



GÖTEBORGS UNIVERSITET

Flyga till skidsemestern

- En intervjustudie om uppfattningar, dissonans och förnekelse
hos flygresande skidåkare

Nina Lundin

Göteborgs universitet, Institutionen för globala studier

Examensarbete i miljövetenskap samt humanekologi

Vårterminen 2021

Handledare: Hanna Leonardsson

Antal ord: 15 363

Abstract

Air travel has been pointed out as one of our times biggest challenges in fighting climate change. With increasing numbers of passengers and technical solutions to reducing emissions possibly decades away, the Swedish Environmental Protection Agency now claim it is the number of flights each person takes that needs to decrease. So why do we keep flying? One group with a strong incentive to limit the consequences of climate change are skiers.

Dependent on preserving snow layers while also with a desire to travel, skiers are caught in a conflict of interests. Whilst several studies have examined skiers' responses to the *effects* of climate change, none have yet examined their responses to the *knowledge* of climate change and how it shapes their attitudes towards flying. This study applies theories from environmental sociology combined with previous studies on tourists' attitudes towards climate change and air travel to investigate why young skiers choose to fly to their vacation despite the high emissions released from air travel.

Data on young skiers attitudes towards climate change and air travel was collected through 6 semistructured interviews and analyzed using a thematic analysis. In accordance with previous literature, the study found that the participants used mechanisms of denial and defence to downplay the importance of their behaviour and maintain a positive self-image. The denial was both implicatory, meaning the participants realized the climatic effects of air travel but did not see them as implicating a change in travel behaviour, and socially organized, created and reproduced in social contexts. As a result of this the participants did not consider emissions as a factor when choosing mode of transport, even though they often considered the environment in other personal choices such as consumption of food or clothing. These defences were shown to be a result of cognitive dissonance, the participants experiencing an inconsistency between their incentive to be environmentally friendly and their desire to travel. As a result of the social context surrounding air travel and climate change, as well as air travel being significantly cheaper and faster than other modes of transport, the participants managed to keep a negative outlook on flying while maintaining their habits of flying on vacation.

| | |
|---|----|
| 1. Inledning | 3 |
| 1.1 Syfte och frågeställningar | 4 |
| 1.2 Avgränsningar | 4 |
| 1.3 Uppsatsens disposition | 5 |
| 2. Teoretisk anknytning | 5 |
| 2.1 Tidigare litteratur | 5 |
| 2.1.1 <i>Inaktivitet i klimatfrågan</i> | 6 |
| 2.1.2 <i>Turism och klimatförändringar</i> | 7 |
| 2.2 Teori och begrepp | 8 |
| 2.2.1 <i>Miljösociologi</i> | 9 |
| 2.2.2 <i>Kognitiv dissonans</i> | 10 |
| 2.2.3 <i>Implikatorisk förnekelse</i> | 11 |
| 2.2.4 <i>Socialt organiserad förnekelse</i> | 12 |
| 3. Metod och material | 12 |
| 3.1 Studiens upplägg | 12 |
| 3.2 Empirisk metod | 13 |
| 3.2.1 <i>Urval</i> | 14 |
| 3.2.2 <i>Intervjuguide</i> | 15 |
| 3.2.3 <i>Etiska ställningstaganden</i> | 16 |
| 3.2.4 <i>Genomförande</i> | 17 |
| 3.3 Analytisk metod | 17 |
| 4. Resultat och analys | 18 |
| 4.1 Skidresor och flyget som transportmedel | 19 |
| 4.1.1 <i>Resvanor</i> | 19 |
| 4.1.2 <i>Motsägelsefulla tankar</i> | 20 |
| 4.2 Normer kring flygresande | 20 |
| 4.2.1 <i>Långa och korta resor</i> | 21 |
| 4.2.2 <i>Normförskjutning</i> | 22 |
| 4.2.3 <i>Val av semesterort</i> | 23 |
| 4.3 Klimatfrågans sociala kontext | 24 |
| 4.3.1 <i>Konversationer om klimat</i> | 25 |
| 4.3.2 <i>Mycket snack, lite verkstad</i> | 26 |
| 4.3.3 <i>Känslonormer</i> | 29 |
| 4.4 Vägen från tanke till beteende | 31 |
| 4.4.1 <i>Ansvarsfrågan</i> | 31 |
| 4.4.2 <i>Lätt att göra rätt</i> | 33 |
| 4.4.3 <i>Att sluta flyga</i> | 34 |
| 5. Slutsatser | 36 |
| 5.1 Slutsatser | 36 |
| 5.2 Vidare forskning | 39 |
| Källhänvisning | 40 |

1. Inledning

Flyget identifieras av Naturvårdsverket som en av de nationellt såväl som internationellt största utmaningarna inom klimatarbetet (Naturvårdsverket 2020). Till följd av att det i nuläget saknas realiserbara lösningar för att minska dess klimatpåverkan menar myndigheten att det är antalet flygresor svenskarna gör som måste minska inom den närmaste framtiden. Samtidigt finns det strömningar som går åt motsatta hållet; kreditkort gör reklam om att flyga till skidorter på andra sidan jorden och besökare i Hemavan i svenska fjällen får rabatt på utrustning om de kan visa upp en flygbiljett (Reklambild Amex, utan titel, u.å; Hemavan Tärnaby 2021). Förutom att motverka Naturvårdsverkets strategi utgör flygresorna ett hot mot skidåkningen i sig. Medan skidåkare reser världen runt för att hitta optimala snöförhållanden kommer rapporter om att snömängden i olika delar av världen redan påverkats av klimatförändringarna (Intergovernmental Panel on Climate Change 2013). Det uppstår därmed en konflikt mellan att ta sig till skidåkningen och att värna om dess framtid, en konflikt som på ett eller annat sätt involverar alla skidåkare med flyget som resval.

Medborgares inaktivitet i klimatfrågan har länge antagits bero på kunskapsbrist (Norgaard 2011). Tesen om att människor förändrar sitt beteende när de får mer kunskap om klimatförändringarna har dock visat sig felaktig, kopplingen mellan föreställningar och handling är mer komplex än så (Kollmuss och Agyeman 2002). Ett perspektiv som nu tar allt större plats i debatten är istället det miljösociologiska, där fokus flyttar från individuell psykologi till att omfatta den bredare sociala och kulturella tillvaron (Norgaard 2011; Lidskog & Sundqvist 2011). Inom miljösociologi läggs stor tyngd vid att individers värderingar och uppmärksamhet, såväl som vad de väljer att ignorera, konstrueras inom en social kontext (Norgaard 2011). Detta påverkar i sin tur individens inställningar och beteenden vilket gör miljösociologi till ett passande perspektiv för att undersöka flygresande. Eftersom flygresor på lång sikt utgör ett hot mot klimatet och därmed mot skidåkningen i sig ställer undersökningen frågan om vad som ligger bakom att skidåkare fortsätter att resa med flyg trots dess klimatpåverkan. Problematiken visar på en slags kärnfråga inom humanekologi; hur människan påverkar sin omgivning men hur omgivningen samtidigt påverkar människan.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att utforska varför unga skidåkare mellan 18-30 år väljer att flyga till skidsemestern trots flygets höga klimatpåverkan. Gruppen unga skidåkare har valts ut eftersom de till stor del är uppvuxna med klimatfrågan på agendan och därför kan anses vara medvetna om flygets klimatpåverkan i hög utsträckning. Undersökningen syftar till att analysera om, och isåfall hur, unga skidåkares inställningar till och känslor kring klimatförändringarna påverkar deras inställning till att flyga. Fokus ligger på den sociala kontexten, vilket i detta fall syftar på hur klimatfrågan och flygresor lyfts i skidåkarnas sociala interaktioner samt de normer respondenterna identifierar gällande flygresande. För att bättre förstå valet att flyga ur ett miljösociologiskt perspektiv behövs en ökad förståelse inom tre områden; hur skidåkarna själva motiverar sitt resval, hur deras resval påverkas av den sociala kontexten samt om de uppvisar en dissonans mellan sin syn på flyget som transportmedel och sitt beteende. Dissonans syftar på kognitiv dissonans, ett tillstånd där personen upplever en klyfta mellan sina värderingar och sina handlingar. Uppsatsens syfte är inte att moralisera över enskilda individers beteenden utan istället att studera dessa beteenden utifrån den sociala kontext de är en del av.

För att besvara syftet utgår undersökningen från följande frågeställningar:

- Hur motiverar unga skidåkare sitt val att flyga till skidåkning trots flygets höga klimatpåverkan?
- Påverkas unga skidåkares inställningar till att flyga av en social kontext, i så fall hur?
- Uppvisar unga skidåkare en dissonans mellan sina värderingar och sitt beteende när de väljer att flyga till skidåkning? På vilket sätt?

1.2 Avgränsningar

Undersökningen kommer inte att studera hur skidåkares inställningar till flygresor har *förändrats* till följd av coronapandemin. En jämförelse mellan respondenternas inställningar idag och innan pandemin anses inte rymmas inom undersökningens område. Undersökningen tar därför avstamp i respondenternas inställningar i nuläget utan en jämförelse med hur de såg ut innan pandemin startade.

1.3 Uppsatsens disposition

Det första kapitlet utgör uppsatsens introduktion. Här presenteras forskningsproblemet såväl som syfte, frågeställningar och avgränsningar för uppsatsen.

Kapitel två berör undersökningens teoretiska anknytning och inleds med en genomgång av relevant tidigare litteratur. Först presenteras litteratur med fokus på individers inaktivitet i klimatfrågan och därefter studier som berör turisternas inställningar till flygresor och klimatförändringarna. Kapitel två avslutas med en genomgång av det miljösociologiska perspektivet samt tre teorier som anses vara viktiga förklaringsansatser; kognitiv dissonans, implikatorisk förnekelse och socialt organiserad förnekelse.

Kapitel tre behandlar studiens metod och material. Kapitlet inleds med en presentation av studiens metodologiska upplägg för att sedan diskutera dess empiriska material. Här presenteras den kvalitativa intervjun som metod samt studiens urval, intervjuguide och centrala etiska principer. Därefter följer ett avsnitt som behandlar genomförandet av intervjuerna samt eventuella svårigheter som dykt upp. Kapitel tre avslutas med en presentation av den aktuella analytiska metoden; tematisk analys.

Kapitel fyra utgör undersökningens resultat och analys. Kapitlet är strukturerat enligt analysens fyra teman och presenterar det empiriska materialet samt tillhörande analys inom respektive tema. I kapitel fem sammanfattas undersökningens analys och resultat i en slutsats, dessutom presenteras här förslag till vidare forskning inom ämnet.

2. Teoretisk anknytning

2.1 Tidigare litteratur

I kommande avsnitt presenteras tidigare litteratur av relevans för studien. Först presenteras studier om individers inaktivitet i klimatfrågan och därefter smalnas fältet av till studier gällande turisternas inställningar till flygets klimatpåverkan. Genomgången syftar till att ge en inblick i vad som tidigare gjorts på ämnet och vad tidigare studier gett för resultat. Dessa tidigare resultat, och de resonemang samt teorier de bygger på, utgör grunden för uppsatsens teoretiska ramverk.

2.1.1 Inaktivitet i klimatfrågan

Individens inaktivitet i miljöfrågan har varit föremål för studier av alltifrån individens enskilda handlingar, såsom bilåkande eller flygresande, till politisk apati och frånvaro av miljöengagemang. En inflytelserik miljösociologisk studie som behandlar inaktivitet i klimatfrågan är *Living in Denial* av Kari Marie Norgaard (2011). I studien studeras miljöengagemang i en by i Norge genom djupgående etnografiska metoder. Norgaard intresserar sig för hur människorna i byn, där skidåkning är ett starkt fritids- såväl som ekonomiskt intresse, förhåller sig till klimatförändringar. Mer specifikt syftar Norgaard till att studera varför så få personer agerar för att motverka klimatförändringarna när hotet mot byns aktiviteter och ekonomi är markant. Norgaard intresserar sig för inaktivitet eftersom hon ser att det finns en allt större litteratur kring politisk aktivitet och sociala rörelser medan inaktivitet ofta ses som ett slags normaltillstånd. Att inte agera behöver dock inte vara ett normaltillstånd eller ens ett enkelt val, det kan vara minst lika svårt att ignorera ett problem och kväva känslor av empati och hjälplöshet som att aktivt försöka lösa problemet (Eliasoph 1998).

I boken *Avoiding Politics* om politisk apati och inaktivitet skriver Nina Eliasoph (1998) att det krävs ett aktivt arbete för att producera apati, ett arbete som ofta utförs inom sociala sammanhang. Inaktiviteten kan därmed förstås som en social process och vara intressant att undersöka på liknande sätt som politiskt engagemang. Eliasoph identifierar en "kultur av undvikande" där de amerikaner hon undersöker kämpar hårt för att framstå som att de inte bryr sig om politik. De idéer människorna uttrycker i sitt vardagliga liv är långt ifrån de öppna, nyfikna och politiska konversationer de har med ett fåtal nära vänner (a.a.). Att politiska idéer hindras från att uttryckas i bredare sociala sammanhang till följd av synen på gott uppförande och samtalsnormer skapar en social kontext av passivitet och inaktivitet, ett slags socialt organiserad förnekelse av politiska idéer.

