

Södertörns högskola | Institutionen för Kommunikation, teknik och design

Kandidatuppsats 12 hp | Turismvetenskap | vårterminen 2008

En resa för ett träd

– En hermeneutisk studie om attityder till klimatkompensering av flygresor

Av: Maria Lundberg och Maria Olsson
Handledare: Gustaf Onn

Abstract

The purpose of this paper is to examine the attitudes and willingness towards climate compensation in air travel. The study discusses if people feel a personal responsibility about the environment. Earlier research shows that tourists are positive towards climate compensation, but in reality very few use this service. The main question is: Which are the reasons for travellers not to use climate compensation? The used methodology is qualitative and based on ten interviews with people who have travelled by air one or several times since January 2007, when the service was first established. The interviews were then analyzed from a hermeneutical perspective to obtain an understanding for how the respondents perceive the human impact on the environment. This perception leads to their standpoint towards climate compensation. Their standpoints are divided into five subjects: uncertainty, trust, an abstract feeling, discourages and responsibility, which are analysed against selected theories.

Keywords: climate compensation, responsibility, individual, society

Sammanfattning

Uppsatsen behandlar de attityder till och den vilja som finns hos människor att klimatkompensera flygresor. Studien tar i beaktande om människor känner ett personligt ansvar för miljön. Tidigare undersökningar om resenärers inställningar till att klimatkompensera flygresor har varit positiv, men sedan har det visat sig att en betydligt mindre del verkligen använder sig av tjänsten. Frågeställningen bygger på just denna komplexitet och utgångspunkten för uppsatsen blir därmed; Vad beror det på att resenärer inte klimatkompenserar sina flygresor? Undersökningen är kvalitativ och bygger på tio informella intervjuer med resenärer som gjort en eller flera resor från januari 2007, då klimatkompensering började erbjudas hos researrangörer. Intervjuerna har sedan tolkats utifrån en hermeneutisk ansats för att få en förståelse för hur deras syn på resor och miljö påverkar deras vilja att klimatkompensera. De mönster som uppstått under intervjuprocessen har lett till teman som kan förklara de attityder som finns hos de tillfrågade. De teman som behandlas är ovisshet, tillit, att ställas inför det abstrakta, uppgivenhet och ansvar, vilka sedan analyseras utifrån teorier som ansetts kunna ge en bra förståelse för varför dessa teman uppkommer.

Nyckelord: klimatkompensering, ansvar, individ, samhälle

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	5
1.1. Bakgrund.....	5
1.1.1. Vad är klimatkompensering?.....	5
1.1.2. Aktörer som använder klimatkompensering	6
1.1.3. Få vill klimatkompensera.....	7
1.2. Problemdiskussion.....	8
1.3. Syfte	8
1.4. Frågeställningar.....	8
1.5. Avgränsningar.....	8
1.6. Tidigare forskning.....	9
2. Metod.....	10
2.1. Hermeneutisk kunskapsteori.....	10
2.2. Intervjuer.....	11
2.2.1. Intervjupersoner.....	12
2.3. Disposition och tematisering.....	13
2.4. Kvalitetssäkring.....	14
2.4.1. Överförbarhet.....	14
2.4.2. Äkthet.....	14
2.4.3. Källkritik.....	15
3. Teoretisk referensram.....	17
3.1. Ansvarsetik och principetik.....	17
3.2. Flytande rädsla.....	18
3.3. Flykten från ansvaret.....	18
3.4. Alienation.....	19
4. Tematisk analys.....	20
4.1. Varför klimatkompenstras inte flygresor?.....	20
4.2. Ovisshet.....	20
4.3. Tillit.....	21
4.4. Att ställas inför det abstrakta	22
4.5. Uppgivenhet.....	24
4.6. Ansvar.....	26
4.6.1. Livsstil.....	26
4.6.2. Moral.....	27
4.6.3. Samhällelig kontroll.....	29
5. Diskussion.....	32
6. Avslutning.....	34
Litteraturlista.....	35
Bilaga 1- Lista över intervjupersoner.....	37
Bilaga 2- Intervjuguide.....	39

1. Inledning

Turismindustrin är en av de industrier i världen som växer mycket och påverkar flera miljoner människor med arbetstillfällen och inkomster. Nyfikenheten bland människor har lett till att turismen har vuxit och brett ut sig över hela världen. Under alla år har människor rest för att upptäcka nya platser. Företag letar hela tiden efter nya destinationer som kan locka allt fler besökare och konkurrensen är stor mellan researrangörer, hotellägare och olika aktörer. Detta leder till en kamp om att ha det största hotellet, på den mest populära destinationen med det bästa läget. Många lever på turismen och skulle inte klara sig utan de inkomster den genererar. Turismens positiva sidor speglar arbetstillfällen och inkomster men det finns även en negativ sida som handlar om turismens konsekvenser på natur och miljö. Transporterna ger möjlighet att resa jorden runt, arbetskraften blir mer flexibel och världen krymper. Allt fler har uppmärksammat klimatet och det växande miljöhotet. Turismen och människors resande på fritiden och i arbetet har en bidragande effekt på klimatförändringarna. Dagligen går det att läsa om hur klimatförändringar påverkar länder med översvämningar, torka, och försämringar i jordbruket och djurarter som får det svårare att överleva i ett varmare klimat. Flyget pekats ut som en stor miljöbov och detta påverkar turismen hårt i och med att flyget är turismens viktigaste transportmedel. Flera organisationer har börjat med att erbjuda klimatkompensering för de utsläpp som resenärernas resor bidrar med. Reseföretagen har en viktig roll i klimatfrågan då dessa står för utbudssidan och så länge de erbjuder resor kommer folk att resa, då utbud och efterfrågan går hand i hand. Resenärerna kommer inte att sluta resa om inte priserna stiger väldigt mycket eller om det blir farligt, och därför har reseindustrin en viktig roll när det gäller vad man kan göra för miljön.

Människan vill njuta av teknikens alla fördelar, men samtidigt slippa dess olägenheter. Vi vill resa bort, upptäcka nya platser och möta nya kulturer, men baksidan av turismen vill vi helst inte veta av. Att flygindustrin släpper ut stora mängder gifter varje dag är en obehaglig tanke som vi helst undviker. På vems axlar vilar klimatet som påverkar oss alla?

1.1. Bakgrund

Genom att miljötänkandet har blivit en aktuell fråga i samhället har både privatpersoner och företag valt att börja klimatkompensera. Det är ett sätt att hela tiden försöka hitta olika vägar för att råda bot på problemet med det växande miljöhotet. Inom turismen bidrar flyget till en stor del när det gäller utsläpp som påverkar miljön, men flyget är också betydelsefullt när det gäller möjligheterna till turism, forskning, utbildning och yrkesliv. Att skära ner på flygresor för att skydda miljön skulle därför vara problematiskt, då flyget och turismen är en avgörande faktor för många människors liv i fattiga och turisttåta länder. Klimatkompensation är ett försök till att både kunna skydda miljön och låta turismen utvecklas. Detta är helt frivilligt för resenärerna och hotar inte flyget så att det blir tvunget att lägga ner, utan detta är endast en möjlighet för privatpersoner att hjälpa till och bidra till ett bättre klimat och att minska de miljöförändringar som pågår.

1.1.1. Vad är klimatkompensering?

Det finns tre olika slags klimatkompensation eller klimatneutralisering som det också kallas. Det går ut på att kompensera utsläpp av växthusgaser genom att göra investeringar i förnybara energiprojekt, trädplanteringsprojekt i utvecklingsländer eller genom att köpa utsläppsrättigheter. Detta är ingen långsiktig lösning eftersom det skulle kräva förnyelsebar

energi, men det kan vara en lösning på kort sikt.¹ Träden binder stora mängder koldioxid och hindrar på så sätt koldioxiden från att bidra till växthuseffekten. Förhoppningarna är att kunna kompensera samma mängd koldioxid som släpps ut genom att plantera träd. Plantering av nya träd har gett flera positiva effekter för både människorna som bor i de områden där detta förekommer och på miljön. Jordbrukarna får det lättare genom att träden även skyddar marken från erosion. Genom nyplantering av skog motverkar man avverkning av värdefull skog och bidrar till ökning av den biologiska mångfalden.²

Företag kan köpa så kallade utsläppsrättigheter som begränsar företagets utsläpp genom att de måste kompromissa och göra en plan för hur mycket utsläpp företaget har råd med. Målet med detta ska vara att det är lönsamt för företagen att försöka minska utsläppen genom höjda priser och krav på utsläppsrättigheter. Det finns även olika energiprojekt som arbetar med klimatkompensering genom att producera förnybar energi som vindkraft, solenergi och biogas. Det som önskas uppnås med detta är att minska användningen av fossil energi.³

1.1.2. Aktörer som använder klimatkompensering

De tre största resebolagen Fritidsresor, Apollo och Ving samarbetar alla med någon form av organisation som jobbar med klimatkompensering. Fritidsresor har börjat med att erbjuda sina resenärer att kompensera de utsläpp som flygresorna orsakar. Det finns ett samarbete mellan Fritidsresor och två organisationer som jobbar med klimatkompensering. Genom att ha två olika organisationer som jobbar med olika projekt får resenärerna själva välja vilken de vill stödja. Den ena organisationen är icke vinstdrivande och heter Atmosfair som grundades av den tyska rese- och arrangörsorganisationen Forum Anders Reisen tillsammans med Germanwarch 2005. Denna organisation stöds av det tyska miljödepartementet och arbetar främst med förnyelsebara energiprojekt och energieffektiviserande projekt. Genom att detta är ett icke vinstdrivande företag går alla pengar oavkortat till klimatförbättrande projekt. Här lägger resenärerna en summa på 5 + 5 kronor där den ena summan läggs av resenären och den andra summan matchas av Fritidsresor. Det är frivilligt för resenärerna men vill de inte klimatkompensera måste detta väljas bort i bokningen.⁴

Den andra organisationen är vinstdrivande och heter Climate Care och grundades av den brittiska miljöingenjören Mike Mason. Organisationen har som syfte att motverka den globala växthuseffekten genom förnyelsebara och energieffektiviserande resurser och skogsprojekt.⁵ Climate Care har ett system där det går att räkna ut hur mycket koldioxidutsläpp ens resa bidrar med. Detta innebär att kostnaden för klimatkompenseringen har med resans längd att göra.⁶

Även researrangören Apollo har börjat med åtgärder för att minska sin miljöpåverkan. Novair som används på de flesta av Apollos flygningar har börjat med direktflygningar utan mellanlandningar, har alltid en hög belägningsgrad så att utsläppen per passagerare minskar, flyger med moderna flygplan och är aktivt engagerade i EcoFly Sweden som tillsammans med SAS och LFV har som huvudsyfte att minska utsläppen. De jobbar med att minska flygplanens vikt för att minska bränsleåtgången. De introducerade även miljövänliga

¹ http://www.uwab.se/index.php?option=com_content&task=view&id=26&Itemid=412008-03-01

² Ibid

³ Ibid

⁴ <http://www.fritidsresor.se/tui.aspx?id=50745> 2008-03-01

⁵ Ibid

⁶ Ibid

flygningar 2007.⁷ Apollo erbjuder två olika kompensationsnivåer där resenären antingen kompenserar enbart för utsläppen av koldioxid eller för alla skadliga utsläpp. Kostnaden sätts beroende på hur långt bort resan går och vad man vill kompensera för.⁸

Apollo samarbetar även med organisationen GreenSeat som arbetar globalt för att erbjuda resenärerna möjlighet till kompensation för de utsläpp som resorna ger upphov till. Detta sker främst med investeringar i de olika miljöprojekt som nämnts tidigare. Även researrangören Ving samarbetar med denna organisation. Precis som hos Climate Care kan resenären räkna ut den mängd koldioxid som släpps ut vid den resa som ska göras via GreenSeats hemsida. Summan betalas direkt in till GreenSeat som sedan investerar pengarna i olika typer av klimatförbättringsprojekt. Där beror priset helt på hur lång resan är och vilken typ av klimatkompensation som utförs, om resenären vill kompensera för hela koldioxidutsläppet eller inte. På GreenSeat tar de en avgift på tio Euro per ton koldioxid. De försäkrar även att deras klimateffekter är sanna efter noggranna mätningar av resultat.⁹ GreenSeat erbjuder researrangörer att ha klimatkompensering som en standardprocedur vid bokning av resa men eftersom detta är valfritt för researrangörerna så är det upp till hur dessa vill göra. GreenSeat har ett graderingssystem som visar vilka som har klimatkompensering som ett krav och vilka som har det som ett valfritt val, där fem stjärnor visar att researrangören har det som ett krav och en stjärna visar att det finns information om GreenSeat och om klimatkompensering på hemsidor och broschyrer¹⁰. Vings eget flygbolag MyTravel Airways/Thomas Cook Airlines Scandinavia har branschens lägsta bränsleförbrukning och har därför mindre utsläpp av koldioxid.¹¹

1.1.3. Få vill klimatkompensera

Möjlighet till klimatkompensation är förhållandevis nytt, det är bara ett år sedan detta startade vilket syns tydligt på att det endast är en procent som använder sig av klimatkompensering.¹² Innan systemet startades gjorde resebolagen en undersökning som visade att många skulle kunna tänka sig att klimatkompensera, men när det blev aktuellt var så ändå inte fallet.¹³ SAS var först med att erbjuda klimatkompensation, men få var intresserade av förslaget att betala en summa pengar till olika projekt som skulle väga upp resans koldioxidutsläpp. Klimatkompensationen bygger på en möjlighet att kunna kompensera samma mängd som den mängden koldioxid som släpps ut vid en resa. SAS fick med sig 2000 personer som köpt klimatkompensationer, men siffran gäller för hela koncernen och på en period på tio månader. Av SAS sex miljoner passagerare per år blir siffran således mycket liten. Via Vings hemsida går 350-400 personer in på GreenSeat och väljer att klimatkompensera varje månad och även här får de endast ungefär 1-2 procent som använder sig av tjänsten. Fritidsresor har däremot fått resenärer att betala för klimatkompensation men priset för detta är endast fem kronor och nästan hälften av alla resenärer är villiga att betala fem kronor extra.¹⁴

⁷ http://www.novair.net/se/channel6/channel6_1/EcoFly+Sweden.html 2008-03-01

⁸ <http://www.apollo.se/booking/GreenSeat.html> 2008-03-02

⁹ <http://www.greenseat.com/se/Menu-Tekst.asp?iddoc=356> 2008-05-10

¹⁰ Ibid

¹¹ http://www.ving.se/dynamic/dynamicTextAbout.aspx?menuid=5&Dynamic_Id=85117 2008-03-04

¹² <http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?a=742685> 2008-03-04

¹³ Ibid

¹⁴ Ibid

1.2. Problemdiskussion

Det är ett intressant fenomen att studera att resenärer inte väljer att klimatkompensera sina resor, trots att undersökningar visar en positiv attityd till konceptet. Naturligtvis är det också ett problem för miljön att resenärer inte väljer ett alternativ som visserligen inte motverkar utsläpp, men är ett försök att bidra till en miljöförbättring. Vad beror det då på att turister inte väljer att klimatkompensera sina flygresor? Är det av ekonomiska skäl, etiska skäl eller marknadsför inte researrangörerna sina miljösatningar tillräckligt?

