



LUNDS UNIVERSITET  
Campus Helsingborg  
Institutionen för Service Management

# Resandets miljöpåverkan – ett etiskt dilemma

En undersökning om studenters attityder och ansvarskänsla  
inför turismresandets miljökonsekvenser

Malin Gabrielson

Linda Holm

Ulrika Maschmann

Handledare:

Bo Markulf

Jan-Henrik Nilsson

Magisteruppsats

VT 2008

# Tack!

... till respondenterna som med kort varsel ställde upp och bidrog med sina åsikter och ställningstaganden i ämnet!

... till handledarna, Bo och Jan-Henrik, som guidade oss genom arbetets gång!

utan er hade uppsatsen inte varit genomförbar!

/Författarna, Helsingborg 27 maj 2008

# Sammanfattning

- Titel:** Resandets miljöpåverkan – ett etiskt dilemma  
En undersökning om studenters attityder och ansvarskänsla inför turismresandets miljökonsekvenser
- Författare:** Malin Gabrielson, Linda Holm, Ulrika Maschmann
- Handledare:** Bo Markulf, Jan-Henrik Nilsson
- Nyckelord:** klimatförändring, turismtransport, turismkonsumtion, attityder, ansvar, etik, handlingsmönster, fokusgrupp, studenter
- Problem:** Klimatdebatten skapar frågeställningar kring hur resenärer ställer sig till turismresandets negativa miljöpåverkan. Vi undersöker hur resenärer reagerar på klimatförändringens problematik, deras agerande vid konsumtion av resor samt ansvarskänsla inför turismresandets konsekvenser.
- Syfte:** Syftet med uppsatsen är att öka kunskapen om resenärers attityder till hur transporter inom turismnäringen påverkar miljön samt att belysa resenärers inställning till individuellt respektive kollektivt ansvar kring resandets miljöpåverkan.
- Metod:** För insamling av det empiriska materialet har vi använt en kvalitativ metod. Vi har använt oss av fokusgrupper då denna metod söker förståelse för människors sätt att resonera och reagera i grupp-sammanhang. Vår fokusgrupp är universitetsstudenter. Det teoretiska underlaget utgår ifrån fälten klimatförändring, turismkonsumtion samt ansvar och etik. Vi sammanför de skilda teoretiska områdena och tillämpar dessa på konsumtion av turismtransporter.
- Slutsatser:** Tydliga tendenser visar att studenter inte är villiga att sluta resa på grund av miljödebatten och inte heller göra stora förändringar i sina nutida rese- och handlingsmönster. Studenternas begränsade villighet till miljövänliga handlingar i resesituationer motiveras genom att de anser sig resa så pass sällan samt att de agerar miljövänligt i sitt vardagsliv. Studenterna har ännu inte arbetat in vanan att agera miljöanpassat i sitt resande och de distanserar sig till problemet med klimatförändringen liksom sitt eget ansvar inför detta. Den enskilda individens miljöpåverkan ses som mycket liten och jämförs med hur andra länder och större industrier utnyttjar miljöns resurser. Den egna uppoffringen för att vara miljövänlig i sitt resande får inte vara alltför stor. Priset på resan samt tidsåtgång var avgörande faktorer vid val av turismtransport. Studenterna är positiva till att ändra sitt resebeteende i det fall det finns likvärdiga transportmedel till flyget.

# Innehåll

<b>Inledning</b> .....	1
1 Introduktion och problembeskrivning .....	1
1.1 Uppsatsens syfte .....	3
1.2 Frågeställningar .....	3
1.3 Avgränsning .....	3
1.4 Uppsatsens disposition .....	3
2 Metod .....	5
2.1 Val av målgrupp och forskningsmetod .....	5
2.2 Att arbeta med fokusgrupper .....	6
2.3 Urval och grupp sammansättning .....	7
2.4 Gruppdiskussionernas struktur och vår roll som moderatorer .....	9
2.5 Bearbetning och källkritik .....	10
3 Teoretiskt ramverk .....	12
3.1 Global klimatförändring .....	13
Klimatförändring och turism .....	14
3.2 Turismkonsumtionens utveckling .....	15
Resemönster och -trender .....	16
Turism som konsumtion av upplevelser .....	18
3.3 Ansvar och etik .....	20
Värderingar och handling .....	21
<b>Avhandling</b> .....	24
4 Empiriskt resultat och analys .....	24
4.1 Attityder och motiv till turismresande .....	25
4.2 Resemönster och val av transportmedel .....	26
4.3 Miljömedvetenhet och förändringsbenägenhet .....	29
4.4 Ansvarskänsla inför turismresors miljöpåverkan .....	33
5 Slutsatser .....	38
<b>Avslutning</b> .....	40
6 Diskussion och egna reflektioner .....	40
Referenser .....	42
Bilaga 1 .....	

# Inledning

## 1 Introduktion och problembeskrivning

---

*I detta kapitel introduceras uppsatsens ämnesområde liksom den problematik som vi med undersökningen vill belysa. Under respektive rubrik presenteras uppsatsens syfte och de forskningsfrågor som den ämnar besvara. Avslutningsvis i första kapitlet beskrivs uppsatsens disposition för att underlätta den fortsatta läsningen.*

---

Det går inte en dag utan att det skrivs eller talas i media om klimatförändringen och dess konsekvenser för miljön och människans leverne. Det går heller inte att undgå det faktum att det är människans livsstil som på ett flertal sätt bidrar till klimatförändringen. Under de senare årens debatt om hur vårt levnadssätt påverkar miljön har ett flertal stora personligheter uttalat sig; allt från forskare till forna presidentkandidater vill upplysa oss om hur våra vanor förstör vår omgivning och hur ett fortsatt sådant beteende kommer att leda till planetens successiva förstörelse.

Under senare tid har turismens roll i klimatförändringen diskuterats alltmer flitigt. Turismnäringen är onekligen beroende av transporter av olika slag och dessa är några av de största miljöbovarna vilket har påvisats i en mängd forskningsresultat. Trots detta ökar turismnäringen snarare än minskar och människor verkar fortsätta resa med samma frekvens och utsträckning som tidigare, om inte än mer. Trots att det endast är en mycket liten del, 2 %, av världens befolkning som står för den totala konsumtionen av turism drabbas hela världens befolkning av de negativa konsekvenser som detta medför.<sup>1</sup> Tidningen Affärsresenären uttrycker

---

<sup>1</sup> Svenska Dagbladet (12 november 2007)

följande: "Transporter är Sveriges största utsläppskälla och i väntan på att någon ska ta patent på att rädda världen finns det mycket att göra."<sup>2</sup>

Enligt en färsk Sifo-undersökning från mars 2008 menar drygt en femtedel av svenskarna att rapportering om resandets negativa miljöpåverkan har påverkat deras resvanor. En tredjedel av dem som säger sig ha blivit påverkade uppger att de är mer uppmärksamma när de reser, och en fjärdedel påstår att de reser mindre nu än tidigare.<sup>3</sup> Under 2007 fick resenärer för första gången möjlighet att välja klimatkompensation som tillval vid bokning av resa genom researrangörers och flygbolags hemsidor. Klimatkompensation innebär att resenären betalar in en summa, vars storlek bestäms av flygresans längd, som sedan används till miljöprojekt som minskar koldioxidutsläppen i motsvarande grad som flygresans mängd av koldioxidutsläpp. Den här typen av individuellt agerande visade sig i en undersökning från 2007 vara ett intressant och uppskattat alternativ för att kunna kompensera framtida resors koldioxidutsläpp.<sup>4</sup> Dock visar undersökningar från 2008 att många av de stora svenska researrangörerna och flygbolagen har oerhört få resenärer som väljer att klimatkompensera sina resor; på SAS och Ving är de färre än en procent.<sup>5</sup>

Klimatdebatten har väckt vårt intresse och skapat frågeställningar kring hur resenärer ställer sig till turismresandets negativa miljöeffekter. Miljödebatten undgår ingen och den väcker frågor kring etiska ställningstaganden. Som blivande aktörer inom turismnäringen är vi intresserade av att undersöka hur resenärer reagerar på klimatförändringens problematik, hur de agerar vid konsumtion av resor samt deras ansvarskänsla inför turismresandets miljökonsekvenser.

---

<sup>2</sup> Affärsresenären (2008)

<sup>3</sup> Sifo-undersökning för Europeiska Reseförsäkringar (2008)

<sup>4</sup> Dagens Nyheter (10 juni 2007)

<sup>5</sup> Dagens Nyheter (14 februari 2008); Vagabond (14 april 2008)

## **1.1 Uppsatsens syfte**

Syftet med denna uppsats är att öka kunskapen om resenärers attityder till hur transporter inom turismnäringen påverkar miljön samt att belysa resenärernas inställning till individuellt respektive kollektivt ansvar kring resandets miljöpåverkan.

## **1.2 Frågeställningar**

- Vilka attityder finns hos studenter vid Lunds Universitet gällande turismresandets miljöpåverkan?
- Hur är studenternas inställning till ett individuellt respektive kollektivt ansvarstagande för att motverka turismresandets miljöpåverkan?

## **1.3 Avgränsning**

Vi avgränsar uppsatsen till att enbart studera attityder till turismens miljöpåverkan ur *transportsynpunkt*. Ingen av den övriga påverkan som turismen har på miljön kommer det att redogöras för i uppsatsen.

Vi avgränsar oss även till målgruppen universitetsstudenter och de resor som studenterna gjort på egen hand i anslutning till sin tid vid universitetet. Med andra ord inte de resor som de eventuellt gjort tillsammans med sina familjer i yngre ålder eller de individuella resor de gjort innan de påbörjade sina studier. Detta för att vi vill undersöka de resemönster och attityder som vår specifika målgrupp har.

## **1.4 Uppsatsens disposition**

Denna uppsats följer en klassisk struktur. Efter första kapitlets redogörelse för uppsatsens bakgrund, syfte och frågeställning beskriver vi inledningsvis (i kapitel 2) vårt val av metod samt hur vi har gått till väga med insamlingen av det empiriska materialet.

Därefter (i kapitel 3) presenteras det grundläggande teoretiska fältet. Denna presentation inleds med en kort redogörelse för klimatförändringen och resetransporters miljöpåverkan varpå

vi ger en beskrivning av turismens utveckling liksom konsumtionsmönster inom turismnäringen, för att sedan avsluta kapitlet med ansvar och etik. Detta tredje kapitel inleds med en figur som vi själva konstruerat för att beskriva uppsatsens utgångspunkter och de teoretiska områdenas relation till varandra.

Med metodbeskrivningen och den teoretiska utgångspunkten i minnet leds läsaren sedan in i en empirisk redogörelse för och analys av resultaten från vår undersökning (i kapitel 4). Därefter följer de slutsatser (i kapitel 5) som vi kan dra av resultatanalysen.

I uppsatsens avslutande del (kapitel 6) för vi en diskussion om vilken betydelse våra slutsatser har för forskningsfältet i ett vidare sammanhang liksom reflekterar kring arbetsprocessen och dess resultat.



## 2 Metod

---

*Detta kapitel ger en grundlig redogörelse för vårt tillvägagångssätt med det empiriska insamlandet. Vi redovisar hur och varför vi valt att arbeta med fokusgrupper, undersökningens planeringsprocess, val av gruppammansättning samt en presentation av det diskussionsunderlag som använts. Avslutningsvis följer en beskrivning av hur materialet bearbetades samt en reflektion över vår egen roll som forskare.*

---

### **2.1 Val av målgrupp och forskningsmetod**

Vi intresserar oss för resenärer i allmänhet vad gäller deras attityder till resandets miljöpåverkan, men för att göra undersökningen genomförbar uppstod behovet att begränsa målgruppen. Till att börja med ville vi studera en målgrupp som gör sina resor i privat syfte. Undersökningen gäller resenärer som betalar från sin egen privata ekonomi och betalningsförmåga. I och med att det handlar om individens privata ekonomi blir också ställningstagandet till miljöpåverkan och attityder till resandet individens egna. Vi har utgått från antagandet att sannolikheten att resenären funderar och tar ansvar över sina egna resebeslut och resemonster är större i dessa fall jämfört med exempelvis resor som görs i tjänsten där arbetsgivaren betalar. Studenter, det vill säga framtidens resenärer, är av stort intresse då det är dessa som kommer utgöra basen i det fortsatta resandet. De har vuxit upp i ett samhälle som präglats av stor mobilitet och har vant sig vid rörlighet och möjligheter till förflyttning.

Då syftet i vår uppsats är att få fram resenärers *attityder* till resandes miljöpåverkan valde vi att använda oss av en kvalitativ undersökning i form av fokusgrupper. Då det är attityderna vi vill undersöka är denna kvalitativa metod mest passande eftersom den söker förståelse för människors sätt att resonera och reagera.<sup>6</sup> Den låter deltagarna generera kunskap om den egna situationen och skapar på så vis ett rikt material på kort tid<sup>7</sup> som sedan kan sättas samman för att

---

<sup>6</sup> jfr Trost (1999) s. 15-16; Alvesson & Skoldberg (1994) kap. 2.1

<sup>7</sup> Dekker Linnros (1999) s. 48

få fram åsiktstendenser inom målgruppen<sup>8</sup>. Inspiration till valet av fokusgrupper för den empiriska insamlingen fick vi från en artikel av Susanne Becken<sup>9</sup> i vilken hon använder sig av fokusgrupper i sin forskning om turism och attityder.