Utifrån Eliasoph (1998) och Norgaards (2011) slutsatser kan inaktivitet när det gäller klimatfrågan förstås genom tre centrala fenomen; implikatorisk förnekelse, socialt organiserad förnekelse och kognitiv dissonans. Implikatorisk förnekelse innebär att klimatförändringarna erkänns men inte anses leda till en moralisk uppmaning att agera, medan en socialt organiserad förnekelse berör de normer som styr vad som uppmärksammas eller ignoreras inom en grupp. Kognitiv dissonans uppstår då det finns ett glapp mellan en individs attityder och beteende. Detta glapp leder till ett obehag hos personen, som ofta

hanteras genom en snedvridning av tankarna i syfte att minska obehagskänslorna. Kognitiv dissonans är ett viktigt begrepp inom inaktivitetens sociologi eftersom den känslöhantering som följer av dissonansen är centrala delar av den förnekelseprocess som bidrar till inaktivitet (Norgaard 2011).

2.1.2 Turism och klimatförändringar

Skidåkning och dess kopplingar till klimatfrågan har framförallt undersökts inom studier rörande turism (Gössling m.fl. 2012). Det finns en distinktion mellan studier som behandlar turisternas respons på *effekterna* av klimatförändringar och de som behandlar turisternas respons på *kunskapen* om klimatförändringar. Inom skidåkning behandlas framförallt det första perspektivet, exempelvis genom studier som visar på att skidåkare är villiga att resa till nya platser för att hitta den mest pålitliga snön (Demiroglu, Dannevig & Aall 2018; König 1998; Pickering, Castley & Burt 2010). Studier som undersöker hur skidåkarens medvetenhet om flygets klimatpåverkan påverkar deras resbeteende och inställningar till flyget lyser med sin frånvaro, men då omfånget utökas till att omfatta turister i generell bemärkelse identifieras ett flertal relevanta studier.

En studie som ligger nära uppsatsens ämnesområde är *Binge flying: Behavioural addiction and climate change* av Cohen, Higham och Cavaliere (2011). Studien bygger på intervjuer med norrmän och engelsmän om hur deras åsikter gällande klimatförändringar relaterar till deras vardagsbeteende generellt och flygresande specifikt. Resultaten från studien visar att respondenterna använder sig av strategier för förnekelse och undertryckande av skamkänslor för att överbrygga dissonansen mellan kortsiktiga personliga vinster från att resa och flygresors långtidseffekter på klimatförändringarna. Detta stämmer väl överens med Norgaards (2011) slutsatser om vad som ligger bakom individers inaktivitet i klimatfrågan. Utöver detta menar författarna att förändrade sociala normer gentemot flygresor visar på hur sociala grupper har börjat omforma normerna för vad som utgör ett "överdrivet" semesterflygande. Detta märks exempelvis genom att studiens respondenter visar på en växande negativ diskurs kring frekvent flygande över korta distanser, trots att respondenterna själva flyger regelbundet (Cohen, Higham & Cavaliere 2011). Författarna beskriver flygresandet som en form av beroende, där det destruktiva resultatet inte består i negativa konsekvenser för den egna personen utan istället negativ klimatpåverkan från flygresorna. Beroendet refererar de till som "binge flying".

Ytterligare en artikel som har undersökt turisternas beteenden och respons på klimatförändringarna är *Climate change and the air travel decisions of UK tourists* (Hares, Dickinson & Wilkes 2010). Studien visade att de flesta respondenterna inte överväger klimatpåverkan när de planerar sina resor, trots att deras medvetenhet om flygresors klimatpåverkan visade sig vara hög. Studien identifierade tre huvudsakliga hinder för beteendeförändringar vid semesterresor som gör det svårare att minska resornas klimatpåverkan. Det första hindret var avfärdandet av alternativa transportmedel, då flyget sågs som det enda realistiska resvalet. Detta kopplar an till det andra hindret, att turister är motvilliga att förändra sitt resebeteende. Då respondenterna är motvilliga till att förändra exempelvis vart de tillbringat sin semester är det svårare att byta ut flygresorna till tåg genom att resa till närmare orter. Det tredje hindret som identifierades var att ansvaret för att minska utsläppen ansågs ligga på andra än respondenterna själva. Deltagarna i studien var inte beredda att förändra sitt resebeteende eftersom de inte tog på sig ansvaret för utsläppen från sina resor. Deltagarna förnekade sitt ansvar genom att lägga ansvaret på regeringen, företag och andra länder istället för på individer.

Avslutningsvis motiverar författarna till studien att turisternas flygresande beror på ett glapp mellan medvetenhet och attityder (Hares, Dickinson & Wilkes 2010). Deltagarnas medvetenhet om flygets klimatpåverkan bidrog inte till en miljömedveten attityd, vilket kan bero på att obehaget från dissonansen mellan flygresande och miljöattityden gör att deltagarna justerar sina attityder. Studien stödjer därmed tidigare redovisad litteratur i att turisternas val att flyga till stor del är en följd av förnekelse samt försvarsmekanismer mot kognitiv dissonans. Artikeln avslutas med att motivera vidare studier i varför medvetenhet om klimatförändringarna inte leder till miljömedvetna attityder och beteenden, vilket motiverar uppsatsens ansats att djupdyka i de mekanismer som ligger bakom valet att flyga. Att uppsatsen fokuserar på unga skidåkare bidrar med en ny vinkel till fältet då tidigare undersökningar omfattat bredare populationer. En studie i en mer specifik population kan förhoppningsvis ge en insikt om hur personer uppvuxna med klimatfrågan på agendan och med ett incitament att bevara våra snötäckta berg resonerar kring valet att flyga.

2.2 Teori och begrepp

Nedan presenteras uppsatsens miljösociologiska ansats samt tre begrepp av särskild relevans för undersökningen. Avsnittet lyfter fram miljösociologiska insikter av vikt för studien som baseras på de orsaker till flygresande och inaktivitet som tidigare studier identifierat. För att

skapa en större förståelse för varför unga skidåkare väljer att flyga behövs en förståelse för den miljösociologiska kontexten, vilken sorts teorier som skulle kunna förklara de tankar, värderingar och inställningar som ligger till grund för respondenternas beteende. Utöver detta behövs en förståelse för kognitiv dissonans, det glapp mellan värderingar och beteenden som kan uppstå exempelvis då en person väljer att flyga för att njuta av ett kallt klimat. Då förnekelse identifieras av tidigare studier som ett vanligt försvar mot kognitiv dissonans redovisas de två typer av förnekelse som anses mest centrala.

2.2.1 Miljösociologi

En central miljösociologisk insikt är att individers sociala praktiker och de normer de bygger på är viktiga för att förstå varför miljöproblem uppstår och hur vi kan lösa dem (Lidskog & Sundqvist 2011). Enskilda val och beteenden äger rum i en social kontext av möjligheter och begränsningar, såsom den sociala konstruktionen av värderingar och kunskap (Dunlap & Brulle 2015). Att förstå individers handlingar och beteenden är därmed inte bara en fråga om individuell psykologi utan också en fråga om att förstå de sociala omständigheter som påverkar individer i olika situationer och inom olika kulturer. Då individers beteenden ofta utgår ifrån vad gruppen eller kulturen ser som värdefullt menar Lidskog och Sundqvist (2011) att det är naivt att tro att det räcker med en vädjan till individens ansvar för att förändra beteenden. Individer möts i sin vardag ofta av dubbla budskap; budskapet att vi bör ta hand om miljön såväl som budskapet om vad som räknas som ett gott liv (Lidskog & Sundqvist 2011). Detta blir tydligt i debatten om klimatförändringar där budskapet om att minska sin klimatpåverkan möter reklamkampanjer om att flyga till skidåkning.

Miljösociologi är dessutom ett perspektiv som kan användas för att hitta förklaringar till motsägelsefulla beteenden. Individer kan uppleva att de inte har tid eller möjlighet att reagera på klimatförändringarna, men dessa hinder kan från en sociologisk synvinkel snarare säga något om det specifika samhällets normer för vad som är viktigt att bry sig om (Norgaard 2011). Människor kan säga att de *behöver* köra sina barn till träningen eller resa till Grekland på semester, men dessa behov är framförallt produkter av en social kontext (a.a.). Synen på behov som socialt formade knyter an till Cohen, Higham & Cavalieres (2011) beskrivning av flygresande som ett slags beroende. Författarna hänvisar till att sociologiska modeller kan visa hur beroenden formas socialt genom familj, vänner, media och subkulturer. Ett beroende beskrivs i studien som ett beteende personen vill sluta med men trots det fortsätter att utföra (Cohen, Higham & Cavalieres 2011).

En teori som vidare behandlar individers miljöbeteenden är “Theory of planned behaviour”. Teorin togs fram då studier visade att individers generella attityder eller personlighetsdrag inte är tillräckliga för att förutse beteenden i specifika situationer (Ajzen 1991). Individers beteenden är till stor del ett resultat av deras intentioner i kombination med deras uppfattning om möjligheterna att kontrollera eller påverka, men dessa intentioner och uppfattningar om kontroll är inte generaliserbara utan måste utvärderas inom de specifika omständigheterna (a.a.). Applicerat på uppsatsens syfte kan teorin innebära att generella attityder gentemot klimatfrågan är ett otillräckligt mått för att förutse individers inställningar till att flyga, och att de specifika omständigheterna rörande flygresande bör undersökas i detalj.

Ytterligare en teori av relevans för undersökningen rör individers samtalsnormer. I sin förklaring av individers inaktivitet refererar Nina Eliasoph (1998) till sociologen Erving Goffmans begrepp “frontstage” och “backstage”. Begreppen syftar på att samtal kan ske på olika nivåer; med frontstage menas de samtal som omfattar en bredare publik och med backstage de mer perifera samtalen i mindre grupper. Eliasoph (1998) beskriver det som att politiska idéer ofta krymper ju bredare publiken blir, och att samtalen frontstage generellt är mindre politiska, mindre nyfikna och mer själviska än de samtal som pågår backstage.

2.2.2 Kognitiv dissonans

Leon Festingers (1957) begrepp “kognitiv dissonans” syftar på den inkonsistens eller obalans som kan uppstå mellan en persons tankar och beteenden. Exempelvis kan den som har en föreställning om att vilja motverka klimatförändringarna men samtidigt väljer flyget som transportsätt uppleva kognitiv dissonans då miljöhänsynen går emot beteendets höga klimatpåverkan. Festinger menar att personer som upplever kognitiv dissonans strävar efter att minska klyftan mellan föreställning och beteende eftersom den kan leda till obehag. För att göra detta kan personen tillföra *kognitiva element*, verklighetsföreställningar som legitimerar beteendet. De kognitiva elementen kan vara av olika slag, de kan exempelvis syfta till att minska betydelsen av beteendet eller att lyfta fram positiva konsekvenser. De fungerar därmed som ett slags försvarsmekanismer för att legitimera beteendet. (Festinger 1957)

Socialpsykologiska teorier om kognitiv dissonans visar på människors behov av att ha en positiv självbild och känna att de kan påverka världen runt om sig. Människor använder därför ett flertal metoder för att behålla en positiv självuppfattning, bland annat genom att

styra om sina tankar och legitimera sina beteenden i syfte att skydda sin självuppfattning. (Norgaard 2011)

I uppsatsen kommer kognitiv dissonans användas som en förklaringsansats i de fall då obalanser kan identifieras mellan respondenternas föreställningar och beteenden. Kognitiv dissonans är en mycket vanlig teori inom forskning på miljöbeteende och anses därför central som förklaringsansats. I de fall där kognitiv dissonans kan identifieras anses det även av intresse att identifiera de strategier som används för att minska dissonansen och vad som karaktäriserar dessa försvar när det gäller just flygresor och skidåkning.

2.2.3 Implikatorisk förnekelse

I boken *States of Denial* beskriver sociologen Stanley Cohen (2001) olika typer av förnekelse. En av dem, implikatorisk förnekelse, används av Norgaard (2011) för att beskriva den inaktivitet och tystnad kring klimatfrågan som hon observerar i sin studie såväl som runt om i världen. Implikatorisk förnekelse innebär att den aktuella händelsen eller faktan accepteras men att de psykologiska, politiska eller moraliska implikationer som följer av kunskapen förnekas. Händelserna erkänns, men personen ser det inte som att informationen bär med sig en moraliskt uppmaning till handling. Till skillnad från förnekelse i dess ursprungliga bemärkelse är problemet inte brist på kunskap hos individen utan snarare svårigheten i att handla rätt utifrån den givna kunskapen (Cohen 2001).

Norgaard (2011) betonar att den implikatoriska förnekelsen inte är en fråga om girighet, brist på empati eller brist på intelligens. Förnekelsen kan istället visa på en hög förmåga till empati och en känsla av en moralisk uppmaning att agera, även när personen inte klarar av att ta till handling. Oförmågan att agera kan istället bero på att informationen om klimatförändringarna är så oroande att personen inte lyckas integrera den i sitt vardagliga liv (Norgaard 2011). Även Cohen (2001) skriver om att personer kan inse vad som pågår utan att kunna ta in informationen till fullo på grund av att det skulle utgöra ett hot mot deras känsla av personlig och kulturell identitet. Passivitet kan se ut precis som likgiltighet, men de kan ändå vara helt olika till sin natur (Cohen 2001).