Denna diskussion bidrar förhoppningsvis till att på djupet analysera orsakerna till resenärers ovilja att klimatkompensera sina flygresor. Om orsakerna uppdagas får dessa stor betydelse för att researrangörer ska kunna effektivisera sin marknadsföring av klimatkompensering av flygresor och locka sina kunder att använda sig av det. På sikt leder då detta till en förbättring av miljön och en hållbar turism.

I nuläget är det inte klart varför kunderna inte väljer att klimatkompensera då undersökningar visar att människor är positiva till att lägga extra pengar på konceptet. Därför är det detta som ifrågasätts i studien, att undersöka varför resenärer inte väljer att klimatkompensera sina flygresor.

1.3. Syfte

Syftet med denna uppsats är att undersöka fenomenet att klimatkompensera flygresor och de attityder som finns gentemot det. Studien tar även i beaktande huruvida det personliga ansvar människor känner för miljön har någon betydelse för de åsikter som finns om klimatkompensering.

1.4. Frågeställningar

- Vad beror det på att flygresor inte klimatkompenseras i större utsträckning?
- Vilka attityder finns till klimatkompensering?

1.5. Avgränsningar

Studien analyserar endast flygbolags och researrangörers erbjudande om klimatkompensering av flygresor och inte de resor som gjorts med andra transportmedel som eventuellt också försöker utveckla ett miljövänligt alternativ. Detta beror dels på att flyget är det som ger mest föroreningar och dels på att just flygbolagen varit de som blivit mycket hårt granskade i den aktuella klimatfrågan.

Undersökningen avgränsar sig ifrån affärsresenärer och intervjupersonerna i undersökningen är människor som reser på sin fritid. Visserligen är affärsresenärer en målgrupp som flyger mer än de flesta privatresenärer, men de bokar oftast inte resor själva. Företaget bokar deras resor, ofta med arrangörer eller bolag de samarbetar med, och således blir frågan om varför de inte klimatkompenserar sina flygresor svår att undersöka i deras fall. Troligen är det inget de funderat över rent arbetsmässigt utan de reser dit företagigt angivit med det bolag som bokats åt dem. För att undersöka dessa resenärer skulle studien ha fått ett annat utgångsläge, och skulle ha riktat in sig på företag istället.

1.6. Tidigare forskning

Författarna har valt att se till en forskningsartikel som belyser fenomenet om hur turister ställer sig till miljö- och klimatfrågor, som sedan är till en hjälp för att analysera den egna undersökningen. Forskning om turisternas uppfattningar om sin egen miljöpåverkan och deras vilja bidra till en förbättring har gjorts av Susanne Becken, professor vid Lincoln University på Nya Zeeland. I studien, "How Tourists and Tourism Experts Perceive Climate Change and Carbon-offsetting Schemes" publicerad i *Journal of Sustainable Tourism*, undersöker hon hur turister och experter inom turismnäringen ställer sig till frågan huruvida turismen påverkar klimatet. Hon anser att varken turister eller turismexperter tillräckligt mycket har uppmärksammat turismens roll i klimatförändringarna, även om dagens turism förbrukar mycket fossila bränslen.¹⁵ Becken menar att huvudaktörerna inom turismen är turisterna själva som fattar beslut om var de vill åka och därmed styr marknaden. Dock menar Becken att det är osäkert om turisterna själva är medvetna om hur deras resor påverkar klimatet och om de överhuvudtaget bryr sig om det.

Studien omfattar tre mindre undersökningar där den viktigaste frågeställningen utreder om turister skulle vara villiga att delta i trädplantering för att utjämma de växthusgaser de bidrar till att släppa ut genom sina resor, projekt som just klimatkompensering ofta lägger pengar på. Hälften av de tillfrågade i undersökningen ifrågasatte överhuvudtaget om klimatförändringarna har något sammanhang med turism, men många var ändå förvånande nog positivt inställda till trädplantering för att förbättra miljön.¹⁶ Beckens undersökning redovisar dock inte hur turisterna ställer sig till de ekonomiska faktorerna, och om de själva har lagt pengar på trädplantering. Becken drar i sin analys slutsatserna att det saknas ett stort mått av kunskap hos vanliga människor om hur turismen påverkar miljön och att det därmed behövs utökad information och större kampanjer för att få turisterna att verkligen hjälpa till. Även om de kan tänka sig att bidra till att hjälpa till med till exempel trädplantering menar Becken att det krävs utökad information om varför de ska göra det, det vill säga en förståelse för hur turismen påverkar klimatet, annars kommer det att leda till att människorna ändå inte hjälper till.¹⁷

¹⁵ Becken, S, "How Tourists and Tourism Experts Perceive Climate Change and Carbon-offsetting Schemes", 2004

¹⁶ Ibid

¹⁷ Ibid

2. Metod

Undersökningen är kvalitativ och bygger på informella intervjuer. Den kvalitativa ansatsen beror på en önskan att undersöka de mer djupgående orsakerna till varför resenärer inte klimatkompenserar sina flygresor. Dessa orsaker hittas på bästa sätt genom en kvalitativ studie eftersom man genom detta går på djupet istället för bredden som är fallet med en kvantitativ metod och att man därmed kan undersöka mentaliteter, attityder och i synnerhet motsägelsefulla åsikter. Marknadsundersökningar visar just att många är positiva till klimatkompensering, men ändå är det ytterst få som gör det.¹⁸ Frågan om varför så är fallet känns inte som det riktigt skulle komma fram genom att välja en kvantitativ metodform. Genom att utföra en kvalitativ studie finns bättre förutsättningar att undersöka människors tankeprocesser och se djupare än det mest uppenbara.

Undersökningen är induktiv, det vill säga problemdriven, vilket innebär att studien tar sin utgångspunkt i den empiriska verkligheten och går från det speciella till det generella.¹⁹ I detta fall har författarna funnit det vara ett intressant fenomen att undersöka varför flygresenärer inte klimatkompenserar sina flygresor trots att marknadsundersökningar visar på en positiv attityd till det. Därför börjar denna studie ute på fältet med en problemformulering och vald empirisk metod för att sedan använda teorier till förklaringsmodeller till det empiriska materialet. Undersökningen utgår alltså inte utifrån en specifik teori utan teorierna används för att belysa analysen.²⁰ Genom att använda denna metod finns möjlighet att förklara ett till en början till synes ganska enkelt problem med enkla svar på ett sätt som tar i beaktande sociala och psykologiska processer hos både den enskilda individen och samhället i övrigt.

2.1. Hermeneutisk kunskapsteori

Eftersom materialet bygger på åsikter och i hög grad världsuppfattningar för att söka en djupare förståelse till varför människor inte klimatkompenserar sina flygresor är studien hermeneutisk. Den hermeneutiska forskningsmetoden bygger på tolkningar och undersöker den djupare innebörden och intentionerna bakom specifika fenomen.²¹ Detta är en användbar forskningsansats i denna undersökning eftersom så många ställer sig positiva till klimatkompensering och oroar sig över klimatet, men ändå klimatkompenserar de inte sina flygresor. Författarnas tankar var därmed att något annat än ekonomiska frågor måste ligga bakom eftersom priset för att klimatkompensera en flygresor inte behöver bli särskilt högt. Det sågs som en möjlighet att det låga antalet klimatkompenserade flygresor berodde på djupare psykologiska eller sociologiska faktorer, därav det valda angreppssättet. Eftersom det finns ett dilemma mellan dagens livsstil med resor och upplevelser och den miljöpåverkan detta får, ger en hermeneutisk ansats en möjlighet att få fram människans specifika livsvillkor, just för att hon med sin förmåga att tänka framåt ofta ställs inför liknande övervägande.²² Det sågs inte som lämpligt att börja med att gå mer positivistiskt till väga och ta för givet, och utgå ifrån, att priset var den viktigaste frågan för våra intervjupersoner, utan diskutera problemet utifrån ett annat perspektiv. Istället för att enbart se till frågan vad det är för fenomen, som positivismen gör, så diskuteras vad fenomenet betyder.²³

¹⁸ <http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?a=742685> 2008-03-04

¹⁹ Rienecker, L, Stray, Jørgensen, P, *Att skriva en bra uppsats*, 2002

²⁰ Närvänen, A, *När kvalitativa studier blir text*, 1999

²¹ Ödman, P J, *Tolkning, förståelse, vetande: hermeneutik i teori och praktik*, 1979

²² Andersson, S, *Positivism kontra hermeneutik*, 1979

²³ Ödman, P J, *Tolkning, förståelse, vetande: hermeneutik i teori och praktik*, 1979

Hermeneutiken bygger i hög grad på kontextualisering vilket innebär att det är nödvändigt att se och förstå helheten framför delarna.²⁴ Genom detta angreppssätt har författarna försökt att se till tankar och åsikter hos intervjupersonerna som behandlar deras syn på miljöarbete, turism och natur i stort och inte enbart på klimatkompensering. Inom hermeneutiken anses det att åsikter och attityder hos människor inte kan isoleras ur sitt sammanhang utan beror på hur de står i relation till helheten.²⁵ Därför ansågs det inte möjligt att undersöka enbart varför informanterna inte klimatkompenserar sina flygresor, utan att undersöka hur deras syn överlag är på människans påverkan på naturen. Eftersom hermeneutiska traditioner också menar att det inte existerar någon entydig sanning utan att åsikter och fenomen är mångtydiga, så innebär det att det är av intresse att använda denna metod på detta ämne. Det ger en stor möjlighet att tolka varför intervjupersonerna inte klimatkompenserar i ett större sammanhang och sätta det i relation till nutida livsstil. Synen på människans plats i naturen har ändrats mycket de senaste hundra åren genom nya transportmedel och större globalisering, men också ett större medvetande för att det avfall människan lämnar ifrån sig inte bara försvinner. Detta innebär att en hermeneutisk ansats, där tankar tolkas utifrån sin kontext, förhoppningsvis gör det lättare att förstå varför människor inte klimatkompenserar, trots att många är positiva till idén.

2.2. Intervjuer

Undersökningen baseras på tio informella intervjuer med personer som gjort en eller flera flygresor från januari 2007. Just tidpunkten är ett val som gjorts dels för att klimatfrågan fått en alltmer framskjuten plats i media och politik det senaste året samt påverkat opinionen och respondenterna i denna undersökning och dels för att det inte varit möjligt att klimatkompensera sina flygresor mycket längre än så.

Intervjuerna utgår ifrån en uppsättning tematiserade frågor som blir en guide under intervjuerna. För informella intervjuer är det en fördel att ha breda frågor, som sedan utvecklas för varje intervjuperson beroende på vad som verkar intressant att följa upp.²⁶ I denna uppsats är det då den intervjuade som i hög grad styr intervjun och följdfrågor formuleras efterhand.

Intervjuguiden har delats upp i två delar, där den första delen ställer frågor om informantens inställning till klimatdebatten, vem som bär ansvaret för förorening av miljön och vad den enskilda människan kan göra för att bidra till miljön. Del två fokuserar sedan på studiens konkreta fokus, det vill säga kunskap om, och inställning till klimatkompensering av flygresor. Eftersom uppsatsen har en hermeneutisk utgångspunkt är den första delen av intervjuguiden relevant för att få reda på intervjupersonernas perspektiv på klimatdebatten i stort och hur stor makt de faktiskt anser att individen har att påverka ett globalt fenomen som miljön. En av hermeneutikens grundtankar är nämligen att orden har en bredare mening och genom att även diskutera intervjupersonernas syn på miljön i sin helhet kan vi förstå hur de ser på de mindre delarna inom ämnet, i detta fall alltså klimatkompensering.²⁷ Deras världsuppfattning och inställning till miljöarbete är betydelsefullt när det gäller att analysera varför de inte klimatkompenserar sina flygresor.

²⁴ Ramirez, J L, *Positivism eller Hermeneutik*, 1998

²⁵ Ibid

²⁶ Trost, J, *Kvalitativa intervjuer*, 2005

²⁷ Ramirez, J L, *Positivism eller Hermeneutik*, 1998

Intervjuerna tog mellan 30-40 minuter och spelades in. Efteråt transkriberades intervjuerna, ett arbete som är tidskrävande, men är givande för det fortsatta arbetet eftersom författarna blir mycket insatt i sitt material. För den vane intervjuaren kan detta tyckas som onödigt mycket arbete, men det är dock mycket praktiskt för både intervjuare och informant att slippa vänta medan intervjuaren skriver. Detta gör informanten otålig och intervjuaren stressad. Möjligheten finns ju även att intervjuaren är snabb att skriva eller enbart använder sig av korta minnesanteckningar och genast därefter skriver ner intervjun. Den ovane riskerar dock att förbise en del information som är viktig och därför valdes den säkrare metoden med inspelning. Eftersom studien är hermeneutisk finns också ett intresse av de tankar som kanske inte konkret pekar mot syftet med studien utan är underförstådda eller förstås i samband med andra utsagor. Dessa tankar skulle vara stor chans att missa genom enbart minnesanteckningar.

