LUNDS UNIVERSITET
Campus Helsingborg

Institutionen för Service Management

Luftens hjältar?

- En undersökning av världens största flygbolag och deras förhållningssätt till klimathotet

Alexandra Caldarulo
Filippa Larsson
Julia Larsson

Handledare:

Richard Ek & Johan Hultman

Kandidatuppsats VT-09

Sammanfattning

Att flyga och resa är något som idag inte bara är privilegierat för välbärgade utan något som de flesta av oss har möjlighet att göra, i och med utvecklingen av lågprisflyget. Detta har lett till allt större rörlighet bland jordens befolkning där människor idag åker längre, oftare och i kortare perioder. Parallellt med vår ökade hypermobila livsstil växer dock ett allt större hot, nämligen klimatförändringen och den globala uppvärmningen, där flyget spelar en stor roll. Den här uppsatsen syftar till att undersöka hur världens största flygbolag ställer sig till klimatfrågan och deras syn på sin inverkan på miljön vad gäller utsläpp och global uppvärmning. Klimatfrågan är idag ett ämne som blir alltmer aktuellt, särskilt i samband med transport och turism. Flygbaserad turism är den mest skadliga formen av turism med hänsyn till klimatförändringar samtidigt som flygindustrin är den snabbast växande transportsektorn. Därför tycker vi att detta är ett intressant ämne att studera. Våra frågeställningar som besvaras är: ”*Vad har flygbolagen för attityd till klimatförändringen?”* samt ”*Hur skildrar flygbolagen sitt miljöarbete för allmänheten?”* Vi undersökte världens 65 största flygbolag genom att göra en kvantitativ textanalys av deras miljörapporter och hemsidor. En av de mest intressanta upptäckterna i vår undersökning var att över hälften av de undersökta flygbolagen saknade en miljörapport av något slag, vilket tyder på en stor ignorans och ointresse för klimatproblemet bland världens största flygbolag. Av de bolag som presenterar sitt miljöarbete i rapporter visade resultatet att deras försök att minska klimatpåverkan till störst del handlar om satsningar inom teknologi och genom ökad effektivitet. Flygbolagen är endast intresserade av att arbeta för hållbar utveckling då det är ekonomiskt gynnsamt för dem. Samtidigt vill flygbolagen ge allmänheten en positiv bild av flygbranschen och deras miljöarbete. De marknadsför sig som miljömässigt hållbara även då det oftast inte ligger någon större handling bakom dessa uttalanden. Flygbolagen visar gärna hur liten deras påverkan på klimatet är jämfört med andra aktörer samtidigt som de hävdar att de trots detta tar miljön på största allvar. Detta får dem att framstå som ädla miljöhjältar. Dock argumenterar forskare att flygbolagens miljöarbete idag inte är tillräckligt för att åstadkomma någon betydande förändring och att det är långt kvar innan flygbolagen förtjänar att kalla sig för hållbara.

Nyckelord: *Klimatförändring, turism, flygbolag, hållbar utveckling, ansvar, psykologisk förnekelse, organisationstänkande, greenwashing*

Innehåll

1. Inledning 4

1.1 Bakgrund 4

1.2 Problemdiskussion 5

1.3 Syfte och frågeställningar 6

1.4 Disposition 7

2. Forskares syn 9

2.1 Den globala uppvärmningen 9

2.1.1 Tragedy of the commons 10

2.2 Hållbar utveckling 11

2.2.1 Reglering av flyget 14

2.3 Turism - och flygbranschens påverkan på miljön 16

2.4 Flygindustrins ”greenwashing” 18

3. Tillvägagångssätt 22

3.1 Val av metod 22

3.2 Kvantitativ textanalys 22

3.3 Kombination av kvantitativ och kvalitativ textanalys 23

3.4 Val av analysmaterial 25

3.5 Kodschema 25

3.6 Resultatets tillförlitlighet 26

4. Flygbolagens miljöpresentation 29

4.1 Den globala uppvärmningen 29

4.2 Flygets ”hållbara” framtid 31

4.2.2 Flyget och regleringar 33

4.3 Flygbolagens redovisning av utsläpp 35

4.4 Flygbolagens ”greenwashing” 36

5. Diskussion och slutsatser 39

5.1 Flygbolagens attityder till klimatförändringen 39

5.2 Flygbolagens presentation av sitt miljöarbete 41

6. Egna reflektioner 44

7. Litteraturförteckning 46

Bilagor 48

1. Inledning

I denna inledande del vill vi ge läsaren en bred bakgrund till det ämne som kommer att problematiseras. Detta gör vi för att läsaren ska förstå uppsatsens problematik ur ett större sammanhang. Vidare presenterar vi vårt syfte med uppsatsen och vilka frågeställningar vi kommer att behandla.

1.1 Bakgrund

Idag åker människor över hela världen med olika syften för sin resa. Det kan vara en amerikansk affärsman som är på väg till ett möte i Hong Kong, migranter som flyr från sitt orosdrabbade hemland eller semesterfirande som vill ta en paus från vardagen. Resor och transport har blivit en naturlig del för människor i det moderna samhället. Flyget har gjort att turismen har förändrats drastiskt de senaste 45 åren och har gått ifrån att vara ett luxuöst sätt att resa, reserverat endast för de mest välbärgade, till att bli ett transportmedel som de flesta av oss kan åtnjuta.[1] Tack vare avregleringen och lågprisflygbolagens inträde på marknaden har många människor fått ökad rörlighet.[2] Flyget är den snabbast växande transportsektorn och har blivit fem gånger större än vad den var 1970.[3] Resor har nu blivit en rutin i vardagen och en nödvändig del av vårt sociala liv.[4] Det handlar inte bara om att åka till exotiska destinationer. Folk flyger idag regelbundet för att besöka vänner och familj, åka på citybreaks eller gå på olika möten och evenemang.[5] Vi har börjat resa oftare, åka längre och stanna kortare perioder.[6] Detta är vad Adams kallar för hypermobilitet,[7] vilket man kan säga karakteriserar dagens industrialiserade samhälle som har växt fram genom det ständigt växande nätverk av flygplatser som underlättar globalt resande, sänkta priser på flygresor, högre inkomster och mer fritid.[8] Manuell Castell menar att vi idag lever i ett

[1] Axhausen, K., Larsen, J., & Urry, J. (2006). *Mobilities, Networks, Geographies.* Aldershot, Hants, England: Ashgate.s. 43
[2] Nilsson, J-H. (2005-2008). Lågprisrevolutionen, konsekvenser för mobilitet och miljö.
[3] 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*, 15:4, s. 402
[4] Larsen, Urry & Axhausen (2006) s. 41, 51
[5] 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*, 15:4, 402-417. s. 403
[6] Ibid s. 402
[7] Adams (2005) i Gössling & Peeters (2007) s. 402-403
[8] Hall (2005) i Gössling & Peeters (2007) s. 403

nätverkssamhälle.[9] Våra resemönster består av komplexa nätverk av familj, vänner och arbete. Teknologin har spelat en stor roll för nätverksamhällets framväxt. Nya moderna transporter och kommunikationsteknologier har möjliggjort att folk kan resa snabbare, bekvämare och billigare.[10] Detta har gett människor ökad rörlighet med större möjligheter att skapa, vidga och underhålla sina sociala nätverk. Castell menar dessutom att ekonomierna världen över har blivit beroende av varandra. De sista decennierna har det uppstått en ny ekonomi i global skala. Ekonomin är organiserad kring globala nätverk av kapital, företagsledning och information. Produktion, konsumtion och distribution organiseras globalt. Idag rör sig stora flöden av människor, kapital och varor över hela världen, vilket har blivit möjligt tack vare ny transport och kommunikationsteknik. Rörlighet har alltid setts som en indikator för utveckling och ekonomisk tillväxt.[11] Den teknologiska revolutionen har gått hand i hand med nätverkssamhällets utveckling och har skapat vår fria, rörliga levnadsstil, kultur och världsekonomi.

1.2 Problemdiskussion

"There is not enough world to be the average North American or European long-haul tourist" [12]

Framväxten av vårt rörliga nätverkssamhälle har inte enbart varit positivt. Parallellt med denna utveckling uppstår ett ständigt växande hot. Vår ökade rörlighet har lett till betydande negativa konsekvenser för miljön och den globala uppvärmningen. Om alla skulle resa lika mycket som industriländernas befolkning gör idag skulle miljöpåverkan bli förödande. Turism och resande är idag ett hot mot miljön och flyget bör ses som den största miljöboven. Resor med buss och tåg står för 34% av alla resor i världen, men utgör bara 13% av det totala koldioxidutsläppet. Flyget däremot står för 17% av alla turismresor men orsakar 40% av alla koldioxidutsläpp.[13] Detta konstaterande visar att flyget ger avsevärda negativa följder för miljön. De senaste årtiondena har det skett en överexploatering av luften. Även då vi är medvetna om att det är ohållbart att resa så ignorerar vi detta faktum. Turist- och klimatforskaren Michael C. Hall påpekar att ett sådant ”tragedy of the commons” ofta löses

[9] Castell, M. *Informationsåldern. Ekonomi, samhälle och kultur - Bd 1: Nätverksamhällets framväxt.* Göteborg: Daidalos.
[10] Harvey (1989) I Axhausen, Larsen, & Urry (2006) s. 40
11Gössling & Hall (2005) i Gössling & Peeters (2007) s. 403
[12] Hall, M. C. (2009). Degrowing Tourism: Décroissance, Sustainable Consumption and Steady-State Tourism. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 20:1, s. 8
[13] Hall & Gössling i Leslie, D . (2009). *Tourism Enterprises and Sustainable Development – International Perspectives on Responses to the Sustainability Agenda. Routledge.* s. 19

genom att sätta upp lagar och policys, men detta har dock mött hårt motstånd ifrån flygindustrin. Vi har byggt upp ett samhälle där mobilitet har blivit något nödvändigt, något som vi inte vill ge upp. Vi blundar för de konsekvenser vårt resande har på vår världs framtid. Hall pratar om begreppet "greenwashing" som tillämpas inom turismbranschen och även inom de flesta multinationella industrier. Verksamheterna marknadsför sig själva som det gröna företaget som har blivit mer energieffektivt och erbjuder gröna lösningar.[14] Även flygbolagen presenterar sig som miljövänliga genom att erbjuda klimatkompensation, göra gröna flygningar eller vara tekniskt innovativa. Problemet är om de ansträngningar de gör verkligen är tillräckliga för att åstadkomma den förändring som krävs. Kan till exempel kompensation för koldioxidutsläpp göra någon skillnad på deras miljöpåverkan eller är det bara ett marknadsföringstrick och en fasad från företagens sida för att rättfärdiga deras verksamhet? Frågan är om flygbolagen fastnat i ett sorts organisationstänkande där teknologiska förbättringar anses vara lösningen på klimatproblemet.[15] I dagens samhälle finns det ett sorts universellt antagande att alla våra problem kan lösas med teknologins hjälp.[16] Utvecklingen går dock sakta jämfört med hur stora utsläppen är. Den globala tillväxten inom turism är så pass stor att de effektivitetsförbättringar som görs i branschen inte är tillräckliga. Vi vill därför undersöka hur seriöst flygbolagen ser på miljöfrågan. Kanske går vi mot en tid där vi bör tänka om helt? Flygets starka tillväxt gör att miljöfrågan blir ett alltmer aktuellt ämne som bör tas på allvar.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka vad världens största flygbolag har för förhållningssätt till sin inverkan på miljön och klimathotet.

Vår undersökning börjar med en översikt av den globala klimatfrågan för att därefter behandla det aktuella begreppet hållbar utveckling. Vi har valt att betrakta vårt problem ur ett turismperspektiv på grund av turismsektorns nära sammankoppling med transport och flyg. Detta ger oss en större förståelse och insikt i turismindustrin i stort och dess påverkan samt inställning när det kommer till klimatförändringen och hållbar utveckling. Sedan har vi valt att fokusera på flygbranschen eftersom flyget är den snabbast växande transportsektorn och

[14] Hall, M. C. (2009). Degrowing Tourism: Décroissance, Sustainable Consumption and Steady-State Tourism. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research* , 20:1. s.7- 8
[15] Morgan, G. (2006). *Images of Organisation.* California: Sage Publications. s. 211
[16] Hardin, G. (1986). The Tragedy if the Commons. *Science*, 162:3859, 1-3. s. 1-2

leder till allvarliga konsekvenser på vår globala miljö. Vad gäller flygets miljöpåverkan har vi avgränsat oss till flygets utsläpp av växthusgaser (främst koldioxid) då det har den mest betydande effekten på miljön orsakad av flygtransporten. Vi går sedan in mer i detalj och granskar flygbranschens största aktörer för att bena ut vad som utförs rent konkret i deras miljöarbete och hur detta framställs. Vi vill se hur flygbolagen reagerar och positionerar sig gentemot klimatfrågan. För att ta reda på detta undersöker vi bolagens hemsidor och miljörapporter. Detta leder fram till våra två frågeställningar;

Vad har flygbolagen för attityd till klimatförändringen?

Hur presenterar flygbolagen sitt miljöarbete för allmänheten?

1.4 Disposition

I **kapitel 1** inleder vi vår uppsats med en introduktion och bakgrund till vårt ämne. Där beskrivs vår ökade mobilitet och framväxten av nätverkssamhället. Vidare behandlar vi flygindustrins dilemma när det kommer till klimathotet. I **kapitel 2** presenterar vi de vetenskapliga teorier om global uppvärmning, hållbar utveckling, turism- och flygbranschens påverkan på miljön och flygbranschens presentation av miljöarbetet som vi utgår från. Vi börjar med att presentera den globala uppvärmningen och dess konsekvenser. Därefter behandlar vi fenomenet ”tragedy of the commons”, där vi tar upp allmänhetens ovilja att ge upp sina privilegier att flyga trots den kunskap vi har om dess konsekvenser på klimatet. I vårt andra avsnitt beskrivs det alltmer uppmärksammade begreppet hållbar utveckling. Här förklaras turismbranschens försök att balansera de ekonomiska aspekterna med de miljömässiga aspekterna. Vidare redogör vi för flygbolagens ställningstagande till införseln av regleringar av utsläpp. I det tredje avsnittet går vi in på turismindustrin och dess nära koppling till transportsektorn samt dess påverkan på den globala miljön. Fortsättningsvis går vi närmre in på flyget och dess negativa konsekvenser på klimatet. Här redovisar vi flygets utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. I det fjärde och sista teoriavsnittet beskrivs flygindustrins försök att visa upp sin ”gröna sida”, som en del forskare benämner som ”greenwashing”. I detta stycke tar vi upp några forskares argument som motbevisar flygets ”gröna” miljöarbete. I **kapitel 3** redogör vi för vår metod där vi beskriver hur den empiriska undersökningen har genomförts. I **kapitel 4** analyserar vi sedan vår empiri i relation till forskares teorier och åsikter. Analysen är uppdelad i fyra teman som följer vår teori; Den

globala uppvärmningen, flygets ”hållbara” framtid, redovisning av flygets utsläpp samt flygbolagens ”greenwashing”. I **kapitel 5** redogör vi för våra slutsatser där vi besvarar våra frågeställningar. Vi avslutar sedan i **kapitel 6** med att vidare diskutera ämnet i ett större sammanhang och ge förslag på fortsatt forskning.

2. Forskares syn

I detta teorikapitel tolkar vi forskares perspektiv på klimathotet och turism- och flygbranschens påverkan på klimatet samt deras syn på flygbolagens miljöarbete. Vi utgår ifrån fyra huvudteman; Den globala uppvärmningen, hållbar utveckling, turism- och flygbranschens påverkan på miljön samt flygindustrins ”greenwashing”. Detta så att läsaren först ska få en bred bakgrund och förståelse för den globala uppvärmningen och den hållbara utvecklingen som råder inom turismbranschen. Därefter behandlar vi turismindustrins klimatpåverkan för att sedan smalna av och fokusera på flygbranschens påverkan och ”greenwashing”. Då flygsektorn och dess klimatpåverkan har ett begränsat forskningsfält har vi valt att fokusera på några få engagerade forskare inom vårt problemområde. Vi har särskilt valt att utgå från klimat- och turistforskarna Michael C. Hall och Stefan Gösslings teorier. På så vis har vi inkluderat de kunnigaste rösterna och samtidigt fått en aktuell insyn i diskussionsområdet.