Det finns en möjlighet att människor inte agerar för att motverka klimatförändringarna för att de helt enkelt är själviska eller inte bryr sig, men Norgaards (2011) definition av förnekelse skiljer sig från dessa då hon menar att förnekelsen kan bero på att informationen alltför tung för personen att ta in. Personen vill bry sig men vill samtidigt skydda sig själv från de

moraliska implikationer som följer av informationen. Då Norgaards studie (2011) visade på att detta ofta var fallet när det kommer till att agera mot klimatförändringarna kommer denna typ av empatibaserad, implikatoriska förnekelse att användas som en möjlig förklaringsansats till varför unga skidåkare väljer att resa med flyg trots dess höga klimatpåverkan.

2.2.4 Socialt organiserad förnekelse

Förnekelse finns och reproduceras enligt Eviatar Zerubavel (2006) inte bara på en individuell nivå utan också på en social nivå. Zerubavel benämner denna förnekelse "socialt organiserad förnekelse" och avser då den sociala process varigenom vår uppmärksamhet och våra tankemönster formas. Att uppmärksamma eller ignorera delar av verkligheten är en aktivitet som genomförs genom sociala konventioner som ofta grundas i opersonliga sociala traditioner. Dessa traditioner märks enligt Zerubavel allra tydligast i de sociala regler som avgör vad som anses vara irrelevant, och kan appliceras på exempelvis vare sig klimatfrågan eller klimatpåverkan från olika aktiviteter uppmärksammas i sociala sammanhang eller ej.

Sociala normer för vad som bör uppmärksammas, hur vi bör konversera och vilka känslor vi bör ha är starka sociala krafter som formar vad vi tänker på, pratar om och vad vi känner (Norgaard 2011). Trots detta är dessa normer ofta osynliga (a.a.) och de kan därför vara svåra att hitta och definiera. I undersökningen kommer teorin om socialt organiserad förnekelse användas i syfte att studera vad respondenterna *inte* säger och vilka aspekter av klimatfrågan som de undviker att tala med andra om. Att konversera är ett sätt att skapa en gemensam bild av vad som är meningsfullt, och frågor om respondenternas konversationsmönster kan därför skapa en större förståelse för i vilken utsträckning den sociala kontexten bidrar till en förnekelse av klimatfrågan i stort eller flygets klimatpåverkan specifikt.

3. Metod och material

3.1 Studiens upplägg

Då uppsatsens fokusområde är individers inställningar, känslor och beteenden anses en kvalitativ ansats mest passande. Vid kvalitativ forskning ligger fokus på hur människor konstruerar sin verklighet, tolkar sina erfarenheter och vilken mening de tillskriver dessa (Merriam & Tisdell 2016). Uppsatsens syfte att beskriva, förstå och tolka unga skidåkares

verklighet, utan vidare ansatser att förändra eller dekonstruera dessa erfarenheter, gör att den stämmer väl överens med ett tolkande, eller konstruktivistiskt, angreppssätt.

Uppsatsens förhållningssätt till teori och empiri definieras av en abduktiv ansats. Att arbeta abduktivt innebär att tidigare presenterade begrepp och förklaringsansatser utgör en teoretisk utgångspunkt och inramning men att det finns en öppenhet för att nya teorier kan tillkomma eller skapas utifrån den data som samlas in. Kvalitativ forskning baseras på komplexa processer för resonemang, att hänvisa till metoden som induktiv, med utgångspunkt i empirin, eller deduktiv, teoritestande, skulle vara en förenkling där komplexiteten i kvalitativ forskning går förlorad (Rossman & Rallis 2017). En abduktiv ansats anses därför mest lämplig för att rama in uppsatsens metodiska upplägg som bygger på ett flexibelt teoretiskt ramverk och ett kontinuerligt pendlande mellan teori och empiri.

Uppsatsens empiriska material samlas in genom intervjuer. Kunskapsproduktion genom intervjuer är alltid intersubjektiv då kunskapen konstrueras av respondenten och intervjuaren tillsammans (Kvale & Brinkmann 2014). Här finns en skillnad mellan forskare som anser att det finns ett *jag* hos intervjupersonen som kan *avslöjas* under intervjun, och de som snarare anser att intervjupersonens subjektivitet *konstrueras* under intervjun (Kvale & Brinkmann 2014). I den aktuella undersökningen kommer det senare perspektivet att antas, ett perspektiv som bygger på insikten om att verkligheten är socialt konstruerad och att det därmed inte finns en enskild, observerbar verklighet (Merriam & Tisdell 2016). Av denna kunskapssyn följer en insikt om att kvalitativ forskning, såväl som intervjusituationen mer specifikt, är kontextuell och att de fenomen som studeras bara kan förstås inom sitt sammanhang. Beroendet av kontext är inbyggt i intervjusituationen vilket gör att den kunskap som produceras genom intervjuer, precis som andra typer av kunskap, behöver relateras till och analyseras utifrån det sammanhang den har uppkommit inom (Kvale & Brinkmann 2014).

3.2 Empirisk metod

Undersökningens datainsamling bygger på semi-strukturerade intervjuer. Intervjuforskning passar undersökningar med ett fokus på olika aspekter av den mänskliga tillvaron, vilket anses gälla för den aktuella uppsatsen (Kvale & Brinkmann 2014). Kvalitativa intervjuer är dessutom lämpliga för att blottlägga praktiker som tas för givna eller är osynliga för respondenterna själva (Brinkmann 2016), vilket gör dem till en passande metod för att undersöka sociala kontexter, förnekelse och kognitiv dissonans. Intervjuerna utformades som

semi-strukturerade då det säkerställer att de rör sig kring specifika teman samtidigt som det finns en möjlighet för respondenten att svara på olika sätt och för intervjuaren att ställa följdfrågor (Bryman 2018). Möjligheten att ställa följdfrågor och vara flexibel under intervjusituationen är av stor vikt för undersökningen eftersom syftet är att skapa så fullständiga beskrivningar av respondenternas perspektiv som möjligt.

I syfte att undvika risken för smittspridning i och med coronapandemin genomfördes intervjuerna via konferensprogrammet Zoom. Intervjuerna spelades in med hjälp av Zoom för att därefter transkriberas.

3.2.1 Urval

Fokus för undersökningen är skidåkare i åldrarna 18-30 år, ett åldersspann som skapades för att smalna av gruppen skidåkare. För att spegla variationen i mer heterogena populationer krävs ett större urval (Bryman 2018) och storleken på populationen anpassades därför efter undersökningens omfång. Åldersspannet valdes utifrån att unga vuxna har vuxit upp med klimatfrågan på agendan och därmed kan anses medvetna om klimatfrågan och flygets klimatpåverkan i hög utsträckning.

Respondenter söktes upp genom förfrågningar i relevanta grupper för skidåkare och friluftintresserade på sociala medier som Facebook och skidforumet Freeride. Urvalet är därmed ett bekvämlighetsurval som utgår ifrån målstyrda grupper. Ett bekvämlighetsurval ansågs passa studien bra då det var av vikt att hitta intervjupersoner relativt snabbt och då generaliserbarhet av resultaten inte ingår i studiens syfte. Att utgå ifrån internetanvändare riskerar att ge ett skevt urval då de ofta är yngre, mer välutbildade och har det bättre ställt än den genomsnittlige medborgaren, men möjligheten att välja ut grupper med ett specifikt intresse gör diskussionsforum till ett bra sätt att hitta individer som ingår i urvalet (Bryman 2018). Under urvalet lades vikt vid att intervjupersonerna inte ingår i min egen umgängeskrets eftersom det då kan vara svårt att upprätthålla en vetenskaplig distans (Esaiasson m.fl. 2017). Intervjuaren kan ha lättare att ställa mer utförliga frågor och respondenten lättare att öppna upp sig om personen är någon de inte kommer att ha fortsatt kontakt med i framtiden (a.a.).

Då respondenterna bör anses ingå i gruppen “unga skidåkare som flyger” var de krav som sattes på deltagare följande:

- Respondenten är 18-30 år gammal

- Respondenten har flugit i syfte att åka skidor under de senaste 3 åren

Utifrån uppsatsens omfång valdes 6 respondenter ut för att delta i studien. Då syftet är att skapa en så fullständig bild av respondenternas uppfattningar som möjligt ansågs det lämpligt att hålla ned antalet intervjuer. Ett mindre antal intervjuer gör att forskaren kan vara mer noggrann i sin analys (Kvale och Brinkmann 2014).

Urvalet bestod av 6 respondenter mellan 22 och 27 års ålder. Bland respondenterna var det 2 stycken som arbetade, 3 som var studenter och 1 som var student på uppehåll och som arbetade för tillfället. En aspekt som kan ha haft inverkan på vilka som valde att söka till studien är att det i beskrivningen av undersökningen stod att uppsatsen skulle handla om skidåkning så väl som om klimatfrågan. Detta kan ha bidragit till att personer med ett intresse för klimatfrågan har valt att ställa upp i högre utsträckning och att åsikter och tankar från personer som inte reflekterat över flygets klimatpåverkan eller som har kontroversiella åsikter om klimatfrågan inte reflekteras bland svaren. Då uppsatsens syfte är att visa exempel på de tankegångar, känslor och inställningar hos unga skidåkare som väljer att flyga är generaliserbarhet inte av vikt för undersökningen.

3.2.2 Intervjuguide

För att bidra till struktur i och jämförbarhet mellan intervjuerna genomfördes de med hjälp av en på förhand konstruerad intervjuguide. Intervjuguiden fungerade endast som ett stöd vid intervjuerna och ordningen på frågorna såväl som vilka frågor som ställdes anpassades utifrån hur intervjun utvecklades. Frågorna formulerades som relativt öppna med fokus på kontext eftersom fler perspektiv kan bli synliga genom en minimal struktur (Bryman 2018), och vid intervjuerna lades ett stort fokus på uppföljningsfrågor.

Syftet med en kvalitativ forskningsintervju är att förstå världen ur respondenternas perspektiv (Kvale & Brinkmann 2014). Frågorna kretsade därför kring ämnet i stort i syfte att framkalla spontana beskrivningar av respondenternas perspektiv. Frågor om *varför* tillhör istället analysstadiet och är forskarens uppgift att besvara (Esaiasson m.fl. 2017). Intervjuguidens teman baserades på utforskande frågor kring flygresande och klimatfrågan för att bygga upp ett brett narrativ av respondentens uppfattningar och inställningar. För att frågor om tidigare flygresor inte skulle färgas av tankar på klimatfrågan inleddes intervjun med frågor om respondentens tidigare skidresor och val av resesätt. Utöver detta valdes ordningen på frågorna ut för att skapa ett naturligt samtalsflöde eftersom det anses leda till långa och

utvecklade svar i högre utsträckning. Eftersom resval kopplat till klimatpåverkan kan vara ett känsligt ämne och svaren kan påverkas av respondentens vilja att bli socialt accepterad betonades under intervjuerna att fokus för undersökningen inte ligger på respondenternas individuella miljöbeteende utan på att analysera möjliga tanke kategorier, spontana inställningar och deras känslor kring ämnet. För fullständig intervjuguide, se Bilaga 1.

3.2.3 Etiska ställningstaganden

En fundamental aspekt av de etiska principerna vid intervjuforskning är principen om informerat samtycke (Kvale & Brinkmann 2014). För att säkerställa att detta uppfylls informerades respondenterna om undersökningens allmänna syfte och upplägg i förväg. Utöver detta efterfrågades samtycke vid inspelning av ljud och bild. Ännu ett område av etisk vikt för undersökningen är konfidentialitet (a.a.). För att undvika att respondenternas identitet avslöjas kommer deras identitet samt privata data som riskerar att avslöja deras identitet inte att finnas med vid lagring samt presentation av resultat och uppsats. I uppsatsens resultat benämns intervjupersonerna Person A-F.

Ytterligare ett centralt etiskt övervägande vid intervjuforskning är att reflektera över forskarens roll och positionalitet i förhållande till respondenterna och materialet. Då intervjuaren sitter på mer kunskap om situationen och intervjufrågorna än respondenten kan en skev maktsituation uppstå under intervjutillfället (Kvale & Brinkmann 2014). I denna undersökning riskerar dessutom det faktum att intervjuaren studerar miljövetenskap att bidra till ett attitydfelslut, att respondenterna anpassar sina svar och skapar en klyfta mellan vad de säger att de gör och vad de faktiskt gör. Detta är en central del av intervjuforskning, genom subjektivitet och attitydfelslut kan intervjuaren bli en del av teoribildningen. Frågorna intervjuaren ställer kan exempelvis leda till svar som visar på respondenternas inre resonemang. Då respondenterna väljer att förklara varför de reser med flyg, trots dess klimatpåverkan, kan de komma att legitimera det motsägelsefulla beteendet utåt och därigenom att visa på de försvar de använder för att legitimera sitt beteende. En stor försiktighet behövs under intervjun för att undvika övertolkningar och att respondenterna tillskrivs åsikter de inte har, en försiktighet som i detta fall kommer att bygga på lyhördhet och nyfikenhet såväl som en kritisk inställning till egna antaganden och förförståelser. Av nyfikenhet och lyhördhet följer ett intresse av att bygga upp ett omfattande narrativ av respondentens livsvärld, att skapa fullständiga och förutsättningslösa beskrivningar av respondenternas världsbild i största möjliga utsträckning (Kvale & Brinkmann 2014).