I samband med att vi påbörjade arbetet med vår uppsats publicerades en kvantitativ undersökning som Sifo gjort på uppdrag av Europeiska Reseförsäkringar där de undersökt resenärers inställning i frågor som rör resesäkerhet och -vanor.<sup>10</sup> Då Europeiska Reseförsäkringar gav oss tillgång till materialet ansåg vi att dess kvantitativa djup i samspel med en egen kvalitativ insamling skulle ge oss både den bredd och det djup vi eftersträvar i det empiriska materialet.<sup>11</sup> Att Sifo bidrar med det kvantitativa underlaget är av stort värde då de har stora möjligheter och bred kunskap kring att göra kvantitativa undersökningar. Dock använder vi oss av Sifo-undersökningen med det huvudsakliga syftet att ge en bakgrundsbeskrivning och är inte något vi gör en djupare analys av.

## ***2.2 Att arbeta med fokusgrupper***

En fokusgruppsdiskussion är ett slags hybrid av en fokuserad intervju och en gruppdiskussion, där syftet är att låta människor dela med sig av sin syn på ett visst ämne eller en viss fråga.<sup>12</sup> Användning av fokusgrupper passar vår undersökning då denna metod ger en möjlighet att upptäcka samband mellan erfarenheter och åsikter<sup>13</sup>, vilket är en av aspekterna vi söker. Vi är med denna metod intresserade av att undersöka en social dimension där det uppstår en diskussion mellan deltagarna som liknar det sätt på vilket vi normalt införskaffar våra åsikter och uppfattningar på, nämligen genom påverkan och gruppsyck. Då vi undersöker ett allmänt ställningstagande till resandets miljökonsekvenser är påverkan och gruppsyck av stort intresse då detta kan tänkas motsvara de handlingsmönster som sker i samhället, bland annat på grund av

---

<sup>8</sup> Trost (1997) s. 7

<sup>9</sup> Becken (2007)

<sup>10</sup> Sifo-undersökning för Europeiska Reseförsäkringar (2008)

<sup>11</sup> jfr Bloor et al. (2001) s. 90

<sup>12</sup> Goss & Leinbach (1996) & Wibeck (1998) refererade i Dekker Linnros (1999) s. 47-48

<sup>13</sup> Dekker Linnros (1999) s. 48

mediebevakningen av ämnet. Vi vill även ta vara på interaktionen och gruppens sätt att som helhet interagera och samspela samt komma åt en bredd i skalan av idéer.<sup>14</sup>

### **2.3 Urval och gruppsammansättning**

För att få fram ett tillräckligt brett empiriskt material var tanken att använda oss av tre grupper à fyra personer i varje, en total summa på tolv personer. På så sätt fick vi fram ett tillräckligt stort empiriskt underlag för att kunna urskilja mönster och tendenser hos respondenterna. Åsikterna om ett lämpligt antal deltagare i fokusgrupper går isär, men en vanlig kompromiss är mellan fyra och sex personer med motivationen att det är svårt att upprätthålla diskussioner med fler deltagare än så.<sup>15</sup> Grupper bestående av fyra personer gör det möjligt för samtliga deltagare att vara inkluderade och inta talarrollen vilket kan ge ett önskvärt djup i diskussionen.<sup>16</sup> Samtliga deltagare har då möjlighet att uttrycka sin åsikt, ställa frågor och bemöta de andra deltagarnas argument. En av våra grupper innehöll dock till slut endast tre respondenter, på grund av ett plötsligt förhinder för den fjärde, men vi upplevde att det inte orsakade några problem. Diskussionen flöt på bra och alla deltagare kom till tals på ett tillfredsställande sätt.

Våra tre grupper samlades vid olika tillfällen och var sammansatta utifrån tre akademiska områden vid Lunds Universitet; humanister, statsvetare/nationalekonomer och miljöingenjörer/miljövetare. Deltagarna har läst vid universitetet olika länge, vilket vi ser som en fördel då det visar oss att även under en kortare tidsperiod har respondenterna hunnit resa. Vårt syfte med att dela in grupperna efter studieområde är inte att jämföra inställningar till resandets miljöpåverkan mellan de olika fakultetsgrupperna utan enbart att få dem att känna sig bekväma i intervjusituationen. Resultaten från de olika grupperna är ämnat att användas som en helhet för att ge oss en mer generell uppfattning över studenters attityder i frågan.

För att rekrytera respondenter till våra fokusgruppsdiskussioner har vi använt oss av en kontaktperson i varje grupp. Varje kontaktperson var bekant med endast en av oss i uppsatsgruppen och tillvägagångssättet tog också formen av ett ”snöbollsurval”, vilket innebär att

---

<sup>14</sup> jfr Holme & Solvang (1997) s. 108; Wibeck (2000) s. 39

<sup>15</sup> Dekker Linnros (1999) s. 50

<sup>16</sup> Wibeck (2000) s. 32; Bloor et al. (2001) s. 92

kontaktpersonen i sin tur värvade lämpliga deltagare.<sup>17</sup> Att använda sig av grupper där några eller alla deltagare känner varandra är fördelaktigt eftersom det då går snabbt att starta diskussionerna och det oftast finns en vilja till åsiktsutbyten.<sup>18</sup> Människor med gemensamma intresseområden är mer villiga att dela med sig av åsikter och vara öppna med personliga ställningstaganden.<sup>19</sup>

När vi hade rekryterat deltagare till alla grupperna meddelade vi dem genom telefonsamtal och e-post en kort beskrivning om undersökningens ämnesområde och användningssyfte liksom all praktisk information. Dessutom berättade vi att informationen som fokusgruppsdiskussionerna genererar kommer att behandlas konfidentiellt och att individuella åsikter och uttalanden används anonymt för att stödja våra resonemang i uppsatsen. Vi erbjöd dem dessutom att ta del av uppsatsen då den färdigställts.<sup>20</sup>

Den fysiska platsen för genomförande av fokusgruppsintervjuerna var förbokade seminarierum på Språk- och Litteraturcentrum i Lund. Detta är en naturlig mötesplats för studenter i Lund, något som medför att respondenterna känner sig trygga i intervjuens miljö.<sup>21</sup> Som tack till respondenterna för att de ställt upp och avsatt tid bjöd vi dem under diskussionerna på fika. Gruppssessionerna varade i cirka 90 minuter vardera. Då deltagarna ställt upp frivilligt efter eget intresse och intervjun var obetald ville vi inte sträcka oss över en tidsperiod på 2 timmar.<sup>22</sup>

En möjlig negativ aspekt av fokusgrupper är gruppdynamiken, vilken i vissa fall kan vara obalanserad och skapa en ojämn fördelning av ordet i diskussionen.<sup>23</sup> Vi upplevde dock inte att det var några problem eller hinder på grund av gruppdynamiken, utan resultatet blev tillfredsställande och det var en bra balans i samtliga grupper.

---

<sup>17</sup> se Wibeck (2000) s. 68

<sup>18</sup> Dekker Linnros (1999) s. 50

<sup>19</sup> jfr Wibeck (2000) s. 49-51

<sup>20</sup> jfr Dekker Linnros (1999) s. 51

<sup>21</sup> jfr Trost (1997) s. 41-42

<sup>22</sup> jfr Bloor et al. (2001) s. 56 & 91

<sup>23</sup> Dekker Linnros (1999) s. 49

## **2.4 Gruppdiskussionernas struktur och vår roll som moderatorer**

Samma diskussionsunderlag<sup>24</sup> har använts i de olika fokusgruppsessionerna för att de attityder och inställningar som redovisas skall vara jämbördiga i analysfasen.<sup>25</sup> Studenterna kände inte till några specifika frågor eller intervjuens form i förväg utan hade vid inbjudan endast blivit informerade om undersökningsämnet.

Gruppdiskussionens form var indelad i tre moment. Det första bestod av introduktionsfrågor där deltagarna ombads redogöra för vart, hur, varför och hur ofta de reser samt vart de vill resa i framtiden. För att få en överblick och ta hjälp av ett visuellt medel som stimulusmaterial<sup>26</sup> använde vi oss av en världskarta. Där fick respondenterna, individuellt och en i taget, med hjälp av markörer i två olika färger först redovisa vart de har rest under sin studietid och därefter vilka platser de gärna vill besöka framöver. Samtliga markörer stod under resten av diskussionen kvar på världskartan för att redovisa och få en överblick över respondenternas faktiska resande samt önskemål. Momentets syfte var att generera fakta över vart deltagarna har rest samt att stimulera interaktion i gruppen.<sup>27</sup> Det andra momentet av sessionen bestod av ett kunskaps-quiz som vi sammanställt inför gruppdiskussionen där respondenterna enskilt besvarade frågorna. Dessa frågor gjorde att respondenterna kunde se ämnet i ett större perspektiv och bli medvetna över hur klimatsituationen ser ut. Det fungerade även som en indikator för oss hur stor den generella kunskapen var hos studenterna över turismtransportens miljöpåverkan. Därefter gick vi tillsammans igenom de svar som respondenterna valt och diskuterade kring dem. Detta moment hade även ett undervisningssyfte, så att deltagarna kunde lämna sessionen med en känsla av att ha lärt sig någonting och att deras deltagande därför kan vara viktigt inte bara för oss utan även för dem själva.<sup>28</sup> Som ett avslutande moment i fokusgruppsessionen följde en diskussion kring ansvarsfrågan angående resande och dess miljöpåverkan. Det var en öppen diskussion där deltagarna kunde associera fritt utan att vara bundna till några förutbestämda frågeområden.

---

<sup>24</sup> För diskussionsunderlag se bilaga 1

<sup>25</sup> jfr Wibeck (2000) s. 51

<sup>26</sup> se Wibeck (2000) s. 66

<sup>27</sup> jfr Wibeck (2000) s. 61-62

<sup>28</sup> jfr Dekker Linnros (1999) s. 48

Som moderatörer hade vi för avsikt att vara engagerade men samtidigt opartiska.<sup>29</sup> Vi framhöll att vi inte var där för att ta personlig ställning till respondenternas attityder och inte heller för att lägga moraliska värderingar i de svar som gavs. Fokusgruppsmetoden är bra då den genererar kunskap om vad deltagarna upplever som "rätt" och "fel" sorts beteende i den aktuella frågan.<sup>30</sup> Vi har använt oss av en blandning av strukturerad och ostrukturerad fokusgruppsdiskussion. För att hålla diskussionerna inom vårt ämnesområde har vi med hjälp av förarbetet av fokusgruppsundersökningen använt oss av en strukturerad metod samtidigt som deltagarna har varit fria att introducera nya ämnen på egen hand vilket är en form av ostrukturerat upplägg.<sup>31</sup> Som moderatörer har vi strävat efter att introducera ämnet och därefter att hålla oss så passiva som möjligt. Vi var enbart delaktiga i diskussionen om deltagarna behövde hjälp att hålla sig till ämnet eller för att ställa följdfrågor för att förtydliga en ståndpunkt efter behov<sup>32</sup>, vilket tyder på det strukturerade upplägget.<sup>33</sup> Vi fann att blandningen av strukturerad och ostrukturerad metod gjorde att deltagarna kunde känna sig trygga i att vi var väl förberedda, att studien hade ett specifikt syfte och att samtidigt känna sig fria att uttrycka sina åsikter. De spontana åsikter som ibland introducerades av deltagarna var mycket värdefulla.<sup>34</sup>

## **2.5 Bearbetning och källkritik**

Intervjudiskussionerna spelades in med hjälp av en mp3-spelare för att sedan skrivas ned i text. Detta gjordes för att inte gå miste om någon värdefull information. För att lättare identifiera rösterna vid transkriberingen inleddes intervjuerna med en kort presentation av varje deltagare.<sup>35</sup> Samtidigt som vi spelade in diskussionen tog två av tre moderatörer anteckningar som ett komplement till inspelningen. Den tredje fokuserade på att observera deltagarnas kroppsspråk och vara beredd med följdfrågor.<sup>36</sup> Tekniken svek oss i den första tredjedelen vid ett av intervjutillfällena men då två moderatörer antecknade, samtliga gruppmedlemmar

---

<sup>29</sup> jfr Wibeck (2000) s. 72

<sup>30</sup> Dekker Linnros (1999) s. 48

<sup>31</sup> jfr Wibeck (2000) s. 45-46

<sup>32</sup> jfr Wibeck (1998) refererad i Dekker Linnros (1999) s. 47

<sup>33</sup> jfr Wibeck (2000) s. 45-46

<sup>34</sup> jfr Dekker Linnros (1999) s. 53

<sup>35</sup> jfr Bloor et al. (2001) s. 91

<sup>36</sup> jfr Trost (1997) s. 100

närvarade samt att vi hade stöd för minnet av det visuella hjälpmedlet världskartan, anser vi att vi har tillräcklig med information för att kompensera förlusten av ljudmaterial.