Studien bygger helt på intervjupersonernas inställningar och attityder och intervjuerna används som empiriskt material. Åsikterna presenteras som citat i texten, vilka sedan tolkas och utvecklas efterhand. Eftersom citaten används som dokumentation blir det många citat i texten, men det är nödvändigt för att kunna argumentera för de slutsatser och den analys som utförs.²⁸ Trost diskuterar den etiska aspekten om huruvida talspråket ska göras om till skriftspråk eller ej. Han menar att det finns risk för att intervjupersonerna förlöjligas och man bör respektera deras integritet.²⁹ I denna studie har en del av talspråket rensats bort för att inte få detta problem, men vissa färgstarka och speciella uttryck har behållits för att få en personlig prägel och tydligt visa informanternas ståndpunkter.

2.2.1. Intervjupersoner

Valet av intervjupersoner har skett utifrån tillgång av informanter som uppfyller de kriterier som söktes, att ha gjort en eller flera flygresor från januari 2007 och framåt. De intervjuade har valts utifrån bekanta och personer författarna visste reste mycket. Att få intervjupersoner som hade gjort en eller två flygresor var inga problem, men en önskan fanns att även hitta personer som hade gjort många flygresor, men ändå inte var affärsresenärer. Därför har vissa av intervjupersonerna valts ut just av den anledningen att de reser ofta och har ett stort intresse av att resa. Även om materialet inte är representativt är det intressant att få en viss bredd på intervjupersonernas åldrar, yrken och resvanor för att få olika åsikter och tankar. Eftersom denna studie inte undersöker en mycket specifik målgrupp fanns också möjligheter att få en större bredd hos informanterna. Diskussioner om huruvida en specifik målgrupp för undersökningen skulle väljas har förekommit, om respondenterna exempelvis skulle utgöras av studenter eller affärsresenärer, men detta togs avstånd ifrån. Trots att det hade varit ett intressant undersökningsområde att ta del av studenters åsikter då de ofta är unga och miljömedvetna samtidigt som de har en sämre ekonomi och därmed möjligen vill resa så billigt som möjligt utan extra avgifter, så känns det som det skulle ta fokus från studiens syfte.

Genom att prata med de människor som är vanliga resenärer och de som är tänkta att klimatkompensera sina flygresor tar författarna del av deras egna åsikter och tankar, något som inte varit möjligt genom att prata med representanter från researrangörer och flygbolag. Detta gör att forskningsproblemet på ett hermeneutiskt vis kan tolkas inifrån.³⁰

²⁸ Rienecker, J, Stray Jørgensen, P, *Att skriva en bra uppsats*, 2002

²⁹ Trost, J, *Att skriva uppsats med akribi*, 1998

³⁰ Ramírez, J L, *Positivism eller Hermeneutik*, 1998

Förutsättningarna för att få intervjuer kändes från början som goda eftersom åsikten var att det finns ett stort intresse för att resa idag, men att många samtidigt är oroade för miljön och har funderingar om vad som händer med klimatet. Ämnet är heller inte särskilt känsligt, något som annars kan göra att människor avskräckts ifrån att ställa upp på en intervju. I detta fall ställde alla som tillfrågats om att vara med på en intervju upp och ingen verkade heller besvärad av de frågor som ställdes. Detta beror, förutom det faktum att det inte är ett speciellt känsligt ämne, troligen även på att intervjupersonerna redan hade en personlig anknytning till författarna. Den personliga anknytningen är positiv av den anledningen att intervjupersonerna känner sig trygga med intervjuaren och vågar diskutera åsikter som han eller hon eventuellt inte skulle vågat ta upp för att inte uppfattas som avvikande. Risken finns också tyvärr att detta kan gå tvärtom, i synnerhet om känsligare frågor om till exempel sexvanor diskuteras, eftersom intervjupersonerna kan bli ovilliga att svara ärligt, eftersom de funderar över om de vill att någon de är bekant med ska ha denna information. Problemet kallas social desirability och innebär att intervjupersonerna försöker framställa sig själva i bättre dager vilket innebär att de svar intervjuaren får inte är korrekta.³¹ Detta problem verkar dock inte ha uppkommit i denna undersökning för intervjupersonerna svarade utan att tveka på frågor och hade starka åsikter som de inte var rädda att visa. Eventuella problem med den personliga anknytningen låg snarare hos intervjuarna eftersom en redan tidigare etablerad relation med den intervjuade kan leda till förutfattade meningar om vad personen ska säga. I denna fråga var inspelning och transkribering till stor hjälp eftersom det då fanns möjlighet att få intervjun ordagrant på papper. Om minnesanteckningar använts under intervjuerna hade det varit större risk att råka tolka in egna åsikter om vad intervjupersonerna förväntades säga under renskrivning av materialet.

Intervjupersonerna är anonyma, dels av respekt för intervjupersonerna, för att inte lämna ut deras tankar och åsikter, dels för att inte knyta deras svar för mycket till enskilda personer. De citat som valts ut och analyseras i texten har visserligen uttalats av specifika personer, men de står som exempel för åsikter som delas av alla eller de flesta av intervjupersonerna, vilket gör att författarna inte sett det som lämpligt att ge de enskilda personerna stort utrymme. Eftersom intervjuerna är anonyma och informanternas identitet inte är av större betydelse för studien kommer de inte att presenteras utförligare i undersökningen. I arbetet kommer dock citat att hänvisas till intervju 1-10, och en kortare presentation av personerna återfinns därmed i bilaga 1 för de läsare som finner ett intresse av mer information.

2.3. Disposition och tematisering

Dispositionen i denna undersökning följer inte standardmodellen för uppsatser och forskningsrapporter, den såkallade IMRAD-modellen: inledning, metod, resultat, analys och diskussion, då upplägget inte ansetts lämpligt för en kvalitativ studie av detta slag.³² Diskussionen som pågår i den akademiska världen om en forskares möjlighet till att förhålla sig objektiv till sitt material eller ej i en samhällsvetenskaplig disciplin ger sig inte författarna in i. Huruvida det går att ha en objektiv uppdelning av ett resultat som sedan följs upp av en analys i en kvalitativ studie är dock tveksamt och det står i direkt motsats till den hermeneutiska ansats som använts i studien, eftersom det förutsätter en absolut objektivitet.³³ Under hela intervjuprocessen har beteenden och attityder tolkats och under bearbetningen av materialet har det sedan utförts en subjektiv tolkning av vad som är mest intressant för problemställningen att diskutera. Resultatet kan genom dessa ständiga tolkningar och val

³¹ Bryman, A, *Samhällsvetenskapliga metoder*, 2002

³² Närvänen, A, *När kvalitativa studier blir text*, 1999

³³ Ramírez, J L, *Positivism eller Hermeneutik*, 1998

möjligen inte kallas objektivt och grundat på rena data.³⁴ För författarna är anledningen till valt arbetssätt att uppsatsen byggts upp allt efter arbetsprocessens gång.

Under intervjuernas gång framträdde mönster i de attityder som finns till klimatkompensering. Vissa åsikter och tankesätt återkom gång på gång och ju fler intervjuer som gjordes desto tydligare trädde dessa mönster fram. Dessa har sedan sammanställts i olika teman som kommer att förklaras och analyseras i arbetet för att försöka förklara de underliggande faktorer som påverkar varför inte de flygresor som görs klimatkompenseras. De teman som framställs är djupare tolkningar av informanternas åsikter, vilket innebär att enbart en sammanställning av intervjuerna inte kommer att presenteras. Rubrikerna sätts på den centrala tematik som uppstått genom tolkningar där det empiriska materialet analyseras genom tematisering och valda teorier. Eftersom detta är en hermeneutisk studie där individernas tolkning av verkligheten står i centrum kommer teorierna enbart att användas som analytiska hjälpmedel för att försöka förstå dessa tolkningar.

2.4. Kvalitetssäkring

2.4.1. Överförbarhet

Kvalitativa undersökningar, i synnerhet de som har en hermeneutisk ansats, studerar en liten grupp människor och en specifik social kontext som undersöks på djupet. Som tidigare nämnts så kan en sådan studie inte hävda generaliserbarhet eftersom intervjupersonerna valts ut av en anledning. I en hermeneutisk studie tolkas materialet mycket utifrån den omgivning intervjupersonerna befinner sig i och den livsstil de har. I denna undersökning ingår intervjupersoner från ett svenskt samhälle där klimatdebatten är framträdande i media och politik, vilket gör att intervjupersonerna har funderingar kring miljöfrågor. Frågeställningarna och de resultat denna undersökning ger hade troligen inte varit lika relevanta i andra delar av världen, i synnerhet icke-västerländska länder, där människor dels inte reser lika mycket och dels inte har samma miljödebatt. Just därför är det också tveksamt om ens möjligheten till klimatkompensering finns hos researrangörer överallt, vilket naturligtvis gör att resultaten av undersökningen inte är överförbara i vilken social kontext som helst.

2.4.2. Äkthet

För att ge en rättvis bild av intervjupersonernas åsikter har författarna strävat efter att finna nyanser i intervju svaren och att även redovisa dem på ett sätt som visar att det inte finns några rena positiva eller negativa inställningar. Studien bygger mycket på just att intervjupersonerna inte riktigt vet var de står i frågan till klimatkompensering och dessa nyanser bidrar då till förståelsen för varför de inte klimatkompenserar. Genom de djupa frågor som en kvalitativ undersökning gör tvingas också intervjupersonerna att fundera över sitt ställningstagande och ifrågasätta de val de gör, något som kan hjälpa dem att få en större förståelse för sin sociala situation och varför de och deras omgivning tänker som de gör angående klimatkompensering.³⁵ Det har märkts under intervjuernas gång att intervjupersonerna själva ifrågasatte sina val och började fundera över dem. Undersökningen gjorde förhoppningsvis även att deltagarna fick en större insikt och medvetenhet om fenomenet och kunde börja argumentera för sina val.

³⁴ Närvänen, A, *När kvalitativa studier blir text*, 1999

³⁵ Bryman, A, *Samhällsvetenskapliga metoder*, 2002

2.4.3. Källkritik

Vid undersökningar som behandlar mänskliga attityder, kan problemet uppstå att den intervjuade känner sig frestad att tänja på sanningen om hon har åsikter som hon tror inte stämmer överens med den allmänna opinionens "accepterade" åsikt. Detta var något som möjligen kunnat uppstå i denna studie då det idag ses som ganska viktigt att vara miljömedveten. Dock är ämnet inte så känsligt att det verkade som det skulle bli ett stort problem. Pålitligheten hos de intervjuade bedöms vara god eftersom de öppet har diskuterat vad de känner för både tanken om klimatkompensering och för miljön i stort, där både positiva och negativa attityder framkom. Ingen har heller varit ovillig att svara på någon fråga.

I bakgrunden används information från researrangörers och klimatorganisationers Internetsidor, något som kan innebära att informationen är positivt vinklad för klimatkompensering. Oftast tas enbart fördelarna med konceptet upp utan diskussion om möjliga konsekvenser och nackdelar. Detta är förståeligt då Internetsidor används som marknadsföring, men i en akademisk text bör detta hållas under uppsikt så att den egna texten inte påverkas.

Intervjufrågorna verkade vara formulerade på ett sätt som intervjupersonerna uppfattade var lätta att förstå, men det krävdes naturligtvis en hel del uppföljningsfrågor för att få intervjupersonerna att börja diskutera och fundera över sina egna personliga åsikter. Dock märktes det att fråga 8 i del 2 av intervjuguiden var för svårformulerad, något vi hade räknat med i början, men det var ändå en fråga som ansågs vara av stort värde. Intervjupersonerna hade inga problem att förstå den, men den var för komplex vilket gjorde dem osäkra på vad de egentligen skulle svara, vilket krävde en del förklaringar från intervjuarnas sida. I senare intervjuer styckades frågan upp lite för att förenkla för informanterna.

I studier av denna typ finns alltid risken att författarnas egna värderingar lyser igenom i texten, ett problem som undviks genom att hela tiden utgå ifrån det empiriska materialet och de teorier som är tänkta att förklara dem. Detta kan lyckas, även om det aldrig helt går att frånga sina subjektiva uppfattningar och sin förförståelse, men då är det nästan mer naivt att tro att det går att förhålla sig helt objektiv till sitt material.³⁶ Vad som kan bli ett större bekymmer i studier som denna, som undersöker moraliska, inre dilemman hos människor, är att författarna börjar sätta sig till doms över sina informanter, och hur de egentligen bör tycka och tänka. Under arbetets gång märkte författarna att det var det viktigaste att vara försiktig med, för tanken är ju att författarna ska vara förmedlaren av åsikter och inte den som styr över dem.

I studien förklaras vissa fenomen utifrån teorin om alienation, ett begrepp som anses hänga samman med vissa attityder informanterna har till miljö och klimatkompensering. Denna teori förknippas ofta med Karl Marx, något som gör att den för läsaren kan associeras med kommunism och marxism och därmed känns alltför politiskt vinklad. Problemet uppstår då att den litteratur som finns på området ofta just har kommunistiska influenser. För att försöka undvika detta problem har författarna även använt litteratur som gör en kritisk granskning av Karl Marx teorier, samt sett till hur begreppet alienation definierades innan Marx, bland annat av Jean- Jacques Rousseau.³⁷ Författarna ger sig heller inte in i djupare diskussioner om hur

³⁶ Närvänen, A, *När kvalitativa studier blir text*, 1999

³⁷ Israel, J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

begreppet alienation kan tolkas och förstås utan håller sig till den övergripande betydelsen för att inte riskera att sväva ut i resonemang irrelevanta för ämnet.