3.2.4 Genomförande

Intervjuerna tog mellan 35 och 45 minuter eftersom det ofta räckte för att behandla samtliga teman samt eftersom det ansågs viktigt att intervjuerna höll sig inom den förutbestämda tidsramen på 30-45 minuter. Intervjuerna kretsade kring förutbestämda teman men ett stort fokus lades vid att utveckla de områden som respondenterna själva lade vikt vid, exempelvis sociala normer, politisk aktivitet eller känsloreaktioner. Detta ansågs skapa en tydligast bild av respondenternas inställningar och föll sig naturligt då respondenternas svar på dessa frågor var längre och mer öppna för följdfrågor. Samtidigt lades vikt vid att samtliga teman skulle tas upp under intervjun, även om det i vissa fall bara var genom en enskild fråga som fick ett kortfattat svar.

Den första intervjun följde intervjuguiden relativt strikt, men därefter utvecklades intervjutekniken genom att intervjuerna blev mer följsamma för respondenternas svar. Detta var både till följd av en bättre kännedom om intervjuguiden och av att det ansågs leda till fördjupade svar genom möjligheterna att ställa följdfrågor. Dessutom utvecklades vid de senare intervjuerna de ämnen som tagits upp under tidigare intervjuer men där chanserna att ställa följdfrågor inte tillvaratagits. Här hade ett antal provintervjuer kunnat göra nytta då de hade kunnat synliggöra vilka ämnen som var av störst relevans för undersökningen samt eventuella brister i intervjuguide och intervjuteknik. Provintervjuer övervägdes tidigt i undersökningen men idén lades ner då de inte ansågs rymmas inom undersökningens tidsram.

Det var emellanåt svårt att hålla frågorna korta och koncisa eftersom intervjustämningen i dessa fall liknade ett förhör och gav kortare svar från respondenterna. Det ställdes därför ofta mer utvecklade frågor genom att frågorna anknöts till vad respondenterna svarat tidigare under intervjun. Önskan om att behålla en god samtalsstämning kan ha gett längre och mer utvecklade svar, men emellanåt bidrog det till att försvåra för mer personliga frågor vilket ledde till att intervjun höll sig på en mer allmän nivå.

3.3 Analytisk metod

Den metod som använts för att strukturera upp och tolka insamlad data är tematisk analys. Tematisk analys innebär att data kodas utifrån ett antal teman och den anses mest passande eftersom syftet är att identifiera och tolka människors olika uppfattningar och inställningar (Bryman 2018). Analysfasen inleddes med en genomgång av de transkriberade intervjuerna och kodning av samtliga svar med relevans för forskningsfrågan. Koderna delades därefter in i

ett antal teman som senare bildade rubriker under avsnittet för resultat och analys. Teman skapades utifrån följande faktorer; återkommande teman i respondenternas svar, likheter och skillnader mellan svaren samt övrigt teorirelaterat material (a.a.). De teman som identifierades i datan analyseras sedan utifrån uppsatsens teoretiska ramverk.

Då uppsatsen syftar till att svara på *varför* unga skidåkare väljer att resa med flyg blev det emellanåt aktuellt att omfatta inte bara manifest innebörd, vad respondenterna faktiskt säger, utan även latent tolkning av vad som kan ligga bakom respondenternas svar. Vid tolkning av latent material är det viktigt att aktivt undvika övertolkningar eller att tillskriva respondenterna perspektiv som det saknas underlag för (Esaiasson m.fl. 2017).

Att tolka innebörden i respondenternas uttalanden är dock en viktig del av undersökningen eftersom de sociala normer för uppmärksamhet, känslor och konversationer som undersökningen syftar till att studera ofta är osynliga sociala krafter (Norgaard 2011). Genom en grundlig och transparent analys underbyggd med direkta citat från intervjuerna kan vetenskaplig kvalitet säkras samtidigt som möjligheten till att analysera svarens bakomliggande mekanismer upprätthålls. Transparens i kodningen samt motivering av resultatens betydelse för analysen säkerställer att analysen inte enbart blir av deskriptiv art utan också knyter an till tidigare litteratur och teoribildning. Analysens resultat kontrollerades återkommande mot den transkriberade texten för att säkerställa att respondenternas budskap inte förvrängts eller förändrats under analysen.

4. Resultat och analys

I följande avsnitt presenteras undersökningens empiriska resultat samt analys efter de teman som identifierades vid analysen. Det första temat, "Skidresor och flyget som transportmedel", presenterar respondenternas generella inställningar till flyget samt deras motivering av tidigare flygresor. Det andra temat, "Förskjutning av normer", går igenom normerna för när det är okej att resa med flyg samt de senaste årens normförskjutning som respondenterna beskriver. Det tredje temat, "Klimatfrågans sociala kontext", presenterar den sociala kontext som omger klimatfrågan i stort och flygresande specifikt i respondenternas vardag. Det fjärde och sista temat, "Vägen från tanke till beteende", omfattar respondenternas tankar kring avståndet mellan tanken att vilja förändra ett beteende och att sedan faktiskt göra det. De fyra teman som identifierats analyseras utifrån studiens teoretiska ramverk samt de tre centrala begreppen kognitiv dissonans, implikatorisk förnekelse och socialt organiserad förnekelse.

4.1 Skidresor och flyget som transportmedel

En första del av undersökningen var att skapa en uppfattning om respondenternas resvanor för att bättre förstå deras val att flyga. Respondenternas resvanor skiljer sig mycket åt. Vissa åker skidor varje år, andra mer sällan. En del reser i stort sett bara till alperna, andra reser mer inom Sverige och Norden. En likhet som respondenterna delar är att samtliga tagit flyget för att åka skidor utomlands men att ingen uppgav att de rest med flyg inom Sverige för skidåkning. Inrikes har resorna framförallt varit med buss, bil eller tåg beroende på vad som varit smidigast för att nå resmålet.

4.1.1 Resvanor

Respondenterna har huvudsakligen valt resesätt utifrån smidighet. Detta innebär att de har åkt tåg när de rest till Åre, eftersom det går direkttåg och är långt att köra från södra Sverige, bil när de rest till Sälen, eftersom det där är bra att ha bilen på plats, och flyg då de rest utomlands, exempelvis till alperna. Person E beskriver att hon under de första åren som hon flög till alperna på skidresa inte reflekterade över flygets klimatpåverkan eftersom hon var så ung. Hon blev medveten om klimatfrågan och flygets utsläpp när hon började på gymnasiet, men tankarna på klimatet var inte så "starka" att hon tackade nej till att åka på de följande skidresorna med familjen. Att vanor, såsom skidresor utomlands, upprätthålls socialt genom exempelvis familjen är ett av de sätt som Cohen, Higham och Cavaliers (2011) beskriver flygresande som ett beroende. Flygresandet är ett beteende som är svårt att sluta med eftersom det skulle medföra stora sociala uppoffringar för individen att exempelvis tacka nej till en familjesemester. Precis som i Cohen, Higham och Cavaliers (2011) studie reflekteras här dilemmat mellan turisternas behov av resor och deras medvetenhet om flygets klimatpåverkan.

Flera respondenter resonerar som Person E, de är medvetna om flygets klimatpåverkan men den medvetenheten inte är tillräckligt för att tacka nej till en skidresa eller motivera dem att ta tåget. Trots att de har kunskaper om klimatfrågan och reflekterar över klimatkrisen i andra sammanhang tänker de inte på klimatet när de väljer resesätt. När de väljer transportmedel är flyget överlägset på långa resor på grund av dess bekvämlighet, tidseffektivitet och smidighet. Dessutom motiveras flygresorna utifrån att priset ofta är lägre än för andra transportslag och att det ibland är det enda sättet att ta sig till det resmål respondenterna vill åka till. Då de valt andra resesätt än flyg för att ta sig utomlands, exempelvis när de rest med

bil eller buss, har det ofta berott på andra orsaker än klimathänsyn. Ett flertal av respondenterna har tagit buss till alperna genom paketresor med universitetet, men Person C lägger till att det är en väldigt lång resa som hon troligtvis inte skulle genomföra om hon inte var student. När Person B har rest till alperna de senaste åren har i stort sett alla skidresor varit paketresor. De flesta resorna har varit med flyg, men när buss har ingått i paketet har hon tagit bussen alla gånger utom en gång, då hennes familj aktivt valde bort en bussresa och bytte till flyg. Precis som tidigare visat är familjen en av de sociala grupper där flygresandet upprätthålls.

4.1.2 Motsägelsefulla tankar

Flera respondenter visar upp motsägelsefulla tankar om att flyga. En respondent, Person C, har tidigare jobbat i alperna och sett de små byarna som helt försörjer sig på turism på nära håll. Hon menar att det går att motivera en flygresa till alperna eftersom det skulle drabba byarna väldigt hårt ekonomiskt och socialt om de inte skulle ha några turister. Hon fortsätter resonemanget med att det i och för sig går att ta tåg inom Europa, vilket tyder på att det inte är ett fullgott försvar, men avslutar med att hon själv förmodligen skulle ta flyget om hon bara skulle vara borta i en vecka. Hennes resonemang, som rör sig snabbt mellan att motivera flyg och att påtala att flyget inte är nödvändigt, liknar flera andra respondenters. Resonemanget visar på skillnaden mellan att prata allmänt, "man kan ta tåget", och att prata om sitt eget beteende, "jag skulle ta flyget". Det är det egna beteendet som försvaras med det inledande argumentet att det inte vore hållbart att sluta flyga, men hon inser snabbt att det inte är flyget hon försvarar utan resandet i sig. Dissonansen mellan tankarna om det privata och det mer allmäntliga visar på att de normer som omger flyget, att det bör undvikas, inte per automatik leder till ett förändrat beteende. Normerna handlar snarare om ändrade samtalsnormer, Person C adderar möjligheten att ta tåget till hennes resonemang men utan att det förändrar slutsatsen. Att lyfta klimatfrågan till en mer allmän nivå är ett av de försvar mot dissonansen, känslan av att göra fel, som i slutändan leder till en implikatorisk förnekelse. När klimatförändringarna diskuteras på en allmän nivå förnekas de implikationer de kan ha på personens egna liv och handlingar.

4.2 Normer kring flygresande

Bland respondenterna finns tydliga normer för vilken typ av resor som är socialt acceptabla och vilka som förväntas följas av skamkänslor. I likhet med resultaten hos Cohen, Higham

och Cavaliers (2011) ansågs kortare resor, exempelvis weekendresor, som mindre hållbara och mer oansvariga. Till skillnad från i tidigare studier handlade motståndet mot korta resor i detta fall inte om personer som reste ett stort antal gånger per år utom just om att resa med flyg för bara en helg eller veckas semester. Respondenterna motiverade dessutom sina egna flygresor med att resorna varade en längre tid vilket ansågs ge legitimitet till att flyga.

4.2.1 Långa och korta resor

Senaste gången Person D flög till en skidresa åkte hon till Kanada. Hon lyfter att resan varade i tre månader och att även om distansen är lika lång för det så känns det bättre att vara borta en längre tid. Även Person E tycker att det känns mer rimligt att resa med flyg för en längre resa, som på hennes senaste skidresa där de var borta i flera månader. Det kändes mer okej att ta flyget både fram och tillbaka när de åker långt och bor där en längre tid eftersom det inte bara var en veckosemester.

Flera av respondenterna tog upp att resan släpper ut lika mycket oavsett hur länge de är borta men att de ändå upplever att det "känns bättre" att vara borta en längre tid om man reser med flyg. Person F förklarade detta med att det känns dåligt att flyga för bara en kort stunds njutning. Försvaren av längre resor visar på respondenternas kognitiva dissonans, de är väl medvetna om att det är dåligt att flyga men vill samtidigt resa till en viss plats. För att slippa uppleva ett glapp mellan sina värderingar, att det är dåligt att flyga, och sitt beteende använder de sig av legitimeringen för att göra sig av med känslan av att ha gjort "fel". Att konstatera att "jag reste åtminstone bort en hel månad" gör att resan upplevs som mer legitim även om utsläppen är lika stora. Försvaret kan också vara ett resultat av en social norm, att det anses mer acceptabelt att flyga på längre resor då weekendresor i sig har fått ett dåligt rykte. Som Norgaard (2011) pekade på visar teorier om kognitiv dissonans att människors behov av en positiv självbild är en stark kraft. För att behålla en positiv självbild använder människor försvarsmekanismer för att minska känslan av att de gör något de vet med sig är dåligt (Norgaard 2011). Att legitimeringen av resorna är just en försvarsmekanism blir tydligt när respondenterna försvarar långa *såväl* som korta resor. Vid olika tidpunkter i ett par intervjuer legitimeras båda sortens resor. Att flyga vid längre resor motiveras av att semestern varar en längre tid medan flygresor på kortare semestrar motiveras av att en alltför stor del av resan skulle gå åt till transport vid ett alternativt resesätt. Respondenterna själva anmärker inte på att de försvarar båda sortens resor vilket förstärker bilden av deras uttalanden som just

försvarsmekanismer, ett resultat av dissonansen mellan att se flygresande som något dåligt och samtidigt flyga till skidåkningen.