I undersökningar som utförs med kvalitativa metoder, så som fokusgrupper, är det viktigt att förstå att bearbetningen av materialet sker med hjälp av tolkning och reflektion, vilket är den inställning vi har utgått i från. Tolkningen medför att alla referenser till det empiriska materialet således är tolkningsresultat. Reflektionsdelen blir som en tolkning av tolkningen och innebär att vi som forskare sätter tolkningsresultaten i ett större sammanhang där vi själva, omvärlden och forskningsfältet ingår.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Alvesson & Sköldberg (1994) kap. 1.2

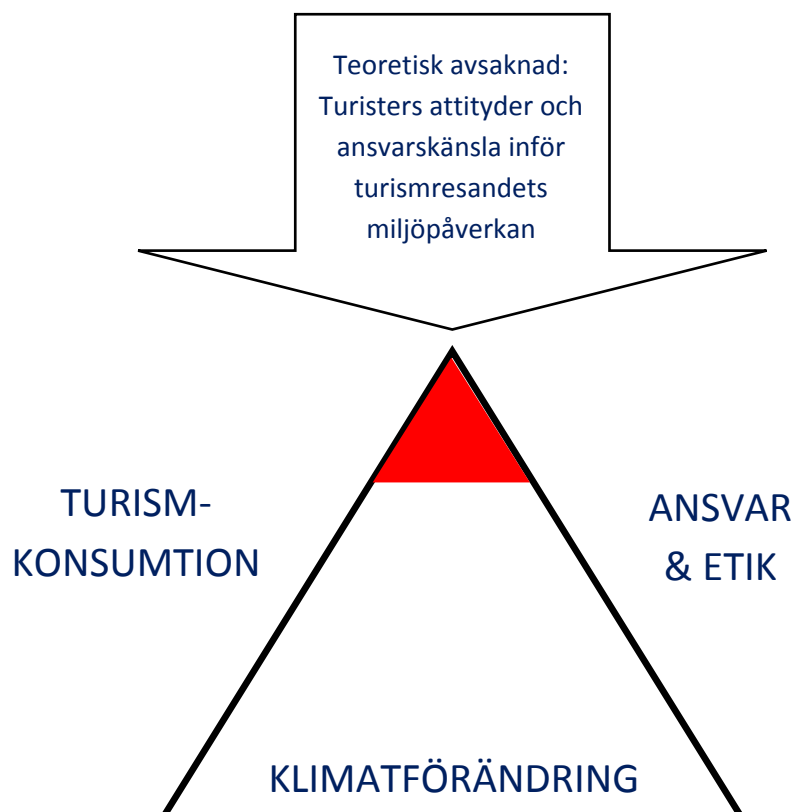
### 3 Teoretiskt ramverk

---

*I nedanstående kapitel redovisas uppsatsens utgångspunkter, vilka vi presenterar med hjälp av en egenkonstruerad modell som binder samman uppsatsens tre ämnesområden. Basen i modellen är klimatförändringen och de övriga teoretiska fälten innefattar turismkonsumtion samt ansvar och etik.*

---

Forskning om den globala klimatförändringen och dess konsekvenser finns att tillgå i stor utsträckning. Klimatrapporterna är många och vi har använt bland annat FN:s klimatpanel, IPCC:s, senaste rapport som utgångspunkt. Vidare har vi fördjupat oss i forskning om turismkonsumtion, turismupplevelser och motiv till resande. Det tredje teoretiska fältet, ansvar och etik, behandlar etiska och moraliska ställningstaganden liksom människors praktiska beteenden, vanor och handlingsmönster.



Figur 1: Teoretisk avsaknad om turisters attityder och ansvarskänsla inför turismresandets miljöpåverkan.



Modellen ovan visar hur de olika teoretiska delarna hänger ihop och var denna uppsats teoretiska insats kommer att ligga. Vad vi kan identifiera efter att ha behandlat dessa tre teoretiska fält är att det finns en avsaknad i forskningen gällande resenärens attityder till ansvarstagande i konsumtion av turismtransporter. Det är i toppen av triangeln, där turismkonsumtion samt ansvar och etik möts som vi ämnar lämna vårt bidrag till forskningen. Vi anser att det är nödvändigt att fylla denna avsaknad för att förstå problematiken utifrån ett konsumentperspektiv.

### **3.1 Global klimatförändring**

Trots delade meningar om klimatförändringens exakta innebörd, dess sannolikhet och dess karaktär finns nu vetenskapliga belegg för att mänskliga handlingar i hög grad påverkar jordens naturliga processer. FN:s klimatpanel, Intergovernmental Panel of Climate Change (IPCC), redovisade 2007 tydliga tecken på den globala klimatförändringen och dess extrema konsekvenser.<sup>38</sup> Bland annat fastställs att jordens medeltemperatur har stigit mer under 1900-talet än den gjort under de senaste tusen åren och förväntas öka med upp till fem grader ytterligare under de närmaste hundra åren. Högre maxtemperaturer och fler varma dagar är ett faktum, vilket får konsekvenser av extrem torka och stigande vattenytstemperaturer. I rapporten framgår även hur kraftiga skyfall blir alltmer förekommande, vilket resulterat i översvämningar och stigande vattennivåer. Ismassor och glaciärer har minskat vid båda polerna och att det är mycket troligt att biologiska ekosystem till hög grad påverkas av förändringen i temperatur.<sup>39</sup>

Det globala utsläppet av växthusgaser har ökat med 70 % från 1970 till 2004. De största orsakerna till de ökade utsläppen är energiförbrukning, transport och industri.<sup>40</sup> Utsläpp av koldioxid är den största enskilda faktorn till förändringen av den naturliga växthuseffekten, vilket leder till en global klimatförändring.<sup>41</sup> Genom förbränning av bland annat fossila bränslen ökar koncentrationen av växthusgaser i atmosfären och förhindrar långvågig strålning från att

---

<sup>38</sup> Intergovernmental Panel on Climate Change

<sup>39</sup> IPCC refererad i Becken & Hay (2007)

<sup>40</sup> IPCC

<sup>41</sup> Becken & Hay (2007) s. 119

lämna planetens atmosfär. Detta påverkar den naturliga balansen och likt ett växthus som absorberar värme ökar jordens temperatur.<sup>42</sup>

I januari 2008 presenterade Europakommissionen ett lagförslagspaket som beskriver EU-medlemsländernas framtida agerande för att minska klimatförändringen och arbeta fram förnyelsebara energikällor.<sup>43</sup> Denna reaktion tyder på att klimatförändringens akuta situation är i stort behov av gemensamma framtida riktlinjer. En åtgärd för att minska, eller åtminstone stabilisera utsläppen inom Europa, är handel med utsläppsrätter, vilket innebär köp av rättigheter till en förutbestämd mängd utsläpp.<sup>44</sup> Lagen innefattar i dagsläget enbart tyngre industrier men förslag har blivit genomröstat av EU-parlamentet att även inkludera flygindustrin inom handeln med utsläppsrätter med syfte att kontrollera och minska de alltmer ökande flygtransporterna inom Europa.<sup>45</sup>

## **Klimatförändring och turism**

Turismindustrins behov av miljö- och klimatomfattiga tillgångar, så som klara vatten, biologisk mångfald, stränder och vackra landskap, hotas idag av den globala klimatförändringen.<sup>46</sup> Som stor användare av fossila bränslen, framför allt genom flygtransporter till och från destinationer, är turismindustrin en bidragande faktor till klimatförändringen. Gössling (2002) påstår att den står för upp till 5,3 % av det globala utsläppet av växthusgaser och att transporter utgör 90 % av dessa utsläpp. Han beräknar även att flyg står för cirka 3,5 % av det totala koldioxidutsläppet.<sup>47</sup> Per transporterad person blir mängden utsläpp mycket hög, då det är en liten andel av världens befolkning som gör denna typ av turismresor.<sup>48</sup> Turism är således både en stor bidragare till och en stor missgynnare av klimatförändringen, något som Frändberg (1998) lyfter fram.<sup>49</sup> Dock visar en undersökning av Becken (2004) att detta samband inte är helt klart bland turister.

---

<sup>42</sup> Nationalencyklopedin

<sup>43</sup> Europa – Gateway to the European Union

<sup>44</sup> Utsläppshandel

<sup>45</sup> Vagabond (15 november 2007)

<sup>46</sup> Gössling & Hall (2006)

<sup>47</sup> Gössling (2002)

<sup>48</sup> Källén i Affärsresenärens (2008) s. 26

<sup>49</sup> Frändberg (1998) s. 121-123

Undersökningen visade att hälften trodde att klimatförändringen påverkar turismnäringen, men att det var mycket få som förstod att turismindustrin bidrar till klimatförändringen.<sup>50</sup>

Antal flygresor har ökat årligen med omkring 5 % och förväntas öka ytterligare till följd av ett större intresse för internationella resor och allt längre transporter.<sup>51</sup> Den totala mängden flygkilometer per passagerare har ökat mer än det totala antalet resor, vilket är ett resultat av flygets möjliggörande att besöka alla världens hörn. World Tourism Organization (UNWTO) rapporterade 2005 att 42 % av alla internationella turistankomster gjordes med hjälp av flygtransport.<sup>52</sup>

I och med klimatförändringen kommer många av de populära resmålen omgivningarna och väderförhållanden att ändras, vilket förväntas påverka turisternas resebeteenden, konstaterar Gössling och Hall (2006) och pekar på bland annat val av nya destinationer och andra restider under året.<sup>53</sup> Becken och Hay (2007) menar att de nordligare breddgraderna, så som Kanada och Norden, kan komma att få fler besökare under sommarmånaderna då den varma säsongen förlängs, medan redan varma zoner så som Medelhavsområdet blir mindre attraktivt då den ökade sommarhettan avskräcker många turister.<sup>54</sup>

### ***3.2 Turismkonsumtionens utveckling***

Transportmedel har under det senaste seklet följt samhällets och teknikens utveckling. Cykeln var länge ett av de vanligaste transportmedlen men ersattes så småningom av motorfordon<sup>55</sup> som både blev en del av vardagen liksom ett sätt att upptäcka världen.<sup>56</sup> Med utvecklingen av kommersiella flygplan på 1950-talet blev turismen ett globalt fenomen vilket utgjorde grunden för mass- och charterturismen som tog sin början på 1960-talet.<sup>57</sup>

---

<sup>50</sup> Becken (2004) refererad i Gössling & Peeters (2007) s. 405

<sup>51</sup> Becken & Hay (2007) kap. 2

<sup>52</sup> Gössling & Hall (2006) s.168

<sup>53</sup> Ibid. s. 164

<sup>54</sup> Becken & Hay (2007) s. 233

<sup>55</sup> Eskilsson ur Sandell & Sörlin (2000) s. 78-79; Aronsson ur Sandell & Sörlin (2000) s. 210

<sup>56</sup> Frändberg (1998) s. 3

<sup>57</sup> Smith ur Lew, Hall & Williams (2004) s. 25

Idag finns det många olika sätt att ta sig från en plats till en annan, med varierande bekvämlighet och prisnivå. Valet av transportmedel menar Kelly, Haider och Williams (2007) baseras på olika faktorer där pris, restid, täthet i avgångar, bekvämlighet och flexibilitet nämns som de viktigaste. Det är sedan avvägningar mellan dessa aspekter som leder resenären till att fatta ett beslut.<sup>58</sup> Andersson (2007) pekar på att tidsåtgången är en stor och allt viktigare faktor i dagens stressade samhälle. Han menar att all tid som går åt i samband med semesterresan inte är njutbar, exempelvis transporten till och från resmålet.<sup>59</sup> Dock menar Kelly, Haider och Williams att resmål på vilka det finns smidiga och lättillgängliga kollektiva transportmedel är tilltalande för många turister.<sup>60</sup>

En annan aspekt av kommunikationer i turismnäringen är att transporter idag kan ersättas. Frändberg, Thulin och Vilhelmson (2005) påpekar att informations- och kommunikationsteknologins ständiga utveckling gör att vissa aktiviteter som tidigare förutsatte förflyttning numera kan göras virtuellt från en och samma plats. Detta gör att resor inte längre blir nödvändiga i vissa sammanhang, då exempelvis affärer kan göras och möten kan hållas med hjälp av telekommunikation så som videokonferenser.<sup>61</sup>

## **Resemönster och -trender**

För att undersöka rese-mönster och attityder till resande är det av vikt att studera motiv. Identifieringen av motiven bakom en resenärs val ger en förklaring till hur turisten har resonerat. Fodness (1994) menar att motiv är en avgörande drivkraft bakom allt beteende. Motivationsteori beskriver psykologiska faktorer så som en individs behov, önskemål och mål. Viljan att tillfredsställa dessa resulterar i handling.<sup>62</sup> Parrinello (1996) menar att motivationsprocesser skapas och bibehålls av den kulturella och sociala kontext i vilken en

---

<sup>58</sup> Kelly, Haider & Williams (2007) s. 298-299

<sup>59</sup> Andersson (2007) s. 52-53

<sup>60</sup> Kelly, Haider & Williams (2007) s. 298

<sup>61</sup> Frändberg, Thulin & Vilhelmson (2005) kap. 2

<sup>62</sup> Fodness (1994) s. 555-557

person befinner sig.<sup>63</sup> Frändberg (1998) har noterat att miljöhänsyn som motiv saknas i forskningen om resemonster.<sup>64</sup>