2.1 Den globala uppvärmningen

Den globala uppvärmningen antas ha ökat med 0.74°C de senaste 100 åren. Perioden mellan 1995-2006 har visat de största temperaturhöjningarna sedan de första mätningarna gjordes 1850. Det kan tyckas låta lite med 0.74°C ökning på 100 år men förändringarna i klimatet har redan fått biologiska och socioekonomiska konsekvenser, vilket sannolikt kommer påverka mänskligheten betydligt både på medel och på lång sikt.[17] Till exempel skulle en ökning med 2°C påverka vårt klimat globalt och regionalt till den grad att en stor del av alla korallrev skulle förstöras; 3 miljoner människor skulle bli utan tillgång till drickbart vatten och det skulle bidra till förändringar i produktionen av sädesslagen som kan utsätta 200 miljoner människor för svält. En ökning av medeltemperaturen globalt med 4°C skulle bidra med ännu större förändringar. Få ekosystem skulle vid detta scenario kunna anpassa sig till temperaturen och ännu större förluster i jordbruket skulle utsätta ca 400 miljoner människor för svält.[18] Noterbart i förhållande till detta är att IPCC (Intergovernmental Panel of Climate Change) förutser en mycket större ökning av temperaturen än enbart 2°C eller 3°C.

[17] Gössling, S., & Upham, P. (2009). *Climate Change and Aviation - Issues, Challenges and Solutions.* London, UK: Earthscan. *s.* 3
[18] Warren (2006) i Gössling & Upham (2009) s. 3

2.1.1 Tragedy of the commons

Ekologen Garreth Hardin talar om det som kallas för ”tragedy of the commons” vilket innebär att obegränsad tillgång och efterfrågan på icke-förnybara naturliga resurser i slutändan leder till förbrukning av dessa allmänna resurser genom överexploatering. Då allmänheten har fri tillgång till en resurs vill de såklart att alla ska få ta del av den och få ut så mycket som möjligt av den för egen vinning. Detta görs trots att människan är väl medveten om att dessa resurser en dag kommer att vara förbrukade. Dessa handlingar blir möjliga genom mänsklighetens förmåga till psykologiskt förnekande. Var och en drar fördel av sin förmåga att förneka sanningen även då samhället som en helhet, där individen ingår, tar skada.[19] Allmänheten sätter alltså alltid sin egen personliga bekvämlighet i första hand. Ett exempel på detta är hur vi ser utsläppen från olika transportmedel som mindre allvarliga eftersom transporten förknippas med personliga fördelar. På samma sätt förnekas eller underskattas den påverkan som semesterresan har på klimatet då målet med resan är personlig bekvämlighet. Detta gör att förändringar i individernas resemönster blir mycket svåra att åstadkomma.[20] På så vis fortsätter människor att gynna flygindustrin för egen vinning trots att vi är väl medvetna om att vi då förorenar den luft vi andas i samt bidrar till en klimatförändring.[21] Jordens befolkning vill inte förlora de privilegier som nu åtnjuts.[22] Tyvärr är detta det största problemet när det gäller nutida internationellt resande, det finns inte tillräckligt med plats för alla i världen att leva som den genomsnittlige nordamerikanska eller europeiska långdistansturisten.[23]

Gössling och Paul Peeters, professor i hållbar transport och turism, skriver att merparten av Europas befolkning verkar vara medvetna om klimatförändringarna men att de flesta inte förstår allvaret i situationen och vilka konsekvenser det har för samhället. Gössling och Peeters menar att den här sortens psykologiska förnekande blir extra tydlig när det gäller flygindustrin.[24] Detta menar de till stor del beror på att flygindustrin endast visar upp sig ifrån sin goda sida när det kommer till miljön. Man skulle kunna säga att de diskussioner som flygbolagen stödjer rättfärdigar att individen inte ingriper för att förhindra de skadliga konsekvenser som flygtransporten har på miljön. Om dessa attityder fortsätter att råda så

[19] Hardin, Garreth. (1968). *The Tragedy of the Commons.* Science, December 13, Vol. 162. no. 3859. s. 1-3
[20] Stoll-Kleeman et. al. (2001) i Becken, Susanne & Hay, E. John. (2007) *Tourism and Climate Change. Risks and Opportunities.* s. 111
[21] Hardin, Garreth. (1968). *The Tragedy of the Commons.* Science, December 13, Vol. 162. no. 3859. s. 1-3
[22] Ibid. s. 1-2
[23] Hall (2009) s. 7-8
[24] Gössling & Peeters (2007) s. 402

kommer flygindustrin fortsätta att växa och bli djupt rotad i vårt samhälle. Detta kan få betydande negativa konsekvenser för den hållbara utvecklingen.[25]

2.2 Hållbar utveckling

Begreppet ”Hållbar utveckling” fick sitt genombrott och blev allmänt känt i och med publiceringen av Brundtlandsrapporten år 1987; ”Our Common Future”, som är en officiell rapport från Världskommissionen i miljö och utveckling.[26] Deras definition av hållbar utveckling är ”utveckling som möter de behov vi har idag utan att kompromissa framtida generationers möjligheter att möta sina behov”[27]. Rapporten lyfter fram tre huvudkomponenter för hållbar utveckling. Dessa är skydd av miljö, ekonomisk tillväxt och social rättvisa. Anledningen till att Brundtlandsrapporten upprättades var den oro som rådde över effekten av den ökade ekonomiska tillväxten på miljön. Bekymret för miljön berodde på vår höga nivå av ohållbar resursanvändning samt redogörelsen av föroreningens bidrag till den globala uppvärmningen och till förtunningen av ozonlagret. Dessa negativa konsekvenser på miljön öppnade upp ögonen för många människor och ledde till en ökad medvetenhet om hållbar utveckling och blev en början till en utveckling av långsiktiga miljöstrategier.[28] Hall & Gössling menar att hållbarhetsbegreppet har hjälpt till att göra miljön och klimatet till en betydelsefull punkt på agendan då det har lett till att öka ämnets angelägenhet på en global nivå.[29]

Att investera i hållbar utveckling anses vara ett väsentligt beslut för företag inom turism och transport,[30] då det länge funnits ett intresse inom turistiska studier att försöka eliminera de faktiska miljömässiga, sociala och ekonomiska problem som uppstått utifrån konventionell massturism.[31] Efter offentliggörandet av Brundtlandsrapporten om hållbar utveckling har många olika etiketter av turism uppstått såsom ekoturism, grön turism, ansvarsfull turism och hållbar turism.[32] Allt detta trots att turism nästan inte alls nämns i Bruntlandsrapporten.[33] Många teoretiker har försökt förstå logiken i dessa kategorier och deras tvetydiga relation till

[25] Gössling & Peeters (2007) s. 413-414
[26] Holden, A. (2000). *Environment and Tourism.* Routledge: London. S. 161-162
[27] WCED (1987:49) i Hall, C., M. (2009) s. 2
[28] Holden, A. (2000). *Environment and Tourism.* Routledge: London. S. 162
[29] Hall & Gössling (2009) s. 21
[30] Hall & Gössling (2009) s. 24
[31] Ibid. s. 20-21
[32] Poon (1993) i Hughes, G. I Lew, A. A., Hall, M. C., & Williams, A. M. (2004). A Companion to Tourism. Malden, Mass: Blackwell Publishing. s. 499
[33] Hall (2008) i Hall (2009) s. 2

miljön. Dessa typer av turism behöver inte nödvändigtvis vara miljövänligare än massturism.[34] Hall menar att turismindustrin inte har uppfyllt de förhoppningar som till en början fanns om en hållbar turism och om ekoturism.[35]

Andrew Holden, professor i miljö och turism, påpekar att det råder en mångtydighet av hållbarhetskonceptet eftersom det är ämnat att användas av både regering, organisationer såväl som av den privata sektorn. Han menar att detta har lett till en utveckling av olika perspektiv på begreppet hållbar utveckling beroende på intressen, prioritet och tro. Holden menar att det råder två breda ideologier om miljön och hållbar utveckling. Den första är `technocentrism´ som karaktäriseras av tron på att finna teknologiska lösningar till miljömässiga problem. Detta innebär att man förlitar sig på objektiva och kvantifierbara mätningar, vilket gör att subjektiv hänsyn till miljön, där känslor och moral finns inblandat, förbises. Om beslutsfattare bortser ifrån sina känslor kan de därmed ignorera miljöproblemets komplexitet, men även omedvetet, missa andra ståndpunkter och värderingar som råder. Holden menar att den technocentriska ideologin idag är den dominanta världssynen. I kontrast till denna syn på hållbar utveckling har vi `ecocentrism´. Här spelar moral, etik och skyldigheter gentemot naturen en stor roll och världens resurser anses vara begränsade. Även Hardin analyserar ämnet och hävdar att det i dagens samhälle finns ett sorts universellt antagande att alla våra problem kan lösas med hjälp av teknologin. Han stödjer den ecocentriska ideologin när han menar att vi istället borde förändra våra mänskliga värderingar och vår moral för att kunna förbättra miljön.[36]

Professor Gareth Morgan kallar det här sättet att fastna i ett visst tankesätt eller organisationstänk för ett ”psykologiskt fängelse”. Han anser att människor har en förmåga att fastna i sina egna skapelser. Organisationer skapas och hålls ihop av medvetna och omedvetna processer. Ur dessa processer kommer idéer, föreställningar, tankar och handlingar vilka Morgan menar kan begränsa eller fängsla människor.[37] En organisations särskilda och favoriserade sätt att tänka blir en fälla som hindrar dem från att tänka i nya banor och ändra sig för att möta nya utmaningar.[38] Detta kan ses som ett grupptänk där människor utvecklar

[34] Munt (1994) i George Hughes (2004) s. 503
[35] Hall (2009) s. 7-8
[36] Hardin (1968) s. 1-2
[37] Morgan (2006) s. 207
[38] Ibid. s. 208

illusioner och uppfattningar som blockerar dem från att tänka kritiskt och anpassa sig till hur omvärlden utvecklas.[39]

Hall och Gössling menar att anledningen till att de flesta företag inom turism inte på allvar satsar på hållbar utveckling är att de ser klimatförändringen som ett problem som ligger alltför långt in i framtiden för att få någon större uppmärksamhet.[40] Företag inom turism gör alltså inte speciellt mycket för att förhindra miljöhotet på grund av den långsamma takt som klimatförändringarna sker. Hall och Gössling menar att det i många fall är svårt för bolagen att investera i hållbar utveckling då företagen är uppbyggda för att fungera inom ett visst kulturekonomiskt system som inte värderar de långsiktiga investeringar som hållbarhet innebär. Detta eftersom det blir allt vanligare att mäta företagets prestationer utefter vilket värde som tillförs aktieägarna. Företagen är alltså ute efter snabb avkastning på de investeringar som görs vilket hållbar utveckling inte kan garantera.[41] Joel Bakans kommentar angående detta ekonomiska dilemma styrker Hall och Gösslings argument ytterligare:

”The corporation´s legally defined mandate is to pursue, relentlessly and without exception, its own self-interest, regardless of the often harmful consequences it might cause to others.”[42]

Detta uttalande av Bakan betonar företagens ekonomiska intressen. Hall och Gössling menar att aktörer inom turism är mest fokuserade på tillväxt i volym med relativa förbättringar av utsläppsnivåer. Nackdelen med detta är dock att om effektiviteten (relativ hållbarhet) förbättras så kan det fortfarande betyda att de totala utsläppen ökar.[43] Hall och Gössling menar därför att det inte kommer ske några större förändringar på lång sikt om vi inte inför några obligatoriska regleringar för flygbolagens utsläpp eller förrän företagen övertalas att en investering i hållbarhet kommer att vara ekonomiskt gynnsamt på lång sikt. Idag är verkligheten sådan att majoriteten av företagen inom turismbranschen inte är miljömässigt hållbara.[44] Men trots detta betraktas turismsektorn ofta som annorlunda och porträtteras som ett positivt bidrag till den globala miljön och ekonomin genom ekoturismen och den turism

[39] Morgan (2006) s. 211
[40] Hall & Gössling (2009) s. 28
[41] Ibid. s. 25
[42] Bakan (2004: 1-2) i Hall & Gössling (2009) s. 25
[43] Hall & Gössling (2009) s. 31
[44] Ibid. s. 32

som hjälpt till att motverka fattigdom. Denna positiva bild döljer turismens ignorans av hållbar utveckling och av de negativa konsekvenser som branschen har för miljön.[45]

2.2.1 Reglering av flyget

Förutom teknologi används regleringar och bestämmelser som ett sätt att försöka lösa ”the tragedy of the commons”. Ett begrepp som uppkommit är den så kallade ”polluter pays – principen” där den som förorenar ska betala för de utsläpp som orsakats. När det gäller allmänna egendomar såsom luften och havet så finns det en kraftig motsättning till regleringar och den så kallade ”polluter pays – principen” ifrån turismindustrins sida. Branschens aktörer menar att den breda allmänna nyttan som de tillför samhället genom sina ekonomiska aktiviteter rättfärdigar förmildrande omständigheter när det gäller regleringar. Hall och Page menar dock att detta är nonsens och att alla verksamheter genererar ekonomisk nytta genom inköp och anställningar och att våra allmänna resurser ändå måste bevaras för att undvika att de förbrukas genom överanvändning.[46] Även den ekonomiska analytikern Bryden menar att turismens fördelar är överskattade.[47]

Miljöskatt och handelsrätter är idag de mest aktuella regleringar som diskuteras för att begränsa flygets utsläpp och förhindra ”tragedy of the commons”. Gössling och Upham förklarar hur handeln för utsläppsrätter har utvecklats till en viktig del av Kyotoprotokollet, som är en internationell överenskommelse som de flesta industriländer skrivit under där målet är att minska de globala utsläppen av växthusgaser med minst 5% från år 1990 till perioden 2008-2012. I juni 2008 kom EU överens om att projektet European Trading Scheme (ETS) skulle bli det första handelsrättsavtalet att inkludera start och landning av alla flyg inom EU, både Europeiska och icke-europeiska, till början av 2012. ETS kommer ställa krav på att taket för flygbolagens utsläpp ska sänkas med 3% under 2012. Forskare tror att ETS kan förväntas möta motstånd från länder utanför EU och att det kommer bli ett mer komplext genomförande och kräva mer övervakning när alla internationella flyg ska inkluderas. De menar även att det är en rad av problem som fortfarande måste lösas med projektet för handelsrätter innan det

[45] Hall (2009) s. 6
[46] Hall & Page (2006) i Hall (2009) s. 6-7
[47] Bryden (1973) i George Hughes (2004). s. 498

kan bli verklighet, framför allt vad det gäller fördelning av utsläppsrätter, påverkan från flyget av andra utsläpp än koldioxid och vilka geografiska områden projektet ska inkludera.[48]

USA är ett av de få länder som inte har skrivit under Kyotoprotokollet men istället har de ett eget allmänt handelssystem för utsläpp, nämligen Chicago Climate Exchange (CCX) där målen för att minska utsläppen är lagligt bindande för de som är inkluderade. Dock är det frivilligt att gå med i systemet och hittills har det haft ett begränsat deltagande och inga flygbolag har gått med. Staterna i USA har dock börjat ta egna initiativ och regelverk för utsläpp har börjat växa fram, men även mot detta har flygbolagen och andra organisationer i flygbranschen uttryckt ett starkt motstånd.[49]

Trots flygets oppositioner mot handelsrätter anser Europaparlamentarikern Jens Holm att minskningskraven för flygets utsläpp borde vara högre satta, samt att andra utsläpp än koldioxid borde tas med och att utsläppsrätterna inte borde delas ut gratis. Emellertid menar Holm att denna överenskommelse ändå är ett litet steg i rätt riktning.[50]

