inte räcker med en teori för att förklara flygresenärers attityder och beteende. Istället måste flera teorier och teoretiska begrepp med en utgångspunkt inom psykologi och sociologi användas samtidigt.⁴⁸ Några av de teorier som nämns inom forskningen är *Theory of Planned Behaviour*, *Cognitive Dissonance Theory* och *Tragedy of the Commons*.⁴⁹ Hares m.fl. förklarar bland annat gapet mellan miljövänliga attityder och beteende med Diekmann och Preisendörfers *the low-cost hypothesis*.⁵⁰ *The low-cost hypothesis* är det teoretiska begrepp som kommer att vara det teoretiska ramverk som används i föreliggande undersökning då det har förekommit i tidigare forskning och för att se om hypotesen även gäller för klimatengagerade personer.

4.2 The Low-cost Hypothesis

Miljövänliga attityder har varierande, oftast liten, effekt på miljövänligt beteende. Det kan tyckas vara oväntat att personer inte lever i samspel med sina åsikter. Diekmann och Preisendörfer förklarar detta med *the low-cost hypothesis*.⁵¹ Ekonomiska incitament har visat sig vara mer betydelsefulla för att uppmuntra miljövänligt beteende och handlande hos människor än konsekvenserna av att ha en miljövänlig attityd. I Italien, till exempel, höjdes skatten på plastpåsar och därmed minskade användandet av de påsarna. Det är dock inte bara ekonomiska styrmedel som påverkar beteende. Vid val av transportmedel påverkar, förutom priset, bland annat även transportmedlets komfort och hur lång tid det tar att ta sig från och till olika platser.⁵²

För *the low-cost hypothesis* är begreppet *kostnad* centralt. Hypotesen väver samman betydelsen av ekonomiska faktorer tillsammans med om olika handlingar uppfattas som besvärliga, obekväma och kräver någon form av uppoffring (inconvenience). Detta definierar teorins begrepp kostnad. Enligt Diekmann och Preisendörfer är denna typ av beteendekostnad ett nyckelbegrepp vid för-

⁴⁷ Kollmuss & Agyeman 2002 s. 241-242

⁴⁸ Hares m.fl. 2010 s. 467

⁴⁹ Hares m.fl. 2010 s. 468f, 472; Becken 2004 s. 340f; McKercher m.fl. 2010 s. 301

⁵⁰ Hares m.fl. 2010 s. 468

⁵¹ Kollmuss & Agyeman 2002 s. 252

⁵² Diekmann & Preisendörfer 2003 s. 441f

klarandet av sambanden mellan attityder och beteenden. Hypotesen beskriver hur miljövänligt beteende tillämpas när kostnaden för beteendet är lågt, bekvämt och med lite besvär. Om kostnaden är låg är det lättare att överföra sina miljövänliga attityder till ett miljövänligt beteende. Om kostnaden är hög och handlingen anses besvärlig kommer inte oro för miljön att övergå i miljövänliga attityder och beteende. Detta gör att Diekmann och Preisendorfer förväntar sig en högre korrelation mellan oro för miljö och miljövänligt beteende i situationer med låga så kallade kostnader. När Diekmann och Preisendorfer prövade sin hypotes utgick de från beteende kopplat till fyra variabler: återvinning, shopping, energi- och vattenanvändning/sparande och transport/mobilitet. Diekmann och Preisendorfer bedömde återvinning och shopping som beteenden med typiskt låg kostnad och energisparande och transportval som hörande till högkostnadsbeteenden.⁵³

4.2.1 Hög- och lågkostnad

En lågkostnadssituation (low-cost situation) definieras alltså som när ett beteende anses bekvämt och enkelt och när kostnaden för beteendet är relativt lågt. Återvinning är ett exempel på en lågkostnadssituation då återvinning för det mesta är en enkel miljövänlig handling som även har en låg kostnad. Diekmann och Preisendorfers resultat från sin undersökning bekräftar hypotesen. Deras resultat visade att för majoriteten är kostnaden för att återvinna låg, både ekonomiskt och gällande besvärlighet och endast en minoritet valde att inte återvinna. Därmed är relationen mellan miljövänlig attityd och beteende tydlig vid en lågkostnadssituation.⁵⁴

En högkostnadssituation (high-cost situation) är till exempel val av transportmedel, som att välja att köra bil eller flyga mindre.⁵⁵ Diekmann och Preisendorfer undersökte hur personer ställde sig till att köra bil eller åka med kollektivtrafik till arbetet. Majoriteten ansåg att kostnaden var för hög för att åka kollektivtrafik till arbetet och en minoritet ansåg att det inte hade någon betydelse, vilket även det stämde med Diekmanns och Preisendorfers hypotes om vilka beteenden som har en låg alternativt hög kostnad.⁵⁶

I lågkostnadssituationer är det större chans att en miljövänlig attityd övergår till ett beteende kopplat till attityden, men i en högkostnadssituation är det den ekonomiska faktorn som har störst påverkan på beteendet. Påpekas bör att en kostnad inte behöver vara endast hög eller endast låg för samtliga individer. En högkostnadssituation innebär dock en hög kostnad för en majo-

⁵³ Diekmann & Preisendorfer 2003 s. 443, 445, 452

⁵⁴ Diekmann & Preisendorfer 2003 s. 449f

⁵⁵ Kollmuss & Agyeman 2002 s. 252.

⁵⁶ Diekmann & Preisendorfer 2003 s. 449, 451, 466

ritet medan det för en liten minoritet kan uppfattas som en lågkostnadssituation och tvärtom. Forskarna tar i även i beaktning att hypotesen inte förklarar beteenden hos personer som inte alls känner någon oro för miljön. Dessa personer väljer antagligen i hög grad bort att handla på ett miljömedvetet sätt oberoende på om de befinner sig i en låg- eller högkostnadssituation. Diekmann och Preisendörfer påpekar att även motsatsen existerar; det finns de individer som även i en högkostnadssituation sätter miljön i främsta rummet.⁵⁷ Även om miljömedvetna människor oftast inte låter sina attityder styra sina handlingar när det innebär att göra större uppoffringar i sin livsstil, uppmuntrar de däremot politiska incitament som främjar miljövänligt beteende. Ett exempel på detta är skatter formade för att minska samhällets miljöpåverkan.⁵⁸

Diekmann och Preisendörfer beskriver även hur sociala normer kan påverka människors beteenden. De gör skillnad på attityder och sociala normer men menar att attityder kopplade till oro över miljön delvis innehåller element kopplade till normer. Enligt Diekmann och Preisendörfer är den rådande normen att människor i sitt privatliv och dagliga beteende bör vara miljövänliga. I en högkostnadssituation kan det då uppstå en konflikt mellan normen att handla miljövänligt och ett miljöskadligt beteende som individen föredrar.⁵⁹ I föreliggande studie delas begreppet sociala normer upp i tre olika typer av normer. *Descriptive norms* beskriver hur individer uppfattar att andra personer beter sig. *Injunctive norms* beskriver däremot hur en individ uppfattar att andra människor accepterar, eller inte accepterar, individens beteende och handlingar. Slutligen är *personal norms* de normer som beskriver hur en individ uppfattar sin egen acceptans eller icke-acceptans för sina egna handlingar och beteenden. Dessa tre typer av normer kan alla påverka vårt beteende och våra handlingar i varierande grad beroende på situation. Av de tre olika normtyperna presenterade ovan är det dock effektivast att inrikta sig på *injunctive norms*, uppfattningen av vad som är acceptabelt för andra människor, för att få människor att ändra sitt beteende. Detta beror på att denna norm kan påverka flest människor samtidigt, medan fokus på *descriptive norms* antagligen bara fungerar om ett stort antal människor redan beter sig på det sättet som man anser att de bör göra. Samma problem uppstår med att försöka ändra på människors beteende genom *personal norms*; endast de personer vars personliga normer på något sätt stämmer överens med beteenden som uppmuntras. Att nå fram till människors *injunctive norms* kan däremot påverka flertalet människor i många olika situationer.⁶⁰

⁵⁷ Diekmann & Preisendörfer 2003 s. 449ff, 466

⁵⁸ Kollmuss & Agyeman 2002 s. 252

⁵⁹ Diekmann & Preisendörfer 2003 s. 450f

⁶⁰ Cialdini, Kallgren & Reno 1991 s. 230f

5. Metod

Föreliggande arbete är en kvalitativ studie baserad på intervjuer med nio personer. En intervjustudie kan med fördel användas när syftet är att undersöka människors uppfattningar, åsikter och känslor gällande ett visst ämne.⁶¹ Då studien ska presentera klimatengagerade personers uppfattningar och åsikter om flygresor ansågs en intervjustudie därmed vara adekvat. Intervju som metod är även lämpligt vid studier som undersöker outforskade ämnen.⁶²

5.1 Urval och avgränsningar

Urvalet till studien gjordes i två steg varav det första var att identifiera en grupp som var fokuserad på klimatfrågan sedan gjordes ett snöbollsurval. Respondenterna är alla medlemmar i Naturskyddsföreningens Klimatnätverk. Valet att använda sig av respondenter som är medlemmar i Klimatnätverket kommer sig till stor del av att studiens syfte krävde att vi kunde komma i kontakt med personer engagerade specifikt i klimatfrågan och inte enbart i miljöfrågor. Ytterligare faktorer som var till Klimatnätverkets fördel var dess stora medlemsantal, vilket utgjorde ett stort potentiellt underlag till studien, och att kontaktuppgifter till medlemmar fanns lättillgängliga. Samtliga respondenter i föreliggande intervjustudie har därmed den gemensamma nämnaren att de är engagerade för klimatet. Att respondenterna i fråga verkligen är engagerade för klimatet stärktes av intervjuguidens första frågor som specifikt behandlar personligt engagemang för klimatet.⁶³

För att komma i kontakt med möjliga deltagare till studien användes Klimatnätverkets hemsida. Där presenterades kontaktuppgifter till bland annat styrgruppsmedlemmar för Klimatnätverket och kontaktpersoner för Klimatnätverkets olika klimatgrupper i Sverige. Vi valde att kontakta de klimatgrupper som var baserade i tre närliggande regioner. Detta för att underlätta vid genomförandet av personliga intervjuer. Bland de först kontaktade personerna som valde att medverka i studien tog ett antal i sin tur kontakt med andra medlemmar i Klimatnätverket, bland annat genom en annons på Klimatnätverkets hemsida och sociala medier. Av dessa valde ett antal att medverka som respondenter i föreliggande studie. Urvalet av respondenter skedde därför till viss del genom ett så kallat snöbollsurval⁶⁴, då vi inte själva tog första kontakten med samtliga respondenter, utan det skedde genom en mellanhand som redan hade blivit informerad om studien. Inget annat urval gjordes gällande de personer från Klimatnätverket som vi fick kontakt med, då

⁶¹ Denscombe 2009 s. 232f

⁶² Esaiasson 2007 s. 253

⁶³ Se bilaga 1

⁶⁴ Denscombe 2009 s. 38

den enda kvalifikationen för att medverka i undersökningen var att personen i fråga skulle vara engagerad för klimatet. Därmed var det de individer som först gav sitt medgivande till att delta i studien samt personer som hade möjlighet att träffa oss personligen, som senare också blev intervjuade. Det gjordes även två intervjuer via Skype.

5.1.1 Beskrivning av respondenter och Klimatnätverket

Gemensamt för alla respondenter är att de är medlemmar i Naturskyddsföreningens Klimatnätverk. Det skiljer dock på vilket sätt de är engagerade i Klimatnätverket, en del är mer aktiva i nätverket än andra. Naturskyddsföreningens klimatnätverk samarbetar med Studieförbundet och drivs av länsförbunden i Skåne, Uppsala och Norrbotten. Nätverket har medlemmar från hela landet. De arbetar för att reducera klimatförändringarna genom att bland annat utbilda klimatambassadörer som ska sprida kunskap om klimatet.⁶⁵ Klimatnätverket hade sina första träffar 2008 och 2009 efter att det uppdagats att det fanns ett behov för en samverkan för klimatintresserade personer i Sverige.⁶⁶

Alla respondenter har ett miljöintresse och anser att klimatfrågan är en av de viktigaste frågorna idag. Deras klimatengagemang har pågått olika länge beroende på deras åldrar men gemensamt är att de alla varit engagerade tidigt i livet. Samtliga respondenter har högre utbildning och är idag yrkesverksamma eller har gått i pension. Av de nio respondenterna var fyra kvinnor och fem män. I denna studie diskuteras inte respondenternas ålder och kön. Anledningen till detta är att det inte är vår avsikt att undersöka kopplingar mellan flygvanor, syn på flyget, flygets klimatpåverkan med ålder och kön. Detta beslut stärktes av att vi under studiens gång inte heller har uppfattat att det finns några kopplingar mellan studiens frågeställningar och respondenternas kön och ålder.

5.2 Insamling av data

Data i föreliggande studie har samlats in med semistrukturerade intervjuer. Vid en semistrukturerad intervju har forskaren förberett frågor till respondenten, men intervjun är öppen och flexibel på ett sådant sätt att frågorna inte behöver besvaras i ordningsföljd. En semistrukturerad intervju ger respondenten utrymme att utveckla sina svar och tankegångar utanför den direkta frågeställningen.⁶⁷

⁶⁵ Naturskyddsföreningen 2011a

⁶⁶ Naturskyddsföreningen 2011b

⁶⁷ Denscombe 2009 s. 234f

De nio intervjuer som undersökningen är baserad på har inte alla utförts på samma sätt och har varit mellan 35-90 minuter långa. Sju av intervjuerna har varit personliga intervjuer då respondenten och intervjuarna har befunnit sig på samma plats. De två andra intervjuerna har varit samtal genom datorprogrammet Skype, vilket kan jämföras med en telefonintervju. Telefonintervjuer är på många plan likvärdiga med personliga intervjuer men en negativ konsekvens av att inte befinna sig på samma plats som respondenten är att intervjuaren inte kan uppfatta icke-verbal kommunikation, såsom ansiktsuttryck och kroppsgester.⁶⁸ Dessa konsekvenser har delvis undvikits under den ena intervjun genom användning av videofunktion. Den andra intervjun över Skype utfördes dock utan videofunktionen. Det finns två orsaker till att samtliga intervjuer inte har varit personliga, utan har utförts genom Skype istället. Detta då det av tids- och kostnadsskäl inte ansågs vara realistiskt att utföra personliga intervjuer vid just de tillfällena.

Vid samtliga intervjuer har vi båda varit på plats. När det finns två intervjuare men bara en respondent vid en personlig intervju kallas detta för panelintervju. Vid en panelintervju brukar de två intervjuarna inta olika roller. Just vid en panelintervju är det viktigt att respondenten inte känner sig utsatt eller besvärad.⁶⁹ Detta har försökt undvikas genom att intervjuarna har presenterat sig och sina olika roller innan starten av intervjun. Inom denna undersökning har en av intervjuarna haft en mer framträdande roll, ställt intervjufrågor och fört diskussionen. Den andra intervjuaren har varit mer tillbakadragen och fokuserat på att anteckna, sköta den tekniska utrustningen och betrakta hur respondenten har reagerat på de olika frågorna.

Samtliga intervjuer förutom I3 spelades in och transkriberades sedan. Under samtliga intervjuer förde en av intervjuarna även anteckningar. Anteckningarna har varit ett komplement till inspelningen av intervjuerna i sådana fall som ljudet har varit otydligt under delar av inspelningen. En av respondenterna ville inte bli inspelad under intervjun. Istället förde båda intervjuarna utförliga anteckningar under intervjutillfället. Direkt efter intervjun jämförde vi våra anteckningar och skrev ner dem så ordagrant som möjligt. Nackdelar som förekommer när intervjuarna endast har anteckningar som källmaterial är bland annat att det efteråt inte går att lyssna på tonfall eller det exakta ordvalet. Det kan även vara svårare att koncentrera sig på respondentens svar när intervjuaren samtidigt antecknar under intervjun.⁷⁰ Detta undveks då en intervjuare hade huvudansvaret för anteckningarna och den andra hade huvudansvaret för att ställa frågor. I resultatdelen av studien behandlas materialet från I3, som ej ville bli inspelad, på ett annorlunda sätt än övrigt

⁶⁸ Denscombe 2009 s. 30, 249

⁶⁹ Kylén 2004 s. 23f

⁷⁰ Trost 2010 s. 74f

material. Intervjun är baserad på anteckningar och behandlas på ett sådant sätt att respondentens åsikter tydligt skrivs ut och refereras i löpande text. Eftersom det inte finns citat att tillgå och referera till i detta specifika fall ansågs det nuvarande tillvägagångssättet det bästa för att tydligt lyfta fram respondentens åsikter.