3. Teoretisk referensram

3.1. Ansvarsetik och principetik

Max Weber utvecklade en teori om hur människor tar ansvar för sina handlingar i den meningen att antingen tänker målrationalellt eller värderationellt.³⁸ Den målrationala ansvarsetiken innebär att människan handlar utifrån de mål hon vill uppnå och att hon styrs av praktiska resultat. Människan överväger mål och medel och vilka konsekvenser hennes handlande får. Individerna är medvetna om de val som görs och är beredda att ta ansvar för konsekvenserna av dem. Detta är vad Weber menar är fritt handlande, då individerna gör medvetna val och handlar rationellt utefter redan givna mål. Den värderationella principetiken bygger däremot på ideal och att människor följer en kallelse eller en moralkodex oavsett vad detta leder till.³⁹ Här styrs individerna av principer snarare än resultatet av sina handlingar. Grundprinciperna får vara styrande oavsett vad de leder fram till, och ett exempel på detta skulle kunna vara religiösa föresatser. I det moderna samhället är det ansvarsetiken som dominerar. Weber menar att ett samhälle som baseras helt på principetik inte fungerar eftersom det blir för svårt för individerna att hela tiden leva efter högre, moraliska ideal. Därför vinner oftast ansvarsetiken.⁴⁰

De båda begreppen är svårdefinierade och har diskuterats i forskarsammanhang eftersom det kan vara svårt att reda ut vad som är vad. Skiljelinjen mellan ansvarsetik och principetik är fin eftersom det kan vara komplicerat att tyda vad som räknas till mål och vad som räknas som ideal. Att leva exempelvis med ett ekologiskt ideal, enbart köpa ekologiska varor, cykla till arbetet och så vidare kan vara ett sätt för att uppnå ett mål om bättre miljö. Weber själv hade vissa svårigheter med att hålla isär begreppen.⁴¹ Till stor del hänger begreppen samman med individualiseringen, dagens moderna samhälle blir allt mer målrationalellt utifrån egna behov. Ansvarsetiken styr individerna att göra de val som är relevanta för en själv för att uppnå något individerna själv vill ha eller söker. Principetiken med dess värderationella handlingar bygger ofta på kollektiva ideal som många människor ska leva efter. Ibland finns ett ganska tydligt mål med det hela, men det är inte säkert att den enskilda individerna förstår detta utan hon lever enbart efter de värderingar som ställts upp.

Det kan uppstå konflikter mellan ens egna intressen och det samhällsansvar som finns. Även om människan inser att hon lever på ett sätt som kanske inte är för samhällets bästa, så är det svårt att ändra sina vardagsrutiner och se ett mål med de kollektiva värderingarna. Liv och lära hänger inte alltid ihop.⁴² Genom att människor inte ser målet med de kollektiva värderingarna för att de inte riktigt förstår dem, skapas en viss rädsla för att våga ta tag i det abstrakta. Individerna väljer oftast målrationalellt just för att det finns en rädsla för att det inte är möjligt att se vart de kollektiva värderingarna leder, och därmed uppstår en osäkerhet att våga engagera sig i det.

³⁸ Israel, J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

³⁹ Weber, M, *Kapitalismens uppkomst*, 1986

⁴⁰ Ibid

⁴¹ Israel, J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

⁴² Uddenberg, N, *Det stora sammanhanget. Moderna svenskers syn på människans plats i naturen*, 1995

3.2. Flytande rädsla

Det moderna, individualiserade samhället blir allt mer globaliserat, vilket gör att människorna i detta samhälle blir allt mer medvetna om vad som sker i deras omvärld. Kunskapen om omvärlden skapar en större förståelse för hur detta påverkar en själv, vilket leder till en rädsla för de problem som finns. Problemen är dock abstrakta för den enskilda individen eftersom de pågår någon annanstans, och individen egentligen inte kan göra något åt dem. Den rädsla som till exempel miljö och terrorism skapar, är därför svår att ta fasta på. Sociologen Zygmunt Bauman menar att rädslan beror på en ovisshet om vad problemen egentligen innebär.⁴³ Individen är rädd för det hon inte påverkar och för det som är oförutsägbart. Den enskilda individen har inte möjlighet att hantera ogripbara problem som miljö och terrorism eftersom hon inte har någon konkret uppfattning om hur problemen faktiskt ser ut. I många fall orkar individen inte fundera på de scenarion som kanske kan ske, vilket gör att hon väljer att lägga sin energi på sina egna vardagliga och konkreta problem som hon vet hur hon ska lösa. Inför omvärldens allmänna faror och svårigheter står individen handfallen och vet inte vad hon ska göra för att påverka dem. Här menar Bauman att farorna överskrider handlingsförmågan och skapar en känsla av vanmakt.⁴⁴ Vanmakten uppkommer vid situationer där människor känner att de inte har makt att själva ingripa i en svår situation. De känner att de inte kan ingripa i problem som miljöfrågor eftersom det påverkar så många människor och därmed inte går att bekämpa individuellt. Människan försöker därför att förlita sig på kollektiva band eftersom hon inte vill känna sig ensam i sina handlingar, och för att slippa känslorna av vanmakt.⁴⁵ Bauman menar dock att dessa kollektiva band inte är pålitliga eftersom det moderna individualiserade samhället inte främjar ett solidariskt handlande.⁴⁶ Precis som Weber diskuterar så ser individen mer till sina egna mål, utan att bry sig om kollektiva principer, vilket innebär att människor inte kan lita på att varje individ ska ta sin beskärda del av det samhällliga ansvaret. Eftersom det som enskild individ inte finns någon chans att kontrollera att andra samhällsmedborgare tar sin del av ansvaret flyr individen också själv ifrån det.

3.3. Flykten från ansvaret

Den moderna människan har möjlighet att påverka sin egen natur och sin omgivning på ett sätt som inte gått tidigare då det inte funnits vare sig den teknik eller den kunskap om omgivningen som finns idag. Hon har förmåga att tänka framåt och att se saker i olika perspektiv, vilket gör att hon väger för- och nackdelar med sina handlingar.⁴⁷ Denna förmåga att analysera saker i ett större perspektiv utmynnar i ett större ansvar. Ju större medvetenhet som skapas om vad som sker i omgivningen, desto större ansvar uppstår för omgivningen och en insikt i hur ens egna handlingar påverkar något större. Det är dock svårare att hantera ett större ansvar då det ställer större krav på individen, vilket gör att många människor är rädda för att ta ett stort ansvar.⁴⁸ Individen är medveten om att hennes handlingar får konsekvenser och hon kan därmed välja att handla utefter konsekvenserna. Att ha stora valmöjligheter är tillfredsställande, men samtidigt lägger det en större press på individen att göra vad som anses vara de rätta valen. Den frihet som till en början var lockande kan därför istället uppfattas som skrämmande. Genom att ha möjlighet att överväga olika alternativ blir det svårare för individen att ta ställning. Hon blir osäker och förvirrad över de olika valen samt det ansvar hon förväntas ta som hon egentligen inte kan hantera. Livsåskådningsforskaren Nils

⁴³ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

⁴⁴ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

⁴⁵ Bauman, Z, "Identity in the globalizing World", 2001

⁴⁶ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

⁴⁷ Uddenberg, N, *Prometheus och Dryaden*, 1990

⁴⁸ Ibid

Uddenberg menar att detta i de flesta fall slutar med att människan flyr ifrån ansvaret och försöker få någon annan att axla det.⁴⁹ Även om man tycker att alla människor har en gemensam skyldighet att bidra med sin del för att komma tillrätta med världens problem orkar den enskilda personen själv inte riktigt göra det. Individerna flyr från ansvaret genom att inte se det som sitt eget problem. Antingen skylls problemen på naturliga processer eller att de sker någon annanstans och inte har med en själv att göra. Det personliga ansvaret tonas ned genom att försöka lägga ansvaret på högre instanser och skjuta skuld känslorna ifrån sig.⁵⁰

3.4. Alienation

Människan känner att de stora världsproblemen är för abstrakta och att hon inte har möjlighet att påverka dem, vilket innebär att hon också saknar anknytning till dem. Hon känner sig inte delaktig i vad som händer och blir alienerad ifrån vad som sker utanför hennes lokala värld. Begreppet alienation har tolkats i en rad olika vetenskapliga discipliner och har diskuterats för att förklara många fenomen. Karl Marx använde det för att beskriva arbetare i industrier som isoleras bort ifrån den färdiga produkten de skapar då de bara arbetar med en liten del av slutprodukten.⁵¹ De känner ingen samhörighet med fenomenet och har ingen kontroll över det eller riktig möjlighet att påverka vad de arbetar för. Alienation innebär att individen blir främmande för ett fenomen och därmed upplever en maktlöshet och meningslöshet när hon ställs inför det. Det går inte att se något tydligt resultat med de handlingar man utför.⁵² Begreppet refererar till både sociologiska processer och psykologiska tillstånd eftersom det dels förklarar hur människan påverkas av det uppbyggda samhällets struktur samt det inre känslotillstånd som får människan att handla på ett visst sätt.

⁴⁹ Uddenberg, N, *Prometheus och Dryaden*, 1990

⁵⁰ Ibid

⁵¹ Israel, J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

⁵² Ibid

4. Tematisk analys

4.1. Varför klimatkompenseras inte flygresor?

Den första tanken för de flesta intervjupersonerna är att resan ska vara billig, ju mindre extra avgifter desto bättre. Idag finns det en hård konkurrens mellan olika researrangörer och flygbolag om vem som kan erbjuda de billigaste resorna och de bästa rabatterna. De billiga sista-minuten-resorna gör det enkelt för människor att lätt och snabbt åka iväg. Platsen spelar inte alltid någon roll, bara priset är överkomligt. Priset har en central betydelse för människor när de väljer till vilken plats de ska resa och med vilken arrangör. I denna undersökning har informanterna åsikter som tydligt visar att priset är en viktig faktor när det handlar om valet av resor. Ekonomin är styrande och ibland dominerar den helt och hållet: *Priset, helt klart, det är den enda och viktigaste faktorn. Ibland spelar inte ens resmålet någon roll, jag vill bara komma bort och då har jag hittat någon billig sista-minuten och sedan inte brytt mig riktigt om vart.*⁵³ Den vanligaste åsikten hos informanterna är dock att även om priset är betydelsefullt, så spelar även andra faktorer en viktig roll, i synnerhet om bolaget är välkänt och känns tryggt att resa med: *Priset styr mycket, men även rykte och tidigare intryck gör ju sitt.*⁵⁴

Dessa åsikter gör att förutsättningarna för klimatkompensering till en början inte ser goda ut, då det innebär att lägga på en extra avgift för sina resor. Under vidare samtal visas dock att pengar inte verkar ha en så betydande roll egentligen. Intervjupersonerna skulle inte ha något emot att betala extra för att värna om miljön, om detta redan ingick i priset från början: *Jag tycker inte att ska vara ett val utan jag tycker att det ska vara inbakat i priset. Det ska inte vara något tillval i så fall.*⁵⁵ Om alla resor hade klimatkompensering som en självklar kostnad som alla betalar för, skulle det alltså vara acceptabelt. De underliggande faktorerna till denna inställning som har kommit fram i undersökningen är ovisshet, tillit, att ställas inför det abstrakta, uppgivenhet och ansvar.

4.2. Ovisshet

Intervjupersonerna tycker inte att det finns tillräckligt med information om klimatkompensering. De flesta vet att det finns, men de vet inte riktigt vad det innebär, hur man gör, vad det kostar eller vart pengarna går. *Nej, jag kan inte helt säga att jag vet vad klimatkompensering innebär. Jag har hört ordet förut, men är inte insatt i vad det betyder.*⁵⁶ Det finns delade uppfattningar om vad det kostar och vad det innebär, vissa tror att priset ligger på några hundra kronor medan andra tror att det rör sig om tusenlappar eller rör hela resan. De är heller inte säkra på vilka flygbolag eller researrangörer som erbjuder sina kunder att klimatkompensera. Detta skapar en stor ovisshet hos intervjupersonerna om konceptet i sin helhet: *I princip skulle jag kunna klimatkompensera, men jag vet hur snål jag är. Eller jag vet inte vad det kostar ju, kostar det dubbelt så mycket?*⁵⁷ När intervjupersonen senare får reda på att priset ligger på ungefär några hundra kronor till Medelhavsländerna, blir hon överraskad: *Men 200, då skulle jag lätt ta det! Jag trodde det var kompensering liksom för hela resan, och då skulle man lägga lika mycket som resan kostar.*⁵⁸ Fler av informanterna skulle kunna tänka

⁵³ Intervju 3

⁵⁴ Intervju 1

⁵⁵ Intervju 5

⁵⁶ Intervju 8

⁵⁷ Intervju 2

⁵⁸ Intervju 2

sig att klimatkompensera om det fanns tydligare information, i nuläget känner de sig för osäkra och vill därmed inte lägga pengar på det: *Jag har ingen koll på det, det är ett bra ord men det är luddigt att kryssa i en ruta som man inte vet så mycket om.*⁵⁹ Osäkerheten är ett bra exempel på att människor väljer att inte klimatkompensera, flera av informanterna är positiva till klimatkompensering och skulle kunna tänka sig att göra det om det fanns mer information. Ovissheten bygger på en rädsla för att engagera sig i ett koncept som man inte vet något om.⁶⁰ Enligt intervjupersonerna saknas det tillräckligt med information om ämnet, både vad det är och vart pengarna går. Därmed uppkommer enligt Bauman en rädsla för det okända och effekten blir att människan struntar i det för att hon inte vet tillräckligt mycket om det.⁶¹ Människor idag är vana med att få tydliga besked och i många fall kan det vara det som krävs för att få människor att skrida till handling. När intervjupersonerna själva tvingas leta upp information känns det jobbigare och då är det lättare att bara strunta i det. Informanterna vet att klimatkompensering handlar om att värna om miljön, men vart pengarna går som de skänker har de inte riktigt förstått, om det går till forskning för mer miljövänliga motorer eller till andra miljöprojekt. Eftersom det finns en stor osäkerhet vart pengarna går gör detta att man inte har något förtroende för att de pengar som de skänker verkligen går dit de borde.