Miljöskatt förekommer sällan som ett sätt att hantera miljöproblemen. Detta beror delvis på att många intressenter i industrin är emot dessa och kan med den stora makt de besitter organisera kampanjer mot införandet av miljöskatter.[51] Mendes och Santos menar att införandet av exempelvis bränsleskatt för internationella flygningar hindras av att det är för komplext att skapa de nödvändiga regelverk som behövs. Särskilt svårt är det att införa dessa skatter eftersom de hindras av de ömsesidiga avtal för flygservice som finns mellan flera länder. Det skulle krävas en avsevärd omförhandling av dessa avtal för att kunna införa bränsleskatter. Samtidigt så anser Wit att bränsleskatt måste införas konsekvent och globalt, annars skulle det medföra fler problem, till exempel att flygbolagen endast tankar i de länder som inte har någon skatt på bränslet.[52] En rad andra praktiska problem kommer med användandet av miljöskatter. Det mest kritiska problemet är nivån på skatten menar klimatforskarna Cairns och Newson. Det krävs en stor ökning av skatterna för att de ska göra någon skillnad, men de ökningar som krävs skulle vara politiskt oacceptabla. Ett annat dilemma med miljöskatten är att den ökar de allmänna intäkterna men bidrar inte till någon

[48] IPCC (1999); Lee and Sausen (2000); DfT (2004); Karmali and Harris (2004); Lee (2004); Wit et al (2005); Foster et al (2006); Mendes and Santos (2008) i Gössling och Upham (2009) s. 359
[49] Gössling & Upham (2009) s. 11
[50] http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/064-33577-189-07-28-911-20080707IPR33572-07-07-2008-2008-false/default_sv.htm (2009-05-22)
[51] Gössling & Upham (2009) s. 354
[52] Wit i Gössling & Upham (2009) s. 355

direkt mätbar nytta för miljön.[53] Den vetenskapliga klimatpanelen IPCC menar att utgifterna som flygbolagen har för miljöskatterna istället skulle kunna användas direkt i flygbolaget till att introducera miljövänligare flygplan.[54]

2.3 Turism - och flygbranschens påverkan på miljön

Turism är och kommer alltid att vara oundvikligt sammanlänkat med transport. Något som i sin tur berör den globala miljön. Trots mängden av uttalanden som uttrycker den oro som existerar när det gäller miljön och klimatet från organisationer såsom UNWTO och WTTC så är sanningen den att turismens negativa effekter ändå ständigt ökar.[55] Största delen av den påverkan som turismen har på miljön är genom den stora omfattning av resor som turismen genererar.[56] Resandet och vår mobilitets snabba tillväxt påverkar såväl de ekonomiska dimensionerna av turism som ökningen av utsläpp.[57] Men trots att turismens inverkan på miljön länge har varit uppmärksammad och erkänd så har inte mycket gjorts för att förhindra detta utom till viss del på lokal nivå. Många företag och organisationer inom turism väljer gärna att genom olika program och mätningar presentera sin ekonomiska påverkan och framgångar medan liknande mätningar när det gäller miljön saknas.[58] Det är svårt att bedöma till hur stor del som turismindustrin bidrar till förändringarna i miljön, särskilt då det finns en viss inblandning av politisk och ekonomisk art. Dock finns det en undersökning från WTO (World Tourism Association) 2008 som visar på att turismindustrins utsläpp av koldioxid har ökat stadigt sedan mitten på 60-talet som ett resultat av vår ökade mobilitet för att år 2005 stå för 5% av alla människoorsakade utsläpp av koldioxid.[59] Den största delen av dessa utsläpp, 40%, kommer ifrån flygindustrin.[60] Koldioxid är den mest signifikanta växthusgasen och sägs stå för 75% av den globala uppvärmningen.[61]

Flygbaserad turism är den mest skadliga formen av turism med hänsyn till klimatförändringar. Detta beror på att flygplanen släpper ut det mesta av sina utsläpp på 10 -12 kilometers höjd i övre troposfären och lägre stratosfären där de har en större påverkan på ozonlagret och

[53] Cairns och Newson (2006) i Gössling och Upham (2009) s. 356
[54] IPCC i Gössling och Upham (2009) s. 356
[55] Hall (2009) s. 2
[56] Ibid. s. 2-3
[57] Gössling et al. (2009) i Hall (2009) s. 3
[58] Hall (2009) s. 6
[59] WTO (2005) i Gössling, S., & Hall, C. M. (2006). *Uncertainties in Predicting Tourist Flows Under Scenarios of Climate Change, 79:3, s. 163-173*
[60] Hall (2009) s. 3
[61] Stern (2006) i Hall. (2009) s. 3

molnigheten än vad de har på jordytan.[62] Ett annat intressant faktum är, menar Gössling och Hall, att det endast är en liten del energiintensiva resor som är ansvariga för majoriteten av utsläppen. Flyget står för 17% av alla turismresor men orsakar 40% av alla turismrelaterade koldioxidutsläpp. Jämför vi med resor som genomförs med buss eller tåg så står de för 34% av alla turistiska resor men bidrar endast till 13% av alla koldioxidutsläpp.[63] Flygresor på långdistans kan generera mer utsläpp per person på en enda resa än vad det årliga utsläppet per capita beräknas till för den genomsnittlige världsmedborgaren, vilket har beräknats till 4,3 ton koldioxid. De bedöms till och med släppa ut mer föroreningar än den genomsnittlige EU medborgaren, som ligger på 9 ton koldioxid per år.[64] Även då det är långdistansresorna mellan världens mest industrialiserade länder som står för det mesta av utsläppen av växthusgaser inom turismen[65] så är det de mindre utvecklade länderna som sedan får störst problem när det gäller att anpassa sig till effekterna av klimatförändringarna.[66] Av den globala populationen är det enbart 6% som är delaktiga i internationella flygresor. Som ett resultat så benämns ofta studier inom turism som ”the study of the rich”.[67] På grund av det här så har en omfattande debatt påbörjats angående utsläpp ifrån internationell transport och vem som egentligen ska hållas som ansvarig för dess konsekvenser och om hur transportens infrastruktur kommer att utvecklas i framtiden.[68]

IATA menar att flygväsendet endast står för 2% av det totala människoorsakade utsläppen av koldioxid och att siffran kan nå 3% år 2050. De menar också att när man även inkluderar alla utsläpp av växthusgaser så står flygindustrin enbart för 3% av den totala människoorsakade påverkan på klimatet och att det möjligen kan nå 5% år 2050.[69] Gössling och Hall menar dock att det inte är någon pålitlig undersökning då den är baserad på föråldrad forskning. Det sätt som används för att mäta utsläppen är betydande då en viss uppskattning kan rättfärdiga verksamheter ur ett miljöperspektiv. Vissa organisationer, såsom IATA eller World Travel

[62] Penner et al. (1999) i Gössling & Peeters (2007) s. 403
[63] Hall & Gössling (2009) s. 19-20
[64] Peeters et al. (2007) i Hall (2009) s. 3
[65] UNWTO & UNEP (2008) i Hall (2009) s. 4
[66] Hall (2009) s. 4
[67] Becken, S., & Hay, J. E. (2007) *Tourism and Climate Change – Risks and Opportunities.* Clevedon, England: Channel View Publication. 275
[68] Gössling et al. (2009) i Hall (2009) s. 4
[69] IATA (2008) i Hall & Gössling. (2009) s. 20

and Tourism Council, tenderar att till exempel använda sig av lägre uppskattningar när de kommenterar utsläppen.[70]

2.4 Flygindustrins ”greenwashing”

I och med att klimatförändringen och dess påverkan på global uppvärmning uppmärksammas allt mer i samhället idag så utnyttjar fler och fler företag detta genom att marknadsföra sig som miljövänliga. De använder sig av så kallad ”greenwashing” vilket innebär att verksamheter marknadsför sig som mer och mer energieffektiva och som pådrivare av nya gröna lösningar.[71] Flygindustrin är inget undantag och har anammat ”greenwashing” i sitt sätt att marknadsföra sig. Flygbolagen presenterar till exempel ofta sig själva som ”miljökämpar”[72], men mycket utav detta är uttryckt utan några konkreta mätningar till vad de egentligen uppnått för att förbättra miljön. IATA hävdar till exempel att flygindustrins bränsleeffektivitet har förbättrats med 20% de senaste tio åren, men det är oklart vilken jämförelse dessa siffror baseras på. Tidigare har sådana jämförelser varit baserat på prestationen av de värsta och de bästa flygbolagen på marknaden.[73] UNWTO menar istället att ett realistiskt sätt att presentera förbättringarna är att betrakta flygindustrins årliga effektivisering av bränsle. Denna ligger på 1-1.5 % per år, vilket är mycket mindre än vad IATA får det att verka som.[74] Gössling och Upham menar att de flesta förbättringar av effektivitet i flygets historia gjordes vid ett tidigt skede av flygets utveckling. Effektivitetsförbättringarna av moderna flygplan är jämförelsevis mindre idag och det tar betydligt längre tid att utveckla nya flygplan.[75] De menar även att flygtillverkarna och flygbolagen för ett resonemang där de ställer sig positivt till att utveckla miljöförbättringar inom branschen. I samband med detta glömmer flygbolagen oftast att påpeka att de direkta utsläppen från flygplanen hela tiden ökar. Ett exempel på ett förslag till miljöförbättring är IATA:s så kallade nollvision. Denna vision innebär att utsläppen av koldioxid ska minskas så mycket att de inte längre påverkar klimatet. IATA visar dock inte en enda referens till hur detta kan uppnås.[76] Gössling och Upham menar därför att IATA:s nollvision för koldioxid är ett intressant resonemang som saknar bevis. IATA föreslår till och med att flygplanen ska

[70] Hall & Gössling (2009) s. 20
[71] Medina (2005) i Hall (2009) s. 8
[72] E.g. Airbus (2007); Boeing (2008); IATA (2008c); ICAO (2008b) i Gössling, S. Upham, P. (2009) s. 8
[73] Gössling and Peeters (2007) i Gössling & Upham (2009) s. 8
[74] UNWTO-UNEP-WMO (2008) i Gössling & Peeters (2007) i Gössling & Upham (2009) s. 8
[75] Gössling & Upham (2009) s. 8
[76] Ibid.

kunna drivas av solkraft i framtiden.[77] Gössling och Upham anser dock att det krävs ofantligt mycket mer energi än vad solen kan generera för att lyfta ett flygplans nyttolast. De diskuterar även om IATA:s nollvision för koldioxid syftar på de frivilliga kompensationerna av koldioxidutsläpp som resenärerna kan göra. Men även om dessa kompensationer bidrar till positiv utveckling så går det inte alltid att utläsa vart pengarna faktiskt går och om de faktiskt kompenserar för själva utsläppet.[78] Gössling och Upham menar att trots flygindustrins försök att visa sin ”gröna” sida så har de flesta ansträngningarna till att minska specifika utsläpp inom sektorn gjorts enbart för att generera ekonomisk vinning. Minskning av bränsleanvändning och utsläpp har ofta sammanfallit med sänkning av kostnader för bolagen.[79]

Richard W. Butler, professor i turism och geografi, menar att det råder en osäkerhet om turismsektorns användning av hållbarhetskonceptet är av genuint intresse för miljön eller om det bara är ett marknadsföringsknep för att attrahera fler kunder. Vidare menar Butler att turismindustrin nyttjar hållbarhet av tre skäl: ”ekonomi, PR och marknadsföring. Detta är möjligt då de principer som finns idag om hållbar turism är öppna för manipulation[80] samtidigt som det inte görs några riktiga mätningar och granskningar av vad som egentligen görs av turismföretagen för att uppnå hållbarhet.[81] Hållbarhetsbegreppet har blivit ett slagord som tolkas brett utifrån eget intresse. Munt menar att det krävs en politisering av turismbranschen som kontrollerar de olika aktörerna så att inte branschens huvudaktörer och människor i maktpositioner missanvänder termen hållbarhet. Det behöver skapas väldefinierade policys istället för de oklara principer och mål som finns idag inom hållbar turism.[82]

Gössling och Peeters förklarar att de två argument som används mest frekvent inom flygindustrin när det gäller branschens påverkan på miljön är: 1. Att resa med flyg är energieffektivt och 2. Flygindustrins bidrag till de globala utsläppen av växthusgaser är obetydlig om man jämför med andra utsläppskällor. Efter att ha utfört en kritisk analys av dessa påståenden menar dock Gössling och Peeters att dessa inte stämmer då mycket av den

[77] IATA (2008) i Gössling & Upham (2009) s. 8
[78] Gössling & Upham (2009) s. 8
[79] Ibid. s. 9
[80] Butler (1998) i Holden (2000) s. 175
[81] Hall (2009) i Hall & Gössling (2009) s. 25 samt Mowforth & Munt (1998) s. 123
[82] Mowforth, M., & Munt, I. (1998) *Tourism and Sustainability: New Tourism in the Third World.* London, New York: Routledge. s. 122-123

fakta som använts för att stärka dessa uttalanden är kraftigt förenklad, föråldrad eller till och med felaktig i vissa fall. För det andra förtydligar Gössling och Peeters att det inte heller är rättvist att jämföra luftburna transportmedel med landbundna då flygtransport, som nämnts tidigare, orsakar större skada på miljön och vårt klimat då utsläppen släpps ut närmare ozonlagret. Dessutom reser flygresenärer oftast mycket längre sträckor än vad bilresenärer gör och släpper därför också ut mer föroreningar. Ett exempel på detta är att en passagerare som flyger en sträcka på 11 000 km, enkel resa, konsumerar lika mycket bränsle som en Holländsk medborgare förbrukar genom att köra bil under ett helt år.[83]

Ett annat påstående som ofta nyttjas av flygindustrin är att flygresandet är för viktigt både för den globala kulturen och det sociala utbytet såväl som för den globala och nationella ekonomin för att begränsas av regleringar. Som nämnts tidigare så kan de miljömässiga aspekterna leda till restriktioner inom flygresandet, vilket flygindustrin försöker att sätta stopp för genom att påtala hur viktig flygtransporten är inom turismen. Gössling och Peeters bevisar dock motsatsen genom att som ett exempel peka på att 75% av alla turistresor inom EU faktiskt inte är flygresor. Detta visar enligt Gössling och Peeters att flygets påstådda ekonomiska tyngd egentligen är överdriven. Gössling och Peeters håller dock med om att flygindustrin gynnar den globala ekonomin genom anställningar, men menar att detta måste ställas i perspektiv till andra transportsektorer. Om vi till exempel tittar på järnvägen så skapar den sektorn 6,9 miljoner arbetstillfällen världen över medan flygbranschen endast står för 4 miljoner jobb. Sett ur den vinkeln finns det ingen anledning att ge flygindustrin färre restriktioner än någon annan transportsektor. Gössling påpekar dessutom att de arbetstillfällen och den ekonomiska tillväxt som flygbranschen skapar, egentligen inte gynnar alla globalt utan att vinningen till största del går till i-länderna medan mindre utvecklade länder oftast är de som drabbas hårdast av den globala uppvärmning som flyget orsakar.[84]

Ett tredje argument som frekvent används av flygindustrin är att flygresandet påverkar miljön men att teknologi kommer att lösa problemet. Miljömässig påverkan medges alltså av de flesta flygbolagen, men de menar samtidigt att teknologiska förbättringar redan har bidragit till stora ökningar av effektiviteten och att framtida forskning kommer att lösa resten av problemet. Men enligt Gössling och Peeters så finns det en del hinder för att flygbranschen ska kunna utvecklas till att bli en hållbar sektor. Trots att effektiviteten allmänt påstås öka

[83] Gössling & Peeters (2007) s. 406-407
[84] Ibid. s. 408-409

varje år så visar uppgifter på att den ökningen ständigt minskar.[85] Åkerman har studerat hur mycket växthusgaser som flyget släpper ut på olika områden och har kommit fram till att bränsleförbrukningen måste reduceras med mellan 80% och 90% för att sektorn ska vara helt hållbar. Detta kommer dock ej att kunna uppnås med de höga hastigheter och höjder som dagens flygplan flyger i.[86] Alternativa bränslen presenteras också ofta som en lösning på problemet, där vätgas är ett exempel. Problemet är dock att flygindustrin inte själva är seriöst engagerade i att utveckla den här sortens teknologi.[87]

[85] Gössling & Peeters (2007) s. 410-412
[86] Åkerman (2005) i Gössling & Peeters (2007) s. 412
[87] Gössling & Peeters (2007) s. 412

3. Tillvägagångssätt

I detta metodkapitel redogör vi för vårt val av metod och hur vi gått tillväga för att samla in vårt empiriska material. Vidare ges en beskrivning för hur vi genomförde vår undersökning för att få fram ett så tillförlitligt resultat som möjligt.