Tidigt under perioden som insamling av data till studien skedde kunde vi se mönster och vissa likheter i det insamlade materialet. Efter den nionde intervjun upplevde vi hur det i materialet fanns en mättnad. Detaljer skiljde sig åt i alla intervjuer, även den sista, men i ett helhetsperspektiv var det samma teman och funderingar som fortsatte att tas upp av respondenterna vid varje intervjutillfälle. Därmed ansåg vi att datainsamlingen var tillräcklig för denna studie.

5.3 Utformande av intervjuguide

Intervjuguiden har utformats så att den stämmer överens med frågeställningarna samt har kopplingar till den tidigare forskningen inom ämnet.⁷¹ Vid en kvalitativ intervjustudie bör forskarna alltid göra minst en provintervju. Syftet med provintervjuer är att testa om intervjuguiden är väl utformad och om den tekniska utrustningen fungerar som den ska. Den syftar också till att forskarna ska kunna testa sig själva som intervjuare.⁷² Vi utförde en provintervju innan undersökningens intervjuer genomfördes. Respondenten vid provintervjun var inte aktivt engagerad för klimatet, men har ett intresse för miljö- och klimatfrågor. Respondenten har även erfarenhet av transkribering, vilket vi bedömde var en god erfarenhet att ha för att kunna ge konstruktiv kritik på intervjuguiden. Provintervjun ledde till att de delar av intervjuguiden som uppfattades som oklara och inte specifika nog skrevs om inför den första intervjun. Tilläggas kan att respondenten i detta fall även var en bekant till intervjuarna.

5.4 Forskningsetik vid intervjuer

Vid utförandet av en intervjustudie skall samtliga respondenter ge ett informerat samtycke. Detta innebär att respondenterna först ska informeras om att de ingår i en vetenskaplig studie innan de samtycker till att delta i en intervju.⁷³ Alla respondenter har därmed, innan genomförandet av respektive intervju, blivit informerade om vad syftet med intervjun är, att den ska ingå i en vetenskaplig studie och vad studien ämnar undersöka. Respondenterna har även fått godkänna att innehållet i varje intervju får publiceras i föreliggande studie. Varje respondent informerades om att materialet behandlas konfidentiellt av oss. De gavs också valet att vara anonyma i resultatdelen.

⁷¹ Se bilaga 1

⁷² Dalen 2007 s. 36

⁷³ Denscombe 2009 s. 257

Respondenterna blev informerade om att de när som helst kan dra sig ur undersökningen under arbetets gång. Samtliga deltagare har även fått godkänna att bli inspelade under intervjutillfället. En deltagare ville inte bli inspelad och detta rättade sig intervjuerna efter och förde utförliga anteckningar istället. Vi valde att redovisa samtliga respondenters åsikter anonymt då önskemål om anonymitet förekom.

5.5 Analys och bearbetning

Enligt Dalen bör forskarna själva vara de som transkriberar det insamlade intervjumaterialet. Detta då transkriberingen är ett tillfälle för forskarna att verkligen lära känna sitt material.⁷⁴ I föreliggande studie var det vi själva som transkriberade alla inspelade intervjuer. Under transkriberingen togs beslutet att utesluta utfyllnadsord och upprepningar av ord som inte var relevanta för intervjusvaret. Intervjuarnas frågor har inte noterats ordagrant utan sammanfattats. Uppmärksammade ord och ljud från intervjuarnas sida har inte transkriberats. Transkriberingarna och anteckningarna har sedan använts som råmaterial för analysen av intervjuerna. Dalen nämner även hur analysen vid intervjustudier som denna börjar redan vid intervjutillfällena då forskaren reflekterar och analyserar den data som då uppkommer.⁷⁵ I detta specifika fall diskuterade vi uppfattningar och teorikopplingar som framkom allteftersom intervjuerna gjordes, vilket utgjorde starten av vår bearbetning och analys av materialet.

Vi har använt oss av en så kallad kvalitativ innehållsanalys för att bearbeta materialet. En kvalitativ innehållsanalys innebär i stora drag att analysenheten, i detta fall de transkriberade intervjuerna, efter genomläsning delas upp i olika teman. Dessa teman ska vara baserade på det material som ska analyseras och får inte komma från andra källor.⁷⁶ Vi hanterade först transkriberingsmaterialet på ett sådant sätt att det som var relevant för studiens frågeställningar först lokaliserades. Sedan delade vi upp de relevanta delarna av intervjusvaren i teman som utgick från frågeställningarna och intervjusvaren.

Efter uppdelningen jämfördes svaren i de olika temana för att kunna hitta likheter och skillnader mellan deltagarnas svar. Vi gjorde sedan en tolkning av det material som framkommit inom respektive tema, samt om de kunde knytas till särskilda teorier, teoretiska begrepp och tidigare forskning. Vid tolkningen användes inte någon särskild tolkningsmetod då syfte och frågeställningar inte krävde detta. Presentationen av resultatet är baserat på att vi har kondenserat de te-

⁷⁴ Dalen 2007 s. 65

⁷⁵ Dalen 2007 s. 67

⁷⁶ Forman & Damschroder 2008 s. 39f

man som hittats i transkriberingarna till en löpande text. Det vi har sammanställt förstärks sedan av direkta citat från respondenterna som berör sammanställningen av materialet.

5.6 Validitet, reliabilitet och generalisering

Inom en forskningsstudie bör urvalet väljas med den externa validiteten i åtanke. Vid en stark extern validitet bör resultatet i undersökningen kunna generaliseras och appliceras på en större kontext. Vid svag extern validitet kan resultatet ej generaliseras.⁷⁷ Resultatet från föreliggande studie är inte menat att generalisera över alla klimatengagerade personer. Det är istället en sammanfattning av respondenternas åsikter och tankar om flygresor och flygets klimatpåverkan. Även om studiens resultat inte är tänkt att användas för att generalisera över hur klimatengagerade personer förhåller sig till flygresor, kan resultatet ändå vara en ansats för senare forskning som söker att undersöka liknande frågeställningar. Vidare forskning kan jämföras med denna för att se om resultat och slutsatser går att överföra på andra än just de deltagande i föreliggande studie.

Urvalet, och därmed studiens resultat, kan ha påverkats av att vi har varit öppna med att undersökningen handlar om klimatengagerade personers förhållningssätt till flyg och flygets klimatpåverkan. Studiens syfte kan ha lett till att personer engagerade för klimatet som flyger sällan eller inte alls, har varit mer positiva till att delta i undersökningen än klimatengagerade personer som flyger ofta. De senare kan istället valt bort att delta i undersökningen då de inte vill få de egna flygvanorna granskade. Antalet medlemmar från Klimatnätverket som uttryckte en vilja att delta i undersökningen var stort och då tid och resurser gjorde att alla inte kunde delta valdes nio ut.

Det är möjligt att resultatet skulle sett annorlunda ut om fler medlemmar deltog i undersökningen, dock upplevde vi en mättnad i resultatet efter att nio intervjuer hade utförts. Bortfall av möjliga respondenter kan också ha skett eftersom all kontakt har förts via internet, mejl och Klimatnätverkets hemsida. Medlemmar som inte använder internet, alternativt inte använder internet ofta, kan därför ha fallit bort i urvalsprocessen. Vidare går det att diskutera om resultatet kunde sett annorlunda ut om det var en annan grupp klimatengagerade personer som undersöktes, detta är något att undersöka i vidare forskning. Detsamma gäller för klimatengagerade personer från andra länder än Sverige; kanske skiljer sig flygvanor och synen på flygets klimatpåverkan åt beroende på vilket land respondenterna lever i även om alla är engagerade för klimatet.

Eftersom undersökningsresultatet är helt baserat på våra egna intervjuer med klimatengagerade individer betyder detta att alla källor i resultatdelen är så kallade primärkällor. Överlag anses pri-

⁷⁷ Esaiasson 2007 s. 154f

märkällor vara mer tillförlitliga än andra sorters källor. Att studiens resultat bygger på endast primärkällor stärker således undersökningens validitet och reliabilitet.⁷⁸ För att stärka reliabiliteten i studien har respondenterna fått möjligheten att kontakta oss efter intervjutillfället ifall de hade något att tillägga eller ändra, samt så har vi haft möjligheten att kontakta respondenterna ifall oklarheter uppstått.

⁷⁸ Kylén 2004 s. 11ff

6. Resultat

6.1 Respondenternas syn på flygresor

I detta avsnitt presenteras respondenternas syn på flygresor, vilket innefattar deras uppfattningar om flyget och flygets klimatpåverkan, när de tycker det är mer eller mindre acceptabelt att flyga samt hur de ser flyget ur ett rättviseperspektiv. Samtliga respondenter uppger att de ser flygets klimatpåverkan som något negativt och att det också är den stora nackdelen med att flyga. När respondenterna blev tillfrågade om vad de först tänker på när de hör ordet flygresor beskrev de känslor som ångest, dåligt samvete och flygrädsla. Att flyget är en besvärlig fråga ur ett klimatperspektiv kom också fram. Men flyget väckte både positiva och negativa känslor. Flera av respondenterna tänkte direkt på flygets klimatpåverkan när flygresor nämndes medan andra associerade till annat först.

Först kanske jag tänker på sol, badstrand liksom [...] jag associerar ganska snabbt till Thailand när man pratar flygresor. Men jag tänker ganska snabbt på att det är en av de stora bovorna, en av orsakerna till utsläpp då för klimatpåverkan. (12)

Alla respondenter tycker det är spännande och roligt att resa men det är inte flygresan som ses som något positivt utan resmålet. De tyckte att det flygs för mycket idag, att många resor är onödiga och att det finns nackdelar med att flyga.

Nackdelen med att flyga det är att alla kan inte göra det, alla kan inte flyga så som vi gör idag på grund av klimatfrågan. (19)

De allra flesta flygresor skulle ju säkerligen kunna undvaras utan några allvarigare problem. (14)

En respondent är bekymrad över att det blivit en vana hos en del människor att flyga och anser att denna vana är ett problem.

Jag får alltid en liten bekymmersrynka om någon säger flygresor och alltså särskilt om någon säger på ett lättsinnigt sätt att – ja men vi ska åka till Kanarieöarna på två veckor. Då blir det väldigt djup rynka liksom och det blir ännu värre om man ska åka till Thailand eller något annat ställe helt obetänkt på ett rutinmässigt sätt. Ja bekymret kommer av att alltså vi har inte utrymme att fortsätta att obetänksamt resa med flyget. (17)

Flygets klimatpåverkan på grund av dess växthusgasutsläpp och förbrukning av fossilt bränsle anses vara en stor bidragande faktor till klimatförändringar. En anledning till att välja bort flyget, som anförs av respondenterna, är även att det är svårt att få in flyget i sitt klimatavtryck.

En resa till London eller Bryssel eller någonting får plats för det är bara kanske 300 kg [koldioxidutsläpp], beroende på hur man räknar, av ett års 10 ton då för medelsvensson. Det får plats men en Thailandresa får ju inte plats, en USA-resa får inte plats. (12)

En flygresa får inte plats i en persons årliga hållbara budget av koldioxidutsläpp hävdar respondenterna. Därmed tycker respondenterna att det flygs för mycket per person. De tycker även att det är för billigt att flyga och att billiga flygresor ökar flygresandet.

Ja jag tycker ju inte man ska flyga till exempel mellan Göteborg och Stockholm. Men det är ju så både av tids- skäl och ekonomiska skäl så väljer folk flyg i alla fall. (I6)

Men samtliga respondenter ser också fördelar med att flyga. Tidsaspekten, att det går att ta sig långt bort på kort tid, nämns som en fördel med flyget av alla nio respondenter. En del respondenter tyckte att det är enkelt att flyga om man jämför med andra transportmedel som kanske kräver mer planering om man ska resa långväga.

Fördelen är naturligtvis att det går snabbt och att det för närvarande tyvärr är det endast praktiskt tillgängliga sättet att resa interkontinentalt. Ja, att det går snabbt [är bra] men om det sker på bekostnad av mänsklighe- tens framtid så är det ju väldigt diskutabelt. (I4)

Fördelarna skulle väl vara att man kan ta sig till ställen som man inte annars hade kunnat komma till inom rimliga tidsrymder åtminstone men det är väl den enda fördelen också. (I1)

Flyget har möjliggjort för kommunikation och möten med människor från andra delar av världen på ett lättillgängligt sätt. Att ha kontakter är viktigt och det personliga mötet har en annan di- mension än att ha möten över videokonferenser. Dessa aspekter anser en respondent är viktiga för att ha möjlighet att lösa klimatfrågan.

Ja fördelarna är ju att man kan nå avlägsna platser och jag tror att en utav dem viktigaste frågorna i [klimatfrå- gan] är att vi kan inte sitta isolerade hemma i Sverige och lösa det här utan vi måste ha kontakt med andra de- lar av världen. (I6)

6.1.1 Flyget och rättvisa

Man har lika lite rätt att flyga som man har rätt att förstöra andra människors livsförutsättningar på andra sätt. (I4)

Flertalet av respondenterna har haft tankar kring om det ska vara rättvist att flyga och om vi har en speciell rätt till att flyga. Samtliga respondenter anser att det inte är en mänsklig rättighet att flyga, istället har vi människor en ”moralisk skyldighet” (I9) att inte påverka andra människors liv genom att bidra till klimatförändringar.

I3 baserar sina privata flygresor på just en rättviseaspekt. För henne innebär rättvisa i detta fall att alla människor ska ha tillgång till att flyga lika ofta men att världens sammanlagda resor och dess miljöpåverkan även måste vara hållbara för miljön. Hon anser att det sättet vi i västvärlden reser på idag är orättvist för att väst står för majoriteten av världens konsumtion. Det är inte hållbart och istället måste människor i västvärlden visa respekt för människor i andra delar av världen ge- nom att ta ansvar för sin livsstil och sin konsumtion. Vidare anser I3 att alla människor måste

vara solidariska och därmed välja andra transportalternativ än flyget så att de som verkligen måste flyga kan göra det. När I3 själv ska ta beslut baserar hon dem på om det är rättvist och hållbart (I3). Fler respondenter ger uttryck för åsikten att flygresor borde fördelas rättvist.

Man kan göra det på ett orättvist sätt, att några flyger som fan och andra inte alls. [...] Men jag tycker ju privat att det rättvisa borde ju vara, det känns bäst, det rättvisa. Ett rättvist sätt. Att alla får liksom lika stort utrymme [att flyga]. (I2)

Alla ska ha samma rättigheter, moraliska rättigheter, sedan har inte alla ekonomiska möjligheter, men de moraliska rättigheterna borde vara de samma. Jag skulle aldrig kunna säga till [en indier] att 'varför åker du till Europa och flyger runt här?' När jag vet att det är jättemånga svenskar som sitter och flyger ner till Thailand och även delar av Indien. (I9)

En respondent funderar över om han verkligen har rätten att flyga och därmed bidra till den globala uppvärmningen och i slutändan påverka andra människors liv på ett negativt sätt.

Har jag rätten att ta mig [...] den friheten liksom? [...] Jag har ibland använt lite liknelser och säger att på samma sätt som det är helt otänkbart för en människa att stjäla en plånbok från en gammal dam i livsmedelsbutikerna så bör det ju vara otänkbart för en människa att stjäla någons livsutrymme. På något sätt är det så att genom en resa tar man av det här lilla, sårbara utrymmet som vi har på den här planeten. (I9)

Liknande resonemang har även en annan respondent.

Jag menar vi får inte gå ut och hälla ut en dunk olja i Vättern till exempel då skulle folk tycka det var jättemärkligt men att släppa ut, att köra sin bil eller att få flyga till Thailand vilket också indirekt påverkar människor i vår omvärld negativt. (I5)

I9 påpekar även att människor överlag är medvetna om sina egna rättigheter och då är måna om rätten att få flyga, men istället glömmer vad som kan hända människor i andra delar av världen på grund av flygets klimatpåverkan. En annan respondent nämner också hur många människor ser på flygresor som någons slags rättighet.