Under 1980- och 90-talet skedde en differentiering på resemaknaden. Utöver den redan etablerade charterindustrin uppstod nya turismformer så som ekoturism, äventyrsturism och kulturturism.<sup>65</sup> Då flygtrafiken i Europa avreglerades under 90-talet möjliggjordes konkurrens på marknaden vilket medförde lägre priser och fler destinationer. Lågprisflygets introduktion gjorde att resandet då kunde ta ordentlig fart. Det blev nu möjligt för resenärer att göra flertalet både korta och långa resor per år.<sup>66</sup>

Som svensk resenär är det vanligt att stöta på andra svenskar vid resor runt om i världen. Den tidigare nämnda Sifo-undersökningen visar att fler än hälften av svenskarna reser utomlands minst en gång om året och att en av tio reser fyra gånger per år eller mer. Endast en av tio reser aldrig utomlands. Drömmesmålen bland svenskarna är långväga sådana; Australien, Thailand och USA intar topp tre och samtliga på topp sex är utomeuropeiska resmål.<sup>67</sup> Avstånd upplevs allt kortare i en tid då globalisering sedan länge är ett faktum och internet möjliggör virtuella upplevelser av avlägsna platser på blott ett ögonblick. Det finns för dagens resenärer en stor mängd resmål att välja bland. I denna föränderliga och ständigt nytänkande värld uppmärksammas hela tiden bättre och mer attraktiva destinationer. Det pågår en ständig jakt efter nya begär, menar bland andra Bauman (2000). Det är viktigt att konsumenten oavbrutet exponeras för nya frestelser att planera nästa resa, ty det förhoppningsfulla resandet är ofta mer tillfredsställande för turisten än destinationen i sig.<sup>68</sup>

Denna jakt på nya lockelser betyder att resemonster ständigt förändras då konsumenter till slut tröttnar på en viss destination och vill uppleva något nytt. Det har observerats att tåggluff inom Europa var populärt bland unga svenska resenärer på 90-talet och att intresset sedan skiftade till motsvarande backpacker-resor i Asien och Australien under sent 90-tal och tidigt

---

<sup>63</sup> Parrinello refererar i Apostopoulous, Leivaldi & Yinnakis (1996) s. 79

<sup>64</sup> Frändberg (1998) s. 5

<sup>65</sup> Aronsson ur Sandell & Sörlin (2000) s. 210

<sup>66</sup> Doganis (2001) s. 5-6

<sup>67</sup> Sifo-undersökning för Europeiska Reseförsäkringar (2008)

<sup>68</sup> Bauman (2000) s. 74-80

2000-tal. Under 90-talet växte antalet internationella resenärer i Sydasiens med 10 % per år, varav en stor del kom från Europa.<sup>69</sup> Det senaste fokusskiftet i rese mönster har nu skett till Sydamerika och avlägsna ögrupper så som Karibien och Maldiverna, av researrangörernas aktuella utbud och marknadsföring att döma. Det är således tydligt att turismtrenden innebär resor till alltmer avlägsna destinationer.

## **Turism som konsumtion av upplevelser**

Konsumtion är inte någon ny företeelse utan har pågått lika länge som det har funnits samhällen, interaktion och utbyten mellan människor. Arnould, Price och Zinkhan (2005) beskriver konsumtionsbeteende som psykologiska och sociala processer som människor genomgår i anskaffning, användning och försäljning av varor och tjänster. Studier av konsumtionsbeteende söker en förståelse för mänskliga aktiviteter så som känslor och handlingar.<sup>70</sup> Konsumtion av turismupplevelser skiljer sig från annan konsumtion. Turismkonsumtion som forskningsområde lägger stor vikt vid att förstå konsumentens tillfredsställelse vid inköp av en tjänst. Pearce (2005) menar att vid konsumtion av exempelvis dagligvaror är entusiasmen över inköpet begränsat och avtar med tiden då produkten inte har någon större påverkan i konsumentens liv, till skillnad från konsumtion av resor. Vid turismkonsumtion planerar och fantasierar konsumenten över sin resa under en lång tid innan resan ens har börjat. Den reflekterande fasen kring turistens upplevelse och erfarenhet kvarstår längre än vid ett annat inköp.<sup>71</sup> Andersson Cederholm (1999) menar att turism kan ses som ett samlande; syftet är inte att förbruka upplevelsen utan att spara den. Även samlandet visar på att turismen är en unik konsumtionsform. Andersson Cederholm påstår att det bland turister finns en önskan om att uppleva något äkta, det som är unikt för en viss plats eller kultur. Insamlandet av upplevelser gör att chansen ökar för att fånga det unika. Samlandet och jakten på det unika gör att konsumtionen individualiseras.<sup>72</sup> Pine och Gilmore (1999) menar att de individuella upplevelserna uppstår hos en individ som deltar i något på en

---

<sup>69</sup> Frändberg (1998) s. 4

<sup>70</sup> Arnould, Price & Zinkhan (2005) s. 23; Bagozzi, Gürhan-Canli & Priester (2002)

<sup>71</sup> Pearce (2005) s. 10

<sup>72</sup> Andersson Cederholm (1999) s. 23, 30, 182-186

känslomässig, fysisk eller intellektuell nivå. Ett mål med sökandet efter upplevelser är att bli påverkad av dem. Värdet av en upplevelse lagras i minnet hos den person som tagit del av den.<sup>73</sup>

Pearce (2005) benämner turismkonsumtionens faser normalt, liminalt och post-liminalt tillstånd. Det normala tillståndet är en persons liv och erfarenheter i dess hemmiljö. I det liminala tillståndet sätts turisten in i den okända situationen på resan och möjligheterna i denna temporära tillvaro blir ofta annorlunda än de i det normala tillståndet. Slutligen följer det post-liminala tillståndet där turisten återgår till det normala vardagslivet.<sup>74</sup> Det är viktigt att påpeka att turism alltid innebär en återkomst till vardagslivet där allt det främmande på resan ställs i jämförelse.<sup>75</sup> Dann (1977) menar att det liminala tillståndet har två funktioner; normlöshet och självförverkligande. I turismresandet får individen utlopp för normlösheten då personen kan frångå det normala tillståndet och uppleva saker som den inte kan i sin vardag vilket bidrar till självförverkligandet. Under resan kan individen styrka ett ändrat beteende, en normlöshet, och prova på saker och tänja på gränserna. Normlösheten i det liminala tillståndet och friheten att bete sig på ett annat sätt än i vardagslivet är en stor drivkraft till resande.<sup>76</sup> Även Frändberg (1998) pekar på att sökandet efter det annorlunda och normlösa är ett viktigt motiv till resande.<sup>77</sup>

Det liminala tillståndet har gjort att turismen har utvecklats till en upplevelseindustri.<sup>78</sup> Den ständiga jakten på upplevelser, och att uppleva genom konsumtion, är en del av en större process som genomsyrar hela dagens samhälle.<sup>79</sup> Resande är något som idag nästan tas för en självklarhet. Urry (1999) hävdar att det till och med av många ses som en samhällslig rättighet, som går hand i hand med att vara modern och att konsumera platser och kulturer bortom den egna.<sup>80</sup>

---

<sup>73</sup> Pine & Gilmore (1999) s. 12, 31, 71

<sup>74</sup> Pearce (2005) s. 25

<sup>75</sup> Frändberg (1998) s. 19

<sup>76</sup> Dann (1977) refererad i Fodness (1994) s. 556-557

<sup>77</sup> Frändberg (1998) s. 19

<sup>78</sup> Pearce (2005) s. 9-10

<sup>79</sup> O'Dell (1999) s. 15

<sup>80</sup> Urry refererad i O'Dell (1999) s. 21

### 3.3 Ansvar och etik

Etik och moral är två begrepp som ofta används vid tal om värderingar och handlingar. Brytting (2005) beskriver etik som ”att ta ansvar för det gemensamma bästa” och visar på insikten i en viss fråga. Moral är snarare insatsen och därmed direkt kopplad till en specifik handling. Människans etiska förhållningssätt och moraliska insatser bottnar i personliga värderingar och föreställningar om vad som är gott och ont, bra eller dåligt.<sup>81</sup> Bauman (1993) menar att tankesätt som ”*alla gör det*” och ”*det är så man gör*” är vanligt förekommande sociala normer vilka skapar trygghet och kan förebygga en människas dåliga samvete.<sup>82</sup> Jones, Parker och Bos (2005) pekar på att de sociala normerna även kan skapa generaliserade beteenden, vedertagna ståndpunkter kring en viss fråga.<sup>83</sup>

Det moraliska kravet är personligt och kan ses som icke-rationellt.<sup>84</sup> Med detta menar Bauman att en moralisk handling inte går att beräkna eller kan ses följa förutbestämda regler. Svårigheten med att påverka många handlingsmönster bottnar i värdekonflikter mellan olika prioriteringar, tillägger Brytting.<sup>85</sup> Ett exempel på en sådan värdekonflikt kan vara; Skall jag ta den där långa flygresan utomlands eller skall jag resa med tåg inrikes och således agera mer miljövänligt? Steenhaut och Van Kenhove (2006) påstår att många handlingar kräver överväganden som sätts i relation till de personliga intressena och jakten på självförverkligande. Målen för att tillgodose de personliga behoven hänger ofta ihop med oetiska val eftersom man tänker mer på sina privata intressen och tar lite hänsyn till andra.<sup>86</sup> En persons subjektiva tankar kring ett konstaterat miljöproblem kan påverka dennes inställning till att ändra sitt beteende, vilket handlar om relationen mellan upplevda och konstaterade miljöhot, menar Lindén (2001).<sup>87</sup> Gössling och Peeters (2007) pratar om ett slags psykologisk förnekelse som ett

---

<sup>81</sup> Brytting (2005) s. 29 & 32

<sup>82</sup> Bauman (1993) s. 101

<sup>83</sup> Jones, Parker & Bos (2005) s. 14

<sup>84</sup> Bauman (1993) s. 71

<sup>85</sup> Brytting (2005) s. 33

<sup>86</sup> Steenhaut & Van Kenhove (2006) s. 141

<sup>87</sup> Lindén (2001) s. 57-58



framträdande fenomen då flygets miljöpåverkan diskuteras. Denna förnekelse till flygets miljöpåverkan bottnar i de många diskurser som finns om flygindustrin.<sup>88</sup>

Att ta ansvar och etiska ställningstaganden kan vara svårt, då effekten av en viss handling inte går att förutspå. Jonas (1991) påstår att miljöfrågorna inte kan ta hjälp av den traditionella etiken, eftersom varje enskild individs handling kan uppfattas som om den inte spelar så stor roll i det stora hela.<sup>89</sup> Diskrepansen mellan förutseendets kraft och handlandets makt skapar ett nytt etiskt dilemma som ofta resulterar i försiktighetsprincipen, det vill säga att ta det säkra före det osäkra och inte agera så att långsiktiga effekter kan försvåra framtida ansvarsfulla handlingar.<sup>90</sup> Jones, Parker och Bos funderar vidare kring Baumans begrepp moralisk distansering, det vill säga den ökade klyftan mellan handling och dess konsekvenser, och menar att om en person inte ser de direkta effekterna av en handling är det lättare att inte bry sig över huvud taget.<sup>91</sup> Bauman talar också om en distansering mellan det moraliska jaget och den Andre. De personliga krav som en individ ställer på sig själv sätts ofta i relation till den Andre och ger därigenom det moraliska jaget sitt erkännande.<sup>92</sup> Med andra ord, genom att jämföra sig och sina handlingar med andra individer, institutioner och system kan människor finna sätt för att gottgöra och rättfärdiga sina handlingar.