4.3. Tillit

Det är viktigt för de resenärer som intervjuats att de är trygga när de reser bort. De måste ha ett förtroende för de resebolag de åker med för att känna sig säkra att de kommer dit de ska och att de får den service och den upplevelse de har betalat för. Lågprisbolag är väldigt bra, i synnerhet om de gör en kortare resa, men ska de åka längre eller om det skiljer marginellt i pris väljer intervjupersonerna hellre ett mer väletablerat bolag för att känna sig säkra. *Om det är mycket billigare på något som är lite osäkrare då tar man kanske det, men om det gäller någon tusenlapp, då tar man kanske det som är mer tryggt och välkänt, till exempel Apollo som man känner igen.*⁶² Pålitlighet är av stor vikt när informanterna väljer researrangör, för sin egen skull, som nämnts ovan, att de ska komma fram i tid eller att bolaget inte ska gå i konkurs under resans gång så att resenären därmed förlorar pengar. På hemmaplan är tillit och säkerhet inte av samma betydelse eftersom där finns allt de är vana vid, men när de är ute och reser uppstår nya rädslor som inte finns i vardagen. Resenärerna vill vara säkra i sitt val av researrangörer så att de ska slippa känna sig rädda för oförutsedda händelser som kan ske på okända platser: *Det är viktigt att känna sig säker så man vet att det inte blir massa förseningar, eller bolaget går i konkurs och man inte får pengarna tillbaka eller sådär.*⁶³ Den enskilda resenären vill undvika faror som detta genom att välja vad de ser som trygga alternativ i form av destination och researrangör. Rädslan för det okända och oförutsägbara gör att de försöker skydda sig med de medel de kan.⁶⁴ Den enskilda resenären kan inte påverka flygtrafiken, men hon kan försöka gardera sig mot rädslan att utsättas för problem som till exempel förseningar genom att välja ett resebolag som hon har förtroende för.

Det finns även åsikter hos intervjupersonerna om att bolagen ska ha riktlinjer och policier som verkar acceptabla i fråga om miljö och mänskliga rättigheter: *Pålitlighet, alltså att man vet, jag skulle inte åka med Kazakstan Airways till exempel för att jag inte vet vad det är och hur säkert det är. Jag vet inte om de har någon miljöpolicy eller är klimatvänliga eller vad som helst. Pålitliga på alla sätt, att man kommer fram tryggt och säkert och att man kommer i*

⁵⁹ Intervju 6

⁶⁰ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

⁶¹ Ibid

⁶² Intervju 8

⁶³ Intervju 8

⁶⁴ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

tid.⁶⁵ Informanterna sitter inte själva och jämför bolagens policies, men om valet står mellan två bolag där det enda som skiljer är hur de arbetar för miljön, så väljer merparten det företag som har starkast miljöpolicy: *Självfallet väljer jag det, det får dock inte skilja tusenlappar i pris.*⁶⁶ Till största del beror detta möjligen inte på att informanterna är väldigt engagerade i miljö eller mänskliga rättigheter utan de vill känna att det bolag de reser med är ansvarsfulla och tänker på mer än ekonomiska faktorer.

Tillit för resebolagen är viktigt även i frågan om klimatkompensering. Då informanterna inte riktigt förstår vad pengarna används till är de ovilliga att bidra till det. *Det måste ju finnas bevis på att företagen faktiskt gör något bra för pengarna.*⁶⁷ I vissa fall finns det även en misstänksamhet inför konceptet och de bolag som erbjuder det. *Jag vet inte var pengarna går, har ingen aning, rätt ner i fickan hos någon eller?*⁶⁸ I flera fall beror misstänksamheten på att man inte riktigt tror på det goda syftet, då man tror att det är resebolagens vinst som sätts i fokus. De känner ingen delaktighet inför arbetet med klimatkompensering och misstror därmed konceptet.

Det faktum att intervjupersonerna inte verkligen kan lita på att pengarna går till klimatkompensering gör att de flesta hellre lägger pengarna på något mer konkret, eller på något de gör själva för att tydligare kunna se resultat på vad de bidrar med: *När jag själv gör något för miljön och klimatet vet jag att jag har gjort det, ger jag pengar till organisationer vet man inte hur mycket av pengarna som går till lön och mycket annat. UFF är ett bra exempel. Det är en bra idé att man ger bort kläder men det finns en risk då man inte riktigt vet om kläderna kommer till de behövande.*⁶⁹ Bristen på tillit för organisationer och bolag förstärker osäkerheten inför klimatkompensering. Intervjupersonerna kan inte kontrollera var pengarna går och stora organisationer som arbetar på global nivå uppfattas ofta som för stora och abstrakta och de pengar som skänks till dem verkar bara försvinna. Detta kan förklaras utifrån att intervjupersonerna inte kan lita på stora miljöorganisationer för att de känner sig främmande inför deras arbete, de upplever vad Marx kallar en alienation gentemot stora miljöfrågor.⁷⁰ De kan inte se vart arbetet leder och därmed saknas det förtroende för bolag som arbetar med frågor som till exempel klimatkompensering.

4.4. Att ställas inför det abstrakta

Det bästa sättet för att bidra till förbättringar i världen anser intervjupersonerna alltså vara att göra någonting själv, just för att de då har bättre kontroll på vad de bidrar med. Om de nu väljer att ge pengar till en organisation föredrar de dock humanitära organisationer framför miljöorganisationer. Ett tydligt mönster är att de ger pengar till något mycket konkret, organisationer som hjälper barn, eller forskar om speciella sjukdomar, till exempel Barncancerfonden. De vill känna att de vet att pengarna går till något bra på en gång, till exempel barn som ligger sjuka i cancer. Det finns en tydlig bild av problemet och var pengarna hamnar. På samma sätt skänker de helst pengar till något de har en personlig koppling till och kan känna samhörighet med: *Jag var volontär på ett barnhem i Thailand och nu efter det, har jag skänkt pengar till just det barnhemmet bara för att jag vet hur det är där och att pengarna går till något bra.*⁷¹ Genom att välja att donera pengar till något med en

⁶⁵ Intervju 9

⁶⁶ Intervju 7

⁶⁷ Intervju 1

⁶⁸ Intervju 3

⁶⁹ Intervju 6

⁷⁰ Israel J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

⁷¹ Intervju 3

större personlig koppling, eller att göra någonting själv, skapas en större förståelse för vart pengarna går. På detta sätt är man delaktig i hela processen från början till slut, eller har åtminstone möjlighet att föreställa sig hur slutet kommer att se ut.

Problemet med att lägga pengar på klimatkompensering är för att informanterna inte kan se hur de gör nytta: *Det borde finnas tydliga riktningar till var pengarna går, sedan tydligare information såklart, vet ju knappt var pengarna går.*⁷² Hela miljötänkandet är för abstrakt och det är svårt att se vad den enskilda individens insats bidrar med. Om jag klimatkompenserar min flygresor med 200 kronor känns det väldigt svårt att få grepp om hur betydelsefullt det är. Vad händer med pengarna? Genom att skänka pengar till cancersjuka barn skapas en viss tillfredsställelse av att veta att man faktiskt har hjälpt någon. Miljön är för global och omfattar så mycket och dessutom syns inga resultat på en gång. När ett cancersjukt barn får mediciner syns det tydligt att det blir friskare, men att ge pengar till trädplantering i regnskogen visar inte tydligt att luften blir renare. När det handlar om klimatkompensering skapas inte en delaktighet i processen på samma sätt och därmed blir den som klimatkompenserar alienerad ifrån fenomenet.⁷³ Som Marx beskriver så har då människan inte någon medverkan i förloppet eftersom det är så stort och abstrakt, och därmed väljer de flesta av informanterna andra vägar. Dessutom handlar miljön om ett längre tidsperspektiv: *Miljön är mer abstrakt och mer att "oj, tänk på dina barnbarn om hundra år", men de stackarna som är sjuka och fattiga just nu då?*⁷⁴ Det finns tankar om att den ensamma individen inte kommer att påverkas mycket av klimatförändringarna i det stora hela eftersom hon inte kommer att finnas kvar när de allvarliga problemen sker. Intervjupersonerna förstår till exempel att isarna kommer att smälta, men det kommer att ske under så lång tid. Det som kallas klimathotet är ett väldigt abstrakt hot och den rädsla som den skapar hos människor bottnar i att de inte riktigt vet vad som kommer att hända. Det är just detta som Bauman kallar flytande rädsla, att det inte finns något konkret hot som individen kan sätta fingret på och därför blir det svårt att agera.⁷⁵

Det finns även funderingar på om det verkligen enbart är människan som är ansvarig för klimatförändringarna eller om det är naturens egen gång. *Jag är inte orolig för vad som kommer att hända med mig utan jorden på lång sikt. Det kan vara svårt att ta till sig. Men det kommer säkert att bli en liten skillnad då glaciärer kommer att försvinna. Men klimatet har ju förändrats sedan jorden uppkom.*⁷⁶ Detta gör det ännu mer abstrakt och gör att den enskilda personen känner att hon inte kan påverka något. En anledning till att många inte är säkra på att flygtrafiken bidrar till klimatförändringar, men ändå känner att det skulle kunna vara så, menar Becken beror på att koldioxidutsläpp är ett mycket komplext fenomen.⁷⁷ Det är långsiktiga effekter som är svåra att observera vilket leder till en osäkerhet om fenomenet och individen får därmed svårt att veta om hon kan bidra med sina egna handlingar och påverka naturen. Becken påpekar att om det fanns tydligare information om hur människan påverkar klimatet skulle hon också lättare kunna se, och vara mer villig att försöka förbättra det.⁷⁸ På detta sätt skulle intervjupersonerna möjligen också vara mer benägna att klimatkompensera om de verkligen förstod vad som sker med miljön. Att klimatkompensera blir en handling som i nuläget bygger på vad Weber kallar för värderationella ideal.⁷⁹ Intervjupersonerna kan

⁷² Intervju 3

⁷³ Israel, J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

⁷⁴ Intervju 3

⁷⁵ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

⁷⁶ Intervju 9

⁷⁷ Becken, S, "How Tourists and Tourism Experts Perceive Climate Change and Carbon-offsetting Schemes", 2004

⁷⁸ Ibid

⁷⁹ Israel, J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

inte se de tydliga konsekvenserna av sin handling och därför väljs klimatkompensering bort eftersom de inte kan se målet med det. Att klimatkompensera blir en form av principetik eftersom det blir att följa kollektiva värderingar om att värna om miljön, trots att de inte riktigt kan se resultatet. För människan som är van att handla målrationellt där hon ständigt är medveten om de val hon gör för att uppnå individuella mål blir då valet att klimatkompensera ett problem. Hon kan inte se eller riktigt förstå resultatet av att klimatkompensera och därför väljs konceptet bort.⁸⁰

Många av informanterna tycker att det bästa vore att satsa pengar på forskning av alternativa bränslen till flygplan, så att det sker en utveckling: *Pengarna borde gå till 50-50, men mest till forskning, så att det går framåt och att man inte bara kompenserar upp saker utan går framåt.*⁸¹ Här är dock informanterna lite klivna i sina åsikter. De flesta skulle vara mer villiga att lägga pengar på klimatkompensering om det gick till forskning för att det handlar om utveckling framåt. Trädprojekt uppfattas som en bra början då det är ett försök att förbättra miljön, men det känns för abstrakt och projekten ligger för långt bort i världen. Genast uppstår frågor hur många träd som planteras för pengarna som skänks, hur lång tid det tar och vad det verkliga resultatet blir. Forskning är dock också ovisst eftersom ingen vet riktigt hur lång tid det tar innan forskarna kommer fram till några fungerande resultat och vad det leder till: *Skulle hellre betala till forskning, men det är också svårt. Att betala till träd det går ju att ta på, men pengar till forskning är lite svårt att se vad de faktiskt gör, och de har ju heller inte alltid rätt. Ibland lite osäkert.*⁸² Det kan kännas diffust att ge pengar till forskning, medan det då känns mer konkret att ge pengar till trädprojekt. Inget av alternativen anses vara idealiskt vilket skapar en svårighet att få grepp om vad som bör göras för att bidra till en förbättring av miljön på bästa sätt.

4.5. Uppgivenhet

Även om det känns som det bästa sättet att bidra till förbättringar är att göra något själv, är det nästan ingen av informanterna som engagerar sig mer än att panta burkar och källsortera. Anledningen till det är att de egentligen inte känner att de spelar någon roll vad de gör som enskilda människor när så många andra ändå inte bryr sig: *Nja, jag tror inte jag kan göra så mycket själv. Ingenting. Men om det är många som hjälps åt kan man såklart göra skillnad. Just som enskild person i det här stadiet kan man inte göra så mycket. Visst man kan källsortera, men eftersom inte alla gör det så är det inte mycket idé.*⁸³ Ofta finns det åsikter om att en enskild människa kan bidra till förbättringar, men bara om alla andra också gör det. Precis som Bauman diskuterar blir människor trötta av att tänka på eventuella risker som kommer att ske, som de ändå som individer inte kan göra något åt och därför satsar de större kraft på att fundera över privata och vardagliga problem.⁸⁴ Dessa problem är mer hanterliga än globala frågor eftersom detta är något som människor kan se ha en betydelse för en själv och därför orkar de lägga energi på dem.⁸⁵ Just nu ser intervjupersonerna bara en stor meningslöshet i att försöka hjälpa till, och samma sak är det med att klimatkompensera flygresorna, de orkar inte riktigt bry sig: *Jag skulle kunna flyga mindre, men det vill jag faktiskt inte ge upp. Känner mig rätt uppgiven när det gäller den här frågan, skulle såklart kunna göra mer medvetna val, typ handla ekologiskt och källsortera, men vad fan. Är så mycket tjat i Europa och västvärlden och sen kommer man till Asien och de kör en moped*

⁸⁰ Ibid

⁸¹ Intervju 8

⁸² Intervju 10

⁸³ Intervju 8

⁸⁴ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

⁸⁵ Bauman, Z, "Identity in the globalizing World", 2001

*som släpper ut hur mycket farliga ämnen som helst. Men vad gör det för skillnad vad jag gör. Det känns liksom inte som om det spelar någon roll.*⁸⁶ Intervjupersonerna befinner sig i en situation i vilken de inte känner att de har makt att ingripa och känner därmed en stor vanmakt, för även om de skulle försöka så känns det inte som någon idé.⁸⁷ Bauman menar att vanmakten uppkommer just för att den enskilda individen känner att det inte går att ta stora beslut eftersom hon styrs av, och lever i ett större samhälle.⁸⁸ Som specifika personer kan de inte lösa problem som ligger på en högre nivå.

