



## For klimaets skyld?

Gundelach, Peter; Hauge, Bettina

*Published in:*  
Dansk Sociologi

*Publication date:*  
2012

*Document version*  
Også kaldet Forlagets PDF

*Citation for published version (APA):*  
Gundelach, P., & Hauge, B. (2012). For klimaets skyld? *Dansk Sociologi*, 23(1), 51-72.

Peter Gundelach og Bettina Hauge

# For klimaets skyld?

Teorien om den klima-passive borger og forklaringen på manglende handlinger, også kendt som "Giddens paradoks" (Giddens 2009), udfordres i denne artikel. Artiklen hviler på en omfattende kvalitativ og kvantitativ undersøgelse af 18-35-årige danskere, hvis tanker og konkrete handlinger i forhold til kommende klimaforandringer er undersøgt. Artiklen indledes med en gennemgang af forskellige teorier om folks klimarelaterede handlinger, idet vi – fremfor som Giddens at betragte folks manglende evne og vilje til forandring som et grundvilkår eller eksistentielt karaktertræk – inddrager flerfacetterede forklaringer på folks klimarelaterede adfærd. Omdrejningspunktet i artiklen er resultater fra undersøgelsen, der viser et stort og villigt forandringspotentiale hos danske unge for at imødegå klimaforandringerne, samt deres problemer med at finde ud af, hvad de skal gøre. Disse indsigter åbner for nytænkning af mulige handlingstiltag og kan udgøre et politisk pejlemærke i en forandringsproces henimod mere klima- (og miljø)venlige handlinger. Konkrete eksempler på klimarelaterede handlinger udfoldes i artiklens anden del, og vi viser, hvordan samtidig anvendelse af flere metoder og teorier er afgørende for at forstå de unges handlinger.

Søgeord: Klimaforandringer, unge, vaner, spørgeskema, kvalitativ metode.

I følge Anthony Giddens (2009) eksisterer der en udtalt passivitet blandt befolkning og politikere i forhold til at gøre noget ved klimaforandringerne. Giddens mener, at det skyldes, at mennesket ikke magter at forholde sig til det, der ligger langt ude i fremtiden (dvs. konsekvenserne af klimaforandringer). Derfor prioriterer man nutiden frem for fremtiden. Det skaber et paradoks, som Giddens formulerer på følgende måde:

Fordi farerne ved den globale opvarmning ikke er håndgribelige, umiddelbare eller synlige i hverdagslivet, hvor frygtindgydende de end måtte være, vil mange sidde på hænderne og ikke gøre noget konkret ved disse farer. Men at vente indtil klimaforandringerne bliver tydelige og akutte, før de leder til betydningsfulde handlinger, vil per definition være for sent (Giddens 2009:2, vor oversættelse).

En dansk undersøgelse (Gundelach, Hauge og Nørregård-Nielsen 2012) peger imidlertid i modsat retning: langt størstedelen af de unge danskere er bekymrede for konsekvenserne af klimaforandringer. De mener, at klimaproblemerne er nærværende, og de siger, at de er villige til at ændre adfærd i klimavenlig retning. Viljen ser altså ud til at være til stede, men de unge tilkendegiver dog samtidig, at de har svært ved at gennemskue, hvilke handlinger, der er de mest klimarigtige og -venlige. Og hvor meget deres individuelle handlinger egentlig nytter. De unge har egne forståelser af, hvad en "klimavenlig" handling er, og denne matcher ikke nødvendigvis besparelse på fossile brændstoffer.

Hvad er da en "klimavenlig" handling? I denne artikel refererer ordet "klimaforandringer" til den globale opvarmning, og når vi beskriver "handling" i forhold til klima og miljø, er det handlinger, der i en eller anden grad influerer på forbruget af fossile brændstoffer. Teknisk set er "klimavenlige handlinger" derfor handlinger, der i overensstemmelse med anbefalingerne fra det internationale klimapanel IPCC (2007) resulterer mindst muligt i global opvarmning, idet målet er at undgå eller minimere handlinger, hvis forbrug medfører afbrænding af fossile brændstoffer.<sup>1</sup>

## Klima og sociologi

Diskussionen om, i hvilken grad der er tale om en global opvarmning, og om hvorvidt den er menneskeskabt eller ej, er en central del af klimadebatten. Som borgere kan vi opleve, at udsving i vejret ser ud til at blive mere voldsomme, vi kan se reportager om, hvordan iskappen på indlandsisen bliver mindre, og billeder af oversvømmelser i fattige, lavtliggende lande. Men vi må tage eksperternes ord for, at sådanne klimaændringer er reelle ændringer og ikke kun naturlige udsving, og at disse forandringer skyldes udledning af drivhusgasser.<sup>2</sup> Drivhusgasser ses ikke med det blotte øje, og kun de færreste af os kan forventes at have en indgående forståelse af årsagssammenhængen



Peter Gundelach  
Professor ved  
Sociologisk Institut,  
Københavns  
Universitet

E-mail:  
pg@soc.ku.dk



Bettina Hauge  
Ph.d., Sociologisk  
Institut, Køben-  
havns Universitet

E-mail:  
bh@soc.ku.dk

mellem udledningen af drivhusgasser og klimaændringerne.

Som borger er det også så godt som umuligt at vide, hvor meget ens forskellige forbrugsformer bidrager til udledning af drivhusgasser, og betydningen af ens private forbrug sammenholdt med fx udledninger fra industri, landbrug eller transportvirksomheder. Befolkningens opfattelse af klimaændringer er altså afhængig af perceptionen af mediebarne budskaber fra mere eller mindre vidende samt desuden indbyrdes uenige politikere og eksperter, og af forskellige komplicerede tekniske beregninger. Det har fået klimaforskeren Michael Mann (2009:193) til at erklære, at befolkningens forståelse af klimaforandringer i vidt omfang er bundet op på forestillinger, som personliggøres, og som i en teknisk forstand nærmest er karikaturer af de faktiske, underliggende videnskabelige begreber. Det har Mann formentlig ret i, men det samme gælder mange andre fænomener i senmoderniteten, og det gør ikke sådanne "karikerede" forestillinger mindre virkelige for borgerne selv. Det er disse personliggjorte forestillinger, som man lever sit liv efter. For os at se er det sociologisk vigtige i klimadiskussionen derfor ikke de præcise (natur)videnskabelige sammenhænge, men derimod de folkelige forestillinger som udgør befolkningens grundlag for at tage stilling til klimaproblematikken og handle på de problemstillinger, der knytter sig til den.

Uenigheden om klimaændringernes beskaffenhed og årsager, samt den manglende konkrete oplevelse af forandringerne, giver dem samme karakter som andre miljøproblemer, sådan som Ulrich Beck har beskrevet dem i bogen *Risikosamfundet* (1992). Her er en af pointerne netop det senmoderne samfunds øgede afhængighed af eksperter og paradokset i at være stadig mere afhængig af en ekspertviden, hvis "sandhed" om miljøet tilsvarende i stadig større grad udfordres af andre eksperter. Men klimaspørgsmålet er måske endnu mere komplekst og globaliseret end miljøspørgsmålet, fordi klimaforandringerne forventes at berøre hele kloden, samtidig med at de påvirker befolkninger og forskellige lande i varierende grad.