## Värderingar och handling

Vid diskussioner kring resandets miljöpåverkan följer ofta frågor om vad samhället och den enskilda individen kan eller bör göra för att förebygga fortsatt miljöförstörelse. Om ansvar inför miljön och vad som krävs för att människan skall ändra ett invant beteende skriver Lindén (2001), som menar att trots allmänhetens ökade miljömedvetenhet är det problematiskt för många att ändra till mer miljöanpassade handlingsmönster. Lindén beskriver två typer av drivkrafter som påverkar människors handlingar; de inre drivkrafterna som bottnar i individens

---

<sup>88</sup> Gössling & Peeters (2007)

<sup>89</sup> Jonas (1991) refererad i Brytting (2005) s. 192

<sup>90</sup> Brytting (2005) s. 192-193

<sup>91</sup> Jones, Parker & Bos (2005) s. 90

<sup>92</sup> Bauman (1993) s. 107

egna värderingar och de yttre drivkrafterna som handlar om samhällets stödjande strukturer. Teoretisk respektive praktisk kunskap har olika förmågor att påverka handlingsmönster, menar Lindén. Hon betonar vikten av en översättning av teoretisk kunskap till praktiska handlingar för att uppnå resultat. För att få människor att ändra sina resemönster och välja alternativa färdmedel krävs omställningshandlingar vilka kan innebära stora förändringar i livsstil.<sup>93</sup>

Intresset för etisk konsumtion har under det senaste decenniet blivit alltmer framträdande och visar på en större medvetenhet bland dagens konsumenter.<sup>94</sup> Lindén pekar på att det allmänna intresset för miljöfrågor är stort i Sverige jämfört med många andra länder.<sup>95</sup> Dock hävdar många forskare att det finns en diskrepans mellan hur en individ anser att denne bör konsumera och hur personen faktiskt väljer att konsumera.<sup>96</sup> Exempelvis menar Thøgersen (2005) att en medvetenhet om att ett visst beteende har problematiska konsekvenser och att det finns bättre alternativ till detta beteende ofta inte är nog för att det skall ändras. Enbart en medvetenhet om, eller en inställning till, problematiken har visat sig ha liten påverkan på beteende och beslutsfattande.<sup>97</sup> Bauman (1993) uttrycker motsvarande problematik på följande sätt: ”Den allas vår plikt som jag *känner till* tycks inte vara samma sak som mitt ansvar som jag *känner*.”<sup>98</sup> Biel och Dahlstrand (2005) pekar på att värderingar ofta är ganska instabila över tiden. Från början baseras kanske en individs beteende på en viss värdering, exempelvis en låg prisnivå, och med tiden blir detta beteende en vana. Om sedan exempelvis samhällets miljöhänsyn ökar och individen anammar denna värdering är det inte säkert att individen ändrar sitt beteende eftersom det då redan är invariant. För att verkligen kunna ändra ett sådant beteende krävs att individen sätter egna mål för den nya värderingens tillämpning, exempelvis att konsumera på ett mer miljömässigt hållbart sätt.<sup>99</sup> Att sätta mål för sitt etiska handlande kräver stor planering och blir därför ofta inte genomfört. Dessutom ställs värderingar ofta i relation till varandra då man står inför ett beslut. Man kanske är villig att betala en viss summa för något som bevarar miljön

---

<sup>93</sup> Lindén (2001) s. 41

<sup>94</sup> Crane & Matten (2007) s. 341

<sup>95</sup> Lindén (2001) s. 33-34

<sup>96</sup> se t.ex. Harrison, Newholm & Shaw (2005) & Thøgersen ur Krarup & Russell (2005)

<sup>97</sup> Thøgersen ur Krarup & Russell (2005) s. 58

<sup>98</sup> Bauman (1993) s. 71

<sup>99</sup> Biel & Dahlstrand ur Krarup & Russell (2005) s. 37, 43

men summan har oftast gränser. Miljövärderingen är viktig men det är även värderingen vad gäller pengar.<sup>100</sup>

---

<sup>100</sup> Biel & Dahlstrand ur Krarup & Russell (2005) s. 38

# Avhandling

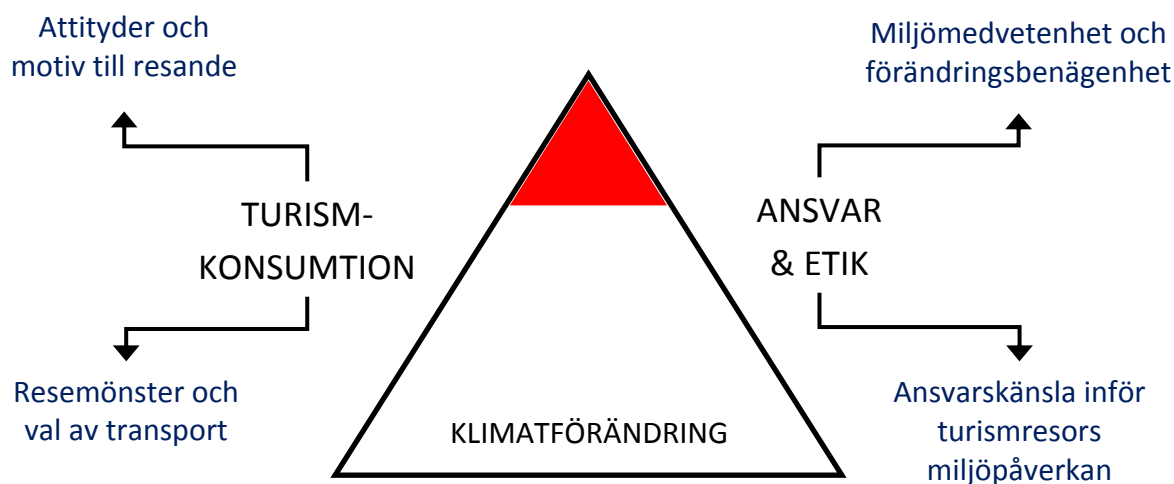
## 4 Empiriskt resultat och analys

---

I detta kapitel redovisas och analyseras uppsatsens empiriska material med hjälp av den teoretiska ram som presenterades i föregående kapitel. Dispositionen av kapitlet utgörs av fyra tematiserade huvudområden som vi urskiljde vid bearbetningen av det empiriska materialet.

---

Tematiseringen utgår ifrån den modell vi presenterade i kapitel 3 och redovisas under rubrikerna *Attityder och motiv till resande* och *Resemönster och val av transport* respektive *Miljömedvetenhet och förändringsbenägenhet* och *Ansvarskänsla inför turismresors miljöpåverkan*. Inom de behandlade empiriska och teoretiska fälten lämnar vi vårt bidrag till forskningen då vi landar i triangelns topp, demonstrerat i nedanstående illustration.



Figur 2: Tematisering av studenters attityder och ansvarskänsla inför turismresandets miljöpåverkan.

## 4.1 Attityder och motiv till turismresande

Vilka behov, önskemål och mål studenterna i vår fokusgruppsundersökning har i sitt resande visas genom motiveringarna till varför de reser. Exempel på dessa är en önskan om att se något annorlunda vad gäller kultur och natur. ”Med Kina är det kulturen, historien och språket” menar någon medan någon annan vill ”sticka ut och leta efter äventyr” och en tredje ”vill åka till Argentina eller Brasilien och uppleva världens mest ekologiska nötkreatursproduktion... gärna från hästryggen”. Andra vanliga motiv till att resa är shopping och nöjen. ”Barcelona, en shoppingresa” finns på agendan för en av respondenterna och motsvarande önskemål eller planer om kortare Europaresor var vanliga bland studenterna. Ytterligare motiveringar till resandet är att de vill unna sig något, att de ser det som en lyx att kunna resa bort samt att de vill uppleva nya och okända situationer. Studenternas resonemang gav oss tecken på att de skiljer mellan sitt agerande i vardagslivet och det som gäller turismresandet. Denna åtskillnad kan jämföras med bland andra Pearces (2005) sätt att skilja mellan normalt och liminalt tillstånd. I studenternas fall kan det liminala tillståndet identifieras när de pratade om möjligheten att se någonting nytt och att uppleva en lyx. Under resan är det viktigt att komma åt det där ”lilla extra”. Turister kan temporärt leva lyxigare än vanligt då de ofta prioriterar att unna sig mer under reseperioden. Många av de motiv som vi kunde tyda av studenternas svar kring sina dåtida och nutida resemonster, kan vi koppla samman med ett slags självförverkligande. Studenterna reser ofta helt för sin egen skull, för att få möjlighet att handla efter egna intressen samt att stilla sin nyfikenhet och äventyrlusta. I likhet med vad Steenhaut och Van Kenhove (2006) säger om jakten på självförverkligande går de personliga intressena och behoven oftast först. Studenterna uppvisar med sina motiv till resandet ett självcentrerat tankesätt som resulterar i ett oetiskt handlande där miljöaspekter får stå tillbaka för de personliga intressena.

Intressen och utbildningsområde avspeglar sig i de resor som studenterna har gjort och vill göra. I respondentgruppen som bestod av statsvetare var populära resmål USA och Ryssland med motiveringen att den politiska historien lockade. I gruppen med miljöingenjörer var naturen något som lockade studenterna både i de resor de redan gjort och i önskade framtida resor. Den grupp som bestod av humanister visade ett stort intresse för bland annat franskspråkiga länder och andra resmål där motiven var av språkliga och kulturella slag.

Ovanstående information från fokusgruppsdiskussionerna visar på hur viljan att tillfredsställa personliga intressen ofta är ett motiv vid val av destination.

I sin jakt på upplevelser, genom konsumtion av turismresor, vill resenären personligen uppleva och ta del av det äkta, menar Andersson Cederholm (1999) och syftar på hur resenärer vill se och uppleva med egna ögon. Intressant att notera var hur deltagare ur en av fokusgruppsdiskussionerna gärna ville besöka Svalbard och andra känsliga naturområden, trots att de visste att detta inte är miljömässigt hållbart. En anledning var att de ville se platsen med egna ögon för att få en verklig förståelse för hur viktig platsen är att bevara. Att själv vara delaktig i det äkta, att få uppleva platsen med egna ögon, visar på hur resandet frambringar ett behov. Trots att studenterna hade kännedom om resans negativa miljöpåverkan på platsen (Svalbard, i ovanstående exempel) hade de stor lust att resa dit. Detta tolkar vi som att de personliga reseupplevelserna, att se och uppleva platsen med egna ögon, är starka drivkrafter vid val av destination och att de inte påverkas i någon större utsträckning av de eventuella miljökonsekvenser som resan medför.

## ***4.2 Resemönster och val av transportmedel***

Studenterna visar en medvetenhet om att flyget som turismtransport bidrar till stora mängder utsläpp av koldioxid. Trots detta visade sig flyget vara det transportmedel som studenterna använder flitigast i samband med turismresande utanför Sverige. Precis som Thøgersen (2005) beskriver ändras inte nödvändigtvis ett beteende till följd av en kännedom om ett visst problem eller en viss situation. Detta menar vi stämmer överens med hur studenterna resonerade kring sina val av transportmedel. Den rörlighet och möjlighet till förflyttning som studenterna vuxit upp med i dagens samhälle gör att de har vant sig vid ett utbrett resande. När de tillfrågades om vart de vill resa i framtiden nämndes ett stort antal kontinenter på önskelistan. Som påvisat i teoriavsnittet går resemönster i trender och påverkas av den kulturella kontext i vilken en resenär befinner sig. Detta blir tydligt bland studenterna då önskemål om framtida resor följer turismtrenden vad gäller mer långväga resor. Sydamerika, USA och Kina var ofta återkommande i diskussionerna, med speciell betoning på rundresor i bland annat Sydamerika och Asien. Europa, med ett flertal närmre destinationer, lockade också för framtida resor och en av

studenterna menar att *"någon storstad i Europa varje år framåt"* förmodligen blir aktuellt. Att begränsa sina önskade framtida rese mål var för vissa respondenter svårt att göra. Några av studenterna uttryckte sig *"... och sen har jag resten av världen som jag vill se"* och *"alltså... jag vill ju se alla länder"*.

Bakomliggande faktorer som påverkar studenternas val av turismtransporter visade sig följa liknande mönster i samtliga diskussionsgrupper. En avgörande faktor till vart studenterna har rest under sin studietid var deras ekonomiska möjligheter. Samtliga diskussionsgrupper tar upp priset på resan som den mest avgörande faktorn när de fattar ett beslut om turismtransport. Lågprisflyg och bokning via internet nämndes som attraktiva alternativ. Någon svarade *"Ryanair, så billigt som möjligt"* och någon annan motiverade att *"flyget är ju inte det mest miljövänliga men priserna inom flygindustrin är ju väldigt låga"*. Det visade sig tydligt att de kostnadsrelaterade aspekterna gick före de miljövänliga.

Förutom priset visade det sig att resans tidsåtgång hade stor betydelse för studenterna. Citatet *"Men jag valde att ta flyget eftersom det gick smidigare /---/ det var det som fick avgöra i det läget... /.../ om man ska åka iväg vill man gärna komma snabbt till stället och vara där istället för att spendera 1-2 dagar för att komma till stället... då har man förlorat dagar"* vittnar om tidens betydelse. I enlighet med vad Andersson (2007) säger om oviljan till alltför stor tidsåtgång till resans transport, diskuterades det bland studenterna kring transporttid i en negativ bemärkelse. Andersson menar att resans transport kan ses som ett nödvändigt ont men att det kan vändas till något mer positivt genom att resenären betalar ett högre pris för en mindre tidskrävande transport. De flesta ansåg att det viktigaste var att komma fram till destinationen, inte hur transporten i sig var utformad. De argumenterade för fördelen med att effektivisera och förkorta tidsåtgången och hoppades på framtida transportalternativ jämbördiga med flyget i tidsavseende.

På samma sätt som Kelly, Haider och Williams (2007) beskriver, sker en avvägning hos våra respondenter mellan olika faktorer vid beslut om transportmedel och i studenternas fall diskuterades bland annat tidsåtgång kontra pris. Denna avvägning diskuterades bland annat på tal om alternativa transportmedel. För att studenterna skulle välja ett mer miljövänligt transportmedel framför flyget efterfrågades ett lägre pris och/eller en differentiering i form av högre komfort. På grund av studenternas ekonomiska situation uppstod det frustration över hur

framför allt priset avgjorde deras val av transportmedel. I linje med det som både Brytting (2005) liksom Steenhaut och Van Kenhove (2006) talar om, uppstod det en värdekonflikt mellan olika prioriteringar när ett beslut om transportmedel skulle fattas. *"För som det är i dag, är det ju billigare att flyga till Stockholm än att åka tåg. Då blir det ju fel hela vägen. Även om jag tänker att nu ska jag vara miljövänlig och verkligen tänka på miljön och åka tåg så kanske jag inte vill betala 500 spänn mer för att åka tåg än att flyga"*, säger en av studenterna om sitt val av transportmedel. Hade priset varit lägre på alternativa transportmedel hade studenterna generellt haft överseende med att transporten tog längre tid. Vid tal om längre resor framkom det att studenterna hade större överseende med transporten vad gäller tid och pengar, än vid en kortare resa. Någon menade att *"vid långresor spelar inte priset så stor roll, då har man ju bestämt sig"*. Studenterna diskuterade att vid de stora belopp en långresa uppgår till känns priset mindre viktigt då de ändå får räkna med att resan blir kostsam. De menade att detta är överkomligt eftersom en långresa är någonting som genomförs mer sällan.