Det finns en medvetenhet om att de miljövänliga alternativen även påverkar naturen negativt, fast kanske på ett annat sätt. Även om det är bättre att köpa närproducerad mat till exempel, då det blir färre transporter och därmed mindre utsläpp så påverkar ju det jordbrukare i andra delar av världen som får minskade inkomster genom att exporten av deras varor minskar. Samtidigt tycker många att det är svårt att veta vilket alternativ som är det bästa för miljön, just för att det blir så stort och är svårt att veta vad som påverkas i det långa loppet: *Det är osäkert om det är bäst att till exempel välja en plast eller papperskasse i mataffären, sådana smågrejer som sen påverkar mycket. Man tänker att papper är bäst, men sen är det ju ändå att någon har huggit ner ett träd för den där kassen. Jag har för lite koll helt enkelt.*⁸⁹ Det skapar en uppgivenhet hos intervjupersonerna att det finns så många val och att valen påverkar miljön både indirekt och i ett längre perspektiv. Det gör det svårt att leva miljövänligt. De känner därför att det inte spelar någon roll vad de gör eftersom på ett eller annat sätt blir någon påverkad negativt och som individer kan de inte göra någon skillnad. Eftersom de inte kan se hur de kan förbättra miljön som enskilda personer upplever de en alienation gentemot klimatdebatten och orkar inte engagera sig. På samma sätt som de arbetare som jobbar vid löpande bandet i industrier inte har någon kontroll över slutprodukten har heller inte de som arbetar för miljön någon kontroll. Även om de pantar sina burkar, källsorterar eller klimatkompenserar flygresor, kan de inte se på vilket sätt det egentligen förbättrar miljön, de kan inte se den färdiga produkten. Alienationen visar sig på flera sätt, bland annat att individen inte kan ta del av hela processen utan sköter sin del genom att till exempel klimatkompensera och därmed får personen inte något övergripande perspektiv. Dessutom är klimatarbetet en lång process och det är troligt att den befolkning som lever nu inte kommer att leva länge nog att få uppleva resultatet av det arbete som de utfört. På så sätt blir intervjupersonerna alierade från tanken att klimatkompensera och känner en meningslöshet och ingen riktig samhörighet med fenomenet: *Jag funderar på vad jag kan göra själv, men det leder in mig på ett hopplöst tänk att jag inte gör något och inte kan påverka något.*⁹⁰ Utan delaktighet i fenomenet blir intervjupersonerna uppgivna och saknar därmed vilja och förståelse för meningen med klimatkompensering. Enligt Becken så har inte vare sig turister eller turismexperter heller uppmärksammat särskilt mycket att turismen skulle påverka miljön i någon högre grad, vilket också kan bidra till att det inte finns någon riktig förståelse för tanken med klimatkompensering.⁹¹ Osäkerheten att inte veta om jag gör skada på miljön genom mina flygresor leder också till en uppgivenhet och ett ifrågasättande om det verkligen är möjligt göra något för att förbättra den.

Media bidrar också till denna uppgivenhet. Även om de flesta intervjupersonerna tycker att klimatdebatten är relevant så känner många att det blir alldeles för mycket negativ

⁸⁶ Intervju 3

⁸⁷ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

⁸⁸ Ibid

⁸⁹ Intervju 10

⁹⁰ Intervju 10

⁹¹ Becken, S, "How Tourists and Tourism Experts Perceive Climate Change and Carbon-offsetting Schemes", 2004

information och till slut orkar de inte längre ta till sig allt: *Tyvärr får det oftast motsatt effekt också, det blir så uttjatat, man börjar strunta i att lyssna, man orkar ju inte höra!*⁹²

Den långa processen som det tar för miljön att återhämta sig skapar också en viss resignation. Det känns smått värdelöst att klimatkompensera nu när det börjar bli för sent.

Klimatförändringar är pågående process som inte går att stoppa, det enda som går är att försöka sakta ner farten: *Vi måste bromsa, men krasst sätt är det lite för sent för det nu. Det är en pågående process.*⁹³ Det finns en medvetenhet om att klimatet påverkar alla, genom att allt står i en relation till varandra. Eftersom detta gör att den ensamma individens handling inte syns söker informanterna efter någon som kan styra valen och tala om vilken handling som är den rätta.

4.6. Ansvar

4.6.1. Livsstil

Informanterna anser att individen har ett eget ansvar för att värna om miljön, eftersom alla påverkar miljön genom sina handlingar. De inser, och vissa fall känner skuld över, att de flygresor de gör förorenar miljön, men de vill inte ge upp sitt resande: *Det känns nästan som att det har blivit en rättighet att få resa bort, att ha semester och åka iväg och få lite sol på sig.*⁹⁴ I den moderna livsstilen ingår resande, både privat och professionellt. Det är som en självklarhet för vissa av informanterna att man naturligtvis ska få resa bort, men då uppstår ju dessa skuld känslor om att naturen förstörs. Det faktum att man väldigt gärna vill resa och upptäcka nya platser, men samtidigt inte vill bidra till en negativ påverkan på miljön är en svårighet för informanterna: *Nu är det ju så att vi har skapat ett beroende av att flyga och uppleva andra platser, så var det ju inte tidigare. Jag tror att det blir väldigt svårt att få bort det beroendet, nu är det ju så att vi vill se, vi vill upptäcka och, speciellt vi i nordén, vi vill ha sol.*⁹⁵ Återigen står de inför uppgivenheten om att de inte kan göra något om de inte ska ge upp något annat. Uddenberg menar att det uppstår en konflikt mellan ens egna intressen och bekvämlighet och det samhällsansvar som finns.⁹⁶ Det är jobbigare och tar mer tid att källsortera, och det blir dyrare att klimatkompensera flygresor och därför kräver det vissa ansträngningar att vara miljömedveten och se ett mål med kollektiva värderingar.

Ofta ställs frågan om varför ska jag ge upp saker och ta ansvar för miljön om ändå ingen annan gör det? Här finns en kritisk syn på just affärsresor. Intervjupersonerna finner en viss orättvisa i att de ska betala en summa pengar för sin enda resa de gör till Thailand varje år, när affärsresenärer reser korta resor dit det är lika lätt kan åka tåg, flera gånger i veckan: *Affärsresor är mycket värre, sådana där korta resor, man kan väl ringa. Hålla på att åka hit och dit för att göra sig viktig. Dagens teknologi, de kan väl surfa och prata med varandra.*⁹⁷ Informanterna ser inte poängen i att de ska lägga ansvaret för miljön på sina axlar när inte politiker och myndighetspersoner själva gör det, utan reser på möten runt i världen. Politiker är viktiga som förebilder anser informanterna för att gemene man också ska ta sitt ansvar för miljön, om det så är att klimatkompensera sina flygresor eller att leva miljövänligt på andra sätt. Informanterna ser det egentligen inte som lämpligt att myndighetsutövare reser så korta sträckor flera gånger om dagen, med plan som inte är fullsatta. Det är något de ser som

⁹² Intervju 3

⁹³ Intervju 6

⁹⁴ Intervju 8

⁹⁵ Intervju 8

⁹⁶ Uddenberg, N, *Prometheus och Dryaden*, 1990

⁹⁷ Intervju 2

mycket mer problematiskt än exempelvis charterresenärer: *Att bara tänka sig Paris-Bryssel till exempel, det måste ju gå hur mycket flyg som helst den sträckan varje dag fast det inte är alls långt egentligen.*⁹⁸ Många ifrågasätter dock vad som skulle kunna göras istället. På samma sätt som de vill resa bort själva, ser de behovet av att komma snabbt fram till olika platser i världen då globaliseringen skapar förutsättningar för att jobba i ett land och bo i ett annat. Flygresor är det bästa sättet att ta sig fram snabbt. *Affärsresenären måste ju ha ett plan i timmen i vårt samhälle, det finns ju en efterfrågan på det att tillgodose deras behov för att de ska åka på affärsmöten och vara på en viss plats en viss tid*⁹⁹. Dagens livsstil innebär ofta en stark vilja att resa och upptäcka nya platser, samtidigt som människor måste resa i arbetet. Det bästa vore, enligt informanterna, att försöka få fram mer alternativa bränslen eller miljövänliga motorer, eftersom människor behöver flyget idag, men på samma gång naturligtvis även behöver en bra miljö: *Men alltså, det var såklart bättre förr när det bara var ett bondesamhälle, men vi har kommit till det att vi kan inte bara backa utvecklingen.*¹⁰⁰ Intervjupersonen som uttalar sig om dagens livsstil är mycket träffande i detta citat eftersom det är precis vad det handlar om, människor behöver idag förflytta sig snabbt i rummet, det går inte att ändra på, men därmed tar också miljön skada. Tanken om vilket ansvar man egentligen har som individ och hur ens livsstil egentligen är försvarbar med flygresor, sopor och produkter tillverkade i stora industrier är svårgripbar. Det finns funderingar om hur den moderna livsstilen ska kunna upprätthållas i en värld som tar skada av den och detta blir ett moraliskt dilemma för informanterna i undersökningen.

4.6.2. Moral

Då forskning om alternativa bränslen ännu inte riktigt tagit fart (just inom flygbranschen) ser några av informanterna klimatkompensering av flygresor som ett steg på vägen, men de är negativa till konceptet överlag. De ifrågasätter tanken om att utsläppen inte motverkas utan enbart kompenseras. Flera av intervjupersonerna ser det som en form av att köpa sig fri från skuld och tycker det inte är riktigt moraliskt korrekt: *Tycker att klimatkompensering alldeles för mycket handlar om att sona sina synder.*¹⁰¹ De är positiva till att det finns försök till att göra något eftersom folk ändå inte kommer vilja sluta flyga, men det ser inte riktigt idén som acceptabel. Det faktum att det skulle vara möjligt resa hur mycket som helst bara en liten summa pengar betalas och att det då skulle anses vara miljövänligt uppfattas som en underlig tanke. Affärsresandet ses som ett tydligt exempel på just detta: *Det där är så jävla roligt, okej, nu har vi ett miljöproblem och för den där rena affärsgubben som reser fyra gånger på en vecka, så låter vi hans företag betala en liten miljökompensation så kan han flyga med gott samvete, hej och hå för naturen, fuck that!*¹⁰² Eftersom affärsresenärerna reser mer än privatresenärer ses det som att den moraliska konflikten blir ännu värre hos dem. Just för att de ofta reser kortare resor är det också lättare för dem att välja mer miljövänliga transporter. Informanterna anser att miljöfrämjande inte ska handla om att kunna betala sig fri från ansvar och sedan kunna göra vad som helst och därför ses inte klimatkompensering som det bästa sättet att förbättra miljön. Det kan leda till ett missbruk av själva idén, att människor börjar tro att om bara de betalar en summa så kan de flyga hur mycket som helst, istället för att det leder till en större miljömedvetenhet och försiktighet med resandet.

Det finns alltså tydliga moraliska åsikter om att det inte är lämpligt att bara skänka pengar till en organisation och därmed mildra problemet utan att behöva anstränga sig mer. Som tidigare

⁹⁸ Intervju 3

⁹⁹ Intervju 3

¹⁰⁰ Intervju 2

¹⁰¹ Intervju 3

¹⁰² Intervju 5

nämnts tycker intervjupersonerna att individen själv måste ta ett större ansvar för att kunna åstadkomma en skillnad: *Jag skulle aldrig ge pengar till någon och sen inte sortera. Det är hyckleri. Ska man betala någon annan för att ta hand om ens skit och sen så gör man inget själv. Det blir ju konstigt.*¹⁰³ Att skänka pengar till en global organisation, men sedan inte ta ansvar för sin lokala enklav känns fel. Det människor gör i sin vardag för miljön påverkar även det globala, menar intervjupersonerna, men på något sätt skjuter de det ifrån sig. Det går inte att bli fri från ansvar genom att skänka pengar och sedan inte också se till det lilla perspektivet. I sin egna personliga verklighet och vardag gäller andra lagar än på global nivå där det finns föreställningar om hur den perfekta världen egentligen borde se ut. Problemet, som många av informanterna ser det, är att alla inte har den moral i kroppen som gör att de vill ta ansvar för miljön. Det gör att de som faktiskt vill hjälpa till inte orkar bry sig och känner att de inte räcker till.

Bauman menar att det moderna samhället inte stöder ett, vad han kallar, solidariskt handlande.¹⁰⁴ Samhället är så pass individualiserat att de kollektiva banden mellan människor inte går att lita på, vilket gör att intervjupersonerna inte kan lita på att andra människor ska ta, vad de tycker sin del av miljöansvaret och klimatkompensera flygresor. Därför ser de inte heller någon mening med att de själva skulle göra det. Den uppgivenhet och vanmakt som diskuterats i tidigare avsnitt blir ännu större när de jämför sig med affärsresenärer: *Känns inte som det spelar någon roll hur man gör, och känns ju inte som man är värst så, jag åker nästan aldrig flyg så känns inte som man bidrar så mycket till miljöförstöring.*¹⁰⁵ Om inte ens affärsresenärer, som reser ofta, klimatkompenserar, känns det meningslöst för en person som gör en flygresa en gång om året. Detta stöds även av Webers teori om ansvarsetik. Då människan är van att handla rationellt utifrån egna mål ser hon ingen funktion i att klimatkompensera när ingen annan gör det, hennes handlande blir inte rationellt för henne själv. Precis som Bauman menar Weber, fast ungefär hundra år tidigare, att det moderna samhället bygger på individens egna mål och inte på kollektiva ideal som alla människor följer.¹⁰⁶ Helst rättar sig människor inte efter moraliska principer om de inte är lagstiftade eller kan synas ha ett tydligt syfte för den enskilda individen. De kollektiva banden, som den värderationella klimatkompenseringen måste luta sig mot för att göra någon nytta, gäller inte i vårt målrationella samhälle.