Eksperters og beslutningstageres uenighed om, i hvilken grad den globale opvarmning er menneskeskabt (og dermed om den kan ændres gennem individers handlinger), er som sagt et centralt element i klimaproblematikken. Men selv for personer, der mener at klimaforandringerne er menneskeskabte,

er det vanskeligt at vide, hvordan man skal handle. De handlinger, den enkelte i sin private husholdning udfører eller undlader at udføre, vil i et større perspektiv være tæt på betydningsløse for den globale opvarmning. Kun hvis de fleste – forstået i et globalt perspektiv – handler klimavenligt, vil det have effekt. Det gør spørgsmålet om klimavenlige handlinger til et moralsk, værdimæssigt problem: Uanset at effekten af mine egne konkrete handlinger er ubetydelige, bør jeg så handle klimavenligt alligevel? Og deraf følger omvendt et *free rider*-problem: Hvorfor skulle jeg gøre noget, når det ikke har nogen større effekt, og når andres handlinger ikke er specielt klimavenlige? Dertil kommer, at mange ændringer i klimavenlig retning er forbundet med afsavn, hvilket tilsiger, at man undlader at udføre dem. Alt i alt er der altså for den enkelte mange grunde til at undlade at udføre klimavenlige handlinger.

Disse problemer peger i retning af nødvendigheden af det politiske lederskab, som Giddens (2009) opfordrer til, når han argumenterer for, at verdens regeringer bør handle for at afværge de negative konsekvenser af den globale opvarmning. Men politiske initiativer foretages bedst i en situation, hvor der er en befolkningsmæssig klangbund for at ville foretage forandringer. Ud fra dette perspektiv vil vi i denne artikel undersøge, i hvilken grad danske unge udfører eller erklærer sig villige til at udføre klimavenlige handlinger. Vi har valgt specielt at undersøge de unge, fordi man på forhånd må antage, at klimaforandringer er vigtigst for dem (de skal leve længst), og fordi man kan antage, at de unges opfattelser er pejlemærker for hvilke ændringer i værdier og handlinger, man kan forvente, efterhånden som de yngre generationer bliver ældre (Boeve-de Pauwand van Petegem 2010, Inglehart 1990, Togeby 2004).

Med den opfattelse som udgangspunkt vil vi i det følgende analysere nogle eksempler på klimavenlige handlinger og vurdere, hvilke rationaler hos den enkelte, der ligger bag handlingen. Artiklens pointe er, at forståelsen af hvad, der får folk til at udføre klimavenlige handlinger, må basere sig på en flerhed af teorier. Vi lægger derfor ud med at gennemgå fire forskellige teorier, som hver især kan forklare klimavenlige handlinger, og vi illustrerer dem med citater fra kvalitative interview, som er en del af vores data. Hver teori giver anledning til formulering af en hypotese, som afprøves ved hjælp af kvantitative og kvalitative data i forhold til en konkret klimavenlig handling. Ud fra konkret materiale vil vi argumentere for, at ingen af de fremsatte teorier kan stå alene, og vi vil derfor vise, at en forståelse af en klimavenlig handling altid må inddrage mere end en teori.

## Teorier om klimavenlige handlinger

I nogle oversigtsartikler har Liebe m.fl. (Liebe 2010; Liebe, Preisendörfer & Meyerhoff 2011) foreslået en række forskellige teorier, der kan kaste lys over, om folk vil udføre miljørigtige handlinger, og om deres villighed til at betale for offentlige, miljømæssige goder. Liebes pointe er, at miljøområdet er så komplekst og facetteret, at man må anvende flere forskellige teorier og kombi-

ner dem snarere end at abonnere på en enkelt teorivariant. Vi antager, at det samme gælder for klima-området. Liebe nævner rational choice-teori, teorier om planlagt adfærd, norm-aktiveringsteori, teorier om habituelle handlinger og socialt dilemma-teorier.<sup>3</sup> Dertil vil vi lægge mere generelle teorier om værdier og værdiændringer samt almene sociologiske teorier, der påpeger, hvordan strukturelle forhold hæmmer eller fremmer miljømæssige handlinger.

Pladsforhold tillader ikke en grundig gennemgang af samtlige teorier eller af dem, vi har fravalgt og hvorfor, men vi vil her kort beskrive de teorier, der kan være mulige forklaringsmodeller for folks handlinger, og som derfor er dem, der anvendes i resten af artiklen: Rational choice; habituelle forklaringer; generelle sociologiske forklaringer; og værdimæssige forklaringer. Hver af teorierne illustreres med empiriske eksempler. Naturligvis forventer vi ikke en komplet forklaring og et fuldstændigt dækkende billede af handlingerne ved at inddrage de nævnte teorier. Men vi forventer at nå et stykke nærmere i at forstå, hvorfor folk udfører klimarigtige handlinger.

**Rational choice** teorier går ud fra, at et individ har bestemte klart identificerbare præferencer og nogle økonomiske eller andre tilskyndelser til at handle på en bestemt måde (Grundig 2009, Taylor-Gooby 2008). Mange rational choice forskere koncentrerer sig om økonomiske incitamenter, og forskning viser, at disse kan have betydelige effekter. Eksempelvis omtaler Liebe (2010:139) et resultat fra en undersøgelse af Diekmann og Preisendörfer (1998: 99), som sammenligner to byer, Bern og München, hvis indbyggere har nogenlunde samme miljømæssige værdier. Relativt set langt flere i München end i Bern siger, at de vil skrue ned for varmen, når de er væk fra hjemmet i længere tid. Forklaringen er, at der er mange flere i München end i Bern, der har individuelle varmeregninger. Det kan altså betale sig for den enkelte at spare på varmen, og derfor gør de det.

Et eksempel på præferencer i forhold til transport kan være transportformens pris, komfort eller tidsforbrug. I en rational choice optik vil individet vælge den transportform, der bedst opfylder præferencerne, og man kan fx finde, at folk ikke vil benytte offentlig transport, fordi det er dyrere, mindre behageligt og mere tidsrøvende end privat transport. Med et eksempel fra vores empiriske materiale:

Interviewer: Er det svært at komme ind til dit arbejde (fra provins til Københavns centrum)?

Malou: Det er lidt irriterende med offentlig transport. Ved at tage bil sparer jeg en halv time hver vej. Det tager kun 20 min. I stedet for at bruge tre kvarter hver vej, er det noget tid, jeg kan bruge hjemme. Det er dejligt.

Niels, Malous kæreste, tilføjer et økonomisk argument: Det kan ikke betale sig at tage det offentlige.

Malou: Nej, det er slet ikke økonomisk rentabelt.

Citatet viser, at økonomiske, rationelle overvejelser kan udgøre en væsentlig årsag til, at man (ikke) udfører klimavenlige handlinger.

**Habituelle forklaringer.** Hverdagen er fuld af handlinger, som resulterer i forbrug af elektricitet eller mere direkte brug af fossile brændstoffer. Mange af disse handlinger udføres habituelt – det er en hverdagspraksis, tillært gennem barndommen og formet af de fysiske rammer, man har levet i (Bourdieu 2003, Reckwitz 2002, Schatzki 1996, Shove 2003). Elforbrug er en integreret del af hverdagslivet, fra vi tænder lyset om morgenen, til vi slukker det om aftenen. Mange konkrete hverdagshandlinger er ureflekterede og skal først løftes op på et bevidst plan, før man kan overveje at foretage ændringer. Mange af handlingerne er også habituelle i den forstand, at de er resultatet af handlinger, man har lært gennem opvæksten. I et dagbogsnotat, som er en del af vores datamateriale, fortæller Victor:

Selv er jeg opdraget til at slukke lyset efter mig, når jeg forlader et rum. Jeg tror nu, det var min bedstemor, der mest var efter mig, for mine forældre gør det sjældent. Det er nu så indprentet i mig, at jeg altid slukker lyset efter mig og ofte også efter min sambo.

Også Cille, en ung hjemmeboende pige, der går i gymnasiet, fortæller om til lærte praksisser:

Jeg har altid set min mor gøre det. Og så har jeg bare gjort hvad hun har sagt; "nu skal du skrue ned for varmen", og "nu skal du gøre dét og dét". Og jeg har bare syntes, at det, hun gjorde, var smart. Jeg lukker stuerne af, for det giver jo ingen mening at rende rundt i 7 stuer, og så er der 1 kogende. Det er jo også for min egen skyld, at der er varmt, dér hvor jeg er.