Transportmedlets funktionalitet och bekvämlighet visade sig också vara av betydelse. Exempelvis beskrev en av studenterna hur svårt det kan vara att resa med alltför mycket bagage på tåg, vilket medförde att personen i stället valde flyget som färdväg. Tillgängligheten av olika transportmedel hade också en inverkan på hur studenterna hade rest och förväntades resa i framtiden. Vid kortare resor hade de en större valmöjlighet av transporter som exempelvis buss, tåg, bil och flyg. Däremot var transportmedlet för att nå de mer avlägsna destinationerna begränsat till flyget, vilket minimerade deras val av andra transportmedel. Intressant är hur användning av flyg som transportmedel var aktuellt för samtliga studenter vid diskussionen kring vart de i framtiden skulle vilja resa.

Många av våra respondenter påstod också att de skulle välja miljövänliga transportmedel för sina turismresor om dessa fanns till bättre priser och med större valmöjligheter än idag. De syftade då på att välja tåg istället för flyg på kortare sträckor, så som inom ett land eller en kontinent där flyget inte är en nödvändighet. En student påstod att *"om jag hade haft på mig en månad så visst hade jag kunnat ta tåget eller båt /.../ men om det är kortare tid är det flyg som går snabbast. Men jag hoppas att det kommer finnas mycket bättre alternativ för miljömedvetna /.../ att det kanske kan komma nya jättesnabba tåg eller någonting annat som man skulle kunna använda sig av. Ett*



*bättre alternativ.*” Denna typ av exemplifierande på hur utbudet kan förbättras var vanlig bland studenterna och kan ses som ett sätt på vilket de sköt ifrån sig ansvaret för sina handlingar till någon annan, i detta fall samhällsstrukturen. Som Lindén (2001) säger är sådana strukturer viktiga för att människor skall agera på ett visst sätt, så det kan tänkas att studenterna skulle agera annorlunda om de föreslagna alternativen fanns.

Konsumentmakt i utvecklingen av miljövänliga transporter var något som diskuterades i grupperna. Den sågs å ena sidan som överdriven samtidigt som det argumenterades att om efterfrågan blir tillräckligt stor måste transportföretagen anstränga sig mer för att utveckla tillfredsställande alternativ. I kunskaps-quizet svarade samtliga studenter rätt på frågan om vilket av transportmedlen bil, tåg och flyg som genererar mest respektive minst koldioxidutsläpp per personkilometer.<sup>101</sup> Men en medvetenhet om ett miljöförstörande beteende är inte alltid tillräckligt för att ändra vanor, i enlighet med vad Thøgersen (2005) säger, och kanske krävs det därför att de mer miljövänliga transportalternativen blir bättre och mer tillgängliga genom exempelvis lägre priser. Detta skulle då bli ett mer attraktivt alternativ då våra respondenter i nuläget är styrda av prisnivån i sina val av transportmedel.

### **4.3 Miljömedvetenhet och förändringsbenägenhet**

Det framkom under diskussionerna att ämnet klimatförändring är högst relevant för studenterna och att de på många sätt uppmärksammat mediedebatten. Men kunskapen om hur deras resande påverkar miljön och klimatet var inte särskilt stor. Kunskap och information sägs ofta vara ett av de viktigaste verktygen för att få människor att reflektera över sina handlingsmönster, men som både Lindén (2001) och Thøgersen (2005) säger är teoretisk kunskap inte alltid tillräcklig för att ett beteende skall ändras. Statistiska siffror och skrämmande fakta gör det möjligt för allmänheten att ta del av problematiken, men frågan är hur lättförståelig informationen är och vilka effekter den får.

Studenterna visade tendenser till svårigheter att förstå och sätta turismresandet i rätt perspektiv, vilket stämmer överens med den undersökning som Becken (2004) utfört vilken

---

<sup>101</sup> Rätt svar är att tåg genererar minst och att flyg genererar mest utsläpp. Mängderna kan avläsas i bilaga 1.

visade att sambandet mellan turismindustrin och klimatförändringen inte var helt tydligt bland turister. Till skillnad från Beckens undersökning visade det sig att våra respondenter trodde att turismen stod för större del av det totala utsläppet av växthusgaser än vad den verkligen gör. I quiz-frågan om hur stor del av det totala utsläppet av växthusgaser som turismen står för erbjöd vi alternativen 5 %, 12 % och 30 %. Endast en person valde det lägsta och rätta alternativet. Många av studenterna verkade resonera på liknande sätt som följande respondent uttryckte det; *”Jag visste att det var mycket, men 30 % är väldigt mycket, så jag tog mellanalternativet...”* Förklaringar till att de trodde att det var en större andel var att problemet ofta nämns och debatteras i media samt att de själva är en del av problemet och bidrar till utsläppen med sina resor. Någon sade: *”Det är kanske för att man är del av det själv, med resande och turism. Jag vet ju inte så mycket om industrier och andra typer av utsläpp. Det är det som man är medveten om som tar större fokus.”* Detta kan vara ett resultat av hur den nästan dagliga informationen om klimatförändringen bidrar till en förstörd och vinklad bild av problemet. En annan förklaring till studenternas överskattning av kopplingen mellan turismen och klimatförändringen kan vara att vi hade samlat dem för att diskutera just detta ämne.

Vi frågade också vad klimatkompensation är och det visade sig att åtta av elva respondenter kände till vad det innebär. Kunskapen hade de tagit till sig då ämnet tagits upp i media men få hade stött på valmöjligheten vid bokning av resa. Det fanns även en viss skepsis till klimatkompensation och dess effekter och prissättning. Frågor som hur man sätter pris på miljön och jämförelser med avlatsbrev<sup>102</sup> diskuterades. Ingen respondent hade faktiskt klimatkompenserat en resa, men några hade övervägt att göra det; *”Man tänkte på det och så glömde man bort det, och sen så hände det aldrig /.../ det var så mycket precis innan resan /.../ så det blev inte /---/ men hade man fått ett [förslag] när man bokade resan då hade man ju kryssat i det och sen betalat /.../ om nån hade hjälpt en lite mer.”* Det går alltså att se tendenser till en viss bekvämlighet hos studenterna; det skall vara så enkelt som möjligt att klimatkompensera, annars blir det inte gjort. Att avväganden mellan olika värden görs vid konsumtionsval talar bland andra Biel och Dahlstrand (2005) om, och i studenternas fall verkar bekvämlighet vid bokningstillfället väga

---

<sup>102</sup> Historiskt: religiös botgörelse för begångna synder.

tyngre än miljöhänsynen. De vill med andra ord att det skall vara så okomplicerat och smidigt som möjligt att boka en resa.

Drygt hälften av studenterna svarade rätt på quiz-frågan om hur mycket koldioxid som släpps ut per person vid en flygning Stockholm-Bangkok tur och retur. Rätt svar är 2,3 ton och de övriga alternativen var 23 kg respektive 230 kg. Samtliga respondenter förklarade att de räknade med en hög siffra men många vågade inte välja det högsta alternativet då de tyckte att det lät orimligt högt. Endast två av elva respondenter valde det rätta alternativet på frågan om hur mycket det kostar att klimatkompensera ovanstående resa. Här är det rätta svaret 250 kr och de två felaktiga alternativen var 750 kr respektive 1250 kr. De som svarade fel trodde att det var betydligt dyrare och blev därför mycket förvånade att priset var så lågt och tyckte att det till och med var billigt. Några menade också att det borde kosta mer med hänsyn till hur stor mängd utsläpp det rörde sig om i den föregående frågan. Någon resonerade att *”man kan ju sätta en summa på 250 kronor för att man ska tycka att det blir mer överkomligt i förhållande... även om 750 är närmare [den verkliga kostnaden för att kompensera utsläppet]... så kan nog fler tänka sig att ställa upp på 250 kronor... vad är det på en resa på 10 000 [kronor] liksom?”*.

Det är intressant hur studenterna, trots att de är matade med information, inte visade tendenser på ändrade resebeteenden. Som Gössling och Peeters (2007) beskriver, skulle detta kunna bero på ett slags förnekelse vad gäller klimatförändringen och turismens påverkan. Som beskrivet av Lindén (2001) samt Biel och Dahlstrand (2005) kan allt för mycket information om ett visst ämne istället för önskad effekt få en motsatt sådan. I våra fokusgruppsdiskussioner framkom detta i form av en viss mån av passivitet eller ignorans istället för ett ändrat resebeteende. Studenterna visar ett intresse för att resa miljövänligt men med intresset verkar inte ett beteende följa utan snarare en passivitet; *”Nja, alltså när vi reste till Sydamerika så tänkte vi faktiskt just på sån här koldioxid[kompensation], men det blev aldrig av...”*. Med förra styckets resonemang angående pris på klimatkompensation i åtanke tolkar vi att studenterna har lätt för att uttrycka åsikter om frågan i abstrakta termer, så som att tala om hur *man* bör göra och att en viss summa är överkomlig då det är tal om en hypotetisk resa. Men då det gäller den egna situationen och de resor som har gjorts är förklaringarna och motiveringarna färre, så som i det sistnämnda citatet.

En diskrepans mellan attityd och beteende visade sig i samtliga grupper. Vad studenterna menar att de egentligen bör göra och hur de i praktiken beter sig och väljer turismtransporter stämmer inte överens. De säger en sak men gör en annan. Många av dem förklarade sitt oförändrade resebeteende med att de till vardags lever förhållandevis miljövänligt. En av studenterna säger: *"I min vardag så det är klart att man försöker tänka miljövänligt /.../ Smågrejor i vardagen som man gör. Att kanske försöka tänka på att cykla så mycket man kan på småsträckor /.../ det tror jag är svårare att ändra kanske; vanor, hur man åker. Det är bekvämare att ta flyg. Men i sin vardag /.../ det är nog lättare."* Många av de andra studenterna visade på ett motsvarande tankesätt. Någon menade att *"man känner att man tänker på sina /.../ vardagssysslor och försöker tänka lite miljövänligt där. Och då tycker man att man kan unna sig en resa längre bort"* och en annan vidareutvecklade att *"det känns ju lite som om man kan kompensera för sig själv om man i sin vardag försöker dra ner och vara så miljövänlig som möjligt och sen att man kan unna sig en resa längre bort för att man har varit miljömedveten."* Studenterna vill alltså framhäva de miljövänliga handlingar som de faktiskt utför, men drar på samma gång uppmärksamhet till att dessa sker med förhållandevis små och enkla medel i vardagen. I det normlösa tillståndet på resan ges en möjlighet att frångå vardagliga rutiner och ansvar och det är där de praktiska handlingarna för miljön försvinner. Studenterna argumenterar ändå att de vardagliga handlingarna är tillräckliga för att väga upp det extra utsläpp de genererar med varje flygresa. Samtliga påpekar att de använder cykel som dagligt transportmedel, att de källsorterar och är sparsamma med energiförbrukning. De menar att de är vana att agera på ett miljövänligt sätt i vardagen.

Vanor formas av den sociala kontext en person befinner sig i och som Biel och Dahlstrand (2005) poängterar kan dessa beteenden baseras på en viss värdering från början men med tiden komma att göras vanemässigt. Vi tolkar därför att studenterna i vår undersökning efter flera år av möjligheten att exempelvis flyga billigt inom Europa inte ändrar sina beteenden trots den oundvikliga mediediskussionen om resandets miljöpåverkan. Studenterna beskriver vilka miljövänliga handlingar de utför som *"saker som man kan göra i vardagen, som att cykla till jobbet"* och att vid köp av produkter *"... inte välja äpplen från Nya Zeeland utan man tar faktiskt svenska äpplen"*. Vid upprepade tillfällen exemplifierar de att den miljövänlighet som yttrar sig i faktiska handlingar sker i deras vardagsliv. I de reseval studenterna gör som turister sker inga individuella

praktiska handlingar för att motverka klimatförändringen. Miljödebatten har påverkat och gjort att de reflekterar över miljöfrågan men det yttrar sig inte i några direkta förändringar i resvanor. I och med resans självförverkligande natur och dess normlöshet släpper studenterna sitt ansvarsfulla och miljömässiga handlande och fokuserar enbart på de njutningsfulla delarna av resan. Studenterna har heller inte lika tydliga motiv eller intressen för ett miljömässigt handlande vad gäller turismtransporter. I resesituationer saknas vanan att agera miljövänligt till skillnad från det invanda beteendet i vardagslivet. Studenterna skulle inte avstå från att resa för miljöns skull. *"Jag ser resandet lite grann som en lyx som jag kan unna mig själv och det vill jag helst inte avstå ifrån"* menar någon. I likhet med vad Urry (1999) säger, kan detta citat beskriva hur resandet ses som en självklarhet eller en rättighet att på sin lediga tid ta sig bort från vardagslivet och in i det liminala tillståndet.