Det syns ganska tydligt hos en del av informanterna att de inte trivs med att de skulle ha ett personligt ansvar för miljön. De tycker att klimatkompensering är bra för helheten, de vill ha en bättre miljö och tycker att det vore idealiskt om alla människor hjälpte till. Nils Uddenberg förklarar detta med att även om att människor inser att de lever på ett sätt som kan skada miljön så är det svårt att ändra sina vardagsrutiner.¹⁰⁷ När frågorna till informanterna ställs på det mer personliga planet ställer flera av informanterna nämligen upp en slags skyddsköld där de menar att ansvaret inte ligger på dem: *Det har funnits skillnader i klimatet även rent historiskt sätt, och tycker det blir överdrivet.*¹⁰⁸ Intervjupersonerna menar att människan har ansvar för nedskräpningen när denna diskussion förs om allmänheten, men när det går ner på en individuell nivå så påpekas att klimatförändringarna lika gärna kan vara en naturlig process som människan inte säkert kan påverka. Detta är enligt Uddenberg ett sätt att skjuta ifrån sig ansvar och skuld känslor genom att diskutera att miljöförändringarna kan vara naturliga och att

¹⁰³ Intervju 2

¹⁰⁴ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

¹⁰⁵ Intervju 8

¹⁰⁶ Israel, J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

¹⁰⁷ Uddenberg, N, *Det stora sammanhanget. Moderna svenskers syn på människans plats i naturen*, 1995

¹⁰⁸ Intervju 3

det möjligen inte är ens eget problem.¹⁰⁹ Ens eget liv står avskilt från den övriga världen och dessa två världar har ingen riktig tydlig koppling till varandra. Vardagen och idén om hur världen borde se ut hänger inte alltid ihop. Informanterna flyr ifrån det egna ansvaret genom att förklara att klimatförändringarna möjligen lika gärna kunde ske utan människans påverkan. De tonar ner vad de ser som sitt personliga ansvar och lägger ansvaret på högre instanser.¹¹⁰

4.6.3. Samhällelig kontroll

Under den empiriska undersökningen har det visat sig att informanterna känner att den enskilda individen inte kan göra den skillnad som krävs för att minska och helst också stoppa försämring av klimatet. Det måste ligga på en högre nivå för att kunna göra någon skillnad: *Det borde vara lagstadgat och att man slapp välja själv.*¹¹¹ Intervjupersonerna inser svårigheterna att ta eget ansvar för globala problem och Uddenberg påpekar att människan även skräms av detta ansvar.¹¹² Möjligheten till fria val känns bra, men det ger samtidigt ett tryck på individen att göra vad Uddenberg kallar de rätta valen, för då uppstår återigen diskussionen om vad som egentligen är de rätta valen.¹¹³ Friheten att välja blir skrämmande och genom möjligheten att välja olika alternativ skapas en svårighet att ta ställning. I de flesta fall orkar människan då inte ta ansvar för vad som är rätt för hela världen utan väljer det rätta och mest rationella valet för en själv, där personen kan se sitt eget tydliga mål.¹¹⁴ Bauman menar att den ensamma människan känner att den inte kan klara av att ordna sådana ogripbara problem som miljö eftersom de inte har någon konkret uppfattning om hur problemet faktiskt ser ut.¹¹⁵ Det är för mycket att ta itu med själv och därför läggs ansvaret på andra än en själv, researrangörer, flygbolag, politiker och media: *Vi klarar inte av det, det är politikerna som måste styra.*¹¹⁶ Intervjupersonerna flyr från ansvaret genom att överlåta det på högre myndigheter och därmed minska sitt eget ansvar.¹¹⁷ Osäkerheten att axla ansvaret för ett globalt problem gör att de inte riktigt anser att de kan göra något själv för miljön, genom att exempelvis klimatkompensera. Eftersom intervjupersonerna känner en ovisshet för vad de kan göra för klimatet som enskilda personer och en uppgivenhet för vad de inte har möjlighet att göra, tycker de att det vore bättre att en högre myndighet bestämde. De försöker förlita sig på att samhället ska ta ansvar för stora problem så att alla människor tar ett ansvar för miljön och därmed skulle individen känna sig mindre ensam i sina handlingar.¹¹⁸ På detta sätt får dels människorna tydliga riktlinjer om hur de ska göra och vad som är det rätta, och dels blir alla tvungna att hjälpa till, ingen enskild individ behöver försöka axla hela ansvaret: *De har stor betydelse. Det måste ju börja hos politikerna. Ingen vill bli bestämd över som en liten unge, men om de bestämmer så underlättar det.*¹¹⁹

Dessutom anser intervjupersonerna att politiker och myndigheter har ett ansvar i att informera om klimatproblem och vad människor ska göra för att förbättra klimatet, just för att det råder så stor osäkerhet och ämnet är så abstrakt att människor hellre struntar i det: *De måste föregå*

¹⁰⁹ Uddenberg, N, *Prometheus och Dryaden*, 1990

¹¹⁰ Ibid

¹¹¹ Intervju 8

¹¹² Uddenberg, N, *Prometheus och Dryaden*, 1990

¹¹³ Ibid

¹¹⁴ Israel, J, *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, 1971

¹¹⁵ Bauman, Z, *Flytande rädsla*, 2007

¹¹⁶ Intervju 4

¹¹⁷ Uddenberg, N, *Prometheus och Dryaden*, 1990

¹¹⁸ Bauman, Z, "Identity in the globalizing World", 2001

¹¹⁹ Intervju 10

*med gott exempel och sprida kunskap.*¹²⁰ Klimatdebatten känns nämligen inte relevant om högre politiker och affärsmän flyger korta sträckor flera gånger i veckan om de själva inte klimatkompenserar, och därmed har de ett ansvar att föregå med gott exempel. Om de inte gör det tappar människorna förtroendet för dem och känner ännu större meningslöshet till varför de själva ska ta ansvar för klimatet: *Politikerna i Sverige tycker jag tar alldeles för lätt på miljöfrågan och jag har inget förtroende för dem i den frågan.*¹²¹

Det bästa sättet att få alla att ta ansvar för klimatet skulle enligt intervjupersonerna vara att baka in klimatkompenseringen som en del av biljettpriset vid flygresor: *Det ska vara som en fast avgift som inte går att komma ifrån. Det ska liksom vara att 300 kronor av 1000 gå till en miljöorganisation.*¹²² Det skulle bli som en skatt eller en extra avgift som alla då blir tvungna att betala. På detta sätt kan de fly ifrån det dilemma att stå inför flera alternativ.¹²³ Många tycker att den egna valmöjligheten gör att det blir för lätt att hoppa över att klimatkompensera eftersom ingen annan ändå bryr sig, står de inför två alternativ väljer de målrationellt det alternativ som är bäst för en själv, det billigaste. Att själv välja det som kanske är bäst för kollektivet, att verka för en bättre global miljö är att försöka axla ett hopplöst abstrakt ansvar. Även om individen är väldigt miljömedveten och mån om att hjälpa till blir valet att klimatkompensera inte rationellt. Att lägga några hundra kronor på klimatkompensering blir inte rationellt för individen om inte alla andra gör det också eftersom klimatkompenseringen då inte gör mycket nytta. Om det i stället skulle stå på biljetten att 300 kronor av priset har gått till organisationer som arbetar för att försöka kompensera utsläpp, blir det enklare. Alla har hjälpt till och tagit sitt ansvar för sina utsläpp, men de behöver inte välja själva och riskera att ingen annan klimatkompenserar sina flygresor. Många gör redan saker idag för att värna om miljön som till exempel pantar burkar, slänger glas och källsorterar. Förbud, lagar och skatter är inget som välkomnas med glada miner av människor i allmänhet men samtidigt har det den effekten att alla måste arbeta mot samma mål: *Alla sätt att värna om miljön är ju bra, både det lilla och det stora. Men där tror jag ändå att politikerna har en stor roll att styra. Så att det verkligen blir av. Både styra alltså genom lagar och restriktioner, och det är ju obekväma beslut, men om man nu ska vara seriös så måste det komma till obekväma beslut.*¹²⁴ Sådana beslut som restriktioner och lagar välkomnas av flera informanter i undersökningen. De känner en viss tillfredställelse av att göra någonting om man vet att alla gör det, även om det är en negativ sak. *Det borde finnas gränser för utsläpp, som man sätter så tight man inte kan flyga. Hur man än gör får man inte släppa ut mer än en viss mängd utsläpp sen får researrangörerna, flygbolagen och resenärerna anpassa sig efter de krav på utsläpp som finns. Man får då försöka hitta andra lösningar.*¹²⁵ Det behövs globala beslut och restriktioner för att det överhuvudtaget ska göra någon skillnad: *Tänk om man skulle vara lika eniga och gå in och säga att man ska göra det här och det här för att försöka fixa klimathotet. Bara se till att försöka få skiten gjord, det är enda chansen.*¹²⁶

Den enskilda individen ses inte som riktigt trovärdig att kunna förstå och ta ansvar för miljön, vilket innebär att det enbart är några få miljöintresserade som kommer att klimatkompensera sina flygresor. Informanterna i denna undersökning anser därför att det inte riktigt finns någon idé att försöka anstränga sig: *Det är ju någon som måste gå in och säga hej, det där går inte. Resenärer kommer att tänka att jag gör en Thailandsresa om året, det skadar inte miljön. De*

¹²⁰ Intervju 7

¹²¹ Intervju 1

¹²² Intervju 5

¹²³ Uddenberg, N, *Prometheus och Dryaden*, 1990

¹²⁴ Intervju 4

¹²⁵ Intervju 9

¹²⁶ Intervju 5

*kommer aldrig att fatta själva.*¹²⁷ Åsikter finns om att en statlig och internationell kontroll skulle göra att människor slapp valet att försöka ta ansvar för världens alla utsläpp själva och därmed förenkla miljöarbetet.

¹²⁷ Intervju 10

5. Diskussion

Vad som är tydligt är att det finns ett stort glapp mellan vad intervjupersonerna tycker i teorin och vad de faktiskt själva gör i praktiken. Dualismen individ/samhälle är märkbar på så sätt att vad individen gör i sin vardag egentligen inte har något att göra med vad hon tycker och tänker om samhället i övrigt. Den enskilda individen lever nästan som isolerad ifrån den övriga världen, vilket leder till att de stora världsproblemen kopplas till det globala och något som sker någon annanstans. Samhället med dess abstrakta problem som exempelvis klimatet existerar inte egentligen i individens egen vardag. Där härskar privata och konkreta bekymmer. Även om de stora abstrakta problemen inte syns och känns att de påverkar ens lilla, lokala värld går det ändå att ha mycket åsikter om vad som bör göras för att reducera problemen. Det är detta Uddenberg menar när han säger att liv och lära inte alltid går hand i hand.¹²⁸ Intervjupersonerna orkar inte riktigt bry sig, de ser ingen mening i att hjälpa till, samtidigt som de tycker att alla har ett ansvar att hjälpa till, det uppstår alltså en konflikt mellan teori och praktik. En önskan om statlig kontroll av klimatkompensering är en tanke om att få fly från ansvaret för både sig själv och världen och lämna över allmänna problem på just samhället. Den enskilda individen har inte verktygen att lösa allmänna problem och därför ser intervjupersonerna att klimatkompensering bör vara inbakat i priset. Ovisshet och rädsla för det främmande leder till alienationen som gör att individen flyr från det samhällsansvar som finns, genom att lägga över ansvaret på högre instanser i samhället.

Osäkerheten och ovissheten om det verkligen är människan som påverkar miljön, och frågan om jag då som enskild person kan göra nytta, visar sig i både Beckens undersökning om attityder och resebolagens marknadsundersökningar. Beckens undersökning visar att trots att människor ifrågasätter om turism verkligen har något att göra med klimatet är många positivt inställda till konceptet. Resebolagens marknadsundersökningar visar också positiva attityder, men ändå klimatkompenserar få resenärer. Detta visar tydligt komplexiteten i frågan, som blir för abstrakt för att människor ska lyckas ta en konkret ställning till fenomenet.

Intervjupersonerna har en tanke om hur samhället borde se ut teoretiskt sätt, alla borde göra allt för att hjälpa miljön exempelvis, men ingen tror riktigt att det fungerar eftersom inte alla tar sitt ansvar. Det är lättare för en enskild person att tycka och tänka något teoretiskt sätt, men desto svårare att förstå hur de själva ska applicera dessa tankar i praktiken. Dessa tankar och teorier om hur samhället bör se ut är att betrakta som en utopi, som inte kan tillämpas på individnivå. Individen tycker att världen borde se ut på ett visst sätt, men just hon lever inte efter de regler hon tycker att andra bör följa. I en utopi kan man tänka sig Webers värderationella tänkande där alla följer vissa högre, moraliska principer för samhällets bästa. Klimatkompensering är en form av värderationella ideal, en tanke om att spara jorden till våra barnbarn, en förbättring av världen som möjligen inte nuvarande människor kommer att få uppleva eller ens förstår riktigt vad det innebär. Är det renare luft, fler träd eller mindre hudcancer för att ozonskiktet stärks? I verkligheten vill människan ha mer konkreta resultat och se ett mål för sig själv med att utföra en handling. I verkligheten, om än inte i utopin, styrs individen av målrationellitet. Den värderationella utopin är mycket främmande för individerna i den målrationella verkligheten och de är starkt alienerade från den. Därför blir vanmakten hos intervjupersonerna stor. Med lagar skulle det möjligen vara enklare att komma närmare det utopiska samhället genom att myndigheter bestämmer att alla ska ta sitt ansvar för miljön.