Eksemplerne viser, at handlingerne er kropsligt indlejrede og ligger i de daglige rutiner.

**Strukturelle forklaringer.** Her sættes individets præferencer i parentes til fordel for overvejelser over, hvad sociale omstændigheder betyder for individets handlinger (Kang & Glassman 2010, Urry 2007, 2008, 2011). Med et banalt eksempel: I mange dele af landet er afvejningen mellem offentlig og privat transport ikke mulig, fordi der ganske enkelt ikke findes offentlig transport. Sara, en ung, hjemmeboende pige, der bor på landet i det sydjyske, forklarer, hvordan bilen giver hende frihed i form af en uafhængighed af den offentlige transport:

Når man som mig bor her uden for Tønder, gør bilen mig uafhængig af det offentlige.

Et andet eksempel får vi fra Malou og Niels, der forsøger at leve klima- og miljøvenligt, men som anskaffer sig bilen pga. deres drengs sygdom og behovet for at komme hurtigt og trygt til behandling:

I sin tid fik vi bilen på trods af, at vi ikke havde råd til det, for jeg studerede, men Mathias blev meget syg. Jeg fik en bil for at kunne køre til Rigshospitalet, frem og tilbage fra Holte, da vi boede dér. Så det med hvad bilen kan betyde for at en hverdag kan hænge sammen ... Ellers skulle vi have ventet på en sygetransport, for kræftramte skal være isolerede og må ikke tage offentlig transport. Så vi fik bilen.

Bilen bliver her en nødvendighed, da transportmulighederne – som udgør en strukturel betingelse – ikke er en option for familien.

**Værdimæssige forklaringer.** Man må forvente, at personer, der har klimavenlige værdier, også vil være mere tilbøjelige til at ville udføre klimavenlige handlinger. Ganske vist kan praktiske og andre forhold betyde, at værdier ikke omsættes i handlinger, men generelt må værdier ses som et potentiale for handlinger (Gundelach 2004, 2011, Scarbrough & van Deth 1995). Vi kan derfor antage, at personer, der har klimavenlige værdier, også vil være mere tilbøjelige til at sige, at de gerne vil udføre klimavenlige handlinger. Cille fortæller, hvordan hendes værdier er overført fra forældrene, og at hun samtidig tænker på miljøet, når hun udfører visse handlinger:

F.eks. hvor vi har siddet ude i køkkenet og røget i går, lufter jeg ud med det samme, og så har min mor været så skrap med, lige siden jeg kunne åbne et vindue, at "man slukker for varmen, når man åbner et vindue". Så den har jeg fået rimeligt godt ind. Og jeg går ikke i bad en halv time om dagen, jeg vasker hår to gange om ugen, og det tager 10 min. Ellers går jeg ikke i bad. Så vand er ikke rigtig noget, jeg bruger så meget af, især ikke når jeg snakker med mine veninder, der går i bad 1 time om dagen.

Eksemplet viser, hvordan generelle værdimæssige overvejelser indebærer, at man vælger at handle klimavenligt (eller ikke gør det).

## Hypoteser

For at teste ovenstående teorier med kvantitative data har vi udvalgt fire konkrete handlinger hos de unge, som man på forhånd kan antage bedst muligt lader sig beskrive med hver af teorierne. De fire handlinger er at tage kortere bade, at slukke lyset i rum, man ikke opholder sig i, at bruge bilen mindre og at flyve mindre. For hver handling vil vi fremsætte en hypotese som forklaring på, at man handler klimavenligt ud fra en af de ovenstående teorier.



1) *At slukke lyset i rum, man ikke opholder sig i.* Vi antager, at denne handling er habituel. Man tænder og slukker lyset næsten per automatik, og det er en handleform, der er indlært gennem mange hverdagsaktiviteter livet igennem. Vi antager endvidere, at opdragelse spiller en rolle for, om man har internaliseret sådanne handlinger.

2) *At tage kortere bade.* Unge hjemmeboende er berygtede for at tage lange bade. Ud fra *rational choice* teori kan man fremsætte en hypotese om, at unge, der bor alene eller med en partner, vil være mere tilbøjelige til at afkorte badetiden end unge, der bor hos deres forældre. Begrundelsen er, at udeboende unge selv skal betale for vand- og varmekonsumet.

3) *At bruge bilen mindre.* Strukturelle forhold, livsomstændigheder, kan være afgørende for klimavenlige handlinger. Her snævrer vi perspektivet ind til at undersøge, om personer, der har børn, bruger bilen mere end personer uden børn. Med børn er man tidsmæssigt presset og har flere vanskeligheder ved at bruge offentlig transport i det hele taget, og hypotesen er derfor, at livsomstændigheden at have børn betyder, at man er mindre villig til at bruge bilen mindre.

4) *At flyve mindre.* Flyvning er blandt de handlinger, en enkelt person kan vælge at gøre eller ej, en aktivitet som er meget belastende for den globale opvarmning.<sup>4</sup> Imidlertid repræsenterer flyrejser for de fleste en mulighed for ferie eller adspredelse, som man ikke nødvendigvis kan opnå på andre måder. Derfor er flyrejser en særlig vanskelig aktivitet at give afkald på. At give afkald på flyrejser, hvad enten det er ferie eller forretning, kræver derfor stærke overvejelser funderet i klimavenlige værdier, og hypotesen er, at personer med stærke klimavenlige værdier vil være mere tilbøjelige til at sige, at de vil flyve mindre, end personer med svage klimavenlige værdier.

Opsamlende er argumentet, at man ikke kan skære alle klimavenlige handlinger over en kam, men at man – alt efter hvilke handlinger, der er tale om – må benytte *flere og forskellige* forklaringsformer. I overensstemmelse med Liebes (2009) argument fremsætter vi derfor en hypotese om, at det mest dækkende billede på de forskellige former for adfærd kun opnås ved at kombinere de forskellige forklaringsformer, når man skal fortolke de enkelte klimavenlige handlinger. Det betyder, at analysen af de enkelte, klimavenlige handlinger vil finde, at hver af de fire fremsatte hypoteser må suppleres med andre forklaringsformer. Argumentet om et behov for flere teorier kan virke selvreproducerende, da vi her kun anvender den kvalitative empiri til afprøvning af teorier og ikke som et selvstændigt datasæt med eventuel egen begrebs- eller teoriudvikling. Det er foretaget andetsteds (Gundelach, Hauge og Nørregård-Nielsen 2012).

## Data

Populationen i den kvantitative spørgeskemaundersøgelse er 18-35-årige bosat i Danmark i foråret 2010. Stikprøven er på 4991 personer, udtrukket

tilfældigt blandt befolkningen baseret på cpr-numre. Svarprocenten var 53. Spørgeskemaerne er udsendt i papirform, men der var mulighed for at besvare skemaet elektronisk, hvilket 38 pct. gjorde. I den kvalitative del af forskningsprojektet er benyttet en eksplorativ interviewmodel (Kvale 1997:104), og data er indsamlet gennem kvalitative interviews hos de unge, fotografier, deltagerobservation, dagbøger fra de unge og et interaktivt, lukket netforum, hvor informanterne kunne interagere. I alt er 29 personer interviewet, 10 mænd og 19 kvinder. Interviewene er foretaget med en løst struktureret interviewguide med fokus på betydning af og forhold til klima, miljø og natur, fremtidsperspektiver, praksisser/vaner, forbrug, transport osv., og analysemetoden har primært været induktiv. De unge er udvalgt i forhold til livsfase, idet vi antog, at forskellige strukturelle muligheder for at udleve en klima- og miljøvenlig livsstil varierer i forhold til, hvorvidt man er hjemmeboende, udeboende uden børn eller udeboende med børn. Variation mht. uddannelsesbaggrund, erhverv og demografi (bosiddende i by hhv. land) er tilstræbt. Alle kvalitative data fra felten er elektronisk registreret (i form af fotoarkiv, logfiler af chatforum, registrering af notater samt dagbogsjournalisering), stort set alle interviews transskriberet fuldt ud (enkelte havde for dårlig lyd kvalitet), og alle tekster kodet og analyseret ved hjælp af QSR Nvivo (Olsen 2002).