#### **4.4 Ansvarskänsla inför turismresors miljöpåverkan**

I respondentgrupperna diskuterades problematiken kring turismens miljöpåverkan som ett globalt problem och det visade sig vara svårt att enas om ett ställningstagande kring ansvarstagandet inför klimatförändringens negativa effekter. *"Problemet är att det är ingen som äger miljön, och det finns ingen som kan ta det stora ansvaret"* svarar en av studenterna och samtliga grupper betonade ett kollektivt ansvar inför problemet. Att det är ett globalt problem exemplifierades av en av studenterna som att *"Växthusgaser respekterar ju inte gränskontroller... det ligger i sakens natur att det är ett globalt problem"*. Ändå framkom det samtal om att vissa länder bör ta ett större ansvar i klimatfrågorna än andra. Stater som USA och Kina nämndes bland annat i sammanhanget. *"... Kina borde göra någonting åt det här. Vad gör det om jag tar bilen till affären? Man hänvisar ju till någonting större hela tiden om man inte har mer makt för att kunna ändra på det mer tydligt än mitt lilla koldioxidutsläpp varje dag. Det är nog väldigt mycket så tror jag /.../ att jag tänker så faktiskt tyvärr"*. Citatet visar på att studenten jämför sitt eget etiska handlande med något annat eller någon annan. I samtliga grupper framkom det faktum att det finns andra, ofta förklarade i stater, branscher och industrier, som är mycket större bidragande källor till klimatförändringen än vad studenterna själva är. *"Om det hade varit 50 % som turism stod för, då hade nog folk börjat [ändra sitt beteende]... Är det inte mer än 5 %, då är det 95 % någonting annat. Så kanske industrier tar väldigt mycket, då kan ju de göra sitt, innan de här små 5 procenten börjar göra sitt"*. Denna tendens

visar ett exempel på hur personer refererar till den Andre för att berättiga det egna jagets moraliska handlingar. Detta psykologiska fenomen beskrivs av Bauman (1993) som ett sätt för människan att rättfärdiga sitt eget etiska krav. Eftersom det ofta inte finns ett uttalat moraliskt krav tvingas det moraliska jaget vara sin egen tolk, vilket underlättas i jämförelsen med den Andre. Med andra ord, genom att det inte finns regleringar eller krav på en viss miljömedvetenhet i val av turismtransporter, inget utsläppstak, inga lagar, får turisten själv värdera sina egna handlingar, vilket ofta görs i jämförelsen med någon annan eller något annat. Våra respondenters jämförelse med någon annan eller något annat tror vi är en förklaring på hur problematisk klimatförändringen är att relatera till och också ett sätt för dem att skuldbefria sina egna befintliga och obefintliga handlingar. Som Brytting (2005) beskriver krävs det en etisk övertygelse för att i praktiken anpassa sitt köpbeteende. För tillfället finns inte denna övertygelse i tillräckligt hög grad hos studenterna för att ett miljömässigt handlande skall ske.

En annan intressant aspekt var studenternas svar på varför deras egna etiska handlande försvårades. Många menade att svårigheten ligger i det faktum att resultaten av individuella miljöhandlingar inte visade sig eller gav någon form av bekräftelse. *"Det svåra som jag ser det är att man ser ju ingen skillnad, om man flyger hit och dit /.../ Och slutar man att flyga, man ser ju ingen skillnad för det är något som händer under en så lång tid."* Resonemanget vittnar om det som Bauman (1993) kallar moralisk distansering, vilket resulterar i en moralisk ignorans av ett visst problem. Eftersom klimatförändringen är en process som varken har en början eller ett slut är det svårt för många att förstå och sätta sig in i den potentiella fortsättningen. Precis som Jones, Parker och Bos (2005) säger är det svårare att bry sig om det som man inte kan se eller helt förstå. *"[Långresor] är inget jag kommer göra varje år liksom, det kommer jag kanske göra en gång vart femte eller tionde år"* nämnde en student och påpekade även att turismresandet sker så sällan och att detta rör sig om enskilda speciella tillfällen. Detta tolkar vi som att de tycker att en förändring av deras egna resebeteenden därför inte är nödvändig. En av studenterna menade att *"det är generellt svårt för oss [studenter]... alltså jag kan egentligen inte tänka mig nånting jag skulle kunna [ändra]... alltså det känns som det är så extremt liten påverkan... /.../ man cyklar överallt, har ingen bil, jag bor i ett hyreshus /---/ jag äter inte kött heller... /.../ så vad skulle jag kunna göra rent specifikt för att göra stor skillnad?"*. En annan menade att *"man kanske värdesätter att man gör det mer... eftersom det är mer*

medialt /.../ Som student har man ju inte råd kanske att så mycket välja, utan man åker ju kollektivt och cyklar. Men att man kan tycka att det är mer okej att göra det... och man kanske värdesätter sitt eget beteende att inte slösa med vatten och typ såna grejer... man reflekterar lite". Fler studenter resonerade på detta sätt och vi tolkar att de gör ett miljömässigt rättfärdigande av sina handlingar i efterhand, även om anledningen till att handlingen gjordes från början inte var av miljöhänsyn. Även här kan vi alltså se tendenser till moralisk distansering. Det fanns de som tyckte annorlunda och resonerade att om alla gör någonting, och tar sitt individuella ansvar, kan påverkan som helhet bli tillräckligt stor för att göra skillnad. En av studenterna utvecklade att "man sällan är en [enda] person som tycker på ett visst sätt, det är ju väldigt många andra också. Framför allt det här med klimatet, det är ju väldigt många som tänker att jag som person kan ju inte göra så mycket. Men däremot om alla de här människorna skulle göra lite grann skulle det blir en väldigt stor del. De [företagen] får ju pressen på sig, och på så sätt kan en enskild person, som då blir många, hjälpa till att påverka."

Vidare noterade vi att studenterna tenderade att prata i de opersonliga formerna *man* eller *någon*, istället för *jag*, när de diskuterade ansvarstagande och åtgärder gällande klimatförändringen. Citat som "någon borde göra någonting" eller "jag hoppas verkligen att man gör någonting" visar på dessa tendenser. Detta kan också förklaras som ett sätt på vilket personer distanserar sig från ett problem genom att omtala det i generella termer. Många studenter önskade och väntade, som tidigare nämnts, på bättre möjligheter till att agera miljövänligt och menade att en bristande infrastruktur och marknad försvårar deras miljömässiga intentioner. Det diskuterades kring hur diverse resebolag, speciellt SJ, bör ta ett större ansvar i miljöfrågan än vad de gör för tillfället gör. "De har ju fruktansvärda priser SJ. När jag läste en intervju med VD:n sa han att; vi har aldrig sagt att vi ska vara det billigast alternativet. Det är ju en sådan grej. För att klimatdebatten är så pass het idag så tycker jag att andra faktorer, som typ tågindustri måste hjälpa till med att sänka sina priser". När diskussionen berörde klimatkompensation uttryckte några att reseaktörerna bör inkludera klimatkompensation i priset så att konsumenterna direkt kunde betala för de utsläpp som görs. Någon sade att "jag tycker reseföretagen borde lägga på mycket mer" och en annan fyllde i att "det borde ingå i priset". Ännu en gång ser vi således tendenser till att

bekvämlighet är viktigt för studenterna för att de skall ändra sitt beteende och agera miljövänligt.

Resonemanget kring ansvar rörde också politiker; *"Ok att alla ska ta ett personligt ansvar men sen tycker jag att väldigt mycket ligger på politikerna och jag tycker inte att de tar sitt ansvar. Jag tycker att de är för slapphänta, de kan ju göra så mycket mer för att alla människor är extremt lata och egoistiska"*. En reglering efterfrågades angående beskattning av bränsle, liknande de som finns inom andra branscher. Generellt kunde vi tyda att studenterna väntar på att någon annan skall lösa problemet och då gärna på en institutionell nivå. Någon uttryckte att *"ansvaret ligger på världsledarna så att säga, att se till att det finns gemensamma förutsättningar för att hantera det här problemet"* och att *"de [sammanslutningarna] borde se till att vi sköter oss"*. Studenterna diskuterar vidare och efterfrågade förbättrad infrastruktur för att skapa förutsättningar för konsumenterna att välja miljövänliga alternativ. *"Jag hoppas väl att man ska börja göra någonting och att det kommer vara mycket mer lättillgängligt... att agera miljövänligt så att säga."* Även här tolkar vi det som om studenterna fräntar sig det egna ansvaret och förväntar sig och kräver att politiska makthavare skall agera och sätta riktlinjer för hur de själva skall agera. Innan en förändring av handlingsmönster rör hela samhället, är de passiva inför att ändra sitt eget beteende.

Då studenterna talar om framtiden vad gäller turismresande och resandets miljöpåverkan finns en spridning i inställning och grad av optimism. Någon inledde framtidsdiskussionen med att poängtera att *"miljöfrågan har ju blivit mycket viktigare och /.../ framställs som en angelägenhet för alla... det tycker väl inte jag att den varit innan utan att den mer har varit en professionell fråga som man väntar sig att staten ska reglera... så att säga. Och att det idag är mer: vad kan du göra?"*. En annan tyckte också att *"det har ju blivit en större acceptans för att ha ett miljötänk..."* och då en av gruppmedlemmarna fyllde i *"Inte så mycket Skogsmulle..."* svarade den första personen *"nej precis /.../ utan det är mer en realitet"*.

Vid tal om alternativ till resandet uttrycktes förhoppningar inför framtiden. *"Det riktigt tragiska är väl när man bara gör affärer på flygplatser /.../ och sitter på en konferensanläggning. /---/ Idag har vi liksom en kapacitet att ha riktiga videokonferenser. Jag vet att min pappas arbetsplats har gått över /.../ dels från flyg till tåg /.../ det är av miljöskäl men liksom tar man tåg så får man fyra timmar upp till Stockholm [att arbeta på] men flyger du så är [resan] så styckad att du hinner inte göra nånting på*



*vägen... man ska på och av och hämta väskan och sätta sig i nån taxi /.../ så de har gått över till videokonferenser också /.../ -95 kanske det inte funkade så bra men det gör det ju nu".* Som Frändberg, Thulin och Vilhelmson (2005) poängterar om informations- och kommunikationsteknologins utveckling är alltså dess tillämpning på arbetsplatser aktuell även för studenterna. Detta verkade vara något som de flesta hoppades kunna använda i sina framtida arbetssituationer. En tendens kan dock urskiljas att det inte är enbart för miljön det argumenteras utan också av anledning att det finns större möjlighet att utföra arbetsuppgifter på resan. Studenten ovan hänvisar till ett miljöanpassat beteende men vi menar att den miljömässiga anpassningen har skett som ett resultat, ett bisyfte, till ett annat starkare argument, i detta fall tidseffektiviteten. Miljöaspekten i sig är inte tillräckligt viktigt för att vara avgörande, utan det krävs fler fördelar för att välja det mer miljövänliga transportmedlet.

## 5 Slutsatser

---

*I kapitlet följer en redogörelse för de slutsatser vi drar från uppsatsens analys. Vi besvarar uppsatsens frågeställningar; 'Vilka attityder finns hos studenter vid Lunds Universitet gällande turismresandets miljöpåverkan?' samt 'Hur är studenternas inställning till ett individuellt respektive kollektivt ansvarstagande för att motverka turismresandets miljöpåverkan?'*

---

Undersökningen om studenters attityder kring resandets miljöpåverkan visade sig resultera i en intressant och djupare förståelse om vilka attityder och ställningstaganden som råder vid tal om klimatförändringen och dess negativa konsekvenser. Tydliga tendenser visar på att studenter inte är villiga att sluta resa på grund av miljödebatten och inte heller göra stora förändringar i sitt nutida rese- och handlingsmönster. Intressant är hur den begränsade villigheten till att agera mer miljövänligt, det vill säga välja alternativa turismtransportmedel eller begränsa sitt resande, motiveras genom att de anser sig resa så pass sällan samt att de är miljövänliga i sitt vardagsliv. Miljövänligheten i studenternas vardagsliv handlar framför allt om deras dagliga transportmedel, cykeln, samt deras begränsade ekonomi som tvingar dem tänka mer miljövänligt vad gäller bland annat energiförbrukning. Studenterna har ännu inte arbetat in vanan att agera miljöanpassat i sitt resande men potentialen finns med tanke på det utbredda miljövänliga handlandet de visar upp i sitt vardagsliv. Att turismresandet beskrivs som något speciellt och i vissa fall en lyx tyder på att konsumtion av turismresor och upplevelser är något som studenterna inte vill gå miste om. Att agera miljövänligt i sitt vardagsliv blir därför något slags kompensation för ett nutida och framtida resebeteende.