3.1 Val av metod

Vi har undersökt världens 65 största flygbolag[88] och deras miljöarbete genom att göra en kvantitativ textanalys på deras miljörapporter eller motsvarande. Vi har analyserat vårt material med hjälp av ett eget utarbetat kodschema[89] för att kunna omvandla textmaterialet till ett mer statistiskt hanterbart material. Anledningen till att vi genomförde en kvantitativ textanalys var att vi ville göra en omfattande analys av hur flygbolagen presenterar sitt miljöarbete i syfte att få en klarare bild av vad de har för attityder kring klimathotet och flygets inverkan på den globala miljön.

3.2 Kvantitativ textanalys

En kvantitativ textanalys, som även kan kallas för innehållsanalys, är en metod för att kvantifiera, dvs. räkna förekomsten av eller mäta, vissa företeelser i texter, utifrån ett forskningssyfte.[90] Målet med undersökningen är att finna mönster och strukturer i materialet.[91] Vid analys gäller det att hitta konkreta och manifesta inslag i texter.[92] Syftet med innehållsanalys är dock, menar flera forskare, att tolka resultatet för att komma åt det som är outtalat. Göran Bergström och Kristina Boréus, universitetslektorer, menar att graden av uppmärksamhet är viktig för att ta reda på bakomliggande orsaker, såsom värderingar, eller hur något framställs.[93] Ole R Holsti, professor i filosofi, bekräftar även detta då han menar att innehållsanalysen öppnar dörren för en analys av termer av något vi kan kalla latent innehåll. Det är meningen att man ska tolka den mening och innebörd som ligger under ytan.[94] Genom

[88] Se bilaga 1
[89] Se bilaga 2
[90] Bergström, G & Boréus, K. (2005) *Textens mening och makt - metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys.* Lund: Studentlitteratur. s. 43
[91] Bergström & Boréus (2005) s. 45
[92] Bergström & Boréus (2005) s. 47 och Berelson i Bryman (2001) s. 191
[93] Bergström & Boréus (2005) s. 47
[94] Holsti (1969) i Bryman (2001) s. 191

att uppmärksamma speciella ord, fakta och uttalanden i flygbolagens miljörapporter kunde vi fånga upp flygbolagens inställningar och attityder kring klimatproblemet. Robertsson menar att förekomsten av referenser till vissa slags fenomen uttrycker en bestämd sorts värdering.[95] I en kvantitativ innehållsanalys är begreppen analysenhet och kodningsenhet centrala begrepp. En analysenhet är den text eller del av texten som ska undersökas. I vårt fall är det flygbolagens miljörapporter och främst de delar som handlar om utsläpp som är vår analysenhet. De företeelser som vi ska undersöka kallas kodningsenhet.[96]

3.3 Kombination av kvantitativ och kvalitativ textanalys

I vår innehållsanalys har vi observerat om vissa begrepp och formuleringar förekommer i flygbolagens miljörapporter. Även om vi i de flesta frågor har analyserat ord av explicit karaktär har vi även tagit med ett antal frågor som är av mer implicit karaktär.

Kvalitativ innehållsanalys syftar på textanalyser där inget räknas eller mäts, vilket är motsatsen till kvantitativ metod. Men ibland betraktas analyser, där något kvantifieras men där mer komplicerade tolkningar måste göras, som mer kvalitativa än analyser där bedömningen är enklare.[97] Därför är vi medvetna om att vi har vissa kvalitativa inslag i vår undersökning på grund av graden av subjektiv tolkning på några av frågorna.

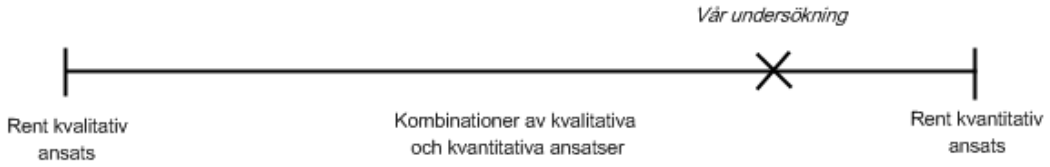
Professor Idar Magne Holme och professor Bernt Krohn Solvang anser att kvalitativa och kvantitativa element med fördel kan kombineras i en och samma undersökning. Detta motiveras med att de stärker och kompletterar varandras starka och svaga sidor. Det handlar om att fokusera på vad som lämpar sig bäst utifrån problemställningen. Kvalitativ och kvantitativ undersökningsmetod mynnar båda ut i att få en bättre förståelse för samhället vi lever i och hur enskilda människor, grupper och institutioner handlar och påverkar varandra.[98]

Vi anser att vår problemställning kan besvaras bättre med en mer mångfasetterad bild av hur flygbolagen handlar och influerar varandra. Med enbart kvantitativa metoder ansåg vi att en del viktig information inte inkluderades.[99] Därför tog vi med ett antal frågor som kunde komplettera vår undersökning med en större personlig tolkning, men ändå göra resultatet mätbart. Ett exempel på en fråga av mer kvalitativ karaktär är fråga 22 då vi undersöker

[95] Robertsson (1992) i Bergström & Boréus (2005) s. 47
[96] Krippendorff (1980) i Bergström & Boréus (2005) s. 50-51
[97] Bergström & Boréus (2005) s. 44
[98] Holme, I. M. & Krohn Solvang, B. (1997). *Forskningsmetodik. Om kvalitativa och kvantitativa metoder.* Lund: Studentlitteratur. s. 76
[99] Bergström & Boréus (2005) s. 44

klimatkompensationens lättillgänglighet på en skala mellan 1-5.[100] Eftersom vi har olika uppfattningar om vad som anses lättillgängligt så tillkommer en större grad av egen tolkning, vilket gör frågan kvalitativ. Frågan är viktig för oss då en lättillgänglig klimatkompensering visar på att flygbolagen är engagerade i miljöfrågan.

Asbjørn Johannessen och Per Arne Tufte, sociologer, menar att oavsett om man använder en kvantitativ eller kvalitativ metod så är det viktigast att forskningen sker systematiserat. Metoden bestämmer inte målet för forskningen utan är medlet för att uppnå det. De menar att det inte handlar om ett val mellan kvantitativ eller kvalitativ forskning, utan att det i konkreta forskningsprojekt ofta finns inslag av båda ansatserna. Ett projekt kan befinna sig någonstans i ett så kallat kontinuum där ytterligheterna består av renodlad kvalitativ och kvantitativ metod.[101] Vi har nedan placerat in vår undersökning i Johannessen och Tuftes ”kontinuum över forskningsansatser”, för att illustrera föreningen av kvantitativ och kvalitativ ansats i vår metod. Genom vår huvudsakligt kvantitativa metod med inslag av kvalitativ ansats hamnar vår undersökning här:



Figur 1. Kontinuum över forskningsansatser.[102]

Johannessen och Tufte anser att det finns flera sätt att kombinera de olika ansatserna. Ett sätt är att utnyttja kvalitativa metoder som en uppföljning av kvantitativa undersökningar. Under en kvantitativ undersökning kan det uppkomma frågor som man måste gå in på mer grundligt. Då kan en kvalitativ undersökning fungera som en komplettering till den grundläggande ansatsen.[103] Genom att plocka fram exempel på uttalanden från flygbolagens rapporter kunde vi få en tydligare bild av resultaten som en uppföljning till vår kvantitativa metod.

Även Bryman påpekar att det är möjligt att göra en kombination, eftersom detta stärker fördelar och försvagar nackdelar. Men han menar att det inte är alla forskare som anser att en

[100] Se bilaga 2
[101] Johannessen Asbjørn & Tufte Per Arne. (2003). *Introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. Malmö: Liber. s. 77-79
[102] Johannessen, A. & Tufte, P. A. (2003). s. 79
[103] Johannessen, A. & Tufte, P. A. (2003). s. 77

sådan kombination är möjlig eller lämplig.[104] Argument som råder för den uppfattningen handlar om att de olika metoderna mynnar ut i olika kunskapsteoretiska ståndpunkter och de accepterar därför inte antagandet om att metoderna är förenliga. Dock anser majoriteten av forskare att de starka sidorna hos vardera metod går att förena.[105]

3.4 Val av analysmaterial

För att kunna besvara våra frågeställningar har vi undersökt flygbolagens information om deras miljöarbete. För att hitta texter och information som var relevant för vår uppsats gjorde vi en förundersökning av material som fanns tillgängliga på flygbolagens hemsidor.[106] Det material vi fann som ansågs vara relevant för vår forskningsfråga var huvudsakligen miljörapporter, CSR- rapporter, hållbarhetsredovisningar eller en kortare miljöpresentation på hemsidan. Detta fick därför bli vårt analysmaterial. Vidare fokuserade vi på att analysera de delar i miljörapporten som berörde flygbolagens utsläpp.

Vid val av flygbolag har vi bestämt att vi vill fokusera på de 65 största flygbolagen världen över. Anledningen till att vi valt de 65 största bolagen i världen är att vi tror att de i och med sin storlek också har störst påverkan på miljön. Att titta på bolag från hela världen speglar även problemets globala utbredning. Antalet bolag bestämdes utifrån vår tidsplan och vad som ansågs rimligt för att kunna göra en kvantitativ analys. För att ta reda på de största flygbolagen i världen valde vi sökkällan Wikipedia. Här kunde vi utläsa de 65 största flygbolagen efter antal passagerare. Vi kontrollerade de källor där uppgifterna var hämtade och fann att de var pålitliga eftersom passagerarantalet var hämtat från flygbolagens egna statistiska material och från IATA.

3.5 Kodschema

För att kunna analysera vårt valda material utarbetade vi ett kodschema, som anger vad som ska observeras i materialet. Kodschemat utformades som ett frågeformulär med 37 frågor. Frågorna i kodschemat skall hjälpa oss att omvandla materialet till något som är mera mätbart. Kodningsenheterna som ska räknas i analysmaterialet kan vara av många olika slag. Hur man väljer att utforma sitt kodschema bestäms av frågeställningen och därför menar Bergström och Boréus att textanalysen kan utformas på många olika sett.[107] I vår innehållsanalys har vi

[104] Bryman (2001) s. 408
[105] Bryman (2001) s. 409-411
[106] Bergström & Boréus (2005) s. 48
[107] Bergström & Boréus (2005) s. 46, 86 & Bryman (2001) s. 192

undersökt förekomsten av vissa begrepp och formuleringar i flygbolagens miljörapporter. För att få en uppfattning av hur många och vilken typ av frågor vi skulle ställa började vi med att analysera ett antal flygbolags miljörapporter för att bli mer bekant med innehållet i analysmaterialet. Samtidigt läste vi in oss på ämnet som vår undersökning behandlar för att förstå det ur ett större socialt sammanhang.[108] Frågorna syftade till att ta reda på hur flygbolagen ställer sig till miljöfrågan och vad de gör för att minska klimatförändringen.

När ett kodschema är utarbetat är det lämpligt att utföra en så kallad ”pilotstudie” på en mindre del av analysmaterialet. Man gör en testanalys för att se om kodschemat ger oss den information som är intressant och relevant för just vår undersökning.[109] Genom att utföra det här testet kunde vi därför upptäcka om det var något som behövdes korrigeras i kodschemat för att få fram ett mer relevant och pålitligt resultat. Vi började med att tillsammans analysera ett antal flygbolag för att se om frågorna var relevanta och för att se om vi hade missat frågor som behandlade viktiga ämnesområden.

När vi skulle sammanställa vårt resultat använde vi oss av Excel för att utforma en tabell. Vi började med att räkna frekvensen av våra kodningsenheter för varje fråga. Svarsvärdena vi fick fram förde vi in i tabellen. Sedan omvandlade vi svaren till procenttal för att göra resultatet mer lättöverskådligt.

3.6 Resultatets tillförlitlighet

För att vår undersökning ska ha hög reliabilitet såväl som validitet krävs det alltså att vi använder en tillförlitlig metod. Reliabilitet syftar på hur mätningen utförs och hur noggrant informationen vi samlar in bearbetas.[110] Målet med en kvantitativ textanalys är att finna mönster. Därför är det viktigt att kodschemat används konsekvent.[111] Är man fler än en person som kodar menar Bergström och Boréus att det är viktigt att kontrollera att alla kodare gör likartade bedömningar. Eftersom vi var flera som utförde kodningen lät vi därför följa Bergströms och Boréus rekommendation att låta alla kodare koda samma utvalda miljöpresentation för att kontrollera samstämmigheten i gruppen, dvs. intersubjektiviteten.[112] Efter denna kodning kunde vi konstatera att våra resultat till största del var lika, men en del svar skiljde sig dock åt. Vi har alla våra egna tolkningar och för att minska skillnaden i våra

[108] Bergström & Boréus (2005) s. 49
[109] Ibid. s. 50
[110] Bergström & Boréus (2005) s. 35
[111] Bryman (2001) s. 191
[112] Bergström & Boréus (2005) s. 50-51

kommande analyser diskuterade vi oss därför fram till hur vi skulle tolka texterna så att våra svar blev likartade. Strävan var att resultatet skulle bli detsamma oavsett vem som gjorde analysen. På detta sätt stärkte vi reliabiliteten på vårt resultat. Dock menar flera forskare att det är praktiskt taget omöjligt att undvika att resultatet inte påverkats av någon sorts tolkning. Vi har alla förutfattade meningar när det gäller de flesta ämnen vilket kan färga av sig på resultatet. [113] Filosofen och hermeneutikern Hans-Georg Gadamer menar dock att en viss tolkning är nödvändig för att man överhuvudtaget ska kunna ta till sig en text.[114]

En annan viktigt aspekt att ta hänsyn till är undersökningens validitet. Det är viktigt att mäta det som är avsett att mätas för att få en god validitet på undersökningen.[115] Eftersom vi genomförde analysen manuellt gav det oss en större validitet än datorbaserade analyser.[116] Att enbart räkna förekomsten av vissa ord kan ge ett missvisande resultat. Ord kan ha flera betydelser men med det mänskliga ögat kan vi upptäcka detta genom att studera ordets sammanhang vid analysen. På ett manuellt vis kan vi även se om ordet eller uttrycket omnämns i den kontext vi vill att det ska nämnas. I fråga 5[117], där vi frågade om klimatfrågan skildras som ett hot, möjlighet, utmaning osv., var det viktigt att det fanns en koppling mellan klimatfrågan och kodningsenheten i texten för att resultatet skulle bli giltigt.[118] I fråga 32 och 32.2[119] skulle vi söka efter förekomsten av ordet ”miljöskatt”, och om det nämns i en positiv eller negativ bemärkelse. För att få ett mer tillförlitligt och utförligare resultat analyserar man inte bara förekomsten av ett ord utan tolkar även textens mening och innebörd genom att på förhand utforma ett schema indelat i olika kodningskategorier. Man kan då till exempel betrakta varje mening som en meningsbärande enhet och sedan undersöka vilken kodningskategori den tillhör. Att arbeta på detta sätt gör att validiteten ökar. Dock minskar reliabiliteten då det blir svårare att standardisera processen. Risken som finns är att två människor tolkar texten olika. Därför gäller det att göra en avvägning mellan validitet och reliabilitet som bottnar i svårigheten att göra en standardisering och situationsanpassning.[120]

[113] Cicourel (1964); Garfinkel (1967) i Bryman (2001)
[114] Hans-Georg Gadamer i Bergström och Boréus (2005) s. 25
[115] Bergström & Boréus (2005) s. 34 samt Holme & Krohn Solvang (1997) Kap 12
[116] Bergström & Boréus (2005) s. 84
[117] Se bilaga 2
[118] Bergström & Boréus (2005) s. 79-80
[119] Se bilaga 2
[120] Theorell, J & Svensson, T. (2007). *Att fråga och att svara. Samhällsvetenskaplig metod.* Malmö: Liber s.269

Vår metod ska hjälpa oss att lyfta fram ett relevant och tillförlitligt resultat som leder oss fram till en större förståelse för flygbolagens förhållningssätt till miljön och därmed till ett svar på våra frågeställningar.