Det känns ju som vilka man än pratar med så är det ju resor, det är det viktigaste i deras liv nästan. Det är ju där man hämtar kraft och det är ju nästan en rättighet att åka till Thailand minst en gång per år. (I8)

Respondenterna är dock överens om att flygresor inte är någon självklar rättighet i människors liv, i synnerhet på grund av konsekvenserna av flygets klimatpåverkan.

Jag har inte rätt att slå ihjäl en annan människa. Det har jag inte. Men det är, tror vi, konsekvenserna av att många människor flyger mycket. Som sker idag. [...] Summan blir att vi riskerar att döda människor till slut liksom. [...] Och då är det liksom en fråga ja, du har rätt att göra de här sakerna så länge du inte skadar någon annan. (I2)

Vi har inga rättigheter att göra det [att flyga]. Vi har inga rättigheter att åka bil heller i alla lägen. Utan däremot så har vi ett ansvar att se till att det finns någonting kvar åt dem som kommer efter oss. (I6)

Jag håller inte med om det här 'ja det är en rättighet för mig att ha en stor bil, det är en rättighet för mig att konsumera mycket, konsumera utöver vad jordklotet tillåter'. Det tycker jag absolut inte är någon rättighet. (I7)

I8 påpekar att även om det ur ett rättviseperspektiv vore acceptabelt för alla människor att flyga så fungerar det inte eftersom det kommer att leda till ännu större mängder koldioxidutsläpp. De personliga klimatavtrycken skulle då bli ännu större och det är inte hållbart. Andra respondenter uttrycker liknande tankar och menar att alla inte kan få flyga, i alla fall inte i lika stor utsträckning som vi gör i Sverige idag. Detta på grund av att individers påverkan på klimatet skulle övergå den gräns som är hållbar för klimatet och för att det hotar andra människors levnadsutrymmen. I längden skulle det bli mindre rättvist, att fattiga människor drabbas av konsekvenser av klimatförändringar, än att alla inte får flyga i lika stor utsträckning.

Det är inte den typen av rättvisa, 'ja men vi ska också flyga' liksom. Och 'vi ska också konsumera jättemycket'. Alltså det är ju inte den typen av rättvisa som jag tycker är... det är inte den bästa rättvisan. [...] Alltså alla ska ha rätt att utnyttja klimatutrymmet i lika hög grad. Fast det inte finns något längre, att utnyttja om man uttrycker det så. Alltså det blir ju lite konstigt. Jamen det finns ju inget klimatutrymme, det finns inga rättigheter att släppa ut något mer! (I7)

6.1.2 När är det inte acceptabelt att flyga?

Åk gärna till andra länder i Europa men gör det för fan inte med lågprisflyg! (I2)

Samtliga respondenter tycker det är spännande och kunskapsgivande att resa men de har invändningar mot hur människor reser idag. De motiv en person har för att flyga är inte alltid acceptabla, enligt respondenterna. Vissa flygresor ses som onödiga och omotiverade som till exempel att välja att flyga för att det är billigt. Att flyga med lågprisflyg anses vara oacceptabelt bland annat för att det inte betalar tillräckligt med skatt. Respondenterna anser att lågprisflyget har bidragit till att det har blivit för billigt att flyga. Det har också gjort det möjligt att i större utsträckning åka på så kallade weekend- och shoppingresor och det tycker inte respondenterna är en god anledning till att flyga. I3 tycker att lågprisflyg och weekendresor har blivit en modegrej och att flyget inte betalar för sina kostnader vilket även fler respondenter håller med om (I3).

Weekendresorna som går hitan och ditan och det kostar liksom ett par hundralappar att ta sig dit det tycker jag är väldigt tråkigt minst sagt det är ju dels för att flyget inte betalar alla sina kostnader så att det är ju en stor irritation att de inte gör det. [...] Så jag vet inte om det ska kosta 300 spänn och flyga till London, jag tycker inte det. (I1)

Allra minst okej det måste nog shoppingresor över helgen långt bort, det måste nog vara det som är minst okej. Det är liksom dubbelfel. (I7)

Ytterligare en respondent, I2, tycker att lågprisflyget har varit en farlig utveckling och bidragit till det ökande resandet. Han säger att en flygresor med lågprisflyg inom Europa får plats inom det egna klimatavtrycket men han tycker det är onödigt.

Vi reser liksom längre och längre bort när vi blir rikare och vi reser oftare [på] de här weekend- shoppingresorna. Och jag tycker det är okej om det går att klara det med klimatpåverkan men det gör inte det och då får

man begränsa dem och då tycker jag det är väldigt tragiskt att man inte lyckas beskatta då lågprisflyget. [...] Resa är inte fel men det är klimatpåverkan som blir för stor från lågprisflyget. (12)

Flera av respondenterna nämnde också att långa flygresor utanför Europas gränser inte är helt acceptabla. De menar att det går att hitta soliga platser i Europa om det är det flygresenärerna är ute efter och därmed behöver man inte åka så långt.

Om man åker så åker man inte över en weekend bara svishar iväg sådär utan då gör man liksom en ordentlig resa, när man gör det så får det vara mer sällan och så behöver man kanske inte åka till andra sidan jorden utan [...] det räcker att åka till Medelhavet man måste inte komma till Thailand. (18)

Flygresor till Thailand nämndes vid flera av intervjuerna och att resa till Thailand sågs som något onödigt om syftet var att ligga på stranden och sola och bada. I3 tycker inte att en resa till Thailand är en resa vi måste göra varje år (I3). Vilket hon får medhåll av från flera respondenter.

Och att man inte behöver resa till Thailand varje år. Eller två gånger per år jag vet inte hur, men det här att man ska göra en Thailandsresa det har liksom blivit jättevanligt och jag, jag har väldigt svårt att se [...] jag tycker man borde överväga vilken påverkan det gör liksom. (15)

Semesterresor till Thailand är ju dubbelfel i kubik för att det enbart handlar om rekreation [...] att se till egna intressen och strunta fullständigt i de negativa effekterna. (14)

Just att det är onödigt och mindre acceptabelt att resa långt bort om det man söker finns på närmare avstånd, är något som fler respondenter framhåller.

Om man åker för att stänga in sig på ett hotell som ser likadant ut som ett i Spanien. [...] Man tar inte del av en kultur utan man är där bara för att resa bort från någonting inte till någonting då tycker jag personligen att det är mindre motiverat. (15)

Samtliga respondenter håller med om att weekendresor och shoppingresor med flyg, framförallt lågprisflyg, inte är berättigade skäl till att flyga. Åsikterna går isär när det kommer till affärsresor med flyg, vissa respondenter har uttryckt att det i viss mån kan vara berättigat att flyga inom arbetet men alla håller inte med.

Vi har ju hela det här globaliserade näringslivet [...] det är inte bra liksom, det är inte bra för planeten, det är inte bra för demokratin, det är inte bra för samhället så att jag menar det kan man ju inte heller bara säga – det är okej att flyga affärsresor, alltså det är inte okej. (17)

6.1.3 När är det acceptabelt att flyga?

Det går att urskilja tre typer av flygresor som respondenterna anser är mer berättigade än andra att göra: nödvändiga affärsresor, om resan varar under en längre tid och syftet med resan är att lära känna en kultur samt flyg för att besöka familj och vänner. Exempel på nödvändiga affärsresor har I3 då hon anser att det är acceptabelt att resa inom arbetet om det kräver att man ska ta sig till FN i New York. Flera respondenter menar att det personliga mötet ibland är nödvändigt och viktigt och vid sådana tillfällen är det mer acceptabelt att göra en affärsresa med flyg. Politiker anses ha rätt att flyga för att närvara på viktiga möten och konferenser.

Politiker som ska runt på uppdrag runt om i världen så kanske det är svårt att inte flyga om man ska till Hongkong eller nått eller Doha eller vad det nu kan va då, då behöver man ju vara på plats och förhandla och möta människor. (I1)

Ja om man tänker på politik och alltså det finns ju något behov av att träffas på en global nivå och alltså det får man säga att det är ju det som, det är okej liksom eller jag menar det måste få vara okej. (I7)

Även om politiker, enligt de intervjuade respondenter, har rätt att flyga så betyder inte det att de tycker att politikerna ska få flyga helt obegränsat utan där det går att ha till exempel videokonferenser så ska det ersätta flygresor.

De som är politiker, ja tycker det är helt okej att de får flyga mer, de har viktiga jobb, viktiga jobb får flyga mer men sen tycker jag att de också ska begränsas. (I5)

En person som flera respondenter nämner är Al Gore, hans resor anses ha goda motiv för att flyga då han hade ett tydligt syfte med sitt resande.

Det klagas ju ibland på [...] Al Gore till exempel, för han flyger ju så förbaskat, det har jag lite större förståelse för än vissa andra flygresor. Eftersom han, det enda målet med hans resor då är att jobba för att rädda klimatet. (I4)

Flera respondenter tycker att det är mer acceptabelt att göra en så kallad ”ordentlig resa” (I8) som betyder att en resa varar under en längre tid, att upptäcka landet och kulturen, samt att se och göra sådant som är omöjligt att göra någon annanstans. En respondent berättade om en Kinaresa och menade att det han upplevde där inte hade gått att läsa sig till i någon bok. En annan respondent tycker att om man ska åka till London så bör man se andra saker omkring London också och inte bara fokusera på en plats i några dagar och sedan åka hem igen.

Om man är där för att upptäcka en kultur eller land vilket är svårt att göra genom att läsa en bok då kan jag tycka att det är mer motiverat att göra en resa. (I5)

Majoriteten av respondenterna ansåg att vid familjära skäl var det acceptabelt att flyga. Med familjära skäl menas att ha släkt utomlands, eller en partner och vänner. Det globaliserade samhället har gjort att människor från olika länder kommer i kontakt med varandra.

Och det är klart att människor träffas över nationsgränser och det är klart att då kan det vara så att en utav de där flyttar ifrån sitt land för att bilda familj någonstans och då kan man ju förstå om den personen behöver åka tillbaka för att hålla kontakten med sina föräldrar eller släktingar, vänner och så. (I9)

Det är ju mer okej av sociala familjära skäl, det är det ju absolut. (I7)

Man har släktingar [...] eller distansförhållanden och sådant där, där det faktiskt är omöjligt att träffas på annat sätt så då är det liksom mer okej [att flyga]. (I2)

Utifrån respondenternas åsikter kan det sammanfattas att beroende på omständigheterna har olika människor olika stor rätt att flyga. Detta stämmer inte överens med perspektiven på rättvisa att vi alla har rätt att flyga lika mycket. Dock ska klimatet komma i första hand, det är viktigare att hindra klimatförändringarna än att alla ska få flyga.

6.2 Uppfattning om omgivningens flygvanor och inställning till flyget

I detta avsnitt presenteras hur respondenterna uppfattar omgivningens flygresor och syn på flygresor i samhället. En del respondenter tar upp hur resor är en väldigt viktig del av människors liv idag och att det har blivit väldigt självklart att ta flyget när man ska resa.

Det är naturligtvis roligt att resa [...] det är ju då väldigt synd att det som är otroligt viktigt för så jättemånga människor att det får sådana konsekvenser. [...] Resor det är ju liksom heligt på något sätt för folk och [...] folk sitter och berättar om sina resor på jobbet i fikarummet och pratar om hur de ska svisca iväg över en weekend eller hur de ska åka till andra sidan jorden. (18)

6.2.1 Varför flyger människor?

Enligt respondenternas uppfattningar finns det flera anledningar till att människor väljer att flyga. Det som påverkar människor är, förutom tidsaspekten och ekonomiska skäl, normen i samhället och den närmaste omgivningen, egoism samt den globaliserade världen. Flera respondenter resonerar om hur det idag ses som helt normalt att människor flyger. Att flyga har blivit en norm i samhället och det är en status att kunna göra flygresor. Att människor i ens omgivning flyger mycket spelar roll för individer. Om alla i omgivningen flyger, och tycker att det är normalt att flyga, då tänker och gör man likadant.

I första hand tror jag inte det är så mycket i sig, att 'jag gillar att flyga' eller att 'jag gillar att köpa de här sakerna'. Tror att det är ganska mycket, att det är en social grej med status och man vill inte vara helt udda andra människor. Så att om alla mina vänner och grannar och släkt flyger på semestern... Om inte jag gör det så är jag lite konstig, va? Det tror jag är ganska viktigt för andra människor. Om ingen flög så tror jag inte så många människor skulle längta ihjäl sig för att få flyga. (12)

Det är svårt att leva i ett samhälle där normen är annorlunda än vad man själv tycker. [...] För det är säkerligen så att hade ingen flugit så hade någon frågat 'ja men ska du på semester och flyga dit?' då hade jag sagt 'nej, för så gör man inte'. (11)

Och sen så tror jag att det [att människor flyger] påverkas av den här standarden som har satts. Att 'jamen visst ska vi flyga! Det är klart vi ska flyga.' Alla gör det, det är det jag menar. [...] Alltså i och med att andra gör det ses det som 'nä men det är helt normalt'. Det är helt normalt liksom, det är inget farligt. (17)

Ett flertal respondenter menar att en stor anledning till att människor väljer att flyga, och inte väljer något annat transportmedel, är tidsaspekten. Därmed anses flyget vara det enda realistiska transportalternativet om man behöver resa längre sträckor, till exempel mellan kontinenter.

Skulle jag resa till Kina idag vilket ju är fullt möjligt så med båt så tar det väl i alla fall en månad någonting. Här [med flyg] tar det tolv timmar. Det är skillnad. Och tid är ju en bristvara idag. (16)

Samtidigt tänker jag att flyg är ju svårt att ersätta alltså ska man ta sig till USA från Europa så är det svårt att hitta ett bra [alternativ] idag om vi inte ska acceptera att det får ta några veckor alltså då är det svårt att acceptera. (15)

Flera respondenter tycker att människor som reser i Europa ska försöka tänka på att det finns andra transportalternativ än flyget och att de kan resa med tåg istället. En respondent tycker att det är ansvarslöst att åka på shoppingresor. Andra respondenter beskriver det som rent egoistiskt

att flyga när det går att ta tåget eller bilen istället och knyter även ihop egoismen med att flyget är ett transportmedel som gör det snabbt att ta sig fram.

Det [att flyga] är rent egoistiska val. [...] De flesta vet ju att det är inte bra att flyga 'jag borde eller jag borde så och så' och ett av de egoistiska skälen är då tidsaspekten. Jag menar ska man till exempel till Italien kan man ju faktiskt ta tåget [...]. Men det gör man inte för att man vill spara några timmar. [...] Det är ju den tidspressade människan som är problemet. (I1)

[...] Tiden är så viktig för människor så liksom om man kan spara fyra timmar genom en flygresa så är det likasom värt tusen spänn liksom. Då ser man ju bara till sitt eget. (I9)

Förutom tidsaspekten tror respondenterna att människor väljer att flyga för att de vill se andra platser, uppleva andra kulturer och av ekonomiska skäl då det är billigt att flyga. Flera respondenter tar upp att människor reser med flyg för att sol, bad och värmes skull. De flyger för att få åka på semester. En respondent tror att vi i Sverige känner att vi måste få åka på semester.

Här i Sverige är det väl just känslan av att vi bor i ett kallt land, vi jobbar och kämpar och då måste vi få unna oss att åka någonstans och vila och ta det lugnt. Helst mitt i vintern så att vi kan få komma bort till lite värme. (I8)

Människor flyger även för att träffa släkt och vänner och på grund av arbetet. En respondent resonerar om hur människor kan känna sig tvingade till att flyga. De vill inte flyga på grund av flygets klimatpåverkan men deras arbete kräver att de måste göra flygresor.