Vid tal om ansvar och etik kring resandets miljöpåverkan visar det sig att studenterna distanserar sig till problemet med klimatförändringen och likaså sitt eget ansvar inför detta. Tydliga tendenser på hur studenterna förbiser det egna ansvarstagandet framkommer då de pratar om ansvarstagandet i allmänna termer som *man borde* eller *någon borde*. En annan genomgående attityd hos studenterna är deras sätt att jämföra sin egen miljöpåverkan vid turismtransporter med hur andra länder och större industrier utnyttjar miljöns resurser. I denna

jämförelse framstår den enskilda individens miljöpåverkan som mycket liten, vilket åter gör förståelsen av miljöproblemet till något som i första hand inte kräver några ändringar av deras handlingsmönster. Innan det finns bra möjligheter och förutsättningar för ett miljövänligt agerande som rör hela samhället är studenterna passiva inför att ändra sitt eget beteende.

Studenterna har en positiv inställning till att ändra sitt resebeteende i det fall det finns likvärdiga alternativa transportmedel att tillgå. Det visade sig att den egna uppoffringen för att vara miljövänlig i sitt resande inte får vara alltför stor; blir det en fråga om att gå upp för mycket i pris eller ge avkall på bekvämlighet och funktionalitet är det inte speciellt intressant. Det miljövänliga resandet får inte vara alltför omständigt. Priset på resan samt den tidsåtgång som transporten kräver är avgörande faktorer vid val av turismtransporter. Studenternas begränsade ekonomi visade sig vara en av de viktigaste faktorerna som påverkar deras val av transportmedel.

Trots delade meningar om hur framtiden ser ut, gällande klimatförändringens fortsatta utveckling, ser studenterna positiva möjligheter till att minska och/eller anpassa resandet, speciellt i tjänsten, genom bland annat en större användning av IT-kommunikation.

Slutligen kan vi, liksom en av studenterna uttryckte det, sammanfatta problematiken mellan resandets självförverkligande och turismtransporters miljöpåverkan som *"en kamp med sin egen egoism"*. Vi tolkar detta som en av de största svårigheterna studenterna står inför; viljan att uppleva något unikt samtidigt som vetskapen finns att det egna resandet bidrar till miljöproblemen.

# Avslutning

## 6 Diskussion och egna reflektioner

---

*I det avslutande kapitlet följer en diskussion om uppsatsens innehåll sett ur ett större sammanhang. Vi reflekterar över uppsatsens problematik utifrån våra egna erfarenheter och tankar för att slutligen ge förslag på vidare forskning inom ämnet.*

---

Ämnet som vi grävt djupare i, resenärers attityder till ansvarstagande vid turismtransporter, är och förblir av diskussionskaraktär. Det vill säga att det handlar om attityder, om människors personliga inställningar, vilket vi sedan tolkat och urskiljt tendenser från. Denna uppsats ger inga generella svar som kan appliceras på samtliga resenärer. Den ger snarare en inblick i hur målgruppen studenter diskuterar och resonerar kring problematiken gällande resandets miljöpåverkan.

Under uppsatsarbetets gång har vi själva stångats med turismresandets dilemma. Vi är inga föredömen när det kommer till att minska vårt resande. Samtliga författare reser så ofta och så länge som möjligt, väljer destinationer baserat på pris och tillgång, vill uppleva nya platser, kulturer och människor, något som är svårt att möjliggöra utan turismen. Vi är medvetna om att våra åsikter och funderingar kan ha påverkat uppsatsens karaktär, då vi själva också är studenter och känner igen oss i mycket av det som våra fokusgruppsdiskussioner påvisade. Dock har vår medvetenhet kring vår egen situation som både studenter och uppsatsförfattare gjort ämnesvalet till en levande och påtaglig verklighet, som vi med uppsatsen vill förmedla.

Med vår modell, trianguleringen av de tre teoretiska fälten, vill vi visa hur de tillsammans kan göra vårt ämne mer lättförståeligt och konkret. Vi har gjort ett inlägg i forskningen och hoppas att vår undersökning inspirerar till vidare forskning kring resandets miljöpåverkan sett utifrån ett konsumentperspektiv. Det hade varit intressant att undersöka andra målgruppers

attityder och även gå djupare in på resenärers tankar om etik och moral när det kommer till turismresandets miljöpåverkan, då dessa kan tänkas skilja sig från målgruppen studenter. Ett annat förslag till framtida forskning är att undersöka den eventuella problematik som uppstår då attityder skall omsättas till praktisk handling. Krävs det regleringar i form av lagar och beskattning för att få människor till att agera miljövänligt för att motverka klimatförändringen på lång sikt?

# Referenser

## Litteratur

**Alvesson, M. & Sköldberg, K.** (1994). *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Lund: Studentlitteratur.

**Andersson Cederholm, E.** (1999). *Det extraordinäras lockelse. Luffarturistens bilder och upplevelser*. Bjärnum: Arkiv Förlag.

**Andersson T. D.** (2007). *The tourist in the experience economy*. Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism. Vol. 7, nr. 1, s. 46-58.

**Apostopoulous, Y., Leivaldi, S. & Yinnakis, A. [red.]** (1996). *The sociology of tourism. Theoretical and empirical investigations*. London: Routledge.

**Arnould, E., Price, L. & Zinkham, G.** (2005). *Consumers*. Boston: McGraw-Hill.

**Bagozzi, R., Gürhan-Canli, Z. & Priester, J.** (2002). *The social psychology of consumer behaviour*. Buckingham: Open University Press.

**Bauman, Z.** (1993). *Postmodern etik*. Göteborg: Daidalos AB.

**Bauman, Z.** (2000). *Globalisering*. Lund: Studentlitteratur.

**Becken, S. & Hay J.E.** (2007). *Tourism and climate change – Risk and opportunities*. Clevedon: Channel View Publications.

**Becken, S.** (2007). Tourists' perception of international air travel's impact on the global climate and potential climate change policies. *Journal of Sustainable Tourism*. Vol. 15, nr. 4, s. 351-368.

**Bloor, M., Frankland, J., Thomas, M. & Robson, K.** (2001). *Focus groups in social research*. London: SAGE Publications Ltd.

**Brytting, T.** (2005). *Företagsetik*. Malmö: Liber AB.

- Crane A. & Matten, D.** (2007). *Business ethics*. New York: Oxford University Press Inc.
- Dekker Linnros, H.** (1999). *Naturen, betongen och den goda jorden – Öresundsbron och motståndets diskurser*. Licentiatavhandling. Lunds Universitet.
- Doganis, R.** (2001). *The airline business in the 21<sup>st</sup> century*. New York: Routledge.
- Fodness, D.** (1994). Measuring tourist motivation. *Annals of Tourism Research*. Vol. 21, nr. 3, s. 555-581.
- Frändberg, L.** (1998). *Distance Matters. An inquiry into the relation between transport and environmental sustainability in tourism*. Doktorsavhandling. Göteborgs Universitet.
- Frändberg, L., Thulin, E. & Vilhelmson, B.** (2005). *Rörlighetens omvandling. Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.
- Gössling, S. & Hall, C. M.** (2006). Uncertainties in predicting tourist flows under scenarios of climate change. *Climatic Change*. Vol. 79, nr. 3, s. 163-173.
- Gössling, S. & Peeters, P.** (2007). 'It does not harm the environment!' An analysis of Industry Discourses on Tourism, Air travel and the Environment. *Journal of Sustainable Tourism*. Vol. 15, nr. 4. s. 402-417.
- Gössling, S.** (2002). Human – environmental relations with tourism. *Annals of Tourism Research*. Vol. 29, nr. 2, s. 539-556.
- Gustavsson, E.** (2008). Från klimathot till klimatmöjlighet. *Affärsresenären*. Nr. 2, 2008, s. 26-28.
- Harrison, R., Newholm, T. & Shaw, D. [red.]** (2005). *The ethical consumer*. London: SAGE Publications Ltd.
- Holme, I. M. & Solvang, B. K.** (1997). *Forskningsmetodik – Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Lund: Studentlitteratur.
- Jones, C., Parker, M. & Bos, R.** (2005). *For business ethics*. New York: Routledge.

- Kelly, J., Haider, W. & Williams, P.W.** (2007). A behavioral assessment of tourism transportation options for reducing energy consumption and greenhouse gases. *Journal of Travel Research*. Vol. 45, nr. 3, s. 297-309.
- Krarup S. & Russell, C.S. [red.]** (2005). *Environment, information and consumer behaviour*. Bodmin, Cornwall: MPG Books Ltd.
- Lew, A., Hall, M. & Williams, A.** (2004). *A companion to tourism*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Lindén, A-L.** (2001). *Allmänhetens miljöpåverkan – energi, mat, resor och socialt liv*. Stockholm: Carlssons Bokförlag.
- O'Dell, T. [red.]** (1999). *Nonstop! Turist i upplevelseindustrialismen*. Lund: Historiska Media.
- Pearce, P.** (2005). *Tourist behaviour: Themes and conceptual schemes*. Clevedon: Channel View Publications.
- Pine II, B. J. & Gilmore, J. H.** (1999). *The experience economy. Work is theatre & every business a stage*. Boston: HBS Press.
- Sandell, K. & Sörlin, S.** (2000). *Friluftshistoria. Från "hårdande friluftsliv" till ekoturism och miljöpedagogik*. Stockholm: Carlsson Bokförlag.
- Steenhaut, S. & Van Kenhove, P.** (2006). An empirical investigation of the relationships among a consumer's personal values, ethical ideology and ethical beliefs. *Journal of Business Ethics*. Vol. 64, nr. 2, s. 137-155.
- Trost, J.** (1997). *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.
- Wibeck, V.** (2000). *Fokusgrupper. Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Lund: Studentlitteratur.



## Källor

*Dagens Nyheter*. (10 juni 2007). Få vill minska sitt flygande trots ökad oro för klimatet. Finns tillgänglig på: <http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?a=659022/> (2008-04-07)

*Dagens Nyheter*. (14 februari 2008). Få vill klimatkompensera. Finns tillgänglig på: <http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?a=742685> (läst 2008-02-14)

*Europa – Gateway to the European Union*.

[http://ec.europa.eu/environment/climat/climate\\_action.htm/](http://ec.europa.eu/environment/climat/climate_action.htm/) (läst 2008-04-08)

*Intergovernmental Panel on Climate Change*. <http://www.ipcc.ch/ipccreports/index.htm/> (läst 2008-04-08)

*Nationalencyklopedin*. Sökord: växthuseffekten. <http://www.ne.se/> (läst 2008-04-08)

Sifo-undersökning: *Sjukdom största skräcken på utlandsresan*. (13 mars 2008) Europeiska Reseförsäkringar.

*Svenska Dagbladet*. (12 november 2007). Beskatta det smutsiga flyget. Finns tillgänglig på: [http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/artikel\\_584337.svd/](http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/artikel_584337.svd/) (läst 2008-05-23)

*Utsläppshandel*. <http://www.utslappshandel.se/> (läst 2008-04-10)

*Vagabond*. (15 november 2007). EU vill att flyget ska handla med utsläppsrätter. Finns tillgänglig på: <http://www.vagabond.se/vb/sida.aspx?id=48675/> (läst 2008-04-09)

*Vagabond*. (14 april 2008). Klimatkompensation: Många vill, men få gör. Finns tillgänglig på: <http://www.vagabond.se/vb/newslistpage.aspx?id=499&news=67500/> (läst 2008-04-07)

*Fokusgruppsdiskussioner:*

Statsvetare/nationalekonomer (21 april 2008)

Miljöingenjörer (23 april 2008)

Humanister (23 april 2008)

# Bilaga 1

## Fokusgruppsundersökning

### Världskarta med resemönster

Deltagarnas resemönster idag

- Vart har det rest under sin studenttid?
- Hur ofta har de rest?
- Vilket transportmedel har de valt och varför?

Framtidens resande

- Vart vill de resa?
- Varför?

### Quiz

1. Hur stor del av det totala globala utsläppet av växthusgaser står turismen för?  
A. ca. 12 %  
B. **ca. 5 %**  
C. ca. 30 %
2. Vad innebär klimatkompensation?  
A. Att en individ avstår från att flyga om avståndet är mindre än 100 mil.  
B. **Att en individ betalar en summa till en organisation som arbetar med att motverka/minska koldioxidutsläpp.**  
C. Att en individ tar ett aktivt miljöansvar i sitt vardagliga liv, ex. återvinner och/eller minskar sin energiförbrukning.
3. Hur mycket koldioxid släpps ut per person vid en flygning Stockholm – Bangkok ToR?  
A. **2,3 ton**  
B. 230 kg  
C. 23 kg
4. Ungefär hur mycket kostar det att klimatkompensera ovanstående resa?  
A. **250 kr**  
B. 1250 kr  
C. 750 kr
5. Hur mycket koldioxid/personkilometer släpps ut för transportmedlen bil, tåg respektive flyg? Skriv på varje rad det transportmedel du tror stämmer överens med svarsalternativen. Alla tre transportmedlen finns representerade i svarsalternativen och endast ett är rätt per rad.  
A. 109 g koldioxid/personkm                      **Bil**  
B. 0,0058 g koldioxid/personkm                **Tåg**  
C. 191 g koldioxid/personkm                    **Flyg**

## Förändring och ansvar

Har miljödebatten påverkat deras sätt att konsumera resor och deras val av transportmedel?

Ansvar för resandets miljöpåverkan? Exempelfrågor:

- Är det upp till var och en (resenärer)?
- Individuellt ansvar att minska resandet?
- Kollektivt ansvar? Konsumenter? Marknaden? Sverige/EU?
- De aktuella förslagen på åtgärder: vad anser de är bäst?