4.2.2 Normförskjutning

Respondenterna uppvisade skillnader mellan vilken längd, i tid, på resor som ansågs motivera en flygresa. Medan vissa förkastade weekendresor menade andra att även resor som bara varar en vecka inte legitimerar flyget. Förutom att skilja sig mellan respondenterna har normerna för vilka flygresor som är acceptabla dessutom förskjutits under de senaste åren. De respondenter som tidigare inte såg något problem med att flyga för en veckas semester varje år känner nu att det är ett beteende som inte är aktuellt. Person E tycker att beteendet att flyga flera gånger om året, som hon gjort tidigare, i efterhand känns "sådär", och motiverar samtidigt sin senaste flygresa med att de var borta under en lång tid. Här landar hon i att veckosemestrar inte är ett beteende hon ägnar sig åt längre, men hon ändrar sig sedan och menar att hon säkert hade tagit flyg om hon hade rest idag. Hon motiverar detta med att flyget är så smidigt och billigt att hon förmodligen hade tagit det även om hon vet att det är fel. Tankarna om att korta flygresor är "fel" är inte nog för att helt hindra beteendet då normerna kring flygresande gäller en negativ diskurs kring vissa typer av flygresor snarare än en faktisk beteendeförändring. Att förkasta vissa typer av resor, i detta fall veckosemestrar, blir ett sätt att legitimera andra typer av resor, i detta fall längre resor. Snarare än att kategoriskt förbjuda flygresor hittar individen ett sätt att legitimera sin resa genom att peka ut andra typer av flygresor som mindre acceptabla. Individen har då lyckats skapa ett skydd mot obehaget från dissonansen mellan att "flyg är dåligt" och sitt eget flygresande, en försvarsmekanism för att betona ned det egna beteendets påverkan.

Förskjutningen av synen på resande gäller inte bara en mer negativ syn på flygresande utan också en mer positiv syn av långa tågresor. Inför den senaste skidresan, en längre skidsäsong i alperna, diskuterade Person A och hans vänner alternativa resesätt. De hade blivit inspirerade av en skidfilm där huvudpersonerna lyfte klimatfrågan och reste med tåg till Japan för att åka skidor. Att resa långt med tåg framstod i filmen som ett trevligt sätt att resa på vilket förändrade deras syn på tågresor. I slutändan valde vännerna att resa med bil, men filmen har gjort att Person A överväger en lång resa med tåg i framtiden, vilket han aldrig skulle ha tänkt sig innan han såg filmen. Det blir tydligt att den omgivande kulturen har en stark påverkan på enskilda individers tankar, inställningar och viljor, vilket i sin tur påverkar val och beteenden. Vad en person väljer att göra är inte endast ett resultat av personlig

psykologi och rationella val utan påverkas i hög grad av vad som av andra lyfts fram som eftersträvansvärt och värdefullt. Det blir här tydligt i vilken hög grad människor är sociala varelser och att det som lyfts upp inom kulturen kan påverka en person till att välja ett resesätt som är både dyrare och tar längre tid endast tack vare hur det framställs. Det är inte bara förnekelse som är socialt organiserad, utan även vad vi uppmärksammar och ger plats. Person A tycker att det under de senaste åren har gått från att vara töntigt till att vara coolt att ta upp klimatfrågan i skidsammanhang och att det ger en stor effekt när “coola killar och tjejer” gör skidfilmer om klimatet. Genom en förändring i hur, och i vilka rum, klimatet lyfts påverkas även synen på diskursen. Klimatfrågan rör sig nu mot att bli allt mer uppmärksammas inom skidsammanhang med en betoning på alternativa resesätt som fullgoda och “trevliga” alternativ till flyget.

4.2.3 Val av semesterort

Normerna kring flygresande som respondenterna tar upp handlar framförallt om resornas längd i tid. En anmärkningsvärd aspekt är att valet av semesterort inte ifrågasätts i någon större utsträckning, platsen uppmärksammas inte som ett val på samma sätt som transportslag. Effekterna av detta blir tydligt i Person Cs resonemang om flygskam. Person C uttrycker att hon skulle få väldigt dåligt samvete om hon skulle flyga på en shoppingweekend och berätta om det för sina vänner, men om hon skulle åka skidor i exempelvis Kanada dit det “krävs” flyg hade hon inte fått samma ångest. Flygresan till Kanada motiveras med att det krävs flyg för att resa dit och ses därför som bättre än en shoppingweekend på närmare håll, trots att en längre resa medför större utsläpp. I teorin innebär detta att en person skulle kunna byta ut sin shoppingresa till Danmark mot en skidresa till Kanada för att minska sin ångest över att flyga, vilket visar på absurditeten i normerna. Normerna för vilka resor som är okej kopplas inte samman med utsläppen från resan utan snarare med en syn på att flyg bara bör tas när det “behövs”. Frågan om vad som är ett behov väcks dock aldrig, att måsten och viljor är socialt konstruerade lyfts inte under intervjuerna. Att ifrågasätta korta resor, både i tid och distans, har blivit en del av den sociala kontexten, men att ifrågasätta valet av ort utifrån dess klimatpåverkan är för många fortfarande inte aktuellt. Vad vi väljer att uppmärksamma och vad vi väljer att ignorera är här inte resultatet av vad som skulle bidra med största möjliga utsläppsminskning utan istället ett resultat av sociala normer om vad som är ett acceptabelt beteende. Flygresors klimatpåverkan förnekas inte av någon respondent, men insikten om att valet av ort också är ett val förnekas i hög utsträckning. Genom hur de samtalar om

flygresande reproducerar respondenterna en socialt organiserad förnekelse av möjligheten att välja en annan ort för klimatets skull, på samma sätt som en person skulle kunna byta transportslag. Person D lyfter fram människors motvilja till att förändra sina vanor och planer. Hon menar att om en person vill göra något så blir det till slut så, i slutändan är det bara pengarna och tiden som spelar roll. Detta pekar på den sociala kontext som omfattar våra val, så länge pengarna och tiden finns är det ingenting som hindrar en person från att göra det den vill. Flygresor omfattas inte av en norm för att tänka över utsläppen eller konsekvenserna eftersom resan i efterhand kan legitimeras som giltig, framförallt om resan gick till en plats dit det är svårt att ta sig utan flyg.

För en av respondenterna har det skett en normförskjutning även i form av plats, en förskjutning som drivits på av pandemiåret. Person B har tidigare ofta rest till Alperna för att åka skidor och hon har drömt om att åka till Japan eller Kanada. Under det senaste året med reseförbud har hon dock fått upp ögonen för att det finns mycket bra skidåkning mer lättillgängligt, i Sverige och Norge. När hon reser inom Sverige tar hon inte flyget, hon tycker att det tar emot mer att ta ett inrikesflyg än att flyga till alperna trots att det kan vara lika långt att resa. Hon beskriver det som att inrikesflyg har en "röd stämpel" i hennes hjärna, "det gör man bara inte", men utan att hon är helt medveten om varför. Hennes teori är att det kan bero på att det är enklare att ta tåget inom Sverige, men teorin dyker upp först efter en stunds eftertanke och inte i direkt anslutning till den så kallade "röda stämpeln". Att Person B har en annorlunda inställning till just inrikesflyg, även om det är lika långt till Riksgränsen som till Italien, visar på hur mycket beslut är formade omedvetet, av normer och värderingar vi inte tänker på aktivt. Person B menar att hon tänker att det sociala spelar stor roll eftersom i stort sett alla val går på någon slags autopilot, och autopiloten är förmodligen i hög grad skapad genom sociala normer. Som Norgaard (2011) påpekar är sociala normer för uppmärksamhet, konversationer och känslor krafter som i hög utsträckning påverkar vad vi gör, tänker på och känner.

4.3 Klimatfrågans sociala kontext

Då tidigare studier visat att den sociala omgivningen kan ha stor påverkan på hur individer ser på klimatfrågan är det av intresse att undersöka hur klimatfrågan generellt och flygresor specifikt konstrueras inom respondenternas sociala kontext. Inom den sociala kontexten, som skiljer sig åt mellan respondenterna såväl som mellan respondenternas olika sociala grupper, kan olika aspekter av klimatfrågan uppmärksammas såväl som ignoreras.

4.3.1 Konversationer om klimat

Person B diskuterar framförallt klimatet med andra som är engagerade i miljöfrågan. Hon har nyligen gått med i en miljöorganisation och har tänkt extra mycket på flyget det senaste eftersom hon tror att de flesta medlemmarna inte flyger. Själv kommer hon från ett sammanhang där flyget för många är en central del av livet genom bland annat långdistansförhållanden och weekendresor. Att klimatfrågan och flygets utsläpp är olika synliga i olika sammanhang stämmer väl överens med teorin om socialt organiserad förnekelse, vad vi uppmärksammar och vad vi ignorerar konstrueras genom sociala interaktioner. När Person B nu umgås i andra kretsar blir klimatfrågan och flygets klimatpåverkan mer påtagliga vilket gör att hon reflekterar över det i högre utsträckning. Person B upplever att det finns en norm för hur man bör bete sig inom miljörörelsen som hon förhåller sig till, men hon vet inte i vilken utsträckning den egentligen stämmer och i vilken utsträckning den framförallt finns i hennes huvud. Hon anser att man ska kunna engagera sig i miljöfrågan utan att göra alla rätt i "klimatboken", men upplever att andra engagerade tycker att det är viktigare med individuella val. Trots känslan av en norm känner hon inte att det finns en förväntan att strikt följa normen utan att de hon pratat med på djupet har sett pragmatiskt på frågan och:

“inte varit så liksom såhär måste du vara annars är det förgäves att du ens är med och försöker att engagerar dig i den här frågan, ingen har varit så liksom”.

I likhet med hur Eliasoph (1998) beskriver Goffmans teori om skillnaden mellan de samtal som pågår frontstage, i större sociala grupper, och backstage, där personen bryr sig mindre om sitt uttryck, är det i detta fall konversationerna som sker backstage som är mer öppna och nyanserade. Goffman beskrev språket backstage som regressivt och präglad av själviskhet, hädelse och lekfull aggressivitet, men Eliasoph anmärker att det inom det politiska snarare är så att samtalen backstage består av mer utvecklade resonemang och idéer än samtalen som sker framför en större publik. Detsamma gäller i detta fall för klimatfrågan, i samtal frontstage uttrycks normerna för hur man bör bete sig, men när publiken krymper och Person B talar med andra klimatengagerade på djupet framträder en mer nyanserad bild som bättre stämmer överens med hennes egna idéer. Hon menar själv att hon kan vara en slags motpol till de som upplever stark klimatångest genom sin syn på klimatet som en politisk fråga, men menar att hon inte skulle säga det om någon från klimatrörelsen som hon inte känner särskilt väl skulle fråga. Samtalen frontstage bidrar på så sätt till att reproducera normerna, istället för

att kretsa kring personliga åsikter och idéer är de mer allmänna och i enlighet med rådande samtalsnormer.

4.3.2 Mycket snack, lite verkstad

Respondenterna anser att det inom den yngre generationen finns en norm att man bör ha dåligt samvete över sina flygresor och att frågan blivit extra uppmärksammas inom just friluftsliv och skidåkning. De tar upp organisationen Protect Our Winters som exempel på en aktör vars arbete med att lyfta klimatfrågan inom skidåkningen har bidragit till att frågan har blivit mer synlig. Person D tar som exempel upp att hennes pojkvän tidigare har flugit mycket till olika skidresor men att han idag säger att han redan flugit för en livstid och därför har minskat på sitt flygresande. Han är en av de som ändrat sitt beteende, men Person D menar att de sociala normerna inte alltid är nog för att förändra beteenden. På respondenternas förhållningssätt till flyget märks det att normerna har varit mer framgångsrika när det gäller att förändra diskursen om flygresande än vad de varit på att faktiskt förändra beteenden.