Ja det kan också vara en arbetssituation. Ja men liksom man känner sig tvingad i ett jobb då att flyga. Ja det är många som jag vet som också jobbar med miljöfrågor som känner att 'fan jag måste göra en flygresa. Helvete'. Och så gör de det då. (I2)

6.2.2 Omgivningens uppfattning om flygets klimatpåverkan

Respondenterna har olika uppfattningar om vad de tror allmänheten vet om flygets utsläpp av växthusgaser och dess påverkan på klimatet. Ett antal respondenter tror att många människor inte har den kunskapen, medan andra menar att de flesta som flyger idag vet att flygresor är skadliga för klimatet på något sätt.

Och sen tror jag att nästan alla människor fattar då att ja, det är nog negativt med flygresande för miljön. (I2)

En majoritet av respondenterna är dock samstämmiga i att anta att de flesta människor inte tänker särskilt mycket på flygets klimatpåverkan när de ska resa med flyg. En respondent funderar på om det kan vara brist på kunskap och synliga konsekvenser av den globala uppvärmningen som gör att vissa personer inte reflekterar över flygets klimatpåverkan när de ska flyger eller ska boka en flygresa.

Dels när man inte har kunskap om det [flygets klimatpåverkan], man ser inte den påverkan egentligen och jag tror [...] generellt med [...] klimatfrågan att det är väldigt abstrakt. Man ser liksom inte problemet framför ögonen. Det är ingen som dör när man kör bilen [...] framför ögonen på en. (I5)

Flera respondenter tar upp problematiken med att människor väljer att inte ta till sig, eller struntar i, information om flygets negativa klimatpåverkan. De uppfattar att vissa människor till och med förnekar att den globala uppvärmningen verkligen existerar. Detta beteende beror, enligt respondenterna, på att om människor verkligen tog till sig kunskap om flygets klimatpåverkan skulle de vara tvungna att ta ansvar för sina egna handlingar som påverkar klimatet. Då kanske en uppenbar handling för att minska utsläpp av växthusgaser blir att sluta flyga, men för människor som är positivt inställda till flyg och gärna vill resa med just flyg blir det jobbigt att tänka i de bannorna. Då är det lättare att ignorera flygets klimatpåverkan.

Jag har ju märkt att människor gör väldigt mycket som strutsen, när det kommer till obehagliga frågor så väljer man att titta bort. Man vill inte ta till sig det. För det innebär att jag måste ändra på mitt beteende. Det vill jag inte. (I6)

En respondent menar att människor inte tänker långsiktigt nog, utan istället väljer nöjen som flygresor istället för att tänka på de konsekvenser flygets utsläpp för med sig. Detta fastän man kanske är medveten om flygresors utsläpp av växthusgaser.

Ja men det [flygets klimatpåverkan] är en sak som är jobbig för att det är ju jätteroligt att resa. Det vill man göra, man vill koppla av och komma bort och så där och kommer det då något hinder som skulle hindra mig från att göra det här fantastiska då, men då blir det lite såhär 'nej, ta bort, jag bryr mig inte' eller 'jag vet inte', typ stoppa huvudet i sanden. (I1)

Fler respondenter har tagit upp uttrycket ”stoppa huvudet i sanden” när det gäller människor och handlingar som har en negativ klimatpåverkan. En respondent menar att alla stoppar huvudet i sanden ibland. När det gäller klimatförändringar gör människor det för de inte orkar med den frågan och för att de inte vill ta ansvar för sin livsstil och hur den påverkar klimatet negativt. Många känner sig helt enkelt obekväma om de reflekterar kring flygets klimatpåverkan (I3). Flera av respondenterna tror ändå att människor som är mer medvetna om klimatfrågan och människor som jobbar med miljöfrågor är mer benägna att reflektera över flygets påverkan på klimatet. Det är dock inte säkert att människor som reflekterar över flygets klimatpåverkan handlar för att minska den exempelvis genom att klimatkompensera.

Respondenterna är i stort sett eniga med varandra om att en majoritet av alla som reser med flyg antingen inte vet vad klimatkompensering innebär, eller att de bara är väldigt ytligt insatta i vad begreppet betyder. Respondenterna tror inte heller att resenärer väljer att klimatkompensera i särskilt stor utsträckning. Anledningen till detta är helt enkelt att människor inte har kunskap eller utbildning gällande klimatkompensering och flygresors klimatpåverkan. Andra anledningar som olika respondenter har tagit upp är att man inte vill klimatkompensera på grund av att man inte är säker på om konceptet verkligen fungerar. Andra skäl som respondenterna uppger är att klimat-

kompensering är en extra kostnad man eventuellt inte vill lägga sina pengar på och att det inte är särskilt tydligt hur man klimatkompenserar, eller ens att man kan klimatkompensera, när det är dags att boka en resa. Dessa faktorer kan hindra resenärer från att klimatkompensera sina flygresor.

Om man går in och ska boka en flygresor och sen är det en massa saker man ska klicka i kring bagage och alla möjliga saker [...] då kanske det inte det här med klimatkompensering dyker upp så väldigt tydligt ja vet inte. Det skulle egentligen behöva komma en stor grön ruta bara pang du vet väl om att du bör klimatkompensera. (18)

Jag har uppfattat det som att det krävs mycket utav en själv för att man verkligen ska klimatkompensera. [...] Det ligger på en själv lite att man går in på datorn, man går in på de här sidorna och väljer och kryssar i och så där att det inte är svårt men det kräver aktivt handlande, att det är lite jobbigt. (15)

6.3 Respondenternas flygvanor och val av andra transportmedel

I detta avsnitt presenteras hur de intervjuade respondenternas egna flygvanor ser ut. Respondenternas egna flygvanor skiljer sig från varandra; fem stycken uppger att de inte har gjort någon flygresor de senaste två åren och fyra av de fem säger att de har slutat att flyga. De resterande fyra av respondenterna har flugit de senaste två åren och kommer att fortsätta flyga i framtiden men de vill minska sitt flygresande. Samtliga respondenter har dock flugit någon gång i sitt liv.

6.3.1 Respondenterna som flyger

De respondenter som flyger motiverar sina flygresor för sig själva. De flyger på grund av sociala skäl, främst för att hälsa på släktingar. De flyger för att de vill resa och uppleva nya platser. Några respondenter flyger för att de anser att det är nödvändigt inom jobbet. Det förekommer även olika uppfattningar om hållbart flygresande. Även om dessa respondenter flyger gör de det inte obetänkt, är det möjligt att resa med andra transportmedel gör de helst det.

Jag själv tycker det är roligt och resa, det får inte vara förbjudet att [flyga] men att man får göra det med måtta, det är väl det som är det viktiga. (11)

Respondenten I1 har flugit en gång de senaste två åren och har överlag endast flugit på semesterresor. Hon säger att tidsaspekten och möjligheten att ta sig långt bort gör att hon väljer flyget. Trots att hon säger att hon inte vill flyga så är önskan att resa och att uppleva nya platser stor och hon försöker därför minimera sitt flygande genom att göra resor över längre tid och att flyga sällan.

Alltså i den bästa världen skulle jag inte vilja resa någon annanstans än Sverige eller dit jag kan ta mig med tåg men nej jag vill som sagt inte sluta flyga helt, tycker det är väldigt trevligt att resa eller uppleva nya saker [...] men jag vill väl åtminstone bli konsekvent i att när jag väl reser så gör jag det ju ordentligt och att man inte gör det ofta. (11)

I1 anser att hennes resor inte är hållbara för klimatet men att hon klimatkompenserar för sina flygresor. Hon förklarar att hon klimatkompenserar för att minska sin egen ångest över att hon flyger och att det inte egentligen inte är en ursäkt för att flyga.

En person som däremot bedömer att hennes flygresande är hållbart är I3. Hon har tittat på forskning som säger att det är hållbart att göra en flygresa vart femte år och håller sig till det privat. Hon har även gjort resor inom jobbet, bland annat till Sydafrika där hon anser att arbetet hon gjorde i Sydafrika gjorde mer nytta än om hon skulle ha avstått från att flyga dit. Däremot så flyger hon inte inom Sverige, vare sig inom jobbet eller privat. Hon säger även att om flyget var mer hållbart och inte hade så stor klimatpåverkan så skulle hon börja flyga mer men under rådande omständigheter så vill hon inte förändra sina flygvvanor (I3).

Att det är enkelt att flyga och att man kan ta sig långt bort på kort tid har varit de främsta anledningarna till att I5 har flugit de senaste åren. Även om han är medveten om flygets klimatpåverkan och tänker en hel del på det så har det blivit flygresor i Europa i alla fall. Men han vill minska sitt flygresande, även om han har gjort många flygresor i sitt liv, på grund av att flyget har för stor klimatpåverkan samt att han är flygrädd. Han känner att han måste ha motiv för de flygresor han gör.

Då fungerar det inte tidsmässigt för mig att åka med till Bryssel då får jag nog tacka nej till den resan då hade jag inte träffat EU-parlamentarikerna och [...] kan skapa kontakter och nätverk som gör att jag faktiskt kan vara med tillsammans med andra och påverka den miljön och göra mycket större nytta än den insats att vägra flyga. (I5)

Då I5 vill minska sitt flygresande men fortsätta resa, har han tänkt planera en tågresa till nästa semester. Han ser dock att ett hinder för att minska sitt flygresande är vänner och familj. I5 menar att om man blir bjuden på en familjeresor, exempelvis fira flickvännens pappas födelsedag på Kreta, så kan man inte tacka nej.

Alltså jag vill minimera mitt flygande men jag tror det blir svårt att utesluta det helt också med tanke på ja med tanke på den situation vi lever i med kompisar och [bekanta]. (I5)

Att familjen och andra sociala skäl har betydelse när man väljer att flyga håller även I7 med om. Senaste flygresan hon gjorde, gjorde hon för att hälsa på sitt barn i Sydamerika. Hon säger att hon då hade klimatångest. Hon menar att hon inte hade kunnat göra resan på något annat sätt än med flyg på grund av tidsaspekten. Men att det trots det inte kändes bra på grund av de stora koldioxidutsläppen som en flygresor skulle ge. Hon säger att hon nu inte vill flyga mer.

Jag har flugit min kvot jag menar jag är [60+] år och högutbildad jag har ju ändå gjort några resor under mitt liv liksom, förr då alltså, alltså det har aldrig ingått i mina vanor om man säger så, nej. (I7)

Ytterligare en person som väljer att fortsätta flyga för främst barnens skull är I8. Hon har inte gjort någon resa de senaste åren men hon kommer att göra en flygresa i år. Även om hon är medveten om flygets klimatpåverkan ser hon inte sig själv sluta flyga för hon flyger för sina barns skull. Dock försöker hon flyga sällan och göra en ordentlig resa och inte bara åka och besöka en plats över en helg.

Så känner man ju ändå att man vill inte beröva sina barn helt och hållet [...] upplevelsen av att komma till ett annat land och säga att nej men nu är det så att vi bryr oss om klimatet i vår familj så vi får inte resa någonstans utan vi kan bara åka till ställen i Sverige [...] då gör man själv avsteg i sina principer för att man [...] vill att dem ska kunna få liknande upplevelser som deras kompisar. (I8)

I8 och hennes familj ville göra en tågcharter men det fanns längre ingen möjlighet till det, samtidigt går det fortare att flyga, därför valde de att ta flyget. Men hon säger att hon har ”jättedåligt samvete” och försöker därför hålla sitt flygresande på en nivå som hennes samvete tolererar.

Alltså det ideala det är ju att inte flyga alls men jag tycker att jag flyger förhållandevis lite om jag jämför med många andra. Men jag menar det är ju en jämförelse med människor här i Sverige om jag jämför med dem i Indien då flyger jag jättemycket. (I8)

En annan person som vill fortsätta flyga men inte flyga för ofta och inte göra några onödiga resor är I6. Med onödiga resor menar han korta flygresor, shoppingresor och vissa möten. De korta flygresorna menar han går att ersätta med andra transportalternativ som tåg och att vissa möten går att ersätta med video.

Jag flyger inte för att det är roligt utan för att det är nödvändigt och det kan vara olika skäl det kan va som jag sa att man vill uppleva en annan miljö. Jag ville va med till exempel när min äldsta dotter tog examen [...] i Umeå och det va under tiden jag jobbade och då hade jag ingen möjlighet att åka med tåg fram och tillbaka tidsmässigt. (I6)

Men även om I6 har motiverat sina flygresor så är det med ett dåligt samvete han flyger. Det dåliga samvetet kommer från vetskapen att flyget har en påverkan på klimatet. Samtliga respondenter som flyger har dåligt samvete över det.

Det är ju så att man tar inte tåget till Kina eller New York och då är ju frågan ska man avstå från att resa dit? Jag har alltså inte gjort det utan [...] däremot så flyger väl jag kanske inte sträcker där man kan åka tåg. Men vissa resmål är svåra att förena med det här med klimatet va och det får man ju försöka lösa på annat sätt men det är lite dåligt samvete kan jag ju säga. (I6)

6.3.2 Respondenterna som har slutat flyga

Fyra respondenter uppger att de slutat flyga och skälet är att flyget har en stor påverkan på klimatet. Alla fyra har flugit någon gång i sina liv och skulle flyget inte ha någon påverkan på klimatet skulle de gärna använda flyget som transportmedel.

En av de respondenter som säger sig ha slutat flyga är I2, han tror sig aldrig flyga mer på grund av att han anser att flyget har för stor klimatpåverkan och att det inte finns plats för att flyga i den

personliga budgeten för koldioxidutsläpp. I2 har flugit tidigare, senast på 1990-talet, men säger att han aldrig flög på eget initiativ och att han under de senare flygresorna kände till växthuseffekten och att det kändes onödigt och dåligt att flyga.

Jag [hade] en flickvän ganska länge och vi reste tillsammans och hon ville flyga, hon ville inte åka tåg och då flög vi tillsammans ett par gånger och det var en kompromiss där tyvärr. Jag ville inte det men gjorde det för att vi var tillsammans liksom. Men jag övertalade henne att åka tåg några gånger. (I2)

En annan person som slutat flyga är I4, han har inte heller flugit sedan 1990-talet. Men han har gjort affärsresor med flyg inom Sverige för han inte ville vara alltför motsträvig mot sin omgivning. De gånger han har flugit i sitt liv har varit få men när det har inträffat så har han tyckt det varit spännande att resa och om flyget minskar sin klimatpåverkan så vill han gärna flyga mer.

Om de här flygtygen [...] går på förnyelsebar energi kommer fram så absolut skulle jag vilja göra det. (I4)

Om I2 kommer att börja flyga igen i framtiden så är det endast om han känner att han måste och för att tidsaspekten och avståndet har betydelse. Till exempel om någon familjemedlem flyttar till Australien eller om han behöver åka på en begravning. Han anser att det är inte går att ta tåget till Australien och att åka båt tar för lång tid. Om han har ett jobb i framtiden där han eventuellt får göra affärsresor med flyg är också en möjlig faktor till att börja flyga igen. Men han säger också att om det är ett jobb där han måste flyga ofta så kan han överväga att säga upp sig på grund av att han inte vill flyga. Affärsresor ses även av andra respondenter som besvärliga då det är ekonomiska intressen som styr. Det går heller inte alltid att förena det privata tankesättet med arbetet på grund av detta.

Jag har faktiskt flugit en gång i tjänsten ner till Holland och det är ju väldigt besvärligt det där i och med att hade vi åkt tåg eller så där så hade det tagit nått dygn och då hade projektet kostat väldigt mycket mer. (I1)

Samma person sa också att hon gjorde ett aktivt val att åka tåg till norra Sverige trots att hennes chef ville att hon skulle flyga. Andra respondenter har beskrivit hur möten anordnats på Arlanda för att det skulle vara lätt för alla att mötas där. När detta hände I3 så ändrades platsen för mötet, på grund av påtryckningar, in till Stockholms stadskärna så det skulle vara lättare att ta sig till mötet med tåg (I3).

6.3.3 Miljövänlig livsstil och val av andra transportmedel

Samtliga av de intervjuade respondenterna säger att när möjligheten finns tar de tåget, detta för att minska sin egen påverkan på klimatet då tåget anses vara det transportmedel som har minst klimatpåverkan. Tåg anses också ha andra fördelar som att det är mer bekvämt och att det avgår och anländer i städerna. Speciellt när det kommer till resor inom Sverige tar respondenterna av-

stånd från flyget. I2 säger ”jag har aldrig flugit inrikes, det har jag aldrig gjort, även om det är billigare.” I8 undviker även hon inrikesflyg.