## Analyse

Det følgende afsnit vil analysere de fire intentioner om at udføre klimavenlige handlinger ud fra hypoteser, som svarer til de antagelser, der kan udledes fra de relevante teorier. Vi vil desuden knytte resultaterne til respondenternes oplysninger om deres faktiske adfærd i de to tilfælde, hvor det er muligt ud fra data, nemlig mht. at bade og at køre i bil. Vi indleder analysen af de fire forskellige klimavenlige handlinger med at se på, i hvilken grad de unge vil udføre sådanne handlinger.

**Tabel 1.**

**Klimavenlige handlinger. Andel, der siger, at de er parat til at ændre adfærd. Pct.**

	I høj grad	I nogen grad	I lille grad	Slet ikke	I alt	Antal svarpersoner
Slukke lyset i rum, du ikke opholder dig i	77	16	5	2	100	2443
Tage kortere bade	23	39	26	11	100	2420
Bruge bilen mindre (kun personer der har adgang til en bil)	15	35	32	18	100	1606
Flyve mindre	19	23	26	32	100	2087

Note: 9 pct. af de personer, der har adgang til en bil, har svaret "ikke relevant" på spørgsmålet, 15 pct. af svarpersonerne har svaret "ikke relevant" på spørgsmålet om flyvning.

Tabellen viser en betydelig forskel på, i hvilken grad de unge er parate til at udføre klimavenlige handlinger. Så godt som alle siger, at de i høj grad eller

i nogen grad er villige til at slukke lyset i rum, de ikke opholder sig i. Over halvdelen siger tilsvarende, at de er parate til at tage kortere bade. Færre er villige til at ændre transportform: Halvdelen vil bruge bilen mindre (i høj eller nogen grad), mens det samme kun gælder for ca. 40 pct. mht. flyrejser, og vi kan endda se, at 1/3 af de unge slet ikke er villige til at flyve mindre.

I de følgende afsnit vil vi gå nærmere ind på de enkelte klimavenlige handlinger med henblik på at teste de ovennævnte hypoteser. Som nævnt er hensigten med analyserne at vise, at de her præsenterede hypoteser ikke kan stå alene, men at man må inddrage hypoteser fra andre teorier for at nå frem til en øget forståelse af de forskellige klimavenlige handlinger. I den kvantitative analyse har adfærdsintentionerne været analyseret som afhængige variable i en række multivariate analyser med følgende uafhængige og mellemkommende variable: køn, alder, uddannelse, boform, bosted (urbaniseringsgrad), om man har børn eller ej, og om man er bekymret for klimaforandringer. Af pladsmæssige grunde er de multivariate analyser ikke rapporteret i detaljer, og i den følgende analyse er der kun angivet statistisk signifikante sammenhænge, som holder, også når de øvrige variable er holdt konstant. Artiklens appendiks giver en oversigt over de signifikante sammenhænge. De kvalitative udsagn er udvalgt og analyseret ved at søge på de fire hypoteser samt beslægtede ord.

## Lyset

At slukke for lyset, når man forlader et rum, er noget, de fleste beskriver som en vane. Asmus fortæller, at han også tager den vane med sig andre steder:

Det med at slukke lyset, når man går ud af et rum, synes jeg faktisk er nogle rutiner, jeg tager med mig.

Snorre fortæller, hvordan han måtte forhandle og indgå kompromisser i forhold til hans tillærte værdier omkring at spare på elektriciteten og på vandet – og også hvordan han gradvist selv indarbejder et stor forbrug af el i sine vaner:

Vi var tre fyre, der boede sammen, og jeg er nok vokset op med "man skal ikke lade vandet løbe", men de andre var bare "brug, brug, brug". Masser af strøm og masser af vand. Der var jeg sådan lidt den modsatte. Men på et tidspunkt vænner man sig også til, at alting er tændt. Ikke med vandet, men med strømmen specielt. Jeg synes, det blev for meget på et tidspunkt, men de prioriterede det meget højt. Det ville have været en kæmpe regning.

Modsat det ovenstående udsagn fremstår Malou som om, hun har et rational choice perspektiv, men reelt er hun blot kritisk over for det, politikerne fortæl-

ler. Hun lever meget klimavenligt iøvrigt og slukker lys, når hun forlader et rum, både som vane og fordi det sparer penge – ikke fordi det i hendes øjne har betydning for klimaforandringerne. Malou fortæller:

Hvordan vi lever og sparer på lyset betyder ikke noget, det er der mange, der tror, men det gør det ikke, du kan prøve at regne på det. Og man når stadig ikke grænseværdierne, selvom vi mørklagde hele Danmark. Vandstanden ville ikke blive påvirket. Så derfor er det tarveligt, når politikerne siger, at det er individets ansvar og "nu må vi spare på lyset og CO<sub>2</sub>-en" som om, at man har et håb om at hjælpe.

I forhold til det kvantitative materiale kan hypotesen om habitualitet bedst oversættes med, at forhold i opvæksten har en særlig stor betydning for, om man vil slukke lyset i rum, man forlader. Den statistiske analyse viser imidlertid, at forældreopdragelsen (om ens far var interesseret i klimaspørgsmål) spiller en rolle. Desuden er en anden socialiseringsfaktor, køn, af betydelig betydning. Også det værdimæssige, om man er bekymret for klimaforandringerne har betydning, jf. tabel 2.

**Tabel 2.**

**Andel, der siger, at de i høj grad er parat til at slukke lyset i rum, de ikke opholder sig i. Pct.**

	Kvinder	Mænd
Meget bekymret for klimaforandringer	89	75
Noget bekymret for klimaforandringer	81	75
Lidt bekymret for klimaforandringer	81	60

Note: Forskellene mellem mænd og kvinders besvarelser er signifikante ( $p < 0,000$ ) for alle kategorier af bekymring

Tabellen viser, at kvinder er både mere bekymrede for klimaforandringerne end mænd, og at de er mere indstillede på at slukke lys i ubenyttede rum – og de kvalitative udsagn viser, at handlingen med at slukke lys fremstår som en vane, de unge ønsker, dels for ikke at have et overforbrug, dels af hensyn til økonomien. Nogle indikerer en vis ligegyldighed omkring denne handling men kan have andre, klimavenlige handlinger, de i stedet prioriterer.

## Badet

En rational forklaring vil fremhæve de økonomiske fordele ved at spare på energien. Det betyder, at de, der selv skal betale for vand og varme, vil være de mest tilbøjelige til at spare. Det bekræftes af tabellen, der viser, at de der selv skal betale regningen, dvs. de der bor alene eller sammen med en partner, sjældnere tager lange bade. Og de, der bor alene, er også i højere grad villige til at tage kortere bade. Vi kan med andre ord se, at en persons økonomiske interesse påvirker hans eller hendes "badeadfærd".

Tabel 3 viser såvel den intenderede som den oplyste, faktiske adfærd, og man kan se, at rational choice forklaringen bliver yderligere underbygget, idet korrelationen for faktisk adfærd er større end den intenderede adfærd.