Person F tänker sig numera för innan hon formulerar sig kring flyget, hon refererar i intervjun till att hålla samtalen "politiskt korrekta". Hon har aldrig känt att hon blivit dömd för att hon flyger men tar upp att hon sett andra sammanhang där personer säger att de är flygfria. Själv har hon inte någon flygfri i sitt umgänge och hon menar att det därför "är en helt annan jargong". Person F har själv reflekterat över att normerna för miljöbeteenden skiljer sig mellan olika sociala grupper. Hon och vännerna pratar en del om miljöbeteenden, såsom flyg och återvinning, men hon känner sig osäker på vad som är på riktigt och vad som bara är att personer lyfter fram sina miljöbeteenden för att det ska låta bra. Även om vännerna pratar om flyget exempelvis är det inte aktuellt för dem att sluta flyga, de pratar om att flyget är dåligt för miljön men sen "så flyger alla varje år ändå". Person F menar att hon i och med flygskamsdebatten har börjat tänka mer på miljöbiten men att hon har aldrig tagit hänsyn till det när hon har tagit beslut om att resa. Flygresandet omfattas på så sätt av en implikatorisk förnekelse, kunskapen om dess utsläpp för inte med sig en uppmaning till att sluta. I detta fall rör det sig om ett slags socialt organiserad implikatorisk förnekelse, vännerna samtalar om att flyget är dåligt för miljön men aldrig om att sluta flyga. Normen gäller framförallt *hur* man bör prata om flyget, inte beteendet i sig.

Även för Person A rör det sig om ett slags socialt organiserad implikatorisk förnekelse. Han har ett stort intresse för miljöfrågan, följer den vetenskapliga utvecklingen och pratar mycket

om klimatet med vänner och familj. När han är med sina vänner pratar de dock framförallt om ny teknik och nya företag, de pratar inte om miljöbeteende eller valet att flyga. Klimatfrågan lyfts till en samhällsnivå utan att helt nå den egna personen genom att vännerna samtalar om klimatkrisen men inte ser det som att den för med sig en uppmaning till handling.

När Person A är med familjen handlar det däremot i större utsträckning om beteendeförändringar och utsläpp. Han uppmanar familjen till en ökad medvetenhet och att tänka mer på miljön i olika val, något han inte gör med vännerna. Flera respondenter tar upp att de har eller har haft en mer kritisk och beteendefokuserad inställning inom familjen., men Person B tar avstånd från att driva på beteendeförändringar hos andra:

“Jag är kanske inte den som så här.. ska övertala hela familjen att de ska sluta flyga eller så.”

Genom sitt uttalande visar Person B att uppmaningar av miljöbeteenden inom familjen är vanligt men något hon tar avstånd ifrån. Hon hänvisar till att hon tycker att klimatfrågan idag handlar alltför mycket om individuella val och alltför lite om politik. Till skillnad från de andra respondenterna handlar denna uppfattning inte om en implikatorisk förnekelse, Person B menar att klimatförändringarna för med sig en uppmaning till handling men anser att denna handling framförallt är av politisk natur; individens ansvar som samhällsmedborgare är framförallt att uppmana politiker att agera.

Att konversationerna med familjen skiljer sig från konversationerna med vännerna märks även på andra sätt. Person F beskriver att hon har djupare konversationer om klimatfrågan med sin familj än med sina vänner:

“I familjen så är det mer så här att man ifrågasätter och ja, gräver lite djupare och liksom vill också väl på samma sätt men att, att så här lite mer kritisk till allting för att så här försöka hitta någon slags sanning i vad som gör mest nytta att göra och så. Så konversationer med familjen tycker jag ger lite mer kanske”.

Hon tänker att det beror på att man i familjen kan säga vad man vill och att det inte är någon som dömer en. Detta kan vara en anledning till att konversationerna med vänner för flera respondenter är på en mer abstrakt och mindre personlig nivå, att det finns starkare sociala normer för hur man bör bete sig bland vänner och ett starkare incitament att inte skapa konflikt. Det är backstage som de djupare konversationerna sker medan samtalen frontstage i

högre grad anpassas efter rådande normer, för att vara “politiskt korrekta” och för att inte göra någon upprörd.

Under intervjuerna glider konversationen ofta över från att handla om flyget till att handla om kött, trots att köttkonsumtion inte nämndes i någon av frågorna. Köttet lyfts både när det handlar om miljöbeteende och när fokus är på diskussioner om klimatet med vänner och familj. Köttkonsumtionen är ett område som samtliga respondenter reflekterat över och där de i någon mån ändrat sitt beteende medan flyget inte talas om i lika hög utsträckning och inte har gett upphov till en beteendeförändring på samma sätt. Detta påminner om Theory of planned behaviour, att attityder måste vara kopplade till det specifika beteendet för att få effekt (Ajzen 1991). Om klimatattityden inte är kopplad till flygresande specifikt blir inte klimatet en aspekt att överväga vid köp av en resa på samma sätt som det för respondenterna är aktuellt att tänka på klimatet vid inköp av mat. Att fokus ligger så mycket på kött inom respondenternas sociala grupper visar dessutom på hur socialt organiserad förnekelse konstrueras. I detta fall blir det tydligt att köttets klimatpåverkan är något som kontinuerligt uppmärksammas i respondenternas sociala kontext medan flygresors klimatpåverkan inte lyfts i anslutning till beslutet att flyga.

När Person E började på gymnasiet blev hon snabbt vegetarian och började i samtidigt att reflektera över att det inte är bra för klimatet att flyga. Hon tror att detta beror på att det fanns en norm att vara miljömedveten och att det var flera som var vegetarianer i hennes klass. Men även om hon tänkte på att flyget var dåligt gjorde det inte att hon tackade nej till att åka med på kommande skidresor, hon beskriver det som att åsikterna inte var så “starka”. Att inte flyga var inte en norm på samma sätt som att äta vegetariskt, även om miljötänk var något som lyftes fram som positivt.

Person C uttrycker att hon tror hårt på gruppsyck, att om några personer förändrar sitt beteende så sprids det nya beteendet snabbare. Som ett exempel berättar hon om den första skoldagen på hennes utbildning:

“Då hade vi nån lektion där läraren typ, det var ju iochförsig konstigt men han ba; nu kör vi lite handuppräknig, vilka här har bil, vilka här kăkar vegetariskt.. Då upplevde jag att det blev lite sâhär shaming. Men sen där när vi skulle kăka lunch då, då visade det sig att alla hade vegetarisk mat. Jag är ju lite flexitarian liksom sâ då hade jag köttbullar. Men efter den dagen sâ vågade jag aldrig mer ha med kött till skolan.”

Hon berättar att hon kände sig som en hycklare som åt kött direkt efter lektionen men att hon generellt tycker att det beror på vilken sorts kött man köper. Hon väljer gärna att äta mer vegetariskt eller veganskt när hon har möjlighet men hon tycker inte att man borde förbjuda kött. Detta visar på hur normer kan fungera, precis som Person F tog upp tidigare kan de handla mer om hur beteendet eller uttalandet uppfattas utåt än om att föra en djupare diskussion. De djupare diskussionerna som visar på gråskalan och svårigheterna förs i andra sammanhang, exempelvis inom familjen, medan normerna fungerar på ett mer direkt sätt. Detta kan leda till att en person som inte tycker att det är helt fel att äta kött slutar äta kött i skolan, eller att en person som fortfarande flyger pratar om flyget som något negativt. På så sätt är det framförallt i samtalen frontstage som samtalsnormerna gällande klimatet och flygresor upprätthålls, samtalsnormer som handlar om att flygresande är dåligt men som inte ifrågasätter flygresande som beteende.

4.3.3 Känslonormer

En typ av normer som Norgaard (2011) beskriver är de känslonormer som styr vilka känslor som är acceptabla att visa utåt. Vanligt är att det finns en norm om att vara optimistisk och i kontroll över situationen (Norgaard 2011). Norgaard tar upp två strategier för känslokontroll som stämmer överens med resultaten från intervjuerna; att kontrollera informationsflöden och att vara problemlösningsorienterad. Eftersom känslor av otillräcklighet och hjälplöshet är oönskade kontrollerar människor ofta sina tankar för att skapa en bild av större kontroll och positivitet än vad de egentligen känner (a.a.). Detta märks av genom att de känslor av hjälplöshet som respondenterna visar tecken på när de beskriver klimatfrågan som alltför komplex och svårlöst följs av strategier för känslokontroll för att undvika att hamna i klimatångest eller bli alltför negativ.

Person C visar exempel på detta när hon oroar sig för klimatförändringarna men inte kopplar detta till klimatpåverkan i sina livsval. Hon har klimatfrågan lite i bakhuvudet, men har vänner med klimatångest och försöker själv att hålla sig positiv:

“Men som sagt så vi lever i en föränderlig värld och då måste man också acceptera det, då kan man inte gå runt och ha ångest.”

Person C tänker att inställningen till klimatfrågan, och att vissa drabbas av klimatångest, beror på vart man får sin information ifrån. På nyheterna visar de framförallt negativa nyheter medan de inom hennes utbildning lägger ett större fokus på lösningar, vilket hon känner har

gett henne en bättre helhetsbild. Hon tycker därför att det vore bra om det börjar rapporteras mer positiva nyheter om klimatet. Hennes slutsatser stämmer väl överens med Norgaards teori om att en högre kontroll av informationsflöden samt ett större fokus på lösningar är två sätt att styra känslorna för att undvika rädsla och hjälplöshet.

Även Person F lägger fokus på lösningarna när hon diskuterar klimatfrågan i sociala sammanhang. Hon beskriver en hypotetisk situation när hon är på en middag med vänner, att hon då bara vill prata ytligt om miljöfrågor eftersom:

“man vill behålla trevlig ton, och liksom man är där för att ha det trevligt och käka middag och syftet är inte att ha en jättejobbig konversation om miljön typ, så man kommer aldrig dit.”

När klimatfrågan kommer på tals använder hon sig av den andra strategin för att följa emotionella normer som Norgaard (2011) identifierade, hon försöker att vara “problemlösningorienterad”. Person F tycker inte att det generellt är jobbigt eller tungt att prata om klimatfrågan, men det är det ändå ett ämne som hon undviker eller undviker att gå in på djupet i under sociala sammanhang. Att ämnen anses opassande att diskutera i sociala sammanhang är ett av sätten som politisk apati skapas inom en social kontext (Eliasoph 1998). Det är istället sent på kvällen, i intima samtal, som dessa känsliga ämnen kan tas upp. Person F säger att det är när hon är hemma själv eller med familjen som det sker mest tankeprocess kring miljöfrågor. Ett annat sätt som Person F lyckas försvara sig från de jobbiga känslorna är genom att skapa distans:

“När man var yngre så kanske man var lite mer så här känslomässigt anknuten men man har väl lärt sig att släppa såna saker tror jag.”

Även Person C hittar sätt att skapa distans till klimatfrågan. Hon menar att det helt enkelt inte är en del av hennes identitet och att det, även om det är ett viktigt ämne, är skönt att koppla bort emellanåt. Eftersom det är ett tungt ämne att tänka på och prata om tycker Person C att det är det skönt att släppa frågan då och då. Detta knyter väl an till teorin om implikatorisk förnekelse och mer specifikt den typ av förnekelse Norgaard (2011) beskriver där oförmågan att agera kommer ur att frågan är så tung. Det tyngsta med klimatfrågan tycker Person C är att samhället har blivit en kraft vi inte kan hantera längre, det är för stort och komplext för att effektivt kunna styras om till något bättre. Som för att visa på hur den empatibaserade implikatoriska förnekelsen fungerar landar Person C slutligen i:

“Jag känner att man, man måste också leva liksom, såhär, eller vad man ska säga,
man får inte ta saker för seriöst.”

Det finns alltså en konflikt mellan livet och att ta klimatfrågan på allvar. För att kunna leva ett bekvämt liv krävs det att klimatfrågan kopplas bort emellanåt, och denna bortkoppling går emot den aktivitet och medvetenhet som skulle krävas för att agera mot klimatförändringarna. Den implikatoriska förnekelsen är nödvändig för individens komfort, men förhindrar samtidigt klimathänsyn.

4.4 Vägen från tanke till beteende

Respondenterna är väl medvetna om flygets negativa klimatpåverkan och om att denna påverkan är stor, men de överväger trots detta inte klimatet i någon högre utsträckning när de väljer resesätt. Flygresors sociala kontext har betydelse för detta, samtal om flyget omfattar inte en diskussion om beteendeförändringar utan framförallt en norm om hur man bör *tala om* flygresande. Det finns ett glapp mellan hur respondenterna uttrycker sig om flyget och deras faktiska resebeteende.