Det finns inte i min värld att jag skulle flyga inom Sverige, ja om vi nu åker på någon slags semesterresa i Sverige så flyger vi ju inte det skulle inte komma på tanken. (I8)

Även I5 håller med trots att han en gång flög hem från norra Sverige då tågen inte fungerade som de skulle och det var enkelt att flyga hem. Att det är enkelt att resa med flyg är en anledning till att många flyger och inte väljer till exempel tåget enligt I5.

Ska man resa i Europa till exempel så tycker jag att man ofta kan undersöka möjligheten att ta tåg, det är väl dyrare antagligen och det är lite omständligare men ett bra alternativ. (I5)

Den tidsmässiga aspekten att det tar för lång tid och att det inte finns andra realistiska alternativ är några av anledningarna till att en del tar flyget men några anser att det går att göra andra resor istället för att flyga långt bort. En respondent har en familj som är utspridd över Europa men hon åker alltid tåg när hon hälsar på dem. Hon väljer alltid tåg om det finns möjlighet till det men buss är också ett alternativ. Någon som aldrig flugit mer än två gånger i sitt liv är I9. Han avstår flyget på grund av miljöskäl och tar istället tåget. Han menar att det finns så mycket att göra utan att behöva flyga och nyligen begav han sig till Nederländerna på en tågresa. Han skulle vilja flyga till Seychellerna men då måste det till internationella avtal och att någonting görs för att förhindra klimatförändringarna.

Annars känner jag att jag har ett bra liv ändå. Jag får väl klara mig utan Seychellerna liksom. (I9)

Samtliga respondenter har gemensamt att de försöker minska på sitt flygresande eller har slutat flyga helt. De använder sig helst av andra transportmedel med mindre klimatpåverkan, främst tåg. De som säger att de slutat flyga kan eventuellt tänka sig att börja flyga om åtgärder för att minska människans miljöpåverkan globalt görs samt om flyget blir hållbart. De som kommer att fortsätta flyga, dock med eftertanke, gör det de kan på hemmaplan och försöker på så vis minska sin klimatpåverkan i hela sin livsstil och kompensera sina flygresor.

Om jag nu väljer att flyga låt oss säga någon gång var tredje, fjärde år eller nått sånt sen cyklar jag alltid överallt, vintern också, [...] och vi har bergvärme till huset [...] man försöker titta på hela bilden av [klimatavtrycket] då kan man väl känna då kanske det kan va okej. (I8)

Jag har flyttat till villa för två år sen ungefär och nu håller vi på att tilläggsisolera utvändigt på källardelen för att då minska energiförbrukningen [...] det ska upp solceller [...]. [Jag] komposterar och källsorterar, det är hemmabiten, jag gör så gott jag kan där. (I1)

Andra åtgärder som respondenterna gör är till exempel att de minskar på sin köttkonsumtion, har biogasbil, etanolbil eller så har de ingen bil alls.

Jag kör biogasbil till exempel och det är en form utav kompensation. Det är ju en ökad kostnad som jag har tagit på mig. (16)

Flera respondenter anser också att det är viktigt att se till helheten för att minska klimatpåverkan i hela livsstilen och inte bara när det kommer till flyget. Flera anser att det är viktigt att inte endast fokusera på flyget utan även minska klimatpåverkan i de industrier som genererar stora utsläpp som till exempel matproduktion. Gemensamt för alla intervjuade respondenter är att de har tagit till åtgärder för att minska sin klimatpåverkan i sin livsstil. Men trots ett klimatengagemang och en miljövänlig livsstil i hemmet så kommer en del att fortsätta flyga.

Det är ju lätt att vara ideologisk och så och sen när det väl kommer till kritan då gör man en [flygresa] i alla fall. [...] Man är väl bara människa. 18

6.4 Lämpliga åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan

Många av respondenterna nämner hur de anser att vi idag flyger för ofta för att det ska vara hållbart ur en klimatsynpunkt och hur flygresorna i dagens samhälle måste bli färre. Det är dock ingen som anser att flyget borde förbjudas eller tas bort på något sätt. Flera noterar hur de inte tror på att förbjuda flygresor eller att de tror att det vore omöjligt att förbjuda människor att flyga. Istället föreslår de en rad andra åtgärder som enligt dem skulle kunna minska flygets klimatpåverkan och göra flyget mer hållbart. De typer av åtgärder som framställs är: teknikutveckling, ekonomiska styrmedel, mer kunskap om flygets klimatpåverkan samt att ändra attityd till flyget.

6.4.1 Teknikutveckling och klimatkompensering

Flera av respondenterna tar upp hur det måste till en teknikutveckling som kan minska flygets klimatpåverkan. Särskilt kommenteras det att flyget måste bli mer energieffektivt och att flygbränslet måste bytas ut till bränslen som leder till mindre koldioxidutsläpp eller är förnyelsebara. Tron på teknikutvecklingen som lösningen på flygets klimatpåverkan varierar dock mellan respondenterna. Vissa ser mer optimistiskt på utvecklingen av ny teknik medan andra inte tror att det är möjligt att ta fram exempelvis bättre bränsle eller att vi inte hinner förbättra tekniken innan den globala uppvärmningen har blivit för stor.

Och alltså jag tror det bara är drömmier om man tror att 'ja men vi kommer säkert på något bra sätt att göra flyget liksom klimatsmart. Vi kommer att hitta på något tekniskt sätt'. Den tiden finns inte för det första. Tiden att göra den omställningen finns inte. [...] Jag menar att det finns inget utrymme, det finns inga år framföra oss att införa förändringar. Det finns inga tekniska processer på tjugo, trettio, fyrtio års sikt som kan hjälpa oss alltså, för att det är försent. [...] Det är nu det gäller och vi har inte den lösningen nu. Vi har den inte nu. (17)

En person som inte håller med ovanstående uttryckte sig på följande vis angående teknikutvecklingens möjlighet att minska flygets klimatpåverkan.

Jag måste ju säga teknikutveckling, produktion av biodrivmedel till flygen givetvis och effektivisering. (I1)

Synen på klimatkompensering som något som inte är tillräckligt för att minska flygets klimatpåverkan och göra flyget hållbart är enhällig. Respondenterna har olika argument för varför klimatkompensering inte är tillräckligt.

Klimatkompensering bygger på att någon fortsätter att släppa ut och vi ska ner till noll. (I2)

Ett annat argument är att klimatkompensering inte fungerar i den utsträckning det bör göra.

Tyvärr är det så va 99,9 procent av allt som saluförs som klimatkompensering, det är tyvärr bluff och båg. (I4)

Ytterligare en synpunkt handlar om hur klimatkompensering är något människor gör för sin egen skull och inte bara för klimatet.

[Klimatkompensering är]någon slags konstruktion som för att vi ska känna ett litet mindre dåligt samvete. (I8)

Det [klimatkompensering] är en liten, liten droppe som naturligtvis gör att det känns att det [flygresor] är lite bättre men jag tror absolut inte att det räcker. Även om alla ska klimatkompensera varenda resa. (I8)

6.4.2 Ekonomiska styrmedel

Genomgående för respondenterna är att de tycker att det ska bli dyrare att flyga. Många uttrycker åsikten att det idag är väldigt billigt att flyga och att det i längden inte är hållbart. Att höja priset på flygresor kan göra att flyget i framtiden inte påverkar klimatet på ett lika negativt sätt. Respondenter uttrycker även att flyget måste stå för sin egentliga kostnad gällande bland annat klimatpåverkan och att människor helt enkelt måste betala mer om de anser att de måste flyga.

Det har ju blivit absurt billigt att flyga, liksom heltokigt. (I7)

Då [vid prishöjning] kommer man tvinga fram teknikutveckling som gör att man kanske hittar andra bränslen till flyg [...] som inte gör att det är så stor påverkan [på klimatet]. (I5)

Tycker man att det är värdefullt att flyga så får man också vara beredd att betala för att man ska kunna göra någonting och att man släpper ut. (I8)

Att flygresor blir dyrare kan även leda till att människor väljer att träffas på andra sätt.

Jag tycker att man ska öka priset så att man faktiskt funderar på 'Åh, kan vi ha en sådan här videokonferens istället för att åka till Japan'. (I1)

En stor del av de andra respondenterna har även de nämnt hur videokonferenser och telefonmöten kan ersätta många affärsresor och hur man inom företag och organisationer måste tänka om och inte fokusera så mycket på att träffas fysiskt på samma plats om det går att undvika. När det gäller just möten inom företag och organisationer menar I3 att särskilt vid möten bör både tid och plats anpassas så att mötesdeltagarna kan ta sig till möten med tåg och buss istället för flyg (I3).

Enligt ett flertal respondenter ska prishöjningen komma från att flyget beskattas mer eller att andra ekonomiska styrmedel gör det dyrare att flyga. I stort sett samtliga respondenter nämner hur skatter och andra ekonomiska styrmedel är verktyg som ska användas för att göra flyget hållbart och minska dess klimatpåverkan. En respondent förklarar hur lagar och skatter kan göra det lättare för människor att ändra på sina flygvänor och flyga mindre genom att alla måste rätta sig efter sagda beskattningar och lagstiftningar. Om alla förändrar sitt beteende tillsammans blir det enklare för en individ att förändra sina egna flygvänor.

Det är lättare att förändra sig om alla andra förändrar sig tror jag. Det är lättare för mig att ändra en vana och göra [...] som min sociala grupp tidigare tyckte var en uppoffring. [...] Om man kommer fram till det tillsammans så kan man liksom 'nä men vem behöver flyg?' Till slut kommer det låta så. (12)

En annan respondent är inne på samma spår.

Att göra det dyrare gör ju att de som flyger verkligen då anser att de har behov av att göra det. Då flyger man kanske inte i onödan. [...] jag vet i andra sammanhang att folk är beredda att göra uppoffringar till exempel när det gäller klimatåtgärder om de känner att det drabbar alla lika. (16)

Flera respondenter nämner hur pengar från exempelvis höjda skatter från flyget sedan kan användas till forskning för att minska flygets klimatpåverkan. En majoritet av respondenterna nämner även hur tågtrafiken borde byggas ut, i synnerhet höghastighetståg, och hur fler avgångar och pålitligare tågtrafik skulle få människor att välja att resa med tåg oftare än i dagsläget. Särskilt poängterar de flesta respondenter hur det inte får vara billigare att flyga än att resa med tåg.

6.4.3 Förändra synen på flygresor i samhället

Flera respondenter anser att dagens samhällssyn på flygresor och flygresenärer måste ändras för att få människor att flyga i mindre utsträckning. I9 nämner även hur det vore bra om människor blev mer positivt inställda till andra transportalternativ.

Dels tror jag det [...] det vore jättebra om människor började se ner på flygare. (19)

Alltså det vore jättehäftigt om jag, när jag kommer till mitt jobb och säger att jag, jag var på tågresa till Amsterdam, och människor skulle se upp till det. Tycka 'oj, har du varit i Amsterdam?' liksom. (19)

När flygresor inte längre ses som det normala, då kommer människor inte välja att resa med flyg lika ofta som förut.

Och det är ju först när det [att flyga] börjar bli onormalt, upplevas som olämpligt, det är ju först då [...] man börjar minska, eller hur? Ungefär som, vi slutade faktiskt röka cigaretter i stort sett inomhus överallt. Alltså, på 70-talet var det helt normalt. Det var en självklar rättighet, eller hur? Och nu så den som gör det, den är verkligen en avvikare. (17)

Ett flertal respondenter tar upp hur allmänheten i stort behöver bli mer medvetna om den globala uppvärmningen och flygresors påverkan på klimatet. Dock är en majoritet negativt inställda

till att information till privatpersoner skulle vara väldigt viktigt för att få människor att resa mindre med flyg, utan andra åtgärder behövs.

Antingen ska det inte finnas att köpa eller också ska det vara tydligt vad som är bra. Alltså det är så med flyg, tror jag, att är det billigt och folk kan välja det [...] [då] är det [...] lite för mycket begärt [...] att människor ska välja bort det självmant. Jag tror inte det fungerar. Inte i tillräckligt stor omfattning i alla fall. (15)

I3 påpekar att information inte kommer att få människor att flyga i mindre utsträckning men att en djupare kunskap kan ändra deras beteende. Enligt I3 gör medvetna människor medvetna val och människor ska bli medvetna och få kunskap om flygets klimatpåverkan genom folkbildning (I3).

Respondenterna anser att flyget behöver framställas som en klimatbov inför allmänheten. En ändrad syn på flyget skulle då även kunna leda till en större acceptans för exempelvis ekonomiska styrmedel inriktade på att minska flygets klimatpåverkan. I9 förklarar hur flygresor är något som bör ses som något väldigt exklusivt.

[Att flyga är] Någoting man gör [...] någon gång liksom. [...] Man flyger när man förlovar sig, gifter sig eller fyller femtio. Det ska vara speciella tillfällen. (19)

En del i att ändra människors syn på flyget är att ha förebilder i samhället som går före och inspirerar andra människor till att välja transportalternativ som inte har lika stor klimatpåverkan som flyget.

Förebilder [...] som skådespelare, Zlatan, idrottsstjärnor, författare och företagsledare. Om de är med och säger nu gör vi det här [välja att inte flyga] [...]. Då kommer ju folk följa efter. (12)

6.4.4 Vem ansvarar för att minska flygets klimatpåverkan?

Vem eller vilka som har ansvaret för att minska flygets klimatpåverkan och göra flyget hållbart varierar mellan de olika respondenterna. Att företag och flygbolag bör ta ansvar förekommer endast i en minoritet av intervjuvaren. Desto oftare tar respondenter upp hur företag inte vill ta ansvar eller inte kommer att göra det och att flygbolagen inte kommer att arbeta för att göra flyget klimatmässigt hållbart. Detta eftersom bolagen är inriktade på att tjäna pengar.

Och det är det som är marknadens stora dilemma, det finns de som tror att marknaden ska lösa allt det här [flygets klimat- och miljöpåverkan]. Men om nu det här jordklotet tar slut då kommer inte marknaden ta fram ett nytt jordklot. (16)

Men vi vet ju att alltså business har [...] vare sig hjärta eller ja, alltså inte ekologi i första rummet. Utan det ligger alltid vinst i första rummet. (17)

Några respondenter lyfter fram åsikten att media och journalister har ett stort ansvar i frågan om flygets klimatpåverkan. Journalister har ett ansvar över vilka frågor de tar upp och ur vilken vinkel de belyser dessa frågor.

När det handlar om resor så är det ju i princip bara 'Åh, nu kommer en fantastisk resebilaga i våra tidningar' men det är inte så ofta som det kommer med om miljöpåverkan trots allt, även om det händer, men [...] fokus ligger på ett helt annat ställe. (I8)

Samtliga respondenter har ansett att politiker och privatpersoner är de grupper i samhället som bör ha ansvaret för att minska flygets klimatpåverkan och göra det hållbart. På vilket sätt politiker och vanliga individer bör ta ansvar, och varför de bör ta ansvar, finns det dock många åsikter om. En anledning till att individer bör ta ansvar är att de även är väljare och då behöver visa politiker att det finns ett stöd för beslut som skulle minska flygets klimatpåverkan. Väljare måste även stötta de politiker och partier som presenterar hållbara lösningar på flygets klimatpåverkan.

Ansvaret ligger på väljarna att inte acceptera lättvindiga klimatlösningar som politiker tar fram. [...] utan man måste ställa lite kritiska frågor. (I2)

Individer i samhället har även ett ansvar att ta upp problematiken och föra diskussion kring flygresor och dess klimatpåverkan med vänner och andra människor i sin omgivning. Flera respondenter nämner hur man som individ har ett ansvar över hur mycket klimatpåverkan ens eget liv bidrar till. Ett flertal respondenter menar dock att även om privatpersoner kan påverka för att göra flyget mer hållbart, kan de inte påverka inom alla områden. I3 påpekar till exempel hur privatpersoner inte kan påverka forskning för hållbarare flyg och att politiker därför har ett ansvar som privatpersoner inte har (I3). Andra respondenter är inne på samma spår.