**Tabel 3.**

**Boform og andelen, der sjældent tager lange bade, og andelen, der er parat til at tage kortere bade. Pct.**

	<b>Tager sjældent eller aldrig lange bade</b>	<b>I høj grad eller i nogen grad parat til at tage kortere bade</b>
Bor alene eller sammen med partner	40	68
Bor sammen med forældre	27	55
Gamma	0,18	0,10

Note: Korrelationerne er signifikante ( $p < 0,000$ )

Den multivariate analyse viser imidlertid, at den økonomiske forklaring ikke kan stå alene. Svarpersonens værdier er også af betydning for, i hvilken grad, man er villig til at handle klimavenligt. De, der er bekymrede for klimaforandringer, er langt mere villige til at ændre adfærd end de ubekymrede. Og mere detaljeret kan vi se, at hvis vi kombinerer boform og intention om klimavenlig adfærd finder vi, at blandt de bekymrede for klimaforandringer har boformen ikke selvstændig betydning for, om man vil tage lange bade eller ej. Men blandt dem, der ikke er bekymrede, spiller boformen en rolle. Der er altså tale om ret komplekse sammenhænge, som peger i retning af nuancerede forklaringer på klimavenlig adfærd.

Det ses også i det kvalitative materiale: Selv om man både er stærkt bekymret for klimaforandringerne og selv betaler vandregningen, er det ikke altid ensbetydende med, at man tager kortere bade, når man bliver udeboende. Flere informanter påpeger et særligt nydelsesaspekt ved det lange bad, som trumfer klimahensynet. Oskar fortæller, at han i øjeblikket skifter strategisk mellem at tage korte og lange bade, og på et spørgsmål om han tror, det bliver anderledes, når han flytter og selv skal betale, svarer han:

Nej. Lange bade er en af de ting, jeg virkelig værdsætter. Og herhjemme må jeg ikke, der er det korte bade. Der er det igen: Når mor og far er hjemme, er det korte bade, og når de ikke er hjemme, er det lange bade. Det er én af de ting, jeg godt kan lide, det er at gå i bad.

Anita, der er meget klima- og miljøbevidst, føler sig med en lille, aktiv baby noget presset og "på" og taler om det lange bad som en helle i sin hverdag:

Jeg føler ikke, jeg har brug for at tage bad hver dag, og slet ikke mit hår, så jeg vasker kun hår hver fjerde dag eller sådan noget. Men til gengæld kan jeg godt finde på, hvis min mand er hjemme, at stå fem minutter

ekstra, som jeg ikke havde stået ellers. Jeg tager hurtige bade, når jeg er alene. Og selvom jeg tænker: "Hold kæft, hvor er jeg dobbeltmoralisk", kan jeg godt finde på det.

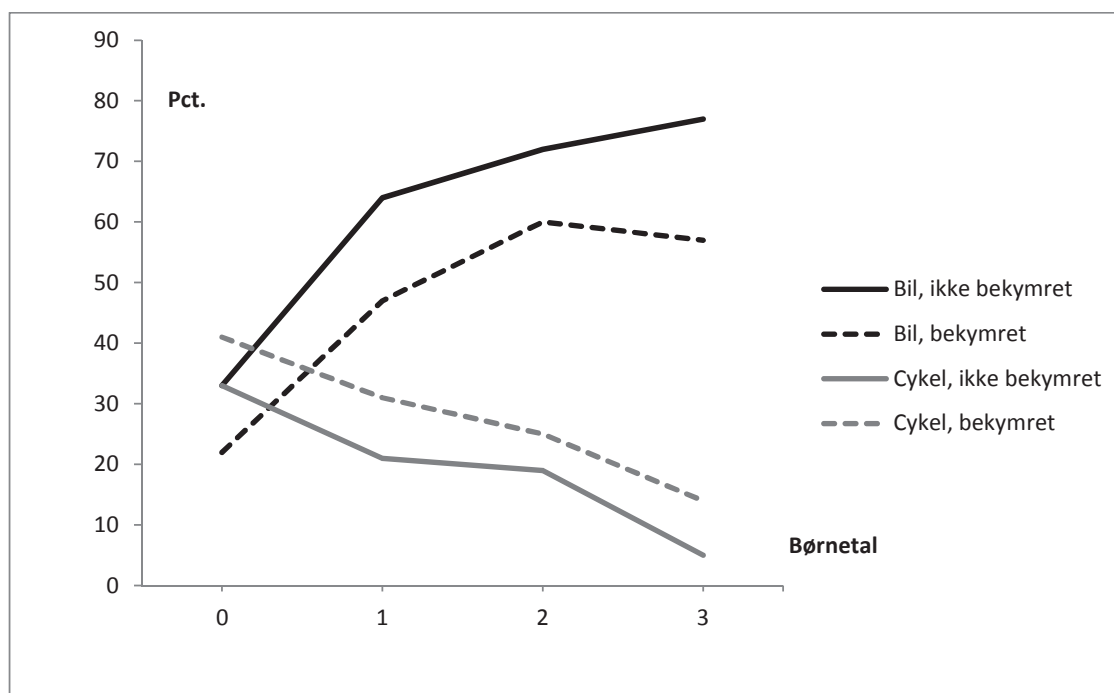
De kvalitative interview viser altså, at de forskellige forklaringsformer så at sige brydes i form af en indre dialog hos de interviewede. Som nævnt er der behov for flere teorier til at forstå de unges bade-adfærd enten ved at inddrage eksisterende teorier eller alternativt selv udvikle nye teoretiske indsigter på baggrund af det empiriske materiale.

## Bilen

Strukturelle forhold og livsomstændigheder spiller en rolle for, i hvilken grad man er parat til at foretage klimavenlige handlinger. Det drejer sig om strukturelle forhold, fx kan man sjældent undvære en bil, når man bor på landet, hvis den offentlige transport – hvilket ofte vil være tilfældet – ikke dækker ens område. Vi ser det fx som et strukturelt forhold, at såfremt man har et eller flere børn, bliver hverdagen travlere og transportbehovet større, bl.a. fordi man skal til daginstitutioner. Denne intuitive antagelse kan imidlertid ikke uden videre bekræftes af undersøgelser. Den såkaldte transportvaneundersøgelse (Christensen 2000) har foretaget grundige analyser af danskernes transportvaner, og resultaterne herfra tyder ikke på, at børnetal har betydning for, om man har bil eller ej. I vores undersøgelse finder vi tilsvarende, at børnetal ikke har selvstændig betydning for, om man er parat til at køre mindre i bil eller ej (jf. appendiks), men derimod viser en analyse af den faktiske adfærd, at børnetal spiller en rolle for, hvor meget man bruger bilen.

På baggrund af de kvalitative data har vi suppleret den kvantitative analyse med en opgørelse over den faktiske adfærd, altså hvilket hovedtransportmiddel respondenterne anvender. Her viser der sig et klart mønster, der peger i den forventede retning: Jo flere børn man har, desto oftere vælger man bilen og jo sjældnere cyklen. Det kan der være mange praktiske årsager til. Vi har ikke mulighed for konkret at måle sådanne forklaringer, men kan give nogle ideer til tolkningen af materialet. Bor man i byen og gerne vil bruge cyklen, er der trods alt grænser for, hvor mange børn der kan pakkes ind i eller haves på en cykel. Mønsteret er da også, at unge, der får børn, flytter væk fra byen/centrum<sup>5</sup> – og dermed er det sandsynligt, at børnefamilier har større transportbehov. Figuren viser imidlertid også, at bekymringen for klimaforandringer spiller en rolle. Hvis man er bekymret for klimaforandringer, vil man handle mere klimavenligt uanset antallet af børn.<sup>6</sup> Det viser, at hypotesen om sociale omstændigheder må suppleres med en forklaring, der betoner betydningen af værdier. Begge teorier må inddrages for at opnå en øget forståelse.

**Figur 1. Sammenhæng mellem antallet af børn og brug af henholdsvis bil og cykel. Pct.**



Note: Af forenklingsgrunde omfatter tabellen ikke kollektiv transport, gang mv. Bekymring for klimaforandringer er målt på en tipunktsskala, der er todelt (kategorierne 1-4 over for kategorierne 5-10). Figuren stammer fra Gundelach, Hauge og Nørregård-Nielsen (2012).