4. Flygbolagens miljöpresentation

Efter att ha undersökt 65 flygbolag och deras eventuella miljörapporter kommer vi i detta kapitel redovisa och analysera flygbolagens inställning till klimatförändringen och deras påverkan samt bolagens presentation av deras miljöarbete. Detta ställer vi i relation till vad forskarna säger om klimatförändringen och flygets påverkan samt deras uppfattning om flygets presentation av sitt arbete. Vi utgår ifrån fyra huvudteman; Den globala uppvärmningen, flygets ”hållbara” framtid, flygets redovisning av utsläpp samt flygbolagens ”greenwashing”.

Målet med vår undersökning var att utläsa hur allvarligt flygbolagen ser på klimatfrågan och hur de framställer sitt miljöarbete för allmänheten. Vi började med att se om flygbolagen överhuvudtaget hade en miljörapport eller liknande. Det mest anmärkningsvärda resultatet av vår undersökning är att hela 52% inte har en miljörapport eller liknande att visa upp. Några av dessa bolag hade viss miljöinformation på hemsidan, men den informationen var dock så minimal att det fick räknas som bortfall eftersom den inte var tillräckligt omfattande för att analyseras. Det stora bortfallet visar på en stor ignorans från flygindustrins sida där de förnekar sitt ansvar gentemot vårt globala klimat. Detta konstaterar även Gössling och Hall som slår fast att flygbranschen har ett stort ansvar för de miljömässiga förändringarna.[121] Hall menar även att företagen inom turismsektorn gärna visar upp program och siffror på sin positiva ekonomiska påverkan medan de väljer att inte visa upp sina resultat gällande miljön.[122] Detta kan tydligt bekräftas av det stora antalet bolag i vår undersökning som saknar miljörapporteringar. Av de flygbolag som hade rapporter var dessutom 16% mycket svåra att hitta, vilket indikerar på att de helst inte skyltar med sina miljörapporter.

4.1 Den globala uppvärmningen

En av de aspekter vi fokuserat är de ordval som framkommit i de olika miljöpresentationerna. Flygbolagen väljer gärna ett positivt ordval när de skildrar klimatförändringen. Miljöfrågan visas upp som en utmaning hellre än ett hot eller problem.

[121] Hall & Gössling (2009) s. 17-18
[122] Hall (2009) s. 6

De uttryck som flygbolagen använder i sina rapporter ska avdramatisera klimatfrågan. Forskare däremot menar att klimatförändringen och den globala uppvärmningen kommer att påverka miljön allvarligt i framtiden.[123] Även om flygbolagen får det att låta som deras påverkan är mycket liten så menar WTO att transportsektorn och särskilt flygindustrin bidrar med störst andel till de människoorsakade koldioxidutsläppen och därmed till den globala uppvärmningen.[124] Dessutom menar Gössling och Upham att de direkta utsläppen från flygplanen hela tiden ökar.[125]

74% av de undersökta flygbolagen nämner att flygets andel av de totala koldioxidutsläppen är 2% eller 3% av de totala växthusgasutsläppen. Dessa siffror nämner de vanligtvis för att påpeka hur minimalt flyget påverkar klimatet. 29% av flygbolagen hävdar att de inte är en betydande orsak till klimatförändringen. Detta styrker de ofta med hjälp av ovanstående siffror. De utsläpp som flyget orsakar idag kommer dock menar Warren leda till temperaturhöjningar där det inte krävs en stor förändring för att det ska bidra till drastiska konsekvenser för miljön. Det räcker med en global medeltemperaturökning på 2°C för att påverka jordens naturtillgångar så allvarligt att tre miljoner människor skulle bli utan tillgång på vatten, menar han. [126] Om flygindustrin fortsätter att släppa ut växthusgaser i samma takt som idag så menar forskarna att det kommer leda till ännu större ökningar i den globala temperaturen än enbart 2°C, vilket kommer leda till ännu värre konsekvenser.[127]

Även om merparten av jordens befolkning är medvetna om klimatförändringarna så tycks de flesta inte förstå allvaret av situationen och vilka drastiska följder det kommer få. Den enskilde individen tror inte att dennes bidrag gör någon skillnad och väljer därför att inte agera. Gössling och Peeters menar att flygindustrin är en bidragande orsak till dessa attityder då de visar upp sig som förhållandevis miljövänliga. Flygbolagens gröna framtoning gör att deras påverkan på klimatet verkar mindre än vad den egentligen är och allmänheten fortsätter därför att utnyttja branschens tjänster med gott samvete.[128] Detta fenomen som innebär att allmänheten utnyttjar våra naturtillgångar som om de vore obegränsade kallas, som vi tidigare nämnt, ”tragedy of the commons”. Detta psykologiska förnekande leder till att vi fortsätter att

[123] Stern (2006) och Schneider (2008) i Gössling & Upham (2009) s. 3
[124] Hall (2009) s. 3
[125] Gössling och Upham (2009) s. 8
[126] Warren (2006) i Gössling & Upham (2009) s. 3
[127] IPCC i Gössling & Upham (2009) s. 3
[128] Gössling & Peeters (2007) s. 413-414

gynna flygindustrin för egen vinning trots att vi är medvetna om dess negativa konsekvenser.[129]

4.2 Flygets ”hållbara” framtid

Hållbarhet är idag ett aktuellt begrepp och detta har de flesta av flygbolagen förstått och tillämpat i miljöarbetet.[130] Begreppet hållbarhet förekommer i så många som 74% av rapporterna . Flygbolagen nämner att de vill balansera de ekonomiska, sociala och ekologiska aspekterna. Utifrån vår undersökning kan vi dock utläsa hur vissa flygbolag använder uttrycket hållbarhet i sitt miljöarbete trots att rapporterna i många fall är minimala. Detta tyder på att begreppet används utan att något omfattande miljöarbete utförs.

53% av flygbolagen väljer att sätta sina miljömål i relativa termer istället för totala utsläpp. En av deras främsta miljömålsättningar är effektivitetsförbättring. Detta gynnar flygbolagen ekonomiskt eftersom det inte behöver innebära en minskning i totala utsläpp, och därmed behöver de inte heller minska antalet flygningar. Detta bekräftar Hall och Gösslings påstående om att turismföretag mest är fokuserade på tillväxt i volym med relativa förbättringar av utsläppsnivåer. Detta är ekonomiskt fördelaktigt för flygbolagen samtidigt som de kan hävda att de är hållbara, eller rättare sagt ”relativt hållbara”. Men eftersom det inte är säkert att de totala utsläppen minskar är detta inte tillräckligt hållbart i längden menar Hall och Gössling.[131] Vidare anser de att om det ska ske större förändringar på längre sikt krävs det att bolagen övertygas om att en sådan investering kommer att leda till en positiv ekonomisk utveckling eller att obligatoriska regleringar införs.[132]

Ca 70% av flygbolagen nämner att de har en strategi, policy och mål för sitt miljöarbete. Dessa är väldigt varierande i omfång och innehåll. Det är många som har mål och säger att de ska utveckla olika miljöaspekter. Dock är det endast 48% som har mål i konkreta siffror på hur mycket de ska minska sina koldioxidutsläpp under en viss tidperiod. När de inte har specificerade mål så är det svårt att utläsa vad som egentligen genomförs och uppnås av alla dessa extravaganta planer. Även om företagen har strategier och mål för sitt miljöarbete och en hållbar utveckling så finns det i praktiken tyvärr inga mätningar på deras faktiska

[129] Hardin (1968) s. 1-3
[130] Hall & Gössling (2009) s. 21
[131] Ibid. s. 31
[132] Ibid. s. 32-33

miljöarbete.[133] Utav de som verkligen har mål i siffror är det bara 40% som anger om de har uppnått sina mål för koldioxidutsläpp de senaste åren.

Så gott som alla flygbolag nämner bränsleeffektivitet i sitt miljöarbete. Samtliga flygbolag jobbar också med modernisering eller inköp av nya flygplan, såväl som teknologiska förbättringar och effektivisering inom olika områden. 23% av flygbolagen nämner till och med teknologi som lösningen för att minska sin påverkan. Ett exempel på detta är American Airlines, som dessutom är det näst största flygbolaget i världen; *"as we create the airline industry of the future, we look to our people to use science and technology to generate environmentally responsible solutions"*[134]. Detta kan vi jämföra med ideologin om `technocentrism´ som baseras på tron i att teknologiska lösningar kommer lösa klimatproblemet. Hälften av flygbolagen nämner alternativa bränslen som en framtida åtgärd för att minska sina utsläpp och öka bränsleeffektiviteten. Gössling och Peeters menar dock att detta inte är att räkna med då flygbranschen inte själva satsar på allvar på att utveckla den här typen av teknologi.[135]

94% av flygbolagen nämner att de tar sitt miljömässiga ansvar. Vår undersökning visar också som sagt att samtliga flygbolag fokuserar på att minska utsläppen genom teknologiska förbättringar och effektivisering. Detta visar på att flygbolagen finner sitt miljöarbete som tillräckligt för att uppfylla sitt ansvar gentemot miljön. För att kunna lösa dilemmat kring klimatförändringen menar dock Hardin att detta inte är tillräckligt och att det även krävs en fundamental utveckling av vår moral. I dagens samhälle antar vi att alla våra problem kommer att lösas genom tekniska innovationer, därför tar vi inte vårt moraliska ansvar på allvar.[136]

Flygbolagens sätt att fastna i en viss tankebana beskriver Morgan som ett psykologiskt fängelse där vi kan upptäcka ett visst organisationstänk inom flygindustrin. Genom att se det ur detta perspektiv kan flygbolagens fokusering på effektivisering och teknologi hindra dem från att tänka i nya banor och att bemöta klimatförändringen med ett nytt förhållningsätt. Flygbolagens effektivitetsförbättringar var större i början av flygindustrins framväxt. Dagens effektivitetsförbättringar av flygplan är jämförelsevis mindre och det är idag mycket mer

[133] Hall (2009) i Hall & Gössling (2009) s. 25
[134] http://www.aa.com/content/images/amrcorp/amrerr.pdf (2009-05-28)
[135] Gössling & Peeters (2007) s. 412
[136] Hardin (1968) s. 1-2

tidskrävande att utveckla nya flygplan.[137] Flygbolagens tro på att deras miljöarbete och teknologiska förbättringar ska vara tillräckligt för att uppnå en hållbar framtid känns därför föga troligt. I synnerhet när flyget är den snabbast växande transportsektorn.[138]

4.2.2 Flyget och regleringar

För att minska flygbolagens påverkan på klimatet har ett antal försök till regleringar införts och diskuterats. Utifrån vår undersökning är det endast 6% av bolagen som nämner ”polluter pays – principen”, som innebär att den som förorenar också är ansvarig att betala för detta. 13% av flygbolagen nämner sin ekonomiska nytta som ett argument för att förminska sitt ansvar för miljön, gärna i samband med siffror som visar hur ”lite” de släpper ut. Ett exempel på detta är American Airlines; *”U.S. commercial aviation consumes less than 3 percent of total U.S. energy use, but drives about 6 percent of the U.S. gross economic output and just under 9 percent of national employment*”[139]. Flygbolagen använder vanligen detta argument för att framhålla deras stora ekonomiska nytta som en anledning för att slippa miljömässiga restriktioner av flygets utsläpp. Flygindustrins aktörer anser alltså att den stora allmänna nyttan som de tillför samhället genom sina ekonomiska aktiviteter gör att de förtjänar förmildrande omständigheter när det gäller regleringar.[140] Gössling och Peeters håller med om att flyget skapar många jobbtillfällen och bidrar på så vis till den ekonomiska nyttan, men att detta måste ställas i jämförelse med andra transportsektorer. Exempelvis menar de att järnvägen skapar 2,9 miljoner fler jobb än flyget. Sett ur den vinkeln så förtjänar inte flygbranschen mindre restriktioner än någon annan aktör inom transportsektor.[141] Hall och Page håller inte heller med flygbolagen i denna fråga och menar att flygbranschen inte är ensam om att generera ekonomiskt nytta och att detta inte ändrar det faktum att vi måste beskydda våra naturresurser och vårt klimat.[142]

En reglering som för tillfället är aktuell är handeln med utsläppsrätter, vilket går ut på att få ner utsläppen till en viss nivå. EU är först med att införa handelsrätter för flyg år 2012 och många forskare tror att detta kommer skapa konflikter med icke-europeiska länder.[143] Korean Air är ett exempel på ett flygbolag som motsätter sig införandet av handelsrätter. De menar att

[137] Gössling & Upham (2009) s. 8
[138] Gössling & Peeters (2009) s. 402
[139] http://www.aa.com/content/images/amrcorp/amrerr.pdf (2009-05-28)
[140] Hall & Page (2006) i Hall (2009) s. 6-7
[141] Gössling & Peeters (2007) s. 408-409
[142] Hall & Page (2006) i Hall (2009) s. 67
[143] IPCC (1999); Lee and Sausen (2000); DfT (2004); Karmali and Harris (2004); Lee (2004); Wit et al (2005); Foster et al (2006); Mendes and Santos (2008) i Gössling och Upham (2009) s. 359

dessa regleringar bara borde gälla europeiska flyg och att införandet borde ha diskuterats med och stödjas av internationella intressenter. Trots detta visar våra resultat på att det är hela 68% av flygbolagen som nämner handelsrätter i sina rapporter och att 94% av dessa flygbolag är positivt inställda till handeln med utsläppsrätter. Men många flygbolag poängterar också att det vore mer rättvist om handelsrätterna istället skulle införas på global nivå. Flygbolagens argument för detta är att införseln av handelsrätter inom ett begränsat område såsom EU kommer att leda till ojämlika konkurrensförhållanden samt att det går emot principen om en fri handel. En möjlig orsak till att de flesta flygbolagen ställer sig positivt till handelsrätter kan bero på att kraven inte är så högt satta. Holm anser att minskningskraven för flyget borde varit högre än vad de är, att andra utsläpp än enbart koldioxid också borde ha inkluderats och att utsläppsrätterna inte borde delas ut gratis. Trots allt menar Holm att avtalet är en början till en positiv utveckling.[144] Men det är inte alla som ställer sig positivt till handelsrätterna. De nordamerikanska flygbolagen, som representerar sju av de tolv bolagen i toppen på vår lista över världens största flygbolag, är ett av få länder som inte skrivit under Kyotoprotokollet, dvs. målet med att minska de globala utsläppen med 5% från 1990 till perioden 2008-2012. USA har däremot börjat utveckla ett eget system för handelsrätter, men det är inte obligatoriskt att delta och hittills har inga flygbolag visat intresse för att inkluderas i detta system.[145]

Det är färre bolag (29%) som nämner miljöskatt och de få som faktiskt gör det nämner det i en negativ bemärkelse (78%). Lufthansa är ett exempel på ett flygbolag som motsätter sig både miljöskatt och handeln med utsläppsrätter. De anser att införandet av miljöskatter överhuvudtaget inte kommer att hjälpa till att minska utsläppen från flygsektorn.[146] Många flygbolag menar även att pengar som går till att betala miljöskatt i själva verket inte går till miljömässiga ändamål och att pengarna istället hade kunnat göra större nytta inom bolaget där det kan användas till deras eget miljöarbete. Även forskare menar att miljöskatten inte kommer bidra direkt till något miljöarbete utan endast kommer öka de allmänna intäkterna.[147] IPCC håller med om att utgifterna som flygbolagen får av miljöskatt hade varit till bättre nytta

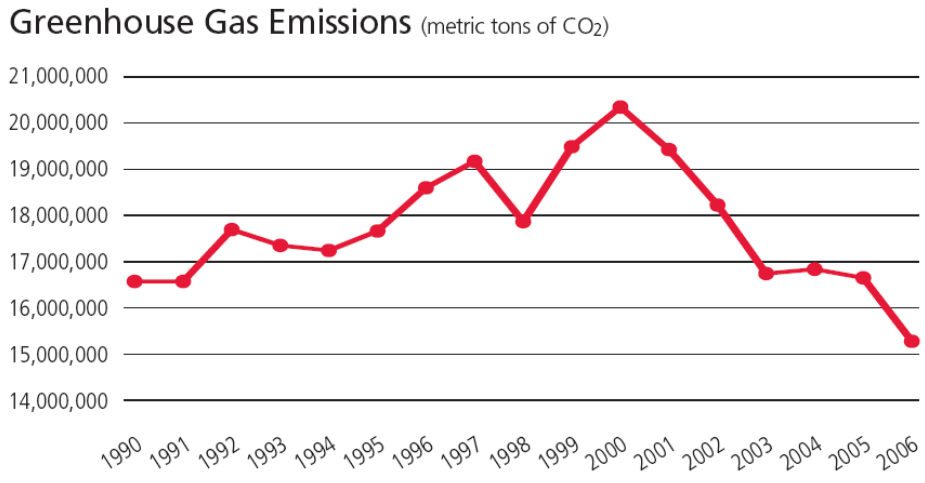
[144] http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/064-33577-189-07-28-911-20080707IPR33572-07-07-2008-2008-false/default_sv.htm (2009-05-22)
[145] Gössling & Upham (2009) s. 11
[146] http://konzern.lufthansa.com/en/downloads/presse/downloads/publikationen/lh_sustainability_2008.pdf (2009-05-28)
[147] Cairns & Newson (2006) i Gössling & Upham (2009) s. 356

inom bolagen som då själva kan utveckla miljövänligare flygplan.[148] Angående miljöskattens funktion i dagsläget är alltså flygbolagen och forskare eniga om att miljöskatt inte bidrar positivt till miljön. Forskarna tror dock att ett utvecklat och globalt fungerande regelverk för miljöskatter kan skapa ett mer effektivt system. Men utifrån vår undersökning kan vi se att de flesta flygbolagen ställer sig helt emot tillämpningen av miljöskatter.