4.4.1 Ansvarsfrågan

En av anledningarna till att flyget inte kopplas till en beteendeförändring är en uppfattning om att det huvudsakliga ansvaret för att minska utsläppen inte ligger på individer. Denna ansvarsförskjutning identifierade Hares, Dickinson och Wilkes (2010) som en av orsakerna till att turister inte överväger klimatfrågan vid planering av resor och därmed ett av de huvudsakliga hindren för beteendeförändringar vid semesterresor. En av respondenterna, Person B, tycker att klimatfrågan främst är en politisk fråga och att det idag läggs ett alltför stort fokus och ansvar på individen. Hon menar att makten att göra något åt klimatkrisen främst ligger hos våra folkvalda politiker och att individens ansvar framförallt ligger i att uppmärksamma politikerna på allvaret i klimatfrågan. Person B är den respondent som tydligast tar avstånd från individers ansvar att minska utsläppen, övriga respondenter anser att folket har ett ansvar för att förändra ohållbara beteenden. Respondenternas fokus ligger på att individer bör handla annorlunda dels för att visa politiker och företag att mer klimativänliga alternativ efterfrågas och dels för minska de faktiska utsläppen. Vid reflektioner kring ansvarsfrågan talar respondenterna framförallt om “folket” i stort, och de kopplar inte ansvarsfrågan till sina egna beteenden eller liv. Respondenter som tidigare rapporterade att de

ofta flyger på semesterresor menar samtidigt att människor har ett stort ansvar att förändra sina beteenden. Respondenterna pekar på att en ökad medvetenhet kring miljö och hållbarhet är en viktig aspekt eftersom en högre medvetenhet gör individen mer motiverad att göra bättre val. Dessa respondenter lyfter fram sig själva som exempel på medvetna personer men har inte själva förändrat sitt resebeteende i någon högre utsträckning till följd av denna medvetenhet. Här syns de dubbla budskap som konsumenter möts av (Lidskog & Sundqvist 2011), det finns en uppfattning om att individer bör handla efter sin medvetenhet om miljöfrågor, men det finns samtidigt andra värden som konsumenter efterfrågar. När dessa värden krockar måste konsumenten göra ett val, och respondenterna väljer då ofta flygresan. Medan klimatfrågan lyfts på en abstrakt samhällsnivå som vi alla behöver ta ett gemensamt ansvar för är skidresan här och nu. Att stå över resan skulle bli en personlig kostnad för individen, en social kostnad i att inte kunna följa med sina vänner eller sin familj eller en ekonomisk kostnad av att välja ett alternativt transportmedel. Flygresor till skidåkning behöver förstås inom de sociala omständigheter som omger resorna, för respondenterna är skidresorna inte bara ett intresse som kan ersättas med ett annat, mer miljövänligt, intresse för att agera på medvetenheten om klimatfrågan. Skidåkningen är i hög grad en social aktivitet, och sociologiska insikter om att beteenden utgår ifrån vad kulturen ser som värdefullt är därmed högst relevanta.

Vid frågan om hur kopplingen ser ut mellan ansvarsfrågan och deras egna liv beskyller ett par av respondenterna sig själva för att de inte ändrat sitt beteende. De landar i obehagskänslan från dissonansen genom uttalanden om att människan är "äcklig" och "egoistisk". Förutom att visa på tyngden av dissonansen och respondenternas syn på flygresande skapas här en distans till beteendet. Flygvanorna kopplas inte till den egna personen utan lyfts istället till en allmänmännisklig nivå; att beteendet ligger i den mänskliga naturen bildar ett försvar mot respondentens syn på sitt eget flygresande. Person F anser att folket har störst ansvar för att göra någonting åt klimatkrisen eftersom det måste komma från den stora massan av människor för att förändringen ska ske. Hon säger dock att hon själv inte lyckas ändra sitt beteende, och i sin reflektion av vad detta beror på landar hon i det allmänmänniskliga:

"Så vi är alla sämst, människan är ju en äcklig varelse."

Person D tänker på sin klimatpåverkan i olika sammanhang men landar trots detta i ett liknande resonemang. Precis som Person F anser hon att misslyckandet att agera mot klimatförändringarna kan härledas till den mänskliga naturen:

“I slutändan så är man ju, ja man är bekväm och man tänker på pengarna och människan är ju egoistisk det är man ju. Man ska inte säga nåt annat heller.”

När intervjuerna gick in på personligt beteende och syn på flygresor lyfte respondenterna ofta diskussionen till en samhällsnivå genom att prata om gemene mans flygresande. Att prata på en mer abstrakt och mindre personlig nivå blev ett sätt för respondenterna att behålla en positiv självbild, något som genomsyrade intervjuerna i stort såväl som respondenternas beskrivning av deras vardagliga samtal om klimatfrågan. Behovet av en positiv självbild är tätt sammankopplat med kognitiv dissonans; eftersom obehaget från att uppleva ett glapp mellan värderingar och beteende är så starkt använder sig personen av försvarsmekanismer såsom att betona ned vikten av sitt eget beteende eller skapa en distans till problemet.

Just eftersom individer är själviska och ofta tänker på pengar framför miljön anser Person D att politikerna sitter på mycket makt i klimatfrågan. Hon pekar på att politiker har makten att höja priset på flygbiljetter och på så sätt se till att färre väljer att resa med flyg. Genom sitt resonemang pekar Person D ut flygresande som ett beteende människor inte kommer att sluta med frivilligt för att minska utsläppen. Precis som Cohen, Higham och Cavalieres (2011) påpekar är flygresande som ett beroende, det krävs att någon annan griper in för att hindra oss. Medvetenhet om flygets klimatpåverkan är inte nog för att förändra människors beteende eftersom bland annat pengar, i form av pris på transportmedel, kan ha större inverkan på beslutet än klimathänsyn.

4.4.2 Lätt att göra rätt

Respondenterna anser att det inte ska behöva kosta för mycket för individen att ändra sitt beteende, varken i form av pengar, tid eller uppoffringar i form av missade semesterresor. Exempel som lyfts fram är att tåget borde vara lika billigt som flyget, att det borde gå att ta tåg utan alltför många byten och att buss eller tåg oftare borde vara en del av paketresor. Att valet ska vara lätt, och allra helst inte vara ett val alls utan förutbestämt genom en paketresa, följer av hur kognitiv dissonans fungerar. Om det är lättare att ändra tankesätt än att ändra beteendet kan tankarna komma att anpassas för att motverka obehagskänslorna. Ett sätt att göra detta är att legitimera sitt flygresande genom åsikten att det var nödvändigt att flyga för att nå semesterorten, eller att resan var lång och därmed motiverade en flygresor. Denna typ av legitimering kan “kosta” mindre för en person än vad hen upplever att tåget gör genom ett högre pris såväl som en längre restid.

Person F menar att det skulle behövas bilder som på cigarettpaket där det står “det här är miljöförstöring” på miljöskadliga produkter för att förändra beteenden just eftersom det behöver vara lätt för konsumenten. Det svåraste i att handla mer miljövänligt är precis när beslutet ska tas, som när hon är i en butik och ser en bit kött. Hon gör själv jämförelsen med ett beroende när hon jämför känslan av att se köttet och vilja köpa det med en rökares beroende. Hennes uttalande stämmer väl överens med Cohen, Higham och Cavalieres (2011) syn på flygresande som ett beroende; i sin artikel skriver de att beroenden karaktäriseras av just en vilja att bryta ett beteende och misslyckanden i att göra det. Person F förklarar svårigheten i att bryta beteenden med att miljötänket lätt glöms bort, lathet eller att personen inte bryr sig tillräckligt. Hon tänker att det för hennes del beror på att hon är “i sin vana” och känner dessutom att hon är en dålig människa när hon inte lyckas ändra sitt beteende.

“Jag tänker ofta att jag vill göra förändringar i mitt liv men jag gör inte så mycket förändringar kan jag ju säga. Där är jag nu.“

4.4.3 Att sluta flyga

Ett sätt att komma undan den kognitiva dissonansen är att agera i enlighet med sina värderingar. Dissonansen kan på så sätt leda till ett ändrat beteende, men detta sker framförallt då kostnaden för att ändra beteendet inte är för stor. Flera respondenter lyfter att de har upplevt en skön känsla när de under pandemin hindrats från att resa, trots att det har varit ofrivilligt. Person B tycker att det har varit skönt att inte behöva ta ställning till flyget. Tidigare flög hon ofta eftersom hon har studerat utomlands och flög till de flesta av sina skidresor, men under pandemin har Person B sluppit att flyga utan att ha tagit beslutet att hon helt borde sluta. Hon menar att det är en viktig skillnad, trots att hon anser att det är fel att flyga vill hon inte sätta upp ett förbud för sig själv:

“På nåt plan tycker jag ju det är klart att det vore bättre om jag bara slutade flyga, alltså såhär i grund och botten tycker jag ju att det vore det bästa. Men sen så vet jag inte om det liksom blir värt det på mitt liksom personliga livsplan. Och då tycker jag att det har varit så skönt att inte behöva välja, att liksom det valet redan har gjorts åt mig.“

Redan i nästa mening menar Person B dock att hon ser fram emot när hon kan ta flyget för att hälsa på sina kompisar igen, vilket visar på vikten av det sociala livet. Den sociala kontexten, och att upprätthålla den, är så viktigt att det väger tyngst även när beteendet går emot

personens värderingar. Även när personen tycker att det är skönt att bli tvingad till att sluta med beteendet kostar det för mycket att själv sätta upp ett förbud. Detta hänger samman med en implikatorisk förnekelse, när det är svårt att veta om en handling bidrar till största möjliga nytta är det lättast för individen att istället ignorera uppmaningen till att agera. På så sätt slipper individen osäkerheten i att fundera på om hennes agerande verkligen bidragit till nytta. Person Bs tankar visar på de dubbla viljor hon har; dels viljan att agera miljövänligt och dels viljan att kunna åka skidor och hälsa på sina vänner.

Även Person A uttrycker de dubbla känslor som kan uppkomma av att flyga till skidåkning. Han tänker mycket på miljön i vanliga fall, men vill samtidigt kunna åka skidor i alperna. Han poängterar att han vill kunna åka skidor utan att glaciärer ska smälta men att han uppenbarligen inte gör allt i sin makt för att minimera utsläppen. Han menar att det beror på att han inte vill lägga två dygn på transport om han bara har en veckas semester. På samma sätt som för andra respondenter visas här konflikten mellan viljan att resa på ett miljösamt sätt och det bekväma livet, "att bara kunna leva". I det här valet blir det lättare att skapa en distans till klimatfrågan eller hitta sätt att legitimera sina egna flygresor än att ställa om sitt liv till att följa värderingarna om klimathänsyn. Person A tar upp att just skidåkning är en aktivitet som är beroende av ett kallt klimat och visar att konflikten är extra synlig för just skidåkare.

Person B problematiserar också flygresandet utifrån skidåkningens intressen. Hon tycker att det finns ett symbolvärde i att inte flyga till just skidresor eftersom skidresor är så väderberoende. I sitt resonemang lyfter hon att de som vill ha kvar sin snö i alperna och svenska fjällen inte borde flyga för att åka på den eftersom det i längden bidrar till att den försvinner. Men själv flyger hon emellanåt, hon förklarar att:

“Men sen så, jag vet inte, jag tror också i liksom min miljö.. i mitt förhållningssätt till liksom att vara, försöka agera miljövänligt så försöker nog jag vara så pragmatisk som möjligt och tänka, vad kan jag göra som ger så stort, som gör så stor påverkan som möjligt och som fortfarande gör att jag kan ha ett liv som jag tycker är bra och roligt och ja, meningsfullt och då tänker jag att jag, ja jag försöker vara lite pragmatisk snarare än, eh vad ska man säga väldigt kanske strikt.”

Person B menar att det för henne personligen spelar en jättestor roll om hon flyger eller inte eftersom det har möjliggjort hela hennes liv. Idag kan hon studera på en plats, ha familjen på

en annan plats och semestra på en tredje plats vilket har gjort hennes liv meningsfullt och rikt. Det är ett av de stora hindren mot att sluta flyga, viljan att leva ett bra, roligt och meningsfullt liv. Vad som är ett meningsfullt liv påverkas dessutom av den sociala kontexten. Trots att Person B har en intention att göra miljömedvetna val kan hon inte strikt agera efter vad som är mest miljövänligt eftersom det finns mer som hon vill och längtar efter. Flyget byggs in som ett beroende varje gång en familj reser på semester, varje gång en person ser en reklamskylt för paketresor till Alperna och blir inspirerad, varje gång vännerna planerar en semesterresa. Bilden av vad som är önskvärt reproduceras om och om igen i sociala sammanhang.

I slutet av intervjun sammanfattar Person B problematiken med att gå från en implikatorisk förnekelse till att på allvar reflektera över vad klimatfrågan leder till för ansvar att agera, och sammanfattar därmed svårigheterna i att sluta flyga som skidåkare:

“Om jag ska göra det här till liksom en moralisk fråga, då är hela mitt liv, då behöver jag lägga om hela mitt liv liksom. För att leva i enlighet med min moral. Det blir ett så stort åtagande så det kan jag inte göra, så då kan vi inte ens göra det här till en moralisk fråga i min hjärna. Och det är ju någon typ av förnekelse.”

5. Slutsatser

5.1 Slutsatser

Det är ont om studier på skidåkares inställningar till flyget, men undersökningens slutsatser stämmer väl överens med tidigare forskning om inaktivitet generellt och turisternas inställning till att flyga specifikt. Studien har utforskat varför unga skidåkare väljer att flyga till skidsemestern trots flygets höga klimatpåverkan och utvecklar tidigare litteratur genom en djupdykning i en grupp som har ett intresse av att motverka klimatförändringarna. Fokus har legat på de miljösociologiska faktorer som formar respondenternas inställning till att flyga och eventuella klyftor mellan deras tankar och beteenden. Sammanfattningsvis visade studien att respondenterna fortsätter välja flyget till skidsemestern då de åker utomlands eftersom klimatpåverkan inte är en aspekt som respondenterna överväger när de väljer transportmedel. Genom försvarsmekanismer och förnekelse lyckas respondenterna behålla en negativ syn på flygresor samtidigt som de inte tar avstånd från beteendet att flyga till semestern.