De kvalitative data peger i samme retning, idet mange af børnefamilierne erklærer, at de har behov for en bil, fx fortæller Malou og Niels:

Malou: Men nu kunne vi godt vælge bilen fra, og økonomisk set har jeg da overvejet det, men det betyder bare helt vildt meget at have en hel time mere om dagen, hvor man er hjemme.

Niels: Ja, og til alt det andet der klares i weekenden, om aftenen, venner man kan køre ud og hente, eller legeaftaler.

Malou: Hvis jeg boede i byen ... jeg kan ikke forstå, at man her vælger at have bil. Jo, måske en delebilsordning. Jeg tror ikke, jeg ville have bil, hvis vi begge arbejdede i byen.

Niels: Vi har nogle venner, som er flyttet ind ved siden af, og så kom bilen også, så virkede Christiania-cyklerne ikke længere [da de fik børn].

At der kan være øget behov for bil i provinsen høres fra flere. En ung kvinde fortæller, hvordan hun – mod sin klimabevidste holdning – måtte anskaffe sig bil, da hun fik børn og flyttede fra Nørrebro til provinsen:

Det var jo heller ikke sådan, at den bil blev købt fra den ene dag til den anden. Men man bliver let syltet ind i den virkelighed, man lever i, man

bliver så nemt syltet ind i de der strukturer, hvor man lige pludselig sidder i sådan en fælde, en tidsfælde eller en husfælde. Vi boede jo for eksempel her på Nørrebro, og vi har jo nærmest været på forsiden af avisen som billøse og det lykkelige liv, vi havde som billøse: "Mor på cyklen" og alt muligt, men da boede vi jo også lige her, og jeg kom her på N [Miljøbevægelsen NOAH] og var her meget, og ungerne gik lige derovre, og vi kunne sagtens få den der struktur til at virke, da vi var i sådan et nærområde. Så var det jo sådan, at alle de der ting steg, og jo flere børn vi fik, jo mindre kunne vi holde ud at bo i den der 2½-værelses, og så måtte vi ud.

Samlet viser analyserne altså, at børnetallet ikke har selvstændig betydning for, om folk siger, at de gerne vil ændre adfærd i retning af at bruge bilen mere eller mindre. Men ser vi på den faktiske adfærd, finder vi relativt klare forskelle.

## Flyet

Ifølge den kvantitative analyse er højtuddannede mindst villige til at flyve mindre, og denne sammenhæng er stærkest blandt de ældste, dvs. dem, der har den stærkeste arbejdsmarkedsplacering (det skal erindres, at projektets øvre aldersgrænse er 35 år). Flytransport vender med andre ord den tunge ende opad, hvilket også viser sig i en ca. 10 år gammel undersøgelse af flyvamer (Transportrådet 2001). Heraf fremgår bl.a., at flyrejsende har højere indtægt end befolkningen som helhed. Kun en meget beskedent del af befolkningen mener, at der er alternativer til deres flyrejse.

Ifølge transportrådets undersøgelse er den typiske flyrejsende mand, privatansat og funktionær. Her viser vi dog et uddrag af en samtale med en offentligt ansat klima- og miljøbevidst kvinde, der argumenterer på følgende måde:

... men vil jeg være villig til at vælge fra, der hvor det også gør ondt? Det, synes jeg, er et rigtigt interessant spørgsmål, for det ville nemlig gøre ondt og have betydning i forhold til ens forskerkarriere. Det der med at sige, at "nu tager vi et halvt år til England og bor der", medfører en hel masse rejseaktivitet frem og tilbage og tidligere, da jeg boede i England og min kæreste boede i Tyskland, var der en af os, der fløj hver eneste måned.

For nogle betyder arbejde eller studium eller parforhold, at flyrejser opleves som påtvungne. Som en strukturel del af hverdagen. For andre er flyrejser sikkert primært forbundet med ferie, hvor muligheden for sol og strand under behagelige forhold vejer tungt.



Omkring ferierejser trådte et særligt paradoks frem af det kvalitative materiale: Flere af informanterne fremhævede ønsket om at se fjerne egne, som de vidste var truet af oversvømmelser fra de forventede, kommende klimaforandringer. Men dette indebar også flyrejser – og dermed ville de selv bidrage til den øgede CO<sub>2</sub>-udledning og bære en form for medansvar for klimaforandringerne og for at områderne var i fare for at forsvinde. Alligevel ville de tilvælge rejsen. Deres synspunkt syntes at knytte sig til ønsket om at være i nuet og at have set og dokumenteret eksistensen af områder, der måske for evigt vil forsvinde. Rejsen ville være en form for personlig dokumentation, at "se det, mens det endnu eksisterer". Vicky forklarer:

Der er nogle ting, jeg gerne vil se, inden de forsvinder. Jeg har set dén der "100 steder du skal se, før de forsvinder", dem kunne jeg da godt tænke mig at se. Jeg kunne godt tænke mig at komme til Maldiverne. Jeg tror, vi snakkede om det på handelsskolen, at de forsvinder om 10 år, så det skulle vi bare nå.

Paradoksale handlinger er vanskelige at forklare ud fra en enkeltstående teori.<sup>7</sup>

Vi finder i øvrigt, at folk der bor i byer, uanset deres uddannelse, i ringere grad er villige til at flyve mindre. Forklaringen kan måske være, at kulturen i byerne i større grad lægger op til et liv, hvor man rejser længere bort, men der kan også tænkes forklaringer i form af det moderne samfunds mobilitetskrav, som de unge har oplevet hele deres liv og må forventes at være tilvænnet. Her er mobilitet og forandring centrale elementer i det moderne liv og udgør nærmest en struktur i sig selv. De unge ser måske derfor rejsen som en strukturel eksistensbetingelse i et moderne samfund (Urry 2007, 2008).

## Sammenfatning

Gennem artiklen har vi beskrevet, hvordan forskellige handlinger kan forstås med forskellige teorier. Behovet for at inddrage forskellige teoretiske forklaringsmodeller illustreres i figur 2, hvor de empiriske udsagn viser, hvordan et multi-teoretisk, analytisk greb beriger forståelsen af et hyperkomplekst felt som klima. Gennem citater fra de unge illustreres, hvor, hvordan og hvornår de enkelte teorier fremstår mest velegnede til at kaste lys over de unges handlinger.

Gennem artiklen har vi beskrevet, hvordan forskellige handlinger kan forstås, delvis, med forskellige teorier. Rational choice forklaringen kunne som forventet anvendes på spørgsmålet om kortere bade, men ønsket om at få optimeret tilfredsstillelsen af præferencer kunne også findes mht. at slukke lyset eller at bruge bil af økonomiske grunde. Vi fandt habituelle forklaringer mht. at slukke lyset, men også at nogle respondenter forklarede, at det blot var en vane at bruge bilen. De strukturelle forklaringer kunne bidrage til at kaste lys over, om man ville vælge at køre bil, men værdimæssige forklaringer spillede ligeledes en rolle, og endelig viste det sig, at flyrejser kunne forklares med strukturelle såvel som værdimæssige forhold.

Figur 2.