4.3 Flygbolagens redovisning av utsläpp

Utifrån vår undersökning är det 42% av flygbolagen som överhuvudtaget inte anger hur stora deras utsläpp är. Hall och Gössling menar att det är mycket få organisationer och företag inom turismsektorn som redovisar hur mycket utsläpp de bidrar till och ofta har företagen inte ens försökt att mäta utsläppen.[149] Över hälften av flygbolagen anger inte sina totala utsläpp och 13% av flygbolagen presenterar enbart sina koldioxidutsläpp i relativa termer. Detta tillämpas för att kunna visa upp en bättre siffra för minskade utsläpp. 70% av de som faktiskt visar sina totala utsläpp presenterar dessutom utvecklingen av dessa över åren, vilket vi ser som att det finns flygbolag som föregår med gott exempel.

Så många som hälften av flygbolagen väljer att inte visa sina utsläpp i diagram. Vilket vi tror beror på att det är lättare att dölja utsläppen i en text än att göra det mer lättöverskådligt i ett diagram. Utav de som visar sina utsläpp i diagram är det dock 60% som är missvisande. Ett exempel på detta är Northwest Airlines diagram som visar sina totala utsläpp genom åren:



Figur 2. Northwest Airlines. Diagram över utsläpp.[150]

[148] IPCC I Gössling & Upham (2009) s. 356
[149] Hall & Gössling (2009) s. 31
[150] http://www.nwa.com/corpinfo/aircares/earthcares.html (2009-04-18)

Diagrammet är missvisande eftersom axeln för utsläppsmängd inte startar från 0, vilket gör att lutningen av kurvan bli större. Detta gör att en minskning av flygets koldioxidutsläpp ser betydligt större ut än vad det egentligen är, vilket ger en vilseledande bild av flygets utsläpp.

Trots flygindustrins försök att påvisa hur liten del av utsläppen som de är ansvariga för så kan WTO som genomfört en undersökning av detta, visa att flygsektorn står för hela 40% av de totala människoorsakade utsläppen av koldioxid.[151] Koldioxid är den växthusgas som påverkar klimatet mest och står för 75% av den globala uppvärmningen vilket pekar på att flygindustrin har en betydande roll i klimatfrågan.[152] Penner och hans kollegor styrker detta faktum genom att påpeka att flygbaserad turism är den mest skadliga typen av turism när det kommer till klimatförändringar. Detta menar han beror på att största delen av flygplanens utsläpp släpps ut på 10 -12 kilometers höjd i övre troposfären och lägre stratosfären där de gör mer omfattande skada på ozonlagret än vad de orsakar på marknivå.[153] Trots detta är det 52% av flygbolagen som inte alls nämner den skada de gör i atmosfären och på ozonlagret. Dessutom visar vår undersökning att 40% av flygbolagen inte nämner några andra växthusgaser än koldioxid.

74% av de undersökta flygbolagen nämner att flygets andel är 2% av de totala koldioxidutsläppen eller 3% av de totala växthusgasutsläppen. Gössling och Hall menar dock att dessa procenttal inte är särskilt pålitliga då de är baserade på allt för gamla mätningar. Även vissa organisationer såsom IATA eller World Travel and Tourism Council, tenderar att använda sig av en lägre uppskattningar när de kommenterar utsläppen.[154] Med dessa låga siffror rättfärdigar flygindustrin sin miljöförstörande verksamhet.[155]

4.4 Flygbolagens ”greenwashing”

Gössling och Upham menar att många flygbolag försöker framstå som mer miljövänliga än vad de egentligen är genom att marknadsföra sig som ”miljökämpar”.[156] Här kommer ett exempel på detta från Iberia; *“Although the air industry is one of the sectors that produces fewest emissions, 12% of all transport emissions and only 2% of the total of all sectors, Iberia*

[151] Hall (2009) s. 3
[152] Stern (2006) i Hall (2009) s. 3
[153] Penner et al. (1999) i Gössling & Peeters (2007) s. 403
[154] Ibid. s. 20
[155] Hall & Gössling (2009) s. 20
[156] E.g. Airbus (2007); Boeing (2008); IATA (2008c); ICAO (2008b) i Gössling & Upham (2009)s. 8

still gives top priority to its efforts to reduce them as far as possible.[157]*"* Här ser vi tydligt hur Iberia försöker framstå som en miljökämpe genom att visa sin "minimala" utsläppsnivå samtidigt som de visar sitt stora engagemang för miljön. Samtidigt visar vår undersökning att 20% av flygbolagen anser sig vara "gröna" och lika stor andel nämner att deras miljöarbete till och med kommer att eliminera deras påverkan på klimatet. Vilket verkar optimistiskt om vi jämför med forskarnas åsikter. Åkerman menar att det krävs stora effektiviseringar i bränslereducering, på 80 till 90%, för att flygsektorn ska kunna kalla sig grön och vara helt hållbar. I nuläget kommer detta dock inte kunna uppnås på grund av flygplanens förutsättningar.[158]

Ryan Air är ett exempel på ett flygbolag som kallar sig för grönt. Detta är titeln på deras miljöpresentation: "*Ryan Air Europe´s Greenest Airline*[159]*"*. Det är dock mycket som talar emot detta som till exempel deras mycket kortfattade och ouppdaterade miljöpresentation från år 2006. Ryan Air hävdar dessutom att flyget inte är det verkliga problemet när det kommer till påverkan av miljön och att det finns andra aktörer och transportmedel som bidrar till ett större utsläpp.

Hela 58% av flygbolagen i vår undersökning jämför sina utsläpp med andra aktörer eller transportmedel för att påpeka att de bidrar med mindre utsläpp än dessa. Vanligtvis jämför flyget sina utsläpp med biltrafiken. Gössling och Peeters menar dock efter en kritisk analys att flygbranschen inte kan jämföra sig med landbunden transport eftersom flyget påverkar klimatet i större utsträckning då utsläppen sker nära ozonlagret. Gössling och Peeters styrker även sitt uttalande genom att exemplifiera hur en passagerare som flyger en sträcka på 11 000 km, enkel resa, konsumerar lika mycket bränsle som en holländsk medborgare förbrukar genom att köra bil under ett år. Flygresenärer reser oftast över längre distans än vad bilresenärer gör och släpper därför ut mer föroreningar.[160]

Idag använder flygbolagen klimatkompensering som ett medel för att balansera upp sina utsläpp. Enligt Gössling och Upham är detta en positiv utveckling[161], men förvånansvärt nog ger dock 60% av flygbolagen ingen möjlighet till klimatkompensering enligt vår

[157] http://grupo.iberia.es/content/GrupoIberia/Documentos/Compromiso%20Social/Annual%20Report%20on%20CR%202006.pdf (2009-05-28)
[158] Åkerman (2005) i Gössling & Peeters (2007) s. 412
[159] http://www.ryanair.com/site/about/aboutus/environment/ryanair_greenairline_2008.pdf (2009-05-28)
[160] Gössling & Peeters (2007) s. 406-407
[161] Gössling & Upham (2009) s. 8

undersökning. Detta gör att kunden inte får någon möjlighet att påverka situationen. Utav de som erbjuder klimatkompensation är det dessutom i 31% av fallen mycket svårt att hitta information om klimatkompensation och var det går att kompensera. Vilket sänker oddsen för att kunderna faktiskt ska utnyttja tjänsten. Vi undersökte även vart pengarna för kompensationen gick för att försäkra oss om att de går till att väga upp flygets skada på klimatet. Enligt Gössling och Upham går det inte alltid att utläsa vart pengarna egentligen hamnar och om bolagen kompenserar för sitt utsläpp.[162] Det visar sig dock att samtliga av de 40% som erbjuder kompensering faktiskt presenterar vad pengarna investeras i. Alla lägger pengarna på energisparande projekt, samtidigt som en del flygbolag väljer att kombinera detta med välgörenhet och forskning.

[162] Gössling & Upham (2009) s. 8

5. Diskussion och slutsatser

I detta kapitel redogör vi för våra slutsatser samt för en diskussion kring dessa. Vi kommer besvara uppsatsens frågeställningar; ”Vad har flygbolagen för attityd till klimatförändringen?” samt ”Hur presenterar flygbolagen sitt miljöarbete för allmänheten?”

5.1 Flygbolagens attityder till klimatförändringen

Vår undersökning om flygbolagens attityder till klimatförändringen har gett oss en djupare förståelse för hur flygbolagen förhåller sig till sin inverkan på miljön. Denna uppsats är inte till för att komma fram till en lösning på klimathotet. Vi får snarare en inblick i hur flygbolagen resonerar och ställer sig till klimatproblematiken. Vår undersökning fick ett stort bortfall på hela 52% där flygbolagen inte hade någon form av miljöpresentation. Detta ser vi som ett negativt faktum då det visar på en stor ignorans och brist på intresse för miljöproblemet, speciellt då det är världens största flygbolag som har störst påverkan på klimatet.

Av de flygbolag som hade miljörapporter visade resultatet på att flygbolagen vill ge allmänheten en positiv bild av flygbranschen när det kommer till miljöfrågan. De bemöter klimatproblemet med positivt laddade ord såsom utmaning istället för hot, vilket gör att situationen uppfattas som mindre allvarlig. De talar entusiastiskt om sina teknologiska framsteg och effektivitetsförbättringar och lägger dessutom fram olika argument för att rättfärdiga sin miljöförstörande verksamhet. De är noga med att poängtera hur lite de släpper ut jämfört med andra aktörer och transportmedel för få sin påverkan att kännas obetydlig. De framhäver även sin stora ekonomiska nytta som ett skäl för att slippa restriktioner av utsläpp. Att flygbolagen överhuvudtaget nämner dessa argument anser vi vara förvånansvärt då det pekar på att de inte tar sitt ansvar för miljön. Ändå nämner så gott som samtliga flygbolag sitt miljömässiga ansvar gentemot miljön. Dessa tvetydiga uttalanden gör att flygindustrins trovärdighet brister. Problemet befinner sig dessutom på flera nivåer vilket gör klimatfrågan ännu mer komplex. Luften har, för att använda Hardins begrepp, blivit allmänhetens tragedi som har skapats av bolagens ekonomiska intressen såväl som allmänhetens ”egoism”. Vi befinner oss i ett etiskt dilemma och en psykologisk förnekelse där både flygbolag och

resenärer verkar vara ovilliga att ge upp flygets fördelar, även om vi är medvetna om dess skada på miljön. Detta tyder på en stor ignorans av flygets negativa konsekvenser och att miljöproblemet inte tas på allvar.

Hållbarhetsbegreppet används flitigt av flygbolagen, vilket verka tyda på att de bry sig om miljön. Tyvärr omnämns detta begrepp ofta i tunna och bristfälliga miljörapporter. Dessutom är de strategier och mål som flygbolagen har för utsläpp idag inte särskilt specifika. De flesta är tunna i innehållet och finns där mest för att ge ett sken av att de värnar om miljön. Att inte ha konkreta mål gör det svårt att se vad de egentligen uppnår och dessa aspekter gör att flygindustrins seriositet för miljön återigen känns ambivalent. Detta indikerar på att hållbarhet har repeterats så mycket i branschen att det har blivit ett nonsens. Därför kan vi ifrågasätta hållbarhetsbegreppets gångbarhet. Efter en djupare undersökning från vår sida så är det egentliga miljöarbetet inte särskilt omfattande, åtminstone inte i den mån som krävs för att stoppa klimathotet. Hållbarhetskonceptet används som en ursäkt för att enbart arbeta för miljön då det är ekonomiskt gynnsamt. Detta kan förklaras av flygbranschens sätt att möta klimathotet som hittills har bestått i en stark tilltro till teknologi och effektivitetsförbättringar som gynnar bolagen ekonomiskt. Vi anser därför att flygbolagens förhållningssätt till miljöproblemet karaktäriseras av en technocentrism. Samtliga av våra undersökta flygbolag använder teknologin som främsta medel för att minska sin påverkan på miljön. Flera bolag har dessutom en nollvision där de med hjälp av tekniska framsteg ska eliminera sin negativa påverkan på miljön på lång sikt. Utifrån detta kan vi tydligt upptäcka ett organisationstänk i branschen där samtliga har ett likartat tankemönster när det kommer till sättet att hantera sin inverkan på klimathotet. Detta kan ha uppstått både på ett medvetet och på ett omedvetet plan. På det medvetna planet råder en slags psykologisk förnekelse över klimatproblemet då flygbolagen ignorerar allvaret i situationen. De bortser från klimatproblemets komplexitet genom att de huvudsakligen fokuserar på teknologiska verktyg som lösning. Detta visar på att det i branschen inte råder några moraliska förpliktelser gentemot miljön som gör att de ifrågasätter sin egen verksamhet. Det verkar som att flygbolagen finner sina ansträngningar för miljön som tillräckliga då nästan samtliga säger att de tar sitt miljömässiga ansvar. På det omedvetna planet anser vi att deras technocentriska tankesätt hindrar dem från att ställa sig kritisk till sitt miljöarbete. Deras invanda sätt att tänka gör att de inte ser de möjliga lösningar som kan finnas utanför den vanliga sfären. Vi menar dock inte att deras teknologiförbättringar

är förgäves. Men det krävs mycket mer än så för att eliminera den mängd utsläpp som krävs för att åstadkomma en större förändring.

På grund av flygbranschens otillräckliga arbete har det förts mycket diskussioner om restriktioner av utsläpp. Dock är det endast ett fåtal flygbolag som nämner ”polluter pays - principen” eller miljöskatt. Detta tyder på ett ointresse från flygbranschens sida vilket vi tror beror på att bolagen bara vill bidra till miljön när de slipper betala för de utsläpp de orsakar. Detta bekräftar att de endast är intresserade av hållbar utveckling då det ger ekonomiskt vinning. Däremot är det många bolag som nämner införandet av handelsrätter och som är positiva till detta, vilket vi anser är ett steg i rätt riktning. Förklaringen till varför de är positiva till detta tror vi beror på att de inte ger några direkta kostnader för flygbolagen då utsläppsrätterna delas ut gratis. USA har ett eget handelrättssystem som är frivilligt att gå med i. Men ännu har inga flygbolag gått med vilket tyder på en stor ignorans av klimatproblemet, särskilt då den kommer ifrån världens största flygbolag som följaktligen har störst påverkan på vår miljö.