Den första frågeställningen gällde hur respondenterna själva motiverar sitt val att flyga. Undersökningen visade att respondenterna motiverar sina flygresor genom att flyget går snabbt, är bekvämt och har ett lägre pris. Flygresor motiverades dessutom med att resan var lång, och därmed legitimerade en flygresor, eller att resan var kort och att ett alternativt transportmedel hade tagit upp för stor del av resans totala längd. Ytterligare en motivering var att flyget varit en del av en paketresa, att respondenterna inte själva valt resesätt utan att det valts åt dem. Motiveringarna visar på respondenternas klivna inställning till flygresande. Å ena sidan anser de att det är fel att flyga, men å andra sidan har de ett behov av att resa på semester. Denna dissonans har skapat ett antal försvar för vilken typ av resor som är acceptabla, och ett par av respondenterna legitimerar såväl korta som långa resor vid olika tidpunkter. Vilka resor som ses som acceptabla skiljer sig åt mellan olika respondenter, och flera har upplevt förändrade normer och inställningar under de senaste åren. Kunskap om klimatförändringarna och debatten om flygskam har bidragit till att flygresande ses som ett miljökadligt beteende som bör ge upphov till skamkänslor, men normerna har framförallt förändrat diskursen om flygresande, inte respondenternas beteenden.

Studiens andra frågeställning berörde om, och isåfall hur, den sociala kontexten påverkar unga skidåkares val att flyga. Respondenternas sociala kontext har en stor påverkan på deras inställning till att flyga. Det märks tydligast i skillnaden mellan hur köttätande och flygresande lyfts i sociala sammanhang. Medan köttätandet till stor del omfattas av normer om att äta annorlunda handlar samtalen om flygets klimatpåverkan mer om en allmänt negativ inställning och mindre om att förändra beteenden. Trots att klimatfrågan ofta lyfts i respondenternas samtal med vänner och familj ifrågasätts flygresande inte på samma sätt eller i samma utsträckning som köttätande. Respondenterna överväger därför inte flygets klimatpåverkan när de bokar en resa, trots att de är högst medvetna om flygets höga utsläpp. En socialt organiserad förnekelse kring det egna flygresandets klimatpåverkan upprätthålls genom att klimatfrågan och enskilda flygresor hålls isär. Som tidigare litteratur visat på påverkar de sociala sammanhangen dessutom respondenterna genom att flyget utgör ett inbyggt beroende i exempelvis deras familjer. Även när vetskapen om flygets klimatpåverkan ger respondenterna en mer negativ inställning till flyget är det inte tillräckligt för att tacka nej till en skidsemester med familjen.

Den tredje och sista frågeställningen var om, och isåfall på vilka sätt, unga skidåkare uppvisar en kognitiv dissonans när de väljer att flyga till skidåkning. Respondenterna uppvisar i hög grad en dissonans mellan sina tankar om flygresande och sitt resebeteende. Samtliga

respondenter pratar om flygresande som något dåligt, trots att de själva flyger. Dissonansen visade sig genom försvar av deras egna resor samt genom att de efterfrågade billigare, snabbare och smidigare alternativ till att flyga. Att efterfråga mer hållbara alternativ till flygresande blir ett sätt att värna om miljön men samtidigt kunna fortsätta åka skidor. Dessa motsägelsefulla viljor, att värna om klimatet och att vilja resa till alperna, gav upphov till ett flertal försvarsmekanismer för att legitimera flygresandet som beteende. Respondenterna lyfte bland annat att flyget är det enda sättet att ta sig till vissa orter, att det är bättre att resa på långresor än på weekendresor och att det inte är upp till individen att minska utsläppen från sina semesterresor. Försvaren stämmer väl överens med tidigare studiers slutsatser om de huvudsakliga hindren mot att minska turisternas klimatpåverkan (Hares, Dickinson & Wilkes 2010). Respondenterna tar upp att de känner personer med klimatångest men att de själva försöker tänka positivt, problemlösande och "pragmatiskt", vilket bland annat motiveras med att klimatångest är en tung börda att bära. På detta sätt upprätthålls en positiv självbild för individen samtidigt som en implikatorisk förnekelse reproduceras, oron är för stor för att klimatfrågan ska kunna integreras i vardagslivet och i enskilda beslut. Då flyget, och de resor det möjliggör, dessutom representerar en bild av det goda, eftersträvansvärda livet blir kostnaden för individen när hon tar avstånd från att flyga mycket hög. För att skydda personliga intressen, och samtidigt bevara en positiv självuppfattning, är det istället samtalet och tankarna som förändras för att bli mer allmänna och mindre inriktade på flyget som ett aktivt val. När beteendet inte kan förändras utan höga sociala, ekonomiska och bekvämlighetsmässiga kostnader för individen förnekas istället den moraliska uppmaningen att agera.

Att unga skidåkare väljer att flyga till semestern beror på ett flertal anledningar. Studien har visat att det finns en hög medvetenhet om flygets klimatpåverkan, såväl som en vilja att värna om klimatet, men att detta inte är nog för att påverka respondenternas resval. Att integrera kunskapen om klimatförändringarna i det vardagliga livet med all den oro och hjälplöshet det för med sig leder till obehagskänslor som istället får respondenterna att skjuta klimatfrågan längre ifrån sig. Försvarsmekanismer och förnekelse samspelar för att skydda respondenterna från tyngden av klimatfrågan, och bidrar till att klimatet inte är en av de aspekter som övervägs vid köp av en resa. Sociala normer om resande och om vad som utgör ett meningsfullt liv bidrar till fortsatta flygresor utomlands, och flygets många fördelar gentemot andra transportslag gör att resvalet ofta faller på flyget. Vägen från tanke till beteende är lång.

5.2 Vidare forskning

Då studien genomfördes under en kort tidsperiod och endast omfattade 6 intervjuer finns det mycket kvar att utforska inom området. Dels kan presentationen av uppsatsen och det faktum att respondenter söktes i sociala medier ha påverkat urvalet och representationen av åsikter i resultatet. En mer omfattande undersökning med ett bredare urval skulle kunna ge en större bild av hur gruppen unga skidåkare resonerar. Fortsatta studier på valet att flyga är en viktig del i att förstå varför turister väljer flyget framför andra transportslag såväl som hur klimatpåverkan från skidturism kan minska. Studien gjorde inga jämförelser mellan respondenternas inställningar till flyget innan gentemot efter pandemin, men resultaten visade att en respondent förändrat sin syn på skidåkning inom Sverige till följd av reserestriktionerna. Dessutom var det ett flertal respondenter som rest inom Sverige för skidåkning under det senaste året. Vidare studier på i vilken utsträckning det senaste årets förändrade resvanor påverkat skidåkares syn på flygresande kan därför bidra med värdefulla insikter om hur ett minskat resande kan påverka inställningar, och hur framtidens resande ser ut.

Studiens resultat visade att kunskap om klimatförändringar och debatten om flygskam har förändrat hur respondenterna pratar om flyget i större utsträckning än det har påverkat deras resval. De respondenter som valdes ut till att delta var dock endast de unga skidåkare som har flugit under de senaste åren. Att även studera de skidåkare som valt att sluta flyga, blivit flygfria, skulle bidra med ytterligare förståelse för hur kunskap om klimatfrågan såväl som flygskamsdebatten påverkar skidåkares resval. Att förstå hur och varför beteenden förändras kan i sin tur leda till en ökad förståelse för vilka typer av policies som kan ha en påverkan på transportvalet.

Källhänvisning

- Ajzen, I. 1991. The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2) 179-211. doi:10.1016/0749-5978(91)90020-T
- Brinkmann, S. 2016. Methodological Breaching Experiments: Steps toward theorizing the qualitative interview. *Culture & Psychology*, 22(4): 520-533. doi:10.1177/1354067X16650816
- Bryman, A. 2018. *Samhällsvetenskapliga metoder* (3. uppl.). Stockholm: Liber.
- Cohen, S. 2001. *States of denial: knowing about atrocities and suffering*. Cambridge: Polity Press.
- Cohen, S. A., Higham, J. E. S., & Cavaliere, C. T. 2011. Binge flying: Behavioural addiction and climate change. *Annals of Tourism Research*, 38(3): 1070-1089. doi:10.1016/j.annals.2011.01.013
- Demiroglu, O., Dannevig, H., & Aall, C. 2018. Climate change acknowledgement and responses of summer (glacier) ski visitors in Norway. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism* 18(4): 419-438. doi:10.1080/15022250.2018.1522721
- Dunlap, R. E. & Brulle, R. J. 2015. *Climate Change and Society: Sociological Perspectives*. New York: Oxford University Press.
- Eliasoph, N. 1998. *Avoiding Politics: How Americans Produce Apathy in Everyday life*. Cambridge, UK: Cambridge University Press
- Esaiasson, P. m.fl. 2017. *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 5:2 uppl. Stockholm: Norstedts juridik
- Festinger, L. 1957. *A theory of cognitive dissonance*. Stanford, Calif.: Stanford U.P.
- Gössling, S. m.fl. 2012. Consumer behaviour and demand response of tourists to climate change. *Annals of Tourism Research*, 39(1): 36-58. doi:10.1016/j.annals.2011.11.002
- Hares, A., Dickinson, J., & Wilkes, K. 2010. Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of transport Geography*, 18(3) 466-473. doi:10.1016/j.jtrangeo.2009.06.018
- Hemavan Tärnaby. 2021. *Rabatt för flyggäster*.
<https://www.hemavantarnaby.com/skidakning/skidhyra/rabatt-for-flyggaster/> (hämtad 2021-03-18)
- Intergovernmental Panel on Climate Change. 2013. *Climate change 2013: The physical science basis*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kollmuss, A., & Agyeman, J. 2002. Mind the gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental Education Research*, 8(3), 239-260. doi:10.1080/13504620220145401
- Kvale, S., & Brinkmann, S. 2014. *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- König, U. 1998. *Tourism in a warmer world: implications of climate change due to enhanced greenhouse effect for the ski industry in the Australian Alps*. Zurich: University of Zurich
- Lidskog, R., & Sundqvist, G. 2011. *Miljösociologi*. Lund: Studentlitteratur.
- Merriam, S. B., & Tisdell, E. J. 2016. *Qualitative research: a guide to design and implementation*. 4. uppl. San Francisco: Jossey-Bass.

Naturvårdsverket. 2020. *Flygets klimatpåverkan*. <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Flygets-klimatpaverkan/> (hämtad 2021-03-18)

Norgaard, K. M. 2011. *Living in denial : climate change, emotions, and everyday life*. Cambridge, Mass. MIT Press.

Pickering, C. M., Castley, J. G., & Burt, M. 2010. Skiing Less Often in a Warmer World: Attitudes of Tourists to Climate Change in an Australian Ski Resort. *Geographical research*, 48(2): 137-147. doi:10.1111/j.1745-5871.2009.00614.x

[Reklambild Amex, utan titel]. (u.å.). Hämtad 25 maj 2021, från https://www.behance.net/gallery/84998825/American-Express?tracking_source=search

Rossman, G., & Rallis, S. 2017. *An Introduction to Qualitative Research: Learning in the Field*. 4. uppl. Los Angeles, CA: SAGE Publications, Inc.

Zerubavel, E. 2006. *The elephant in the room: silence and denial in everyday life*. New York: Oxford University Press.

Bilagor

Bilaga 1. Intervjuguide

- Har du några frågor till mig innan vi drar igång?
- Vill du berätta kort om dig själv?

Tema 1. Tidigare flygresor till skidåkning

- Vill du berätta om din skidåkning och dina resor för att åka skidor under de senaste åren?
- Om du tänker tillbaka på de gånger när du flugit till en skidort, hur gick du tillväga när du valde resesätt?
- Fanns det alternativa resesätt du övervägde?
- Vad ser du för fördelar och nackdelar med att flyga?
- Hur tror du att andra skidåkare tänker kring flygresor?

Tema 2. Flygresor och individuell klimatpåverkan

- Vad tänker du om flygets påverkan på klimatet? Påverkar det ditt resval?
- Tänker du ofta på din egen klimatpåverkan? Hur mår du då?
- Gör du något för att aktivt minska dina utsläpp? Vad?
- Kan du uppleva att det finns normer för hur man ska bete sig utifrån klimatet eller miljön? Särskilda normer för skidåkare?

Tema 3. Inställning till klimatförändringar

- Hur känner du när du tänker på klimatfrågan och klimatförändringar?
- Oroar du dig för klimatförändringarna?
- Vad tror du är lösningen på klimatförändringarna?
- Vems ansvar är det/vem har makten att göra något åt klimatförändringarna?
- Vad tror du är det viktigaste individer kan göra för att förhindra klimatförändringarna?

Tema 4. Klimatfrågan i sociala sammanhang

- Pratar du om klimatförändringar med dina vänner/familj? På vilket sätt?
- Pratar ni om klimatförändringar i förhållande till valet att flyga?
- Tycker du att det kan kännas svårt eller jobbigt att prata om klimatfrågan?
- Finns det ett annat sammanhang där du pratar med andra om klimatfrågan?

Övrigt

- Har du något du skulle vilja tillägga?