¹²⁸ Uddenberg, N, *Det stora sammanhanget. Moderna svenskars syn på människans plats i naturen*, 1995

Idévärldar är dock heller inte alltid bra. Utopier blir lätt totalitära, för var slutar kontrollen? Intervjupersonerna anser att myndigheter borde bestämma att alla ska klimatkompensera, men hur långt ska de gå för att bevara miljön? Ett annat sätt är ju att reglera människors resande och att de därmed bara kanske får åka på en semesterresa om året, men när detta diskuterades med flera informanter såg de inte det som acceptabelt utan som ett intrång på den personliga integriteten. Då går kontrollen för långt.

De attityder och de faktorer som påverkar intervjupersonerna i denna studie att inte klimatkompensera sina flygresor innebär att klyftan mellan individen och samhället är för djup för att människor ska känna ett intresse eller förståelse för varför de ska anstränga sig då de inte ser något resultat. De extra pengarna må vara den ytligaste faktorn, men intervjupersonerna skulle kunna tänka sig att klimatkompensera så länge de vet att de inte är ensamma om det och att handlingen gör nytta. Detta betyder alltså att klimatkompensering möjligen skulle fungera bättre om individen med sin konkreta, lokala verklighet kunde känna en tydligare förankring i den abstrakta, globala världen och därmed inte känna sig så alienerad ifrån miljöarbetet.

Weber menar att det moderna samhället inte bygger på värderationella grunder då individen handlar målrationellt, något han såg som positivt eftersom det innebär att människor handlar utifrån ett fritt handlande och är medvetna om de konsekvenser deras handlingar får. I denna undersökning har det just visats att individens målrationella handlande inte fungerar på den värderationella klimatkompenseringen. Det är dock värt att uppmärksamma att Webers teorier är formulerade i början av 1900-talet, en tid då människor tidigare styrts av religiösa, principetiska ideal, något som kan ge en förståelse på den positiva synen till målrationellt handlande. Tanken om ett fritt handlande utan styrning ovanifrån kan ses som något positivt om det inte sätts i något sammanhang, men om det sätts i dagens samhälle med sin ökande globalisering är det värt att ta i beaktande om ett målrationellt handlande är etiskt försvarbart. Bauman lägger grunden för en mer postmodern etik där det finns vissa drag av Webers värderationella principetik. Han menar att gamla etiker mycket bygger på hur människor ska bete sig i sin egen vardag och mot de allra närmaste, men nu behövs en mer utvidgad etik som går utanför individens omedelbara upplevelse av världen.¹²⁹ Intervjupersonerna har just en åsikt om hur det borde se ut i den stora världen, men de vet inte hur de ska bete sig i sin lilla, lokala värld för att detta ska ske, något som exemplifierar Baumans resonemang. Det är idag nödvändigt att ta hänsyn till det abstrakta och inse att man som individ är en del av det och att även osynliga konsekvenser som inte syns på individnivå ändå påverkar. Baumans postmoderna etik har vissa likheter med Webers principetik, där individerna utför handlingar som inte enbart syftar till egna mål utan också till konsekvenser som inte alltid är lätta att förutse. Detta är kanske nödvändigt för att individerna ska kunna överbrygga klyftan de har mellan hur de handlar i teorin och hur de handlar i praktiken.

De av intervjupersonerna som menar att deras enda resa till Grekland en gång om året inte är orsaken till att klimatet hotas har naturligtvis en poäng. Den enskilda människans handling är inte en direkt orsak till uppvärmningen och därför kan intervjupersonerna också hävda att det som de gör för miljön, vare sig det är att panta burkar eller klimatkompensera flygresor inte gör någon skillnad. Den enskilda individens handlingar får just de osynliga konsekvenser som Bauman diskuterar, där min enda flygresor inte spelar någon roll, men här gäller det då att ta i beaktande att det inte är den enda flygresor som görs i hela världen. Uppgivenessen och ovissheten för vad som händer är befogad, just om de inte ser fenomen ett större perspektiv. Det är inte den enskilda individens flygresor som skapar miljöproblem utan summan av alla

¹²⁹ Bauman, Z, *Postmodern etik*, 1996

individens resor till destinationer runt om i världen, den kollektiva handlingen. På samma sätt är klimatkompensering en kollektiv handling eftersom en enda klimatkompenserad flygresa inte spelar någon roll, precis som intervjupersonerna menar. Hela problemet med klimatkompensering, och att människor inte vill klimatkompensera, trots att de är positiva till det, beror på att konceptet har isolerats från det globala ner på individnivå.

Klimatkompensering fungerar inte i nuläget eftersom det bygger på individualisering av ett kollektivt problem. Det innebär ett frivilligt, individuellt ansvarstagande för något som egentligen handlar om ett samhällsansvar vilket är orsaken till att intervjupersonerna i denna undersökning känner en uppgivenhet och rädsla för att våga ge sig in i det. Ett sätt att få klimatkompensering mer effektivt skulle då vara att kollektivisera fenomenet genom att, som Bauman menar, handla mer utifrån en postmodern etik där människan verkar utanför sin omedelbara verklighet och kanske, som intervjupersonerna önskar, ta bort det frivilliga valet.¹³⁰ Människan är placerad i en social kontext vilket just innebär att en ensam individ inte kan förändra världen

6. Avslutning

Finns det någon mening med att som individ engagera sig i klimatkompensering? Som intervjupersonerna i denna undersökning uppgivet påpekar är det ingenting den lilla människan kan göra för att påverka klimatet. För att upprätthålla dagens livsstil vill man resa bort och se nya platser, till vilka det ofta är nödvändigt att flyga även om utsläppen förstör miljön. Individens kamp mot klimathotet blir som Davids kamp mot Goliat, en meningslös strid mot en jätte den lilla människan inte kan rå på utan hjälp från högre makter. Intervjupersonerna ser detta som att de enbart skulle kunna åstadkomma en förbättring om myndigheter bestämde att klimatkompensering var ett måste för alla. På så sätt skulle de se en mening i att klimatkompensera sina flygresor eftersom kraften hos kollektivet då skulle kunna besegra klimathotet.

¹³⁰ Bauman, Z, *Postmodern etik*, 1996

Litteraturlista

Tryckta källor

- Andersson, Sten (1979), *Positivism kontra hermeneutik*, Göteborg: Bokförlaget Korpen
- Bauman, Zygmunt (2007), *Flytande rädsla*, Göteborg: Daidalos AB
- Bauman, Zygmunt (2001), "Identity in the globalizing World", *Social Anthropology*, Vol 9, No 2, Pg 121-129
- Bauman, Zygmunt (1996), *Postmodern etik*, Göteborg: Daidalos AB
- Becken, Susanne (2004) "How Tourists and Tourism Experts Perceive Climate Change and Carbon-offsetting Schemes", *Journal of Sustainable Tourism*, Vol.12, No.4, Pg. 332-345
- Bryman, Alan (2002), *Samhällsvetenskapliga metoder*, Malmö: Liber Ekonomi
- Israel, Joachim (1971), *Alienation. Från Marx till modern sociologi*, Stockholm: Rabén & Sjögren
- Närvänen, Anna-Liisa (1999), *När kvalitativa studier blir text*, Lund: Studentlitteratur
- Ramírez, José Luis (1998), *Positivism eller Hermeneutik*, Angered: Elanders Digital Tryck
- Rienecker, Lotte, Stray Jørgensen, Peter (2002), *Att skriva en bra uppsats*, Malmö: Liber AB
- Trost, Jan (2005), *Kvalitativa intervjuer*, Lund: Studentlitteratur
- Trost, Jan (1998), *Att skriva uppsats med akribi*, Lund: Studentlitteratur
- Uddenberg, Nils (1995), *Det stora sammanhanget. Moderna svenskars syn på människans plats i naturen*, Falun: Scandbook
- Uddenberg, Nils (1990), *Prometheus och Dryaden*, Lund: BTJ-Tryck
- Weber, Max (1986), *Kapitalismens uppkomst*, Stockholm: Ratio
- Ödman, Per Johan (1979), *Tolkning, förståelse, vetande: hermeneutik i teori och praktik*, Stockholm: AWE/Geber

Elektroniska källor

U&W, *Zero Mission*. Internetadress: http://www.uwab.se/index.php?option=com_content&task=view&id=26&Itemid=41 2008-01-03

Fritidsresor, *Klimatkompensera resan*. Internetadress: <http://www.fritidsresor.se/tui.aspx?id=50745> 2008-03-01

Novair, *EcoFly Sweden*. Internetadress: http://www.novair.net/se/channel6/channel6_1/EcoFly+Sweden.html 2008-03-01

Apollo, *Gör din resa lite grönare*. Internetadress: <http://www.apollo.se/booking/GreenSeat.html> 2008-03-02

Ving, *Klimatkompensation via GreenSeat*. Internetadress: http://www.ving.se/dynamic/dynamicTextAbout.aspx?menuid=5&Dynamic_Id=85117 2008-03-04

Westerlund, Kenneth, ”Få vill klimatkompensera”, artikel publicerad i *Dagens Nyheter* 2008-02-14. Internetadress: <http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?a=742685> 2008-03-04

Muntliga källor

Intervju 1 2008-04-04

Intervju 2 2008-04-05

Intervju 3 2008-04-05

Intervju 4 2008-04-06

Intervju 5 2008-04-09

Intervju 6 2008-04-09

Intervju 7 2008-04-11

Intervju 8 2008-04-13

Intervju 9 2008-04-13

Intervju 10 2008-04-19

Bilaga 1- Lista över intervjupersoner

Informanterna i denna undersökning är anonyma, men här bifogas en lista över kön, ålder och sysselsättning hos de intervjuade samt hur många flygresor (tur och retur räknas som en resa) de gjort sedan januari 2007, eftersom det kan vara av intresse att veta vilken typ av människor som ligger till grund för studien.

Intervju 1

Kvinnlig student som är 23 år. Hon har gjort sex flygresor sedan januari 2007, både till destinationer inom och utanför Europa, bland annat Irland, Australien, Storbritannien och USA. Hon reser ofta och bokar nästan alla sina resor över Internet. Under det tidsperspektiv som undersökningen omfattar har hon rest med flygbolag som bland annat SAS och British Airways.

Intervju 2

21-årig kvinna som arbetar som barnskötare. Sedan januari 2007 har hon gjort en flygresor till Tunisien med researrangören Apollo. Hon bokar alltid via resebyrå, och oftast charterresor, för hon tycker att det känns tryggare att ha en mänsklig kontakt att tala med.

Intervju 3

Kvinnlig student som är 25 år. Antalet flygresor under den tid som undersökningen omfattar är elva, till resmål som bland annat Egypten, Danmark, Indien och Thailand. Hon bokar alltid resor via Internet och reser ofta då det är ett stort intresse. Hon flyger ofta både längre och kortare sträckor, då flyg går snabbast.

Intervju 4

Pensionerad, manlig brandman, 59 år gammal. Under den aktuella tidsperioden gjorde han en flygresor till New York i USA med Malaysian Airways. De resor han gör bokar han oftast över Internet.

Intervju 5

Man, 27 år som arbetar som radiooperatör hos polisen. Han flyger inte ofta, och är inte så intresserad av att resa. Han har gjort två kortare flygresor till Ronneby i Blekinge, av den anledningen att det går fortast. Dessa resor bokades över Internet.

Intervju 6

Man, 34 år, arbetar som arbetsledare. Han har flugit fem gånger sedan januari 2007 till destinationerna Nederländerna, Tyskland och Japan. Han bokar alltid resorna över Internet och har rest med bolagen SAS, Finnair och Ryanair.

Intervju 7

24-årig manlig student som gjort fyra flygresor under den aktuella tidsperioden. Han har bland annat rest till Nederländerna och Thailand med bolag som KLM och Bangkok Airways. Han bokar sina resor antingen via resebyrå eller direkt hos flygbolagen över Internet.

Intervju 8

23-årig kvinnlig student som har flugit två gånger, och då till platserna Egypten och Storbritannien med Apollo och Fly Nordic. Hon bokar sina resor via nätet.

Intervju 9

Kvinna, 34, arbetar som ekonom. Hon har enbart gjort flygresor inom Sverige sedan januari 2007 av den anledningen att det tar för lång tid annars. Antalet flygresor är fem stycken.

Intervju 10

Man, 27 år, arbetar som systemtekniker. Han har gjort en flygresor under den aktuella tidsperioden och den gick till Nederländerna med flygbolaget Sterling. Han bokar alltid sina resor över Internet.

Bilaga 2- Intervjuguide

Del 1

- 1. Om du fick hundra kronor i månaden att ge till någon form av hjälp- eller forskningsorganisation, var skulle de pengarna gå?**
- 2. Hur påverkar klimatfrågan dig?**
- 3. Vad tror du att du kan göra för att påverka och förbättra klimatet?**
- 4. Vilken betydelse tycker du att politiker, myndigheter och media har för att bidra till en förbättring till klimatet?**

Del 2

- 1. Hur bokar du oftast dina resor?**
- 2. Vilken faktor styr mest när du väljer researrangör eller flygbolag?**
- 3. Vet du vad klimatkompensering innebär?**
- 4. Har du någon gång själv klimatkompenserat dina flygresor?**
- 5. Vilken information har du sett om klimatkompensering, hos resebolag eller på nätet?**
- 6. Om två researrangörer har samma utbud, men en har tydligare och bättre miljöpolicy, tror du då att det skulle påverka ditt val av researrangör?**
- 7. Vilket ansvar tycker du att flygbolagen har för miljön?**
- 8. Den dubbla komplexiteten mellan ekonomi och miljö inom turismen: Hur ser du på det faktum att turismen ger så mycket ekonomiskt för främst fattigare länder, men att det samtidigt skadar så mycket i form av bland annat transporter och exploatering?**
- 9. Om korta flygresor; Vad beror det på att du inte tog tåget istället?**
- 10. Tror du att du kan bibehålla din nuvarande livsstil i framtiden?**
- 11. Vad skulle få dig att klimatkompensera dina flygresor?**
- 12. Kommer du då att fundera över att välja klimatkompensering nästa gång du bokar din resa?**