5.2 Flygbolagens presentation av sitt miljöarbete

Det är begripligt att flygbolagen vill visa upp sin gröna sida i sin miljöpresentation. Självklart vill inget flygbolag erkänna att de är en miljöbov eftersom det är dålig marknadsföring och de då skulle riskera att förlora kunder. Flygbolagen försöker framstå som det gröna företaget och förskönar gärna texten genom att lyfta fram väl utvalda siffror, begrepp och jämförelser. Miljörapporterna ger ett sken av att flygbolagen bidrar med ett större miljöarbete än vad de egentligen gör. Flygets påverkan på klimatförändringen verkar mindre genom att de visar upp sina ”obetydliga” utsläppsandelar samtidigt som bolagen ivrigt yrkar på att de trots allt tar frågan seriöst, vilket får dem att framstå som ”miljökämpar”. Detta är en bra marknadsföring utåt men frågan är om det gjort sig förtjänt av denna självutnämnda titel då forskarna anser att det krävs effektiviseringar på 80-90% innan de kan kalla sig hållbara. Flygbolagen har stor benägenhet att jämföra sig med andra transportmedel och sektorer, vanligtvis med bil eftersom de har en högre utsläppsandel än flyget. Detta får dem att verka mer ekologiska än vad bilar är. Däremot är de inte lika benägna att nämna att de själva gör större skada på ozonlagret eftersom utsläppen sker uppe i atmosfären. Detta gör att resenärer får en snedvriden uppfattning om att flyget är mer miljövänligt än bilar.

Vår undersökning visar liksom många forskare menar på att flygbolagen använder hållbarhetsbegreppet främst för att generera ekonomiskt vinning och för att skapa en grön fasad att visa upp för allmänheten. Självklart är det bra PR och marknadsföring om flygbolagen framstår som miljöengagerade. Att använda sig av ”greenwashing” på det här sättet har blivit en trend bland flygbolagen. De vill framstå som det gröna bolaget genom att marknadsföra sig som mer energieffektiva och teknologiskt innovativa. De bygger på så sätt upp en grön fasad att visa upp för allmänheten. Men de förändringar flygbolagen åstadkommer är tyvärr inte tillfredsställande i nuläget, även om bolagen framställer det så. Flygbolagens positiva framtoning av deras miljöarbete ger allmänheten en felaktig bild av problemet då de inte blir rättvist upplysta om hur skadligt flyget egentligen är för miljön. Snarare rättfärdigas individens resande utifrån flygbolagens attityder. Individen känner då att flygbolagens aktiviteter är tillräckliga för att det ska kännas hållbart att nyttja flygtransporten. Allmänheten ställer därför inga krav på bolagen som redan verkar gröna och hållbara och flygbolagen behöver då inte anstränga sig ytterligare för att göra kunderna nöjda. Bolagens organisationstänkande överförs därmed tillslut även på allmänheten och gör att flygbolagens lösning anses som det enda rätta. Detta resulterar i att allmänheten inte heller ifrågasätter verksamhetens existens vilket leder till en ond cirkel som hämmar utvecklingen av andra möjliga lösningar.

Ett positivt faktum är dock att det hos samtliga flygbolag är möjligt att utläsa vart pengarna går när kunderna klimatkompenserar samt att de går till energisparande projekt. Detta är ett positivt då pengarna faktiskt går till att förbättra miljön och inte enbart används som ett marknadsföringstrick för att få flygbolaget att framstå som miljöengagerat. Det som är mer negativt är att det inte finns möjlighet att kompensera hos över hälften av flygbolagen. Detta gör att resenären inte får möjlighet att påverka sina klimatutsläpp.

Det är många flygbolag som väljer att inte redovisa sina utsläpp överhuvudtaget eller som enbart väljer att visa relativa siffror. Detta tyder på att de vill dölja sina höga utsläppssiffror. Över hälften väljer heller att inte visa sina utsläpp i diagram. Vilket vi tror beror på att det är lättare att dölja utsläppen i en text än att göra det mer lättöverskådligt i ett diagram. Hälften av de som presenterar sina utsläpp i diagram gör dock detta på ett missvisande sätt som gör att deras utsläpp ser mindre ut. En viktig aspekt att ta hänsyn till är att så mycket som 84% av flygbolagen inte låter sin miljörapport granskas av en tredje person. Detta gör att den

information om utsläpp som redovisas kan vara felaktig, vilket gör att flygbolagens trovärdighet sjunker ytterligare.

Sammantaget kan vi utifrån vår undersökning konstatera att världen största flygbolag tyvärr inte är några ”luftens hjältar”. Istället råder en ignorans i branschen där de inte tar klimathotet på allvar. Även om bolagen är medvetna om klimatförändringen och flygets negativa påverkan blundar de för detta i tron på att teknologiska framsteg ska förvandla dem till det ”gröna bolaget”. Den ekonomiska nyttan tar idag alltför stor plats inom flygbolagens verksamhet för att det ska ske en större förändring i deras miljöarbete. Detta gör att miljön blir lidande.

6. Egna reflektioner

I detta kapitel knyter vi tillbaks till problemområdets bakgrund och reflekterar över vilka konsekvenser vår mobilitet leder till. Vi tar även upp vidare förslag på forskning som vi tycker är intressant och högst aktuellt att belysa.

Genom uppsatsens gång har våra tankar kretsat mycket kring vår växande mobilitet och hur det har påverkat vårt klimat. Något som har spelat en viktig roll för utvecklingen av vår rörlighet och som gett allt fler människor förmånen att resa världen över är lågprisflygets framväxt. Detta har bidragit till den hypermobilitet som råder idag och som innebär att vi ständigt förflyttar oss mellan världens alla hörn i olika syften. Detta kan dock bli ett avslutat kapitel om vi inte finner en lösning på klimatproblemet. Blir vi blir tvungna att sluta resa kommer detta leda till att vi måste ge upp vår hypermobila livsstil och dess resurskrävande privilegier. En tanke som slår oss är att vi i framtiden kommer bli tvungna att semestra lokalt eftersom vår miljö då inte längre tillåter förflyttning i den omfattning som sker idag.

Våra hypermobila resevanor är dock ojämnt fördelade över världen då det i dagsläget endast är 6% av jordens befolkning som utnyttjar flygtransporten. Frågan som ställs då är vilka konsekvenser det leder till om vi tillslut alla får möjlighet att flyga? Det positiva är att det skulle öka den globala välfärden. Det negativa, som dock tycks vara övervägande, är att vårt klimat och vår miljö kommer att bli lidande. Som det ser ut nu så finns det inte tillräckligt mycket värld för att alla ska kunna resa som den västerländska långdistansturisten gör idag. Fortsätter befolkningen att vidga sina resnätverk i samma takt som idag så kan en miljökatastrof mycket väl bli verklighet inom en snar framtid. Flygresenärerna blir ständigt fler, framför allt då utvecklingsländerna strävar efter att uppnå industriländernas välfärdsnivå. Detta är naturligtvis förståeligt då det bör vara en rättvis fördelning av privilegier hos jordens befolkning. Men vår mobilitets fördelar bidrar tyvärr till att miljömässiga frågor kommer i andra hand, vilket skapar en ond cirkel där ingen av oss är beredd att offra vår ekonomiska välfärd i utbyte mot en bättre miljö. Det är ingen av oss som vill tvingas gå tillbaka till stenåldern. Vi befinner oss därför i ett etiskt dilemma då det i vårt samhälle finns en djupgående konflikt mellan vår strävan efter ekonomisk tillväxt och önskan att bevara miljön. Vi har byggt upp ett globalt nätverk där resande är nödvändigt för att underhålla våra sociala

och ekonomiska relationer. Men våra sociala och organisatoriska nätverk kommer inte kunna upprätthållas i den skala som sker idag på grund av dess negativa konsekvenser på miljön. För att rädda den miljömässiga situationen krävs en omvärdering av vår moral och en djupare insikt över de konsekvenser våra moderna handlingar leder till. Vi måste inse det miljömässiga ansvar vi har gentemot vår värld och våra medmänniskor. Som Hall menar borde miljön ses som en huvudsaklig prioritet då den är genomgående i alla delar av samhället och är en grundläggande förutsättning för vår existens.[163] Vi kan inte längre tänka egoistisk och ignorera det faktum att vi riskerar jordens fortlevnad genom vår resurskrävande livsstil. Detta gäller både enskilda individer såväl som organisationer.

En vidare forskning inom ämnet är vilka alternativa transportmedel som kan ersätta flygtransporten om vi inte kan behålla den. Det som idag verkar mest aktuellt är snabbtågen som redan finns installerade i Sydeuropa. Detta kan vara ett mer miljövänligt alternativ inom en snar framtid. Frågan är dock om tågen kan få samma räckvidd som flyget har idag. Kommer tågtrafiken att vara en möjlighet när vi ska på långsemester till exempelvis Thailand eller USA? Tidsaspekten är ett annat problem som måste beaktas. Än så länge finns inget alternativt transportmedel som kan ta oss från punkt A till punkt B lika tidseffektivt som flyget kan. Kanske kan en vidare utveckling och satsning på tågtrafiken leda till ett lika effektivt globalt nätverk som flyget erbjuder idag.

[163] Jfr Halls föreläsning om Hållbar turism. Campus Helsingborg. 2009-04-08

7. Litteraturförteckning

Axhausen, K., Larsen, J., & Urry, J. (2006). *Mobilities, Networks, Geographies.* Aldershot, Hants, England: Ashgate.

Becken, S., & Hay, J. E. (2007). *Tourism and Climate Change - Risks and Opportunities.* Clevedon, England: Channel View Publication.

Bergström, G., & Boréus, K. (2005). *Textens mening och makt - Metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys.* Lund: Studentlitteratur.

Bryman, A. (2001). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber AB.

Castell, M. (2000). *Informationsåldern. Ekonomi, samhälle och kultur- Bd 1: Nätverksamhällets framväxt.* Göteborg: Daidalos.

Gössling, S., & Hall, C. M. (2006). Uncertainties in Predicting Tourist Flows Under Scenarios of Climate. *Climatic Change* , 79:3, 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*, 15:4, 402-417.

Gössling, S., & Upham, P. (2009). *Climate Change and Aviation - Issues, Challenges and Solutions.* London, UK: Earthscan.

Hall, M. C. (2009). Degrowing Tourism: Décroissance, Sustainable Consumption and Steady-State Tourism. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research* , 20:1.

Hardin, G. (1986). The Tragedy if the Commons. *Science*, 162:3859, 1-3.

Holden, A. (2000). *Environment and Tourism.* Routledge: London.

Holme, I. M., & Krohn Solvang, B. (1997). *Forskningsmetodik - Om kvalitativa och kvantitativa metoder.* Lund: Studentlitteratur.

Johannessen, A., & Tufte, P. A. (2003). *Introduktion till Samhällsvetenskaplig Metod.* Liber: Malmö.

Hall, M. C. & Gössling, S. i Leslie, D. (2009). *Tourism Enterprises and Sustainable Development - International Perspectives on Responses to the Sustainability Agenda.* Routledge.

Hughes, G. i Lew, A. A., Hall, M. C., & Williams, A. M. (2004). *A Companion to Tourism.* Malden, Mass: Blackwell Publising.

Morgan, G. (2006). *Images of Organisation.* California: Sage Publications.

Mowforth, M., & Munt, I. (1998). *Tourism and Sustainability: New Tourism in the Third World.* London, New York: Routledge.

Nilsson, J. H. (2005-2008). Lågprisrevolutionen, konsekvenser för mobilitet och miljö.

Theorell, J., & Svensson, T. (2007). *Att fråga och svara. Samhällsvetenskaplig metod.* Malmö: Liber.

Webbdokument

American Airlines CSR-rapport 2007 <http://www.aa.com/content/images/amrcorp/amrerr.pdf> (28-05-2009)

Europaparlamentet <http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/064-33577-189-07-28-911-20080707IPR33572-07-07-2008-2008-false/default_sv.htm> (22-05-2009)

Iberias CSR - rapport 2008
<http://grupo.iberia.es/content/GrupoIberia/Documentos/Compromiso%20Social/Annual%20Report%20on%20CR%202006.pdf> (28-05-2009)

Lufthansas CSR-rapport 2008
<http://konzern.lufthansa.com/en/downloads/presse/downloads/publikationen/lh_sustainability_2008.pdf> (28-05-2009)

Northwest Airlines Miljörapport 2008 <http://www.nwa.com/corpinfo/aircares/earthcares.html> (18-04-2009)

Ryan Airs Miljörapport 2006
<http://www.ryanair.com/site/about/aboutus/environment/ryanair_greenairline_2008.pdf> (28-05-2009)

Wikipedia den fria encyklopedin <www.wikipedia.org> (16-05-2009)

Muntliga källor

Michael Hall, klimat- och turistforskare. Föreläsning om Hållbar turism. Campus Helsingborg. 2009-04-08

Bilaga 1.

Lista över de 65 största flygbolagen i världen

	Flygbolag	Rapport (X = har ingen rapport)	År
1	Southwest Airlines	Miljörapport	2008
2	American Airlines	CSR-rapport	2007
3	Delta Air Lines	X	
4	Lufthansa	CSR-rapport	2008
5	United Airlines	X	
6	China Southern Airlines	X	
7	Ryanair	Miljörapport	2006
8	US Airways	X	
9	Japan Airlines	CSR-rapport	2008
10	All Nippon Airways Group	CSR-rapport	2007/2005
11	Northwest Airlines	Miljörapport	2008
12	Continental Airlines	CSR-rapport	2009
13	EasyJet	CSR-rapport	2006
14	China Eastern Airlines	X	
15	SAS Group	Hållbarhetsredovisning	2009
16	Air China limited	X	
17	British Airways	CSR-rapport	2008
18	Air Canada	Miljöpresentation	2009
19	Iberia	CSR-rapport	2008
20	Alitalia	X	
21	Qantas	Miljöpresentation	2008
22	AirTran Airways	X	
23	Cathay Pacific Group	CSR-rapport	2007
24	Turkish Airlines	X	
25	Korean Air	Hållbarhetsredovisning	2008
26	JetBlue Airways	CSR-rapport	2008
27	Emirates Airline	Miljöpresentation	2009
28	SkyWest Airlines	X	
29	Thai Airways International	X	
30	Singapore Airlines	Miljörapport	2008
31	Republic Airways	X	
32	Saudi Arabian Airlines	X	
33	Virgin Blue and Pacific Blue	Miljöavsnitt i årsredovisning	2008
34	Alaska Airlines	Miljöpresentation	2009
35	Hainan Airlines Group	X	
36	Air Asia Group	X	
37	Malaysia Airlines	Miljöpresentation	2008
38	Swiss International Air Lines	X	
39	TAM Airlines	X	

40	Varig	CSR-rapport	2007
41	Air New Zealand Group	Miljörapport	2008
42	Airblue	X	
43	Asiana Airlines	Hållbarhetsrapport	2008
44	Jet Airways Group	X	
45	Aeroflot	X	
46	Austrian Airlines Group	Miljörapport	2006/2007
47	Bmi	X	
48	Frontier Airlines	X	
49	Aer Lingus	Årsrapport	2008
50	Qatar Airways	Miljöpresentation	2009
51	China Airlines	Årsrapport	2007
52	Shanghai Airlines	X	
53	Xiamen Airlines	X	
54	Jetstar Airways	X	
55	Norwegian	X	
56	Philippine Airlines	X	
57	Air Europa	X	
58	Mexicana de Aviación	X	
59	Garuda Indonesia	X	
60	AeroMexico	X	
61	Finnair Group	Miljörapport	2007
62	Royal Jordanian	Miljöpolicy	2009
63	Aerolineas Argentinas	X	
64	EgyptAir	X	
65	Vietnam Airlines	X	