Det är klart att vad vi gör som privatpersoner är ju flygleverantörer känsliga för. Konsumenterna har ju på det sättet en inverkan men jag tror att det kommer att ta alldeles för lång tid om man ska vänta på det. Utan jag tror det krävs signaler från våra politiker. (I6)

Politiker anses ha ett stort ansvar över att minska flygets klimatpåverkan och göra flyget hållbart eftersom det är politikerna som fattar beslut, stiftar lagar och skriver under olika överenskommelser om klimatet. Politiker kan få både individer och företag att ändra på sig genom att använda styrmedel och ekonomiska incitament för att göra flyget mer hållbart. Flera respondenter nämner även hur det är politikerna som kan satsa pengar på forskning som är inriktad på att minska våra utsläpp av växthusgaser.

Ja det man känner med hela klimatfrågan är ju på något sätt att det går inte lämna den till oss vanliga människor för vi knallar på i vår egen lilla värld. Vi har fullt upp och även de som jag som tänker att det är jätteviktigt så kommer jag i alla fall inte iväg på möten med Klimatnätverket när det väl gäller. [...] Det handlar faktiskt om politiskt ansvar och politisk vilja och att lyfta de här frågorna till en helt annan nivå. Att det hamnar i varenda fråga. (I8)

Sammanfattningsvis anser en majoritet av respondenterna att det måste till lagstiftning och ekonomiska styrmedel för att få människor att flyga i mindre utsträckning och minska på flygets klimatpåverkan. Det måste bli dyrare att flyga för att människor ska ändra sina resvanor och det måste satsas mer pengar på tåg, särskilt höghastighetståg, så det i en viss mån kan fungera som ett

alternativ till att flyga. Det är politikernas ansvar att genomföra ovanstående förändringar, men det är även privatpersoners ansvar att stötta politikerna i deras beslut och ta ansvar för handlingar i sitt eget privatliv. En del respondenter tror dock att den globala uppvärmningen måste ge upphov till fler allvarliga konsekvenser innan politiker är redo att vidta åtgärder mot flygets klimatpåverkan och övriga utsläpp av växthusgaser i världen.

Och sen är jag tyvärr rädd att det [klimatförändringar] måste gå mycket längre. Det är först när det börjar märkas och det börjar märkas på rätt ställen. Det måste vara fler naturkatastrofer i USA och på ställen där det finns mäktiga krafter som skulle kunna påverka. (18)

7. Diskussion och slutsats

7.1 Återkoppling till tidigare forskning

I detta avsnitt kopplas resultatet ihop med tidigare forskning. Resultatet i denna studie har på vissa punkter kommit fram till samma resultat som tidigare forskning men på andra punkter skiljer det sig istället. I studien har det även framkommit ny information som tidigare inte har behandlats i tidigare forskning. Den största anledningen till att det har framkommit ny information och skillnader från tidigare forskning kan bero på att denna studie undersöker specifikt klimatengagerade personer. Forskning med detta urval har inte gjorts tidigare.

Hares m.fl. har tidigare konkluderat att kostnaden och tiden är viktiga faktorer till att människor väljer flyget som transportmedel. Detta stämmer överens med resultatet från föreliggande studie där flera respondenter nämner att just tidsaspekten är en stor fördel med flyget. För våra respondenter är det inte flygresan i sig som är lockande utan det är viljan att resa och uppleva nya platser. De menar dock att flyget är ett enkelt sätt att ta sig till nya platser. Däremot är respondenterna väldigt negativt inställda till att det är billigt att flyga. Respondenterna anser själva att flygets låga kostnad är en nackdel, även om de medger att det förmodligen är en stor fördel för många andra flygresenärer. Anledning till att respondenterna anser att billiga flygresor och lågprisflyg är en nackdel är att det har bidragit till ökningen av flygresor. Ökningen av antalet flygresor ses som negativt på grund av flygresors klimatpåverkan. Samtliga respondenter uttryckte nämligen att flygets största nackdel är att det har en negativ påverkan på klimatet.

Becken, Gössling m.fl., Hares m.fl. samt Cohen och Higham har alla angående flygresenärers medvetenhet om flygets klimatpåverkan kommit fram till att medvetenheten har ökat sedan Beckens undersökning 2004. Även om forskning har visat en ökning av medvetenheten om flygets klimatpåverkan delar inte alla respondenter i denna studie den uppfattningen. Respondenterna tror överlag att många människor inte är särskilt insatta i klimatfrågan och medvetna om flygets klimatpåverkan. Kanske är då en del av respondenterna i föreliggande studie en aning pessimistiska och tror att andra personer har mindre kunskap om hur deras flygresor påverkar klimatet än vad de faktiskt har i verkligheten.

Respondenterna själva är alla väldigt medvetna om att flyget påverkar klimatet och det är en avgörande faktor som påverkar deras val av andra transportmedel. Den forskning som har gjorts har inte kommit fram till att flygresenärer väljer andra transportmedel på grund av klimatpåverkan från flyget. Det valet har dock respondenterna i denna studie gjort. Även om några respondenter har valt att fortsätta flyga så gör de det inte helt obetänkt utan de motiverar sina flygresor

och försöker att bara flyga när det, enligt dem, är nödvändigt. När det är möjligt väljer de att åka exempelvis tåg istället för flyg. I Hares m.fl. undersökning ansåg en del flygresenärer att det är bättre att passa på att flyga nu innan klimatförändringarna begränsar människors mobilitet. Detta tankesätt skiljer sig från respondenternas i denna studie som väljer att resa mindre med flyg på grund av dess klimatpåverkan. Respondenterna skulle istället, i motsats till vad som framkom i undersökningen av Hares m.fl., vilja flyga oftare om flyget inte påverkade klimatet.

I föreliggande studie har en del respondenter fortsatt att flyga trots att de är medvetna om flygets klimatpåverkan. De är alla eniga om att endast flyga när det är nödvändigt och går det att resa med tåg till destinationen är tåg det transportmedel de använder sig av i första hand. Det bör noteras att detta är hur respondenterna själva upplever sina flygvanor. Vi kan därför inte veta vad en nödvändig resa är för dem och om de verkligen minimerar sitt flygande så mycket som möjligt. Både omgivningen och familjen påverkar respondenternas val av att flyga. En respondent berättade att om han blev bjuden på en resa ville han inte vara för motsträvig och tacka nej på grund av att en flygresor bidrar till klimatförändringar. En annan respondent menade att hon inte ville beröva sina barn chansen att få uppleva det som andras barn får uppleva, i detta fall resor utanför Sverige. Att omgivningen påverkar personers flygvanor har inte varit framträdande i tidigare forskning.

Gemensamt för alla dessa respondenter är att även fast de ibland flyger agerar de miljövänligt i andra situationer. De försöker att minska sin påverkan på klimatet genom att bland annat återvinna, kompostera, använda biogasbil och installera bergvärme till sina hus. En respondent berättade att hon gör vad hon kan hemma för att kompensera för sina flygresor. Andra respondenter förde ett liknande resonemang. De anser sig handla miljövänligt i sitt övriga liv och på det sättet är deras flygresor mer acceptabelt ur en klimatsynpunkt än om de inte hade haft ett miljövänligt beteende i sitt privatliv. Detta stämmer överens med exempelvis Barrs m.fl. och McKerechers m.fl. undersökningar där människor som anser sig vara miljömedvetna agerar miljömedvetet i hemmet men fortsätter att flyga trots kunskap om flygets klimatpåverkan. En viktig skillnad i förhållande till tidigare forskning är att respondenterna ändå har försökt att flyga mindre, samtidigt som de kompenserar för flygresor i hemmet till exempel genom återvinning, istället för att fortsätta flyga som vanligt. Vissa respondenter avstår helt från att flyga och är samtidigt miljövänliga i hemmet.

I denna studie har det framkommit att nästan hälften av respondenterna anser sig ha slutat att flyga. Den största anledningen till att respondenterna inte längre reser med flyg uppger de är på

grund av att flygresor påverkar klimatet negativt. Detta skiljer sig från tidigare forskning från Becken, Hares m.fl. samt Cohen och Higham, som istället har visat på motsatsen; att individer inte är villiga att flyga mindre på grund av flygets klimatpåverkan. Kroesen upptäckte i sin kvantitativa studie att äldre miljömedvetna personer hade minskat på sitt flygresande och menade att deras beteende speglade deras attityder. Det har inte framgått i denna studie att respondenternas ålder har något samband med deras flygvanor. Om det var att flyget påverkade klimatet som var det stora bakomliggande motivet till att de slutade flyga beskriver inte Kroesens undersökning. Andra miljömedvetna personer fortsatte att flyga enligt Kroesen. Respondenterna har i denna studie motiverat sitt val att sluta flyga med att flygresor har för stor klimatpåverkan och att det därmed inte får plats i deras årliga koldioxidbudget och klimatavtryck. Denna skillnad kan vara orsakad av att föreliggande studie fokuserat på klimatengagerade personer och inte på miljömedvetna personer eftersom det senare är ett brett begrepp och inte nödvändigtvis fokuserar på just klimatfrågan. Om en person inte är klimatengagerad kanske personen i fråga inte i lika stor grad medvetet försöker undvika handlingar som påverkar klimatet. För respondenterna i denna studie kan det antas vara mer självklart att minska flygandet eller sluta flyga på grund av deras stora kunskap om, och engagemang inom, klimatfrågan med tanke på flygets klimatpåverkan.

De respondenter som inte längre flyger beskriver under vilka omständigheter de kan tänka sig att börja flyga igen. För att de ska ändra på sitt beteende måste det ske förändringar i klimatpolitiken både nationellt och globalt, flyget måste bli hållbart ur en klimatsynpunkt och några av dem kan tänka sig att flyga om det sker inom arbetet och i synnerhet av familjära skäl. Dessa aspekter på flygvanor har inte tagits upp av tidigare forskning eftersom resenärer inte har varit villiga att sluta flyga för klimatets skull.

I undersökningen har det visat sig att respondenterna anser att olika människor har olika stor rätt att flyga, även om alla typer av flygresor borde minska. Exempelvis har politiker större rätt att flyga till viktiga konferenser än en person som vill flyga till London över en helg eller någon som vill åka till Thailand på en semesterresa. Personer som har familj i ett annat land har också mer rätt att flyga än andra. Detta sätt att resonera har inte framkommit i tidigare forskning. Däremot kom Hares m.fl. fram till att en del resenärer anser att de har en rätt att resa med flyg. Denna syn på flygresor som en rättighet har även några av respondenterna i denna undersökning mött bland andra människor. En respondent upplevde att människor anser att det är en rättighet för dem att få åka till Thailand en gång om året till exempel. Men respondenterna är tydliga med att de själva inte anser att det är någon mänsklig rättighet att få resa med flyg, däremot anser några responden-

ter att alla människor ska ha lika stor rätt att flyga. Det uppstår därmed till viss del en konflikt i respondenternas åsikter mellan vilka de anser ha rätt att flyga samt när det acceptabelt och att en del av respondenterna tycker att antalet flygresor ska vara rättvist fördelat på alla människor. I några fall har respondenterna uttryckt åsikter om att vissa resor är mer berättigade än andra samtidigt som de har nämnt hur alla människor i världen ska ha samma rätt att flyga.

Affärsresor är enligt respondenterna i denna undersökning besvärliga då en del personer (både respondenterna själva och andra människor) kan känna sig tvingade att flyga inom jobbet fast de helst skulle resa på ett annat sätt. En respondent nämnde att han skulle överväga att säga upp sig om hans arbete krävde att han ofta var tvungen att resa med flyg. Andra respondenter menar att de känner att de måste flyga inom arbetet eftersom andra transportalternativ kostar mer pengar för deras arbetsgivare. Gössling m.fl. kom fram till en liknande slutsats i sin undersökning, att flygresenärer gärna vill minska på sina flygresor men att deras chef inte delade den uppfattningen. En annan undersökning, denna genomförd av Lassen, kom fram till att flygresenärer inte ansåg att det fanns andra transportalternativ än att flyga när det gällde affärsresor. Respondenterna i denna undersökning delade inte helt den åsikten då flera av dem har åkt tåg istället när de har förväntats att flyga inom arbetet.

Becken har beskrivit hur ett visst antal flygresenärer hade skuld känslor över att flyga på grund av flygets klimatpåverkan. Att klimatkompensera var för dem ett sätt att slippa känna skuld över sin flygresa. Även samtliga respondenterna i denna studie har uttryckt att de känner skuld och ångest över sina flygresor. Mair påstår att människors motivering till att klimatkompensera sin flygresa kan delas in i två övergripande kategorier: resenärer som klimatkompenserar eftersom de känner skuld känslor över att flyga och de som klimatkompenserar på grund av att kompensering upplevs som det rätta att göra. Denna forskning stämmer överens med hur några av respondenterna uttrycker sig i denna studie. Den respondent som klimatkompenserade gör det för att hon känner skuld känslor över att flyga och för att lindra den skuld hon känner.

Att människor klimatkompenserar för att de känner skuld känslor är dock inte ett motiv respondenterna tillskriver människor i sin omgivning. Respondenterna verkar därför inte tro att särskilt många människor i deras omgivning får dåligt samvete av att flyga som de själva får. Majoriteten av respondenterna klimatkompenserar inte när de flyger. Detta tror vi beror på att respondenterna överlag var negativt inställda till klimatkompensering vid flygresor. Många ansåg att det inte var ett effektivt sätt att motverka sina flygresors klimatpåverkan på. En annan anledning kan vara

att många av respondenterna redan ansåg att de klimatkompenserade hemma genom olika miljövänliga åtgärder.

Respondenternas syn på omgivningens kunskap om, samt vilja till, klimatkompensering av flygets klimatpåverkan är överlag samstämmig. De antar att människor i deras omgivning inte har någon kunskap om klimatkompensering, eller bara en väldigt liten kunskap, samt att människor överlag väljer att inte klimatkompensera. Respondenternas uppfattning om människor i omgivningen, i det här fallet, stämmer inte helt med Beckens undersökning som visade på att hälften av resenärerna kunde tänka sig att klimatkompensera. Dock är det en skillnad på att kunna tänka sig att kompensera för sina flygresor och att faktiskt ta steget att klimatkompensera.

Anledningar till att människor flyger är bland annat, enligt respondenterna, att de anser att det inte finns ett alternativ till att flyga samt att det anses vara viktigt att ha semester. Detta stämmer överens med två av tre av Hares m.fl. anledningar till att resenärer väljer flyget istället för andra transportmedel. Den tredje anledningen, att resenärer inte anser att flygets klimatpåverkan är deras ansvar och att de känner att enskilda personers flygvanor är obetydliga när det gäller att stoppa den globala uppvärmningen, är inget som respondenterna har nämnt. Enligt tidigare forskning är det regeringar, flygbolag och företag som, enligt flygresenärerna, bör ansvara för flygresors klimatpåverkan.

Respondenternas egna tankar om individens ansvar skiljer sig från den tidigare forskningen. Respondenterna är samstämmiga i att särskilt politiker har ett ansvar för att minska flygets klimatpåverkan men att även de själva, och alla andra, har ett personligt ansvar för hur ens eget liv påverkar klimatet och miljön. Enligt respondenterna ska politiker använda ekonomiska styrmedel för att minska på flygets klimatpåverkan. Pengar från till exempel skatt på flygbränsle kan sedan gå till utveckling av miljövänligare flygplansteknik och satsningar på Europas tågtrafik. Respondenterna anser att media har ett ansvar i hur de belyser klimatfrågan och flygets klimatpåverkan och detta har inte framkommit i tidigare forskning. Även företag och flygbolag är ansvariga för att se till att flygets klimatpåverkan minskar, men respondenterna har ingen tilltro till att de kommer att ta det ansvaret. I detta fall är respondenterna mer kritiska än de personer som har varit en del av tidigare undersökningar. Respondenterna anser att företag har ett ansvar men tror inte att det kommer att leda till minskad klimatpåverkan från flyget. De lämnar inte över ansvaret på någon annan utan anser att de som individer självklart också har ett ansvar för sina handlingar men att politiker ibland har större chans att kunna förändra saker och ting. Några av respondenterna påpekar dock att politiker måste ha stöd från väljare för att kunna genomföra beslut och då är det

respondenternas och andra privatpersoners ansvar att ställa krav på att flyget inte får påverka klimatet i den utsträckning det gör idag.