Teorier og klimavenlige handlinger illustreret ved citater fra interviews

	Tager kortere bade	Slukke lyset i rum du ikke opholder dig i	Bruge bilen mindre	Flyve mindre
<b>Rational choice</b>	Oskar: "... Når mor og far er hjemme, er det korte bade, og når de ikke er hjemme, er det lange bade".	Nils: "Sparepærer har vi da også, men jeg vil da prøve at slukke lyset og trække den så længe som muligt med at tænde".	Niels: "Det kan ikke betale sig at tage det offentlige". Malou: "Nej, det er slet ikke økonomisk rentabelt"	(Informanter henviser fx til at det er langt billigere at flyve end at tage det offentlige)
<b>Habituelle</b>	Sara: "Slukke lyset er noget, jeg altid har gjort. Min mor har altid sagt det, jeg tror, man lærer det. Jeg tænker ikke længere over det, nu gør jeg det jo bare."	Sara: "Slukke lyset er noget, jeg altid har gjort. Min mor har altid sagt det, jeg tror, man lærer det. Jeg tænker ikke længere over det, nu gør jeg det jo bare."	Asmus: "Fordi min storebror og dem altid har sagt "hvad skal vi bruge bil til?", har de også fået det ind i mig. Man kan ligeså godt tage det offentlige. Nogle af mine kammerater, som kører meget bil, kan nærmest ikke komme fra A til B uden deres bil. Det er lidt tåbeligt, synes jeg" Cille: "Stort set de fleste af mine venner bruger bil, selv om de bor inden for cykelafstand eller kunne tage toget. Det er ren dovenskab. Så er den ikke meget længere."	(Informanter henviser fx til, at de er vant til mange flyrejser med deres forældre)
<b>Strukturel</b>	Ninna: "Vores vandvarmer kan kun lige rumme varmt vand til tre personer, så der er ingen hos os, der tager lange bade".		Sara: "Når man som mig bor her udenfor Tønder, gør bilen mig uafhængig af det offentlige".	Camilla: "Men vil jeg være villig til at vælge fra, der hvor det også gør ondt? Det, synes jeg, er et rigtig interessant spørgsmål, for det ville nemlig gøre ondt og have betydning i forhold til ens forskerkarriere".
<b>Værdimæssige</b>	Cille: "Jeg vasker hår to gange om ugen, og det tager 10 min. Ellers går jeg ikke i bad".			Vicky: "Der er nogle ting, jeg gerne vil se, inden de forsvinder. Jeg har set den der "100 steder du skal se, før de forsvinder", det kunne jeg da godt tænke mig at se".

Det må derfor understreges, at forklaringer, som teoretisk lader sig adskille, ikke alene formår at rumme den empiriske kompleksitet. Dertil kræves, at man benytter et multi-teoretisk, analytisk greb og en mangefacetteret dataindsamling for at berige forståelsen af et hyperkomplekst felt som klima.

Mange beslutninger og afledte handlinger hviler på en kombination af faktorer, og vi vil påpege, at hver informants generelle levevis knytter an til flere teorier, af og til også omkring den samme handling, der måske må sættes i perspektiv til ens samlede livsvilkår: Nogle gange vil ens handling være betinget af økonomiske overvejelser, andre gange vinder ens rutiner måske, eller man får nye værdier på baggrund af en forhandling med en klimavenlig kæreste, andre gange må man ændre ens klimaholdning og anskaffe sig bil, fordi ens livsomstændigheder tilsiger det. Kun ganske få unge har klima- og andre miljöhensyn som den overordnede ramme for alle deres handlinger og deres samlede levevis. Og selv i denne gruppe fører den enkelte til stadighed diskussioner med sig selv og sine nærmeste rollemodeller om, hvordan man skal handle i forhold til klimaforandringerne.

Artiklen viser altså, at klimavenlige handlinger som genstandsfelt bedst kan forstås med en flerhed af teorier udviklet til mange forskellige andre forhold. Man kan derfor efterlyse en teoriudvikling på dette område, på linje med hvad der er sket inden for miljøsociologien (Lidskog & Sundqvist 2011). Men der er vigtige forskelle mellem en miljø- og en kommende klimasociologi: Klimaforandringer er endnu mere omdiskuterede og endnu mere globaliserede end andre miljøforandringer. Den enkelte kan ved egen indsats på en række områder mindske de miljøpåvirkninger, der påvirker ham eller hende. På tilsvarende måde kan den enkelte eller samfundet beskytte sig mod de værste konsekvenser af klimaforandringerne (fx diger mod havvandsstigningerne), men – i hvert fald delvis til forskel fra miljøområdet – gælder for klimaområdet, at verdens befolkning er afhængig af universelle tiltag og deler skæbne på den måde, at den enkeltes handlinger kun i et ubetydeligt omfang påvirker klimaforandringerne.

## Perspektivering

Klimaspørgsmålet er måske ikke det, der optager de danske unge mest i denne verden, men der er så godt som ingen unge danskere, der indikerer, at de er ligeglade med klimaproblematikken, og generelt viser resultaterne i den danske undersøgelse, at folk indikerer, at de har et valg. Uanset den tvang, der kan ligge i habituelle eller økonomiske forhold (for ikke at tale om statslige politikker (Ölander og Thøgersen 1995)), er der altid nogle grader af frihed overladt til den enkelte forbruger eller husholdning.

Den undersøgelse, vi her har præsenteret, viser, at hovedparten af de unge er bekymrede for klimaet og gerne vil handle mere klimavenligt. Denne indsigt er af betydning for såvel en teoretisk som en praktisk diskussion af handlinger på klimaområdet. Noget firkantet kan man sige, at selv når ydre om-

stændigheder, vaner eller økonomi tilsiger sociologer, at folk vil handle på en bestemt måde, spiller individets værdier en rolle for, hvilke former for klimavenlig adfærd, man gerne vil udføre, mens de kropsligt indlejrede hverdagslivspraksisser og -rutiner spiller en rolle for, hvilke handlinger, der i sidste ende reelt laves om eller fortsættes.

På trods af vanskeligheder i at bryde hverdagens rutiner, er det vigtigt at påpege de unges *bekymring* og *villighed* til forandring. Det er med deres udtalte bekymring og villighed til forandring, der kommer til udtryk både kvantitativt og kvalitativt, at vi kan tilbagevise Giddens syn på folks klimamæssige passivitet som et grundvilkår eller eksistentielt karaktertræk. Tilstedeværelsen af et stort og villigt forandringspotentiale hos danske unge for at imødegå klimaforandringerne åbner for nytænkning af mulige handlingstiltag og kan danne afsæt i en forandringsproces hen imod mere klimavenlige handlinger.

Men bekymring for klimaforandringerne og villighed til at ændre handlinger giver ikke et mere klimavenligt samfund. Selv om vi i artiklen viser, hvilke teorier der kan belyse fire helt almindelige handlinger i hverdagen, som har betydning for energiforbruget og den globale opvarmning, er denne viden i sig selv utilstrækkelig. Disse isolerede handlinger er indlejret i sammenhængende kæder af praksisser, der hviler på forskellige organiserende principper. John Urry (2011) beskriver, hvor integreret forbrug og ikke mindst transport er i den nutidige levevis og bruger begrebet "ressource kapitalisme" for at understrege behovet for at sammentænke og samkøre samfundets udvikling med forbruget af naturlige ressourcer. Hans fokus på forbrug og transport peger på de mange mekanismer i hverdagslivets organisering, og i organiseringen af samfundet i det hele taget, der medvirker til at skabe et højt energiforbrug og dermed bidrage til den globale opvarmning. Derfor bliver organiseringen af disse hverdagslivshandlinger interessant samt de strukturelle vilkår, der betinger denne organisering. Det er derfor også her, man politisk må forvente at skulle sætte ind for at opnå en forandring hen imod en mere klimaorienteret, bæredygtig verden.

## Appendiks.

### Sammenhænge mellem uafhængige og afhængige variable. Partielle gamma korrelationer

	Tage kortere bade	Slukke lyset i rum, du ikke opholder dig i	Bruge bilen mindre	Flyve mindre
<b>Partivalg (rød blok = positiv korrelation)</b>		0,16**	0,25**	
<b>Bekymring for klimaændringer (stor bekymring = positiv korrelation)</b>	0,27**	0,25**	0,34**	0,17**
<b>Om man bor alene eller sammen med andre (aleneboende = positiv korrelation)</b>	0,12***			
<b>Uddannelse (høj uddannelse = positiv korrelation)</b>				0,08*
<b>Køn (kvinde = positiv korrelation)</b>		0,28**	0,17**	0,16**

Note: \*\*\* =  $p < 0,000$ , \* =  $p = 0,007$ . Korrelationerne er baseret på en grafisk modelanalyse.