Bilaga 1.2

Lista över analyserade flygbolag & deras hemsidor

	Flygbolag	Hemsida
1	Southwest Airlines	www.southwest.com
2	American Airlines	www.aa.com
3	Delta Air Lines	www.delta.com
4	Lufthansa	www.lufthansa.com
5	United Airlines	www.united.com
6	China Southern Airlines	www.flychinasouthern.com
7	Ryanair	www.ryanair.com
8	US Airways	www.usairways.se
9	Japan Airlines	www.jal.com
10	All Nippon Airways Group	www.ana.co.jp
11	Northwest Airlines	www.nwa.com
12	Continental Airlines	www.continental.com
13	EasyJet	www.easyjet.com
14	China Eastern Airlines	www.flychinaeastern.com
15	SAS Group	www.sasgroup.net
16	Air China limited	www.airchina.se
17	British Airways	www.britishairways.com
18	Air Canada	www.aircanada.com
19	Iberia	www.iberia.com
20	Alitalia	www.alitalia.com
21	Qantas	www.qantas.com.au
22	AirTran Airways	www.airtran.com
23	Cathay Pacific Group	www.cathaypacific.com
24	Turkish Airlines	www.thy.com
25	Korean Air	www.koreanair.com
26	JetBlue Airways	www.jetblue.com
27	Emirates Airline	www.emirates.com
28	SkyWest Airlines	www.skywest.com
29	Thai Airways International	www.thaiair.com
30	Singapore Airlines	www.singaporeair.com
31	Republic Airways	www.rjet.com
32	Saudi Arabian Airlines	www.saudiairlines.com
33	Virgin Blue and Pacific Blue	www.virginblue.com.au

34	Alaska Airlines	www.alaskaair.com
35	Hainan Airlines Group	www.hnair.com
36	Air Asia Group	www.airasia.com
37	Malaysia Airlines	www.malaysiaairlines.com
38	Swiss Airlines	www.swiss.com
39	TAM Airlines	www.tam.com
40	Varig	www.varig.com
41	Air New Zealand Group	www.airnewzealand.com
42	Airblue	www.airblue.com
43	Asiana Airlines	www.flyasiana.com
44	Jet Airways Group	www.jetairways.com
45	Aeroflot	www.aeroflot.com
46	Austrian Airlines Group	www.austrianairlines.com
47	Bmi	www.flybmi.com
48	Frontier Airlines	www.frontierairlines.com
49	Aer Lingus	www.aerlingus.com
50	Qatar Airways	www.qatarairways.com
51	China Airlines	www.china-airlines.com
52	Shanghai Airlines	www.shanghai-air.com
53	Xiamen Airlines	www.xiamenair.com
54	Jetstar Airways	www.jetstar.com
55	Norwegian	www.norwegian.no
56	Philippine Airlines	www.philippineairlines.com
57	Air Europa	www.aireuropa.com
58	Mexicana de Aviación	www.mexicana.com
59	Garuda Indonesia	www.garuda-indonesia.com
60	AeroMexico	www.aeromexico.com
61	Finnair Group	www.finnairgroup.com
62	Royal Jordanian	www.rj.com
63	Aerolineas Argentinas	www.aerolineas.com
64	EgyptAir	www.egyptair.com
65	Vietnam Airlines	www.vietnamairlines.com

Bilaga 2. Kodschema

Bakgrundsfrågor

1. Har flygbolaget någon miljörapport eller motsvarande?
   a) Ja
   b) Nej → Undersökning slut

1.2 Hur lätt var det att hitta rapporten eller miljöinformationen?

Mycket lätt 1 2 3 4 5 Mycket svårt

2. Vilken typ av rapport har de?
   a) Hållbarhetsredovisning
   b) Miljörapport
   c) Miljöavsnitt i årsredovisning
   c) CSR
   d) Miljöpresentation på hemsida

3. Från vilket år är den senaste rapporten gjord?
   a) 2009
   b) 2008
   c) 2007
   d)2006
   e) 2005
   f) 2004 eller äldre

Klimatfrågan

4. Skildras klimatförändringen som ett:
   a) problem
   b) hot
   c) risk
   d) utmaning
   e) möjlighet
   f) annat
   g) Skildras ej

5. Nämner de flygets påverkan på den globala uppvärmningen/klimatförändringen/miljön?
   a) Ja
   b) Nej

6. Nämner de hur stor flygets andel är av de totala koldioxid/växthusgasutsläppen orsakade av människor?

   a) Ja
   b) Nej

7. Säger de att de ser seriöst på klimat/miljöfrågan?
   a) Ja
   b) Nej

8. Hävdar flygbolagen att de inte är en betydande orsak till klimatförändringen?
   a) Ja
   b) Nej

9. Nämner de sig som ”gröna”?
   a) Ja
   b) Nej

   9.2 Har de några miljömärkningar/certifieringar/miljöutmärkelser?
   a) Ja
   b) Nej

10. Nämner de flygets skada i troposfär och stratosfär? ozonlagret?
    a) Ja
    b) Nej

Strategi/mål/framtid

11. Finns det någon strategi eller framtidsplan för deras miljöarbete i framtiden?
    a) Ja
    b) Nej

12. Har de några fastställda miljömål?
    a) Ja
    b) Nej

13. Har de en miljöpolicy?
    a) Ja
    b) Nej

14. Har de en vision?
    a) Ja
    b) Nej

15. Nämns hållbarhet?
a) Ja
b) Nej

15.2 Anser de att investering inom miljöarbete påverkar deras ekonomi:
a) Positivt
b) Negativt
c) Nämns ej

Utsläpp

16. Visar flygbolaget hur mycket koldioxid deras flyg släpper ut totalt?
a) Ja
b) Nej, endast i relativa termer (ex. koldioxidutsläpp per passagerarekilometer), gå över till fråga 17.
c) Nej

16.2 Visar de sin utveckling av totala koldioxidutsläpp genom åren?

a) Ja
b) Nej

17. Är diagrammen för utsläpp statistiskt missvisande?
a) Ja
b) Nej
c) Utsläpp visas ej i diagram

18. Har de uppsatta mål (i siffror) för minskade koldioxidutsläpp?
a) Ja
b) Nej, gå över till fråga 19

18.2 Gäller dessa siffror för:
a) de totala utsläppen
b) relativa utsläpp (ex. per passagerarkilometer)

18.3 Går det att se om de har uppnått sina mål för koldioxidutsläpp de senaste åren?
a) Ja
b) Nej

19. Nämner de andra växthusgaser (ex. methane, nitric oxide) de släpper ut förutom koldioxid?
a) Ja
b) Nej

Klimatkompensation

20. Finns det möjlighet för kunderna att kompensera för sina utsläpp?
    a) Ja
    b) Nej, gå vidare till fråga 24

21. Var finns information om kompensering?
    a) I bokningen
    b) På hemsidan

22. Hur lätt är det att hitta information om klimatkompenseringen?

Mycket lätt 1 2 3 4 5 Mycket svårt

23. Vart går pengarna för kompenseringen?
    a) Energisparande projekt
    b) Miljöorganisation
    c) Välgörenhet
    d) Forskning
    e) Annat

Flygbolagens miljöarbete

24. Nämns bränsleeffektivitet? (fuel efficiency)
    a) Ja
    b) Nej

25. Vad innefattar deras miljöarbete för att minska utsläppen?
    a) Modernisering av flygplan eller inköp av nya flygplan
    b) Teknologiska förbättringar
    c) Effektivisering
    d) Klimatkompensation
    e) Samarbete med andra aktörer
    f) Stödjer forskning
    g) Smarta flygrutter
    h) Gröna flygningar
    i) Annat

26. Nämner de sitt miljöarbete som ”lösningen” på miljöproblemet?
    a) Ja
    b) Nej

27.2 Nämns teknologi som ”lösning” på miljöproblemet?
    a) Ja
    b) Nej

27. Nämns alternativa bränslen?
    a) Ja
    b) Nej

Ansvarstagande

28. Nämner de sitt miljömässiga ansvar?
    a) Ja
    b) Nej

29. Jämför de sina utsläpp med andra aktörer eller transportmedel?
    a) Ja
    b) Nej

30. Försöker de förminska sitt miljöansvar genom att säga att de ”relativt sätt” släpper ut lite/mindre/ lika utsläpp än andra aktörer eller transportmedel?
    a) Ja
    b) Nej

31. Nämner de sin stora ekonomiska nytta som ett argument för att förminska sitt miljömässiga ansvar?
    a) Ja
    b) Nej

32. Nämner de miljöskatt?
    a) Ja
    b)Nej, gå över till fråga 33

    33.2 Nämner de miljöskatt i positivt eller negativt ordalag?
    a) Positivt
    b) Negativt

33. Nämner de handelsrätter?
    a) Ja
    b)Nej, gå över till fråga 34.

    33.2 Nämner de handelsrätter i positivt eller negativt ordalag?
    a) Positivt
    b) Negativt

34. Nämner de polluter pays?
    a) Ja
    b)Nej, gå över till fråga 35

34.2 Nämner de polluter pays i positivt eller negativt ordalag?

a) Positiv

Negativt

Tillförlitlighet

35. Har de några referenser till var information i rapporten kommer ifrån?
    a) Ja
    b) Nej

36. Är rapporten granskad av tredje person?
    a) Ja
    b) Nej

36. Verkar de genuint intresserade av klimatfrågan? (generell uppfattning utifrån materialet)

Ej intresserade	1	2	3	4	5 Mycket intresserade

Bilaga 3. Sammanställning av analyserade flygbolag

Bakgrundsfrågor	**Antal**	**Procent**
1. Har flygbolaget någon miljörapport eller motsvarande?		
Ja	31	48%
Nej	34	52%
1.2 Hur lätt var det att hitta rapporten eller miljöinformationen?		
1 (mycket lätt)	7	23%
2	12	39%
3	7	23%
4		
5 (mycket svårt)	5	16%
2. Vilken typ av rapport har de?		
Hållbarhetsredovisning	5	16%
Miljörapport	8	26%
Miljöavsnitt i årsredovisning	8	26%
CSR	5	16%
Miljöpresentation på hemsida	22	71%
3. Från vilket år är den senaste rapporten gjord?		
2009	6	19%
2008	15	48%
2007	7	23%
2006	3	10%
2005		
2004 eller äldre		
Klimatfrågan		
4. Skildras klimatförändringen som ett:		
Problem	7	23%
Hot	0	0%
Risk	2	6%
Utmaning	17	55%
Möjlighet	4	13%
Annat	5	16%
Skildras ej	6	19%
5. Nämner de flygets påverkan på den globala uppvärmningen/klimatförändringen/miljön?		
Ja	30	97%

Nej	1	3%

6. Nämner de hur stor flygets andel är av de totala koldioxid/växthusgasutsläppen orsakade av människor?

Ja	23	74%
Nej	8	26%

7. Säger de att de ser seriöst på klimat/miljöfrågan?

Ja	18	58%
Nej	13	42%

8. Hävdar flygbolagen att de inte är en betydande orsak till klimatförändringen?

Ja	9	29%
Nej	22	71%

9. Nämner de sig som "gröna"?

Ja	sex	19%
Nej	25	81%

9.2 Har de några miljömärkningar/certifieringar/miljöutmärkelser?

Ja	15	48%
Nej	16	52%

10. Nämner de flygets skada i troposfär och stratosfär/atmosfär/ozonlagret?

Ja	15	48%
Nej	16	52%

Strategi/mål/framtid

11. Finns det någon strategi eller framtidsplan för deras miljöarbete i framtiden?

Ja	24	77%
Nej	7	23%

12. Har de några fastställda miljömål?

Ja	22	71%
Nej	9	29%

13. Har de en miljöpolicy?

Ja	22	71%
Nej	9	29%

14. Har de en vision?

Ja	11	35%
Nej	20	65%

15. Nämns hållbarhet?

Ja	23	74%
Nej	8	26%

15.2 Anser de att en investering inom miljöarbete påverkar deras ekonomi?

Positivt	8	26%
Negativt	1	3%
Nämns ej	22	71%

Utsläpp

16. Visar flygbolaget hur mycket koldioxid deras flyg släpper ut totalt?

Ja	14	45%
Nej, endast i relativa termer (ex. koldioxidutsläpp per passagerarkilometer) gå över till fråga 17	4	13%
Nej, gå över till fråga 17	13	42%

16.2 Visar de sin utveckling av totala koldioxidutsläpp?

Ja	10	71%
Nej	4	29%

17. Är diagrammen för utsläpp statistiskt missvisande?

Ja	9	29%
Nej	6	19%
Utsläpp visas ej i diagram	16	52%

18. Har de uppsatta mål (i siffror) för minskade koldioxidutsläpp?

Ja	15	48%
Nej, gå över till fråga 19	16	52%

18.2 Gäller dessa siffror för:

Totala utsläpp	6	40%
Relativa utsläpp (ex. per passagerarkilometer)	8	53%
Båda	1	7%

18.3 Går det att se om de har uppnått sina mål för koldioxidutsläpp de senaste åren?

Ja	6	40%
Nej	9	60%

19. Nämner de andra växthusgaser (ex. methane, nitric oxide) de släpper ut förutom koldioxid?

Ja	19	61%
Nej	12	39%

Klimatkompensation

20. Finns det möjlighet för kunderna att kompensera för sina utsläpp?		
Ja	13	42%
Nej	18	58%
21. Var finns information om kompensering?		
I bokningen	1	8%
På hemsidan	9	69%
Båda	3	23%
22. Hur lätt är det att hitta information om klimatkompenseringen?		
1 (Mycket lätt)	3	23%
2	2	15%
3	2	15%
4	2	15%
5 (Mycket svårt)	4	31%
23. Vart går pengarna för kompenseringen?		
Energisparande	13	100%
Miljöorganisation	2	15%
Välgörenhet	2	15%
Forskning	3	23%
Går ej att utläsa	0	0%

Flygbolagens miljöarbete

24. Nämns bränsleeffektivitet? (fuel efficiency)		
Ja	30	97%
Nej	1	3%
25. Vad innefattar deras miljöarbete för att minska utsläppen?		
Modernisering av flygplan eller inköp av nya flygplan	31	100%
Teknologiska förbättringar	31	100%
Effektivisering	31	100%
Klimatkompensation	14	45%
Samarbete med andra aktörer	24	77%
Stödjer forskning	18	58%
Smarta flygrutter	22	71%
Gröna flygningar	3	10%
Annat	3	10%
26. Nämner de sitt miljöarbete som "lösningen" på miljöproblemet?		
Ja	9	29%
Nej	22	71%

26.2 Nämns teknologi som "lösning" på miljöproblemet?

Ja	7	23%
Nej	24	77%

27. Nämns alternativa bränslen?

Ja	17	55%
Nej	14	45%

Ansvartagande

28. Nämner de sitt miljömässiga ansvar?

Ja	29	94%
Nej	2	6%

29. Jämför de sina utsläpp med andra aktörer eller transportmedel?

Ja	18	58%
Nej	13	42%

30. Försöker de förminska sitt ansvar genom att säga att de "relativt" sätt släpper ut liten/mindre/lika mängd utsläpp än andra aktörer eller transportmedel?

Ja	15	48%
Nej	16	52%

31. Nämner de sin stora ekonomiska nytta som ett argument för att förminska sitt miljömässiga ansvar?

Ja	4	13%
Nej	27	87%

32. Nämner de miljöskatt?

Ja	9	29%
Nej, gå över till fråga 33	22	71%

32.2 Nämner de miljöskatt i positivt eller negativt ordalag?

Positivt	2	22%
Negativt	7	78%

33. Nämner de handelsrätter?

Ja	21	68%
Nej	10	32%

33.2 Nämner de handelsrätter i positivt eller negativt ordalag?

Positivt	19	94%
Negativt	2	6%

34. Nämner de polluter pays?		
Ja	2	6%
Nej	29	94%
34.2 Nämner de polluter pays i positivt eller negativt ordalag?		
Positivt	2	100%
Negativt		

Tillförlitlighet

35. Har de några referenser till var informationen i rapporten kommer ifrån?		
Ja	20	65%
Nej	11	35%
36. Är rapporten granskad av tredje person?		
Ja	5	16%
Nej	26	84%
37. Verkar de genuint intresserad av klimatfrågan? (generell uppfattning utifrån materialet)		
1 (Ej intresserade)	1	3%
2	11	35%
3	9	29%
4	9	29%
5 (Mycket intresserad)	1	3%