Ovanstående visar på en tydlig skillnad i hur respondenterna i denna studie och deltagarna i tidigare undersökningar ser på sin egen roll i flygets klimatpåverkan. Respondenterna i föreliggande studie uttryckte sig inte på så vis att de kände att deras egna val att flyga eller inte var obetydligt. Det vore intressant att undersöka varför några människor känner att deras handlingar inte gör någon skillnad, eller inte betyder något i det stora hela, och därför inte väljer att agera miljövänligt medan andra följer sina värderingar och anpassar sina handlingar till dem i en större grad. Kanske är svaret en nyckel till att förändra personers flygvanor och därmed minska flygets klimatpåverkan. En del respondenter tar upp att synen på flygresor bör ändras för att få människor att bli mer positivt inställda till andra transportalternativ genom att få människor att inse hur stor påverkan flyget har på klimatet. Enligt tidigare forskning skulle det dock inte fungera eftersom människor väljer att flyga trots att de känner till flygets klimatpåverkan.

Det kan noteras att respondenterna i studien ofta tror att omgivningens uppfattningar om flygresor och klimatpåverkan inte överensstämmer med deras egna uppfattningar. Ett flertal respondenter tror inte att andra människor har kunskap eller bryr sig om flygets klimatpåverkan, att människor i omgivningen inte vet vad klimatkompensering innebär, att de inte vill klimatkompensera och att vissa personer förnekar att flygresor påverkar klimatet. Respondenterna verkar helt enkelt tro att de flesta människor inte låter flygets klimatpåverkan styra deras val av transportmedel, vilket även stöds av tidigare forskning. Respondenternas uppfattningar om andra människor stämmer dock inte helt överens med tidigare forskning, såsom att omgivning inte vill klimatkompensera eller att många inte har en medvetenhet om flygets klimatpåverkan. På dessa punkter har tidigare forskning visat på motsatsen än det som flera av respondenterna tror. Respondenterna gör stor skillnad på sina egna flygvanor och sitt förhållningssätt till flyget och hur de anser att andra människor handlar och tänker. Detta beror antagligen på att de har känt att de värderingar och attityder de själva har angående flygresor och klimatpåverkan inte delas av en majoritet av människorna i samhället.

Det *attitude-behaviour gap* som tidigare forskning, bland annat Kroesen, har påpekat finns mellan människor med en miljömedveten attityd och valet att fortsätta flyga trots flygresors klimatpåverkan, kan inte sägas stämma överens med hur respondenterna i föreliggande studie beter sig. Samtliga respondenter ser sig som engagerade i klimatfrågan och en del av dem har valt att sluta flyga helt medan andra beskriver hur de försöker minska på sitt flygande så mycket som möjligt. Ef-

tersom anledningen till att de försöker flyga mindre eller inte flyga alls, är flygets klimatpåverkan, saknas nästan helt ett *attitude-behavior gap*. För de som inte flyger saknas det helt, och för de som försöker begränsa sitt flygande är det litet. Det finns då ett *attitude-behaviour gap* hos de respondenter som fortsätter att flyga trots sitt engagemang för klimatfrågan. Detta gap är inte alls lika tydligt som i tidigare forskning där miljömedvetna överlag inte tänkte flyga mindre på grund av flygets klimatpåverkan. På det sättet skiljer sig vårt resultat från tidigare undersökningar. Detta kan bero på att vårt urval som fokuserar på enbart klimatengagerade och inte personer som endast anser sig vara miljömedvetna. Det kan därmed finnas grupper av miljömedvetna som i specifika frågor inte uppvisar ett *attitude-behaviour gap*, eller i alla fall inte ett tydligt *attitude-behaviour gap*. Det kan också bero på graden av engagemang. Respondenterna i denna studie har tagit beslutet att medverka i Klimatnätverket. Någon som endast anser sig vara miljömedveten behöver inte vara aktivt involverad i miljö- och klimatfrågor. Det kanske är större chans att personer som är aktivt engagerade i en fråga sedan även låter deras attityder styra deras beteenden och handlingar till en större grad än andra.

7.2 Återkoppling till det teoretiska ramverket

Med hjälp av *the low-cost hypothesis* går det vidare att undersöka förekomsten av *attitude-behavior gap* hos respondenterna. Respondenterna är tydliga med att flygets klimatpåverkan är negativ och överväger de positiva fördelarna flyget har. De är också eniga om att klimatfrågan är viktig att ta itu med och själva har de ingått i Naturskyddsföreningens Klimatnätverk för att ta ställning för detta. Trots det fortsätter mer än hälften att flyga under begränsade former. De väljer flyget för att de uppfattar det som det enda realistiska alternativet och behovet och viljan av att resa är stark. Av resultatet kan man tolka att för dem som fortfarande flyger är viljan att resa starkare än deras klimatengagemang. Det finns dock de respondenter som har slutat att flyga och där det inte finns ett *attitude-behavior gap*, i alla fall inte när det kommer till attityder till flyget och flygvanor. Respondenterna beskriver samtliga hur valet att flyga eller inte flyga är en högkostnadssituation. De beskriver flygresor som snabba, billiga och lättillgängliga. Flera av respondenterna beskriver hur det innebär en högre kostnad att resa med tåg än med flyg på grund av att det ofta är dyrare att ta tåget, det är inte lika smidigt som att flyga och en tågresor tar längre tid än en flygresor. I en sådan högkostnadssituation är det få miljömedvetna som inte skulle välja att resa med flyg enligt *the low-cost hypothesis*.

Enligt Diekmann och Preisendörfers *the low-cost hypothesis* borde respondenterna, som är klimatengagerade och har miljövänliga attityder, ägna sig åt miljövänligt beteende i situationer med låg

kostnad som exempelvis återvinning men deras attityder bör inte påverka deras flygvanor. Då flyget kan definieras som en högkostnadssituation bör respondenterna enligt det teoretiska ramverket inte ändra flygvanor trots vetskapen om flygets klimatpåverkan. Detta stämmer dock inte helt överens med föreliggande undersöknings resultat. Av undersökningens nio respondenter flyger fortfarande fem. Dessa fem är dock eniga om att de tar andra transportmedel, främst tåget, när det är möjligt. De vittnar också om att de försöker flyga sällan. Men att sluta flyga helt är inte ett alternativ för dem. Därmed stämmer *the low-cost hypothesis* delvis in på dessa fem respondenter. Fyra av respondenterna har, enligt dem själva, helt slutat att flyga på grund av flygets klimatpåverkan. Dessa respondenter som väljer att inte flyga alls representerar då den minoritet som Diekmann och Preisendörfer nämner i förbigående; de individer som även i högkostnadssituationer väljer att agera miljövänligt. *The low-cost hypothesis* stämmer därmed inte helt överens med resultatet i föreliggande studie. Vårt resultat visar på att människor vars attityder inkluderar omtanke för klimatet delvis eller alltid i högkostnadssituationer väljer att inte resa med flyg.

Det som till viss del stödjer *the low-cost hypothesis* är att respondenterna känner ett dåligt samvete över att flyga. Detta bör sänka kostnaden för situationen och göra det enklare att välja andra transportmedel. Detta skulle vara en form av social kostnad som kan vara viktig att ta i beaktning och som för nuvarande inte inkluderas i *the low-cost hypothesis*. Det är oklart i denna studie hur mycket den sociala kostnaden påverkar hög- och lågkostnadssituationer då samtliga respondenter känner dåligt samvete över att flyga men flera av dem flyger ändå. Det kan bero på att den sociala kostnaden i form av dåligt samvete värderas högre av vissa personer medan ekonomi och bekvämlighet är viktigare för andra. I denna studie anser vi att det ändå är en hög kostnad att sluta flyga eftersom respondenterna som inte flyger har påpekat att de vill flyga, om det hade varit hållbart. Valet att inte flyga är därför en uppoffring för dem. Deras attityd har i detta fall påverkat deras handlingar även när den så kallade kostnaden är hög. Det går att spekulera om kostnaden för att välja bort flyget fortfarande hade varit hög för dessa personer om det inte hade varit en uppoffring att sluta flyga.

Diekmann och Preisendörfer påpekar att miljömedvetna personer oftast är positivt inställda till politiska beslut som ska främja miljövänligt beteende. Överlag var respondenterna i undersökningen överens om att politiker bör införa ekonomiska styrmedel för att minska antalet flygresor och därmed flygets klimatpåverkan. Särskild nämndes skattehöjningar för flyget som ett ekonomiskt styrmedel som bör appliceras. Både de respondenter som flög och de som inte flög höll med om detta. En del av respondenternas lösningar till hur man ska minska på flygets klimatpå-

verkan berör hur resor med flyg kan omvandlas till att bli en högkostnadssituation och hur resor med andra transportalternativ, i synnerhet tåg, blir lågkostnadssituationer. Om människor väljer bort flyget till förmån för tåg när kostnaden för att flyga har blivit högre samtidigt som tåget blir billigare, lättillgängligare och snabbare kommer det visa om *the low-cost hypothesis* stämmer. Om tåg-resor blir ett bekvämare transportmedel som kostar mindre än idag samtidigt som flyget blir dyrare, men människor ändå väljer att flyga, är det andra bakomliggande faktorer än låg- och högkostnadssituationer som påverkar miljömedvetnas beteende.

I beskrivningen av *the low-cost hypothesis* nämner Diekmann och Preisendörfer hur även sociala normer påverkar människors beteende och handlingar. Sociala normer är dock inte ett begrepp som är centralt för hypotesen. Resultaten i denna undersökning visar ändå att sociala normer påverkar en del respondenters flyg- och resvanor, men de flesta respondenter har uppfattningen att omgivningen påverkas mer av sociala normer än de själva. Sociala normer kanske är viktigare för människor som inte har miljömedvetna än vad de är för de som är miljömedvetna eller klimatengagerade. För enligt respondenternas uppfattning är sociala normer av betydelse för de flesta människor i samhället och detta påverkar deras flygvanor.

Eftersom det ses som normalt att flyga i vårt samhälle och att det ibland till och med finns en status i att flyga, påverkar det människor till att flyga mer än om det hade varit tvärtom enligt respondenterna. I resultatet framkom uppfattningen att flygets klimatpåverkan skulle kunna minskas genom att normen i samhället förändras; att vi ändrar syn på flygresor och istället ser dem som något negativt. Om den rådande normen i samhället vore att det inte är standard att resa med flyg, och att det till och med ses som något negativt, skulle många fler välja att inte flyga. I resultatet presenterades också några respondenters syn på förebilder. Förebilder i samhället kan genom att välja att inte flyga på grund av flygets klimatpåverkan influera personer så att även de minskar antalet flygresor för klimatets skull. Hur normerna i ett samhälle kan påverka människor till att flyga nämns oftast i sammanhanget att normerna påverkar andra människor än respondenterna själva. Det fanns dock de respondenter som hävdade att de i vissa fall skulle känna sig tvungna att flyga på grund av att individer i deras omgivning förväntar sig det.

Sociala normer förefaller därför spela en viktig roll för att individer ska handla för att minska sin egen klimatpåverkan när de väljer transportmedel. Alla tre typer av normer tycks spela roll för om människor väljer att flyga eller inte. Respondenterna uppfattar att en majoritet i samhället accepterar flygresor (*injunctive norms*) och att många i samhället flyger (*descriptive norms*). *Personal norms* spelar en stor roll för flera av respondenternas beteende i föreliggande undersökning och de ver-

kar spela störst roll för de respondenter som väljer att inte flyga. Trots att samhällets *descriptive norms* och *injunctive norms* båda uppfattas som positiva till flygresor går dessa respondenter emot de normerna när de väljer att inte flyga. Deras personliga normer, det vill säga acceptens för sina egna handlingar, verkar då för dessa människor vara den norm som påverkar deras handlingar och beteende starkast. För att ändra på människors handlingar och beteenden är det viktigast att förändra *injunctive norms*, vad individer tror att andra anser om ett beteende, enligt Cialdini m.fl. Det är även främst *injunctive norms* som respondenterna menar behöver förändras för att få människor att flyga mindre. De anser att om flygresor uppfattas som något negativt och man börjar se ned på personer som flyger kommer antalet flygresor minska.

Eftersom respondenterna i föreliggande studie har identifierat sociala normer som en viktig faktor för att minska på antalet flygresor och därmed flygets klimatpåverkan kan det diskutera om *the low-cost hypothesis* borde inkorporera social normer mer centralt i hypotesen. Enligt resultatet i denna studie kanske sociala normer trots allt inte bör vara mer centralt i *the low-cost hypothesis*. Detta eftersom respondenterna anser att sociala normer påverkar oss till att flyga samtidigt som de själva försöker begränsa sitt flygande eller helt har slutat flyga. Respondenterna framför även åsikter som visar på att många av dem tror att sociala normer påverkar andra i större grad, när det gäller flygresor, än de själva. *The low-cost hypothesis* undersöker vad som krävs för att just människor med en miljömedveten attityd ska handla miljömedvetet. Eftersom de klimatengagerade personerna i studien verkar påverkas mindre av sociala normer än personer som inte är engagerade för klimatet, är inte sociala normer lika viktigt i *the low-cost hypothesis* när det berör specifikt miljömedvetna människor, än vad de är för människor som inte berörs av hypotesen. Klimatengagerade personer kanske inte alls påverkas mindre av sociala normer än andra men då de utgör en subgrupp i samhället kan det vara så att de påverkas av andra normer inom den gruppen. Dessa normer kan vara mer betydelsefulla för dem än andra normer i samhället.

Som nämnt tidigare kan inte *the low-cost hypothesis* förkastas helt och hållet eftersom en majoritet av respondenterna fortfarande flyger. Det är dock mer komplext att förklara människors beteende än genom endast låg- och högkostnadssituationer. Respondenternas syn på omgivningens förhållningsätt till flyget visar att de anser att omgivningen är påverkade av att flyget är en högkostnadssituation men också av sociala normer. Sociala normer påverkar även de respondenter som fortsätter flyga men det går att diskutera om de är mer påverkade av högkostnadssituationen än sociala normer. Det går inte att säga att de som flyger inte väljer det miljövänliga valet i en högkostnadssituation för att de flyger. Det finns andra högkostnadssituationer än flyget. Flera re-

spondenter kör biogasbilar till exempel och en av dem är en respondent som fortfarande flyger. Att välja en biogasbil utöver en bensin- eller dieseldriven bil anser vi är en högkostnadssituation. En annan respondent som fortsatt flyga planerar att installera solceller som även de är en högkostnadssituation, enligt oss.

Slutligen, i och med denna studie går det att delvis förkasta och delvis bekräfta *the low-cost hypothesis*. Den kan bekräftas på grund av att flera respondenter fortsätter att flyga, men inte helt utan inskränkningar vilket även styrker att det finns ett litet *attitude-behavior gap*. Hypotesen kan dock förkastas i och med att flera respondenter faktiskt har slutat flyga och hos dessa respondenter finns det inget *attitude-behavior gap* i det här fallet. På grund av att den till viss del kan förkastas kanske *the low-cost hypothesis* bör skilja på olika typer av miljömedvetenhet eftersom respondenterna i denna studie har varit klimatengagerade. Förutom klimatengagerade personer kan det finnas andra grupper av miljömedvetna personer. Även *attitude-behavior gap* skulle kunna utvecklas till att skilja på olika typer av miljömedvetenhet av samma anledning som *the low-cost hypothesis*.

7.3 Vidare forskning

Eftersom föreliggande studie har varit begränsad till en specifik organisation borde vidare forskning undersöka andra grupper och organisationer med klimatengagerade personer för att få en mer varierad bild av deras syn på flyget och flygets klimatpåverkan. Då detta är en kvalitativ studie skulle vidare forskning kunna utgöras av kvantitativa studier för att se om de mönster som framträdde i denna studie har ett samband och kan appliceras på fler klimatengagerade personer. Det skulle även vara värdefullt att undersöka hur personer inom bistånds- och miljöarbete ställer sig till att flyga och flygets klimatpåverkan eftersom personer inom dessa yrken oftast vill hjälpa utsatta människor och miljöer, men deras flygresor inom arbetet kan påverka människor och klimatet negativt genom flygets klimatpåverkan.

Vidare skulle forskning om vad sociala normer har för inverkan på *the low-cost hypothesis* vara intressant, samt att undersöka hur mycket klimatengagerade personer påverkas av sociala normer. Kanske påverkas de mindre av sociala normer än andra, eller av andra sociala normer än de dominerande. Likaså skulle vidare forskning om *the low-cost hypothesis* gälla alla typer av miljövänligt beteende vara till nytta för att utveckla hypotesen. Kanske kan inte hypotesen gälla för alla typer miljövänligt beteende som bland annat Stern tagit fram. Utan *the low-cost hypothesis* måste anpassas till olika typer av miljövänligt beteende. Det skulle vara intressant att undersöka om begreppet sociala normer och även social kostnad borde ingå i *the low-cost hypothesis*.

7.4 Slutsats

Denna studie har, utifrån intervjuer med medlemmar från Naturskyddsföreningens Klimatnätverk, beskrivit hur klimatengagerade personer förhåller sig till flyget och flygets klimatpåverkan. I denna slutsats presenteras en sammanfattning av svaren på frågeställningarna. Respondenterna i föreliggande studie ser negativt på flyget på grund av att det har stor klimatpåverkan och denna påverkan är anledningen till att fyra respondenter har slutat att flyga. De resterande fem respondenter vill minska sitt flygande eller har minskat sitt flygresande. Respondenterna tänker efter noggrant innan de köper en flygresa och de flyger inte om det finns andra transportalternativ, istället väljer de tåg för det har en liten påverkan på klimatet. För att de respondenter som slutat flyga ska börja flyga igen måste flyget bli mer hållbart. En förändrad arbetssituation kan också göra att några av dem tvingas att flyga inom jobbet även om det är något de försöker undvika.

Gemensamt för respondenterna är att de känner dåligt samvete när de flyger på grund av flygets klimatpåverkan. Även de som anser att de slutat flyga kände dåligt samvete då de har flugit tidigare i livet. Samtliga respondenter anser att det finns olika personer och olika tillfällen när det är mer acceptabelt att flyga, exempelvis har politiker rätt att flyga på grund av sitt arbete och det är även mer acceptabelt att flyga på grund av familjeskäl. Att göra en weekendresa med lågprisflyg eller att flyga till Thailand för att vara på ett hotell och sola och bada anses inte vara lika acceptabelt. Respondenterna anser att ur ett rättighetsperspektiv är flyget inte en självklar rättighet men helst ska alla människor ha lika stort klimatutrymme och därmed få flyga så länge det får plats i deras koldioxidbudget.

I undersökningen uttrycker respondenterna att omgivningens förhållningssätt till flyget är ohållbart ur en klimatsynpunkt. De tycker att det har blivit status i att flyga, att få tänker på flygets klimatpåverkan och att människor flyger för mycket. För att minska flygets klimatpåverkan har, enligt studiens respondenter, främst politiker och privatpersoner det stora ansvaret. De viktigaste åtgärderna för att stoppa flygets klimatpåverkan är införandet av ekonomiska styrmedel, teknikutveckling och ändrad samhällssyn på flyget.

Föreliggande undersöknings resultat har både likheter och skillnader med tidigare forskning. Resultatet stödjer inte tidigare forsknings slutsatser att de som är miljövänliga flyger och inte vill ändra på sina flygvanor trots kunskap om flygets klimatpåverkan. I denna studie har en del respondenter slutat flyga, de som inte har slutat flyga har minskat på sina flygresor eller är positiva till att minska sitt flygresande. De respondenter som fortfarande flyger kompenserar och motiveerar sina resor genom att de är miljövänliga i hemmet på liknande sätt som tidigare forskning

också kommit fram till. Deras syn på omgivningens attityder till flyg stämmer inte helt överens med vad tidigare forskning kommit fram till, då respondenterna har en mer negativ syn på omgivningens flygresor och medvetenhet om flygets klimatpåverkan än vad forskningen stödjer.

Det teoretiska ramverket för denna studie, *the low-cost hypothesis*, undersökte om det fanns något *attitude-behavior gap* hos respondenterna. Hypotesen kunde delvis förkastas då fyra av respondenterna slutat att flyga samt att de som fortsatte att flyga även gjorde andra val i sin livsstil som innebar höga kostnader. Men eftersom de även sa att de använde flyget då det var enkelt, snabbt och billigt kan inte hypotesen förkastas helt och hållet. Sociala normer är enligt respondenterna viktigt för hur människors flygvanor ser ut men för respondenterna själva påverkar inte sociala normer deras handlingar lika mycket, även om det påverkar några få respondenter som fortfarande flyger. Av de tre normtyperna verkar *personal norms* influera respondenterna mest.

Att resa har visat sig vara viktigt för respondenterna men då de är klimatengagerade är resor med flyg en komplex fråga med tanke på flygets påverkan på klimatet. Till skillnad från många människor är det inte självklart för dem att flyga till sin destination. Respondenterna i denna studie har till viss del tagit ställning mot att flyga och därmed ställt sig utanför den rådande normen. Förhoppningsvis kommer även människor som inte är engagerade för klimatet, i den närmaste framtiden, ha flygets klimatpåverkan i åtanke när de står inför valet att flyga eller inte flyga.

Referenslista

- Airbus. (2012). *Global market forecast 2012-2031*.
http://www.airbus.com/company/market/forecast/?eID=dam_frontend_push&docID=27599 (2013-03-18).
- Barr, Stewart; Gareth Shaw; Tim Coles & Jan Prillwitz. (2010). 'A holiday is a holiday': practicing sustainability, home and away. *Journal of Transport Geography*, 18 (3), 474-481. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2009.08.007.
- Becken, Susanne. (2004). How tourists and tourism experts perceive climate change and carbon-offsetting schemes. *Journal of Sustainable Tourism*, 12 (4), 332-345. doi: 10.1080/096695804086 67241.
- Becken, Susanne. (2007). Tourists' perception of international air travel's impact on the global climate and potential climate change policies. *Journal of Sustainable Tourism*, 15 (4), 351-368. doi: 10.2167/jost710.0.
- Bows, Alice; Kevin Anderson & Anthony Footitt. (2009). "Aviation in a Low-carbon EU" i Gössling, Stefan & Paul Upham (red.). (2009). *Climate change and Aviation: Issues, challenges and solutions*. London: Earthscan.
- Broderick, John. (2009). "Voluntary carbon offsetting for air travel" i Gössling, Stefan & Paul Upham (red.). (2009). *Climate change and Aviation: Issues, challenges and solutions*. London: Earthscan.
- Cialdini, Robert B; Carl A. Kallgren & Raymond R. Reno. (1991). A focus theory of normative conduct: A theoretical refinement and reevaluation of the role of norms in human behavior. *Advances in Experimental Social Psychology*, 24, 201-234. doi: 10.1016/s0065-2601(08)60330-5.
- Cohen, Scott A. & James E. S. Higham. (2011a). Eyes wide shut? UK consumer perceptions on aviation climate impacts and travel decisions to New Zealand. *Current Issues in Tourism*, 14 (4), 323-335. doi: 10.1080/13683501003653387.
- Cohen, Scott A. & James E.S. Higham. (2011b). Canary in the coalmine: Norwegian attitudes towards climate change and extreme long-haul air travel to Aotearoa/New Zealand. *Tourism Management*, 32 (1), 98-105. doi: 10.1016/j.tourman.2010.04.005.
- Dalen, Monica. (2007). *Intervju som metod*. Malmö: Gleerups Utbildning AB.
- Denscombe, Martyn. (2009). *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Diekmann, Andreas & Peter Preisendörfer. (2003). Green and greenback: The behavioral effects of environmental attitudes in low-cost and high-cost situations. *Rationality and Society*, 15 (4), 441-472. doi: 10.1177/1043463103154002.

- Esaiasson, Peter; Mikael Gilljam; Henrik Oscarsson & Lena Wängnerud. (2007). *Metodpraktikan – Konsten att studera sambälle, individ och marknad*. Stockholm: Norstedts Juridik.
- Forman, Jane & Laura Damschroder. (2008). Qualitative content analysis. *Empirical Methods for Bioethics: A Primer Advances in Bioethics*, 11, 39-62. doi: 10.1016/S1479-3709(07)11003-7.
- Gössling, Stefan; Jean Paul Ceron; Ghislain Dubois & Michael C. Hall. (2009a). ”Hypermobile Travellers” i Gössling, Stefan & Paul Upham (red.). (2009). *Climate change and Aviation: Issues, challenges and solutions*. London: Earthscan.
- Gössling, Stefan; Louise Haglund; Helena Kallgren; Milla Revahl & Joahn Hultman. (2009b). Swedish air travellers and voluntary carbon offsets: Towards the co-creation of environmental value? *Current Issues in Tourism*, 12 (1), 1-19. doi: 10.1080/1368350 0802220687.
- Hares, Andrew; Janet Dickinson & Keith Wilkes. (2010). Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of Transport Geography*, 18 (3), 466-473. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2009.06.018.
- Kollmuss, Anja & Julian Agyeman. (2002). Mind the gap: why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental Education Research*, 8 (3), 240-260. doi: 10.1080/1350462022014540 1.
- Kroesen, Maarten. (2013). Exploring people’s viewpoints on air travel and climate change: understanding inconsistencies. *Journal of Sustainable Tourism*, 21 (2), 271-290. doi: 10.1080/09669582.2012.692686.
- Kylén, Jan-Axel. (2004). *Att få svar*. Stockholm: Bonnier Utbildning.
- Lassen, Claus. (2010). Environmentalist in business class: An analysis of air travel and environmental attitude. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 30 (6), 733-751. doi: 10.1080/01441641003736556.
- Lee, David S; David W. Fahey; Piers M. Forster; Peter J. Newton; Ron C.N. Wit; Ling L. Lim; Bethan Owen & Robert Sausen. (2009). Aviation and global climate change in the 21st Century. *Atmospheric Environment*, 43, (22-23) 3520-3537. doi: 10.1016/j.atmosenv.2009.04.024.
- Lee, David S. (2009). ”Aviation and Atmosphere ” i Gössling, Stefan & Paul Upham (red.). (2009). *Climate change and Aviation: Issues, challenges and solutions*. London: Earthscan.
- Mair, Judith. (2011). Exploring air travellers’ voluntary carbon-offsetting behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, 19 (2), 215-230. doi: 10.1080/0966982.2010.517317.
- McKercher, Bob; Bruce Prideaux; Catherine Cheung & Rob Law. (2010). Achieving voluntary reductions in the carbon footprint of tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism*, 18 (3), 297-317. doi: 10.1080/09669580903395022.
- Naturskyddsföreningen. (2011a). *Vad gör vi?* <http://www2.naturskyddsforeningen.se/kretsar-lan/nationellnatverk/klimatnatverk/vart-arbete/> (2013-04-10).

- Naturskyddsföreningen. (2011b). *Detta har hänt*. <http://www2.naturskyddsforeningen.se/kretsar-lan/nationellnatverk/klimatnatverk/historik/> (2013-04-10).
- Nilsson, Jan Henrik. (2009). "Low-cost Aviation" i Gössling, Stefan & Paul Upham (red.). (2009). *Climate change and Aviation: Issues, challenges and solutions*. London: Earthscan.
- Oxford Dictionaries. (2013). *Climate change*.
<http://oxforddictionaries.com/definition/english/climate%2Bchange> (2013-05-22).
- Stern, Paul C. (2000). Toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues* 56 (3), 407-424. doi: 10.1111/0022-4537.00175.
- Trafikanalys. (2011a). *Tabell 4.1: Antal landningar och passagerare på svenska flygplatser med linjefart och chartertrafik 1970-2011*. <http://www.trafa.se/sv/Statistik/Luftfart/> (2013-04-08).
- Trafikanalys. (2011b). *Tabell 8.1: Världsluftfartens utveckling 1975-2010 (linjefart), miljoner*.
<http://www.trafa.se/sv/Statistik/Luftfart/> (2013-04-08).
- Trost, Jan. (2010). *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur AB.
- van Birgelen, Marcel; Janjaap Semeijn & Pia Behrens. (2011). Explaining pro-environment consumer behavior in air travel. *Journal of Transport Management*, 17 (2) 125-128.
doi:10.1016/j.jairtraman.2010.12.013.
- Åkerman, Jonas. (2012). Climate impact of international travel by Swedish residents. *Journal of Transport Geography*, 25, 87-93. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.07.011.

Bilaga I

Intervjuguide

Tema 1 Personligt engagemang

Kan du börja med att kortfattat beskriva på vilket sätt du är engagerad i klimatfrågan?

Hur kommer det sig att du blev involverad i klimatfrågan?

Kan du berätta hur du blev involverad inom Naturskyddsföreningens Klimatnätverk? Vad är din roll inom nätverket.

Tema 2 Syn på flyget och flygets klimatpåverkan

Vad kommer du att tänka på när du hör ordet ”flygresor”?

- Positivt eller negativt?

Vad ser du för fördelar respektive nackdelar med att flyga?

- Fördelar/nackdelar för vem?

Kan du beskriva på vilket sätt du har uppfattat att flyget bidrar till klimatförändringar?

Flygets koldioxidutsläpp i världen är marginella drygt (2 -2,5%) men det är också bara en liten grupp människor (2-3 %) som använder sig av flyg. Hur går dina tankar omkring det?

Tema 3 Syn på omvärldens flygvanor

Vad tror du påverkar människors val av att flyga?

Vad tycker du om att en del personer flyger ofta, exempelvis med lågprisflyg?

Finns det tillfällen där det är mer okej att flyga än andra?

- Vilka och varför?
- Spelar typen av flygresor någon gör roll? (Affärsresor, semesterresor, VFR)

Tidigare forskning visar på att flygresenärer känner att resor med flyg är en rättighet. Håller du med om detta påstående? Utveckla gärna!

Vad tror du det krävs för att människor ska ändra på sina flygvanor?

Tema 4 Personliga flygvanor

Bedömer du att ditt flygresande är hållbart? Förklara

- Hur många resor har du gjort de senaste två åren?

Kan du beskriva vilken typ av flygresor du gör?

- Långa eller korta flygresor?
- Av vilken anledning brukar du flyga? Semester, hälsa på familj och vänner, affärsresor?

Väljer du andra transportalternativ istället för att flyga eller väljer du i första hand flyg när du har möjlighet?

- Vad väljer du för transportalternativ istället för flyg?
- Kan du berätta om anledningarna till att du väljer andra transportalternativ?

Om du inte väljer något annat transportalternativ, varför väljer du att flyga?

- Skulle du önska att välja något annat alternativ?

Reflekterar du över flygets klimatpåverkan när du planerar en flygresa och flyger? När?

- Kan du beskriva på vilket sätt?
- Har du några särskilda känslor kopplade till att flyga?

Tror du andra människor reflekterar över flygets klimatpåverkan när de flyger?

- Varför tror du det/ varför inte?

Skulle du vilja förändra dina flygvanor? Kan du beskriva på vilket sätt du vill förändra dem? Vad beror det på?

Tema 5 Åtgärder och ansvar

Vet du vad klimatkompensering innebär? Kan du ge en kort förklaring?

- Tror du allmänheten i stort vet vad klimatkompensering innebär?
- Varför vet de/vet de inte?

Har du någonsin klimatkompenserat vid flygresor? Av vilken anledning har du valt att klimatkompensera/inte klimatkompensera?

- Kan du beskriva på vilket sätt du klimatkompenserar?

Anser du att klimatkompensering är tillräckligt för att minska flygets klimatpåverkan? Utveckla gärna!

- Har du några andra alternativ för att minska flygets klimatpåverkan, vilka?

Kan du beskriva vad du tror skulle behöva förändras för att göra flygresor hållbara så att de inte påverkar klimatet? Är det möjligt att göra flyget hållbart?

Vem eller vilka anser du har ansvaret för att göra flyget hållbart? Privatpersoner, flygbolagen, regeringar.

- Varför har just dessa ett ansvar?

Avslutning

Är det något mer du vill tillägga som vi inte har tagit upp?

Går det bra om vi kontaktar dig om vi har fler frågor?

Du får gärna kontakta oss om du kommer på något mer du vill säga.

Tack för att du ville ställa upp, det uppskattar vi verkligen!