Følgende variable havde ingen betydning for nogen af de afhængige variable, når der kontrolleres for alle variable: Interesse for klimaet, beskæftigelse og alder. Antal svarpersoner 2087-2443, for spørgsmålet om brug af bil dog 998, idet disse data kun omfatter personer med adgang til bil, og som også har et kørekort. 15 pct. af respondenterne har svaret, at det ikke er relevant for dem at flyve mindre. Disse personer indgår ikke i analysen af denne variabel.

## Noter

1. Andre former for udledning af drivhusgasser, fx metan fra husdyrhold, er ikke analyseret i denne artikel.
2. Eller at klimaforandringerne skyldes solcykler, som er en anden forklaringsmodel (Svensmark og Friis-Christensen 1997). Pointen er, at almindelige borgere på dette område er helt afhængige af ekspertviden og nødt til at vælge de eksperter, de mener, de kan stole på.
3. Social dilemma-teorier (SDT) vil sikkert have haft forklaringskraft på vores materiale, men er fravalgt, da vi andetsteds har brugt begrebet kognitiv dissonans – den personlige oplevelse af et dilemma – hvorimod SDT har fokus på individets overvejelser ift gruppens behov. Sociale dilemmaer er situationer, hvor medlemmer af en gruppe oplever en konflikt mellem enten at maksimere deres personlige egeninteresser eller støtte gruppens (Dawes 1980). Klimaproblemerne berører netop disse aspekter fx i form af spørgsmål som "skal jeg afholde mig fra at køre bil for klimafællesskabets skyld?" Kognitiv dissonans-begrebet sætter mere fokus på handlingen end på gruppen/grupperelationer, der kan være svære at afdække.
4. Ifølge miljøorganisationen NOAH indebærer bare en persons flyrejse til Bangkok ca. halvdelen gang så meget CO<sub>2</sub> som et års bilkørsel ([http://www.global-klima.org/Kap%209/s9\\_2e.html](http://www.global-klima.org/Kap%209/s9_2e.html)).
5. De generelle flyttemønstre er, at unge flytter hjemmefra for at studere eller arbejde og i den forbindelse søger til storbyerne for at blive del af bylivet. Når de nogle år senere stifter familie og begynder at få børn, flytter de fra byen for at bosætte sig i områder, hvor der findes boliger egnede til børnefamilier. Ønsket om ejerbolig er stort, og over 80% af de lidt ældre børnefamilier realiserer drømmen om ejerbolig og flytter i eget hus. Blandt børnefamilierne bor kun 21% i centrum eller brokvartererne (Kristensen og Andersen 2009).
6. Resultatet virker i overensstemmelse med sociologen John Urrys analyser af mobilitet (2007, 2008). Urry undersøger, hvordan "mobiliteter" forudsætter et "system", der tillader forudsigelig og relativ risikofri gentagelse. Dette kan til dels forklare feriemobilitetens gentagelse og også

pege på, hvorfor nye transportformer nu overvejes (da de tidligere er knyttet til risici for klimaet).  
7. Med mindre der var tale om en teori om paradoksale handlinger, som man fx kunne udforme på baggrund af selv samme handlinger. Det kvalitative materiale er dog ikke brugt på denne måde i artiklen.

## Litteratur

- Ajzen, Icek og Martin Fishbein 1980: *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall.
- Beck, Ulrich 1992: *Risk Society: Towards a New Modernity*. London: Sage.
- Boeve-de Pauw, Jelle og van Petegem, Peter 2010: A cross-national perspective on youth environmental attitudes. *The Environmentalist*, 30(2):133-144.
- Bourdieu, Pierre 2003: *Af praktiske grunde*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Dawes, R. M. 1980: "Social dilemmas". *Annual Review of Psychology* 31:169-193.
- Department for Transport 2011, *Public attitudes towards climate change and the impact on transport* (January 2011 report).
- Diekmann, Andreas og Peter Preisendörfer 1998: "Environmental Behavior: Discrepancies between Aspirations and Reality". *Rationality and Society*, 10:79-102.
- Giddens, Anthony 2009: *Politics of Climate Change*. Cambridge: Polity Press.
- Grundig, Frank 2009: "Political strategy and climate policy: A rational choice perspective". *Environmental Politics*, 18 (5):747-764.
- Gundelach, Peter (red.) 2004: *Danskernes særpræg*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Gundelach, Peter (red.) 2011: *Små og store forandringer – danskernes værdier siden 1981*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Gundelach, Peter; Bettina Hauge og Esther Nørregaard-Nielsen (2012, under udgivelse): *Klimaets sociale tilstand*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag.
- Hannigan, John A. 1995: *Environmental Sociology: A Social Constructionist Perspective*. London and New York: Routledge.
- IPCC 2007, "Summary for policy makers," i S. Solomon, D. Qin, M. Manning, Z. Chen, M. Marquis, K. B. Averyt, M. Tignot og H. L. Miller (Eds): *Climate Change 2007: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kang, M. J. og M. Glassman 2010: "Moral action as social capital, moral thought as cultural capital". *Journal of Moral Education*, 39, 8 (1):21-36.
- Kristensen, Hans og Hans Skifter Andersen 2009: *Befolkningens boligønsker*. Center for Bolig og Velfærd. Realdania Forskning.
- Kvale, Steiner 1996: *InterView*. London: Sage.
- Lidskog, Rolf og Göran Sundqvist 2011: *Miljösociologi*. Lund: Studentlitteratur.
- Liebe, Ulf, og Peter Preisendörfer 2010: "Rational Choice Theory and the Environment: Variants, Applications, and New Trends" i Matthias Gross and Harald Heinrichs (Eds.): *Environmental Sociology: European Perspectives and Interdisciplinary Challenges*. Berlin: Springer.
- Inglehart, Ronald 1990: *Culture Shift in Advanced Industrial Society*. Princeton: Princeton University Press.

- Liebe, Ulf; Peter Preisendörfer og Jürgen Meyerhoff 2011: "To Pay or Not to Pay: Competing Theories to Explain Individuals' Willingness to Pay for Public Environmental Goods". *Environment and Behavior* 43 (1):106-130.
- Mann, Michael E. 2009: "Do Global Warming and Climate Change Represent a Serious Threat to Our Welfare and Environment?" *Social Philosophy and Policy*, 26(2):193-230.
- Olsen, Henning 2002: *Kvalitative kvaler*. København: Akademisk Forlag.
- Reckwitz, Andreas 2002: "Toward a Theory of Social Practices. A Development in Culturalist Theorizing". *European Journal of Social Theory*, 2(5):243-63.
- Schatzki, Theodore R. 1996: *Social Practices: A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Shove, Elizabeth 2003: *Comfort, Cleanliness and Convenience: The social organization of normality*. Oxford: Berg.
- Svensmark, H. og E. Friis-Christensen 1997: Variation of cosmic ray flux and global cloud coverage – a missing link in solar-climate relationships. *Solar-Terr. Phys.* 59: 1225-1232.
- Taylor-Gooby, Peter 2008: "Sociological Approaches to Risk: strong in analysis but weak in policy", *Journal of Risk Research*, 11 (7):863-76.
- Togeby, Lise 2004: *Man har et standpunkt.. – om stabilitet og forandring i befolkningens holdninger*. Århus: Aarhus Universitetsforlag.
- Transportrådet 2001: *Danskernes flyvaner – en survey*.
- Urry, John 2007: *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.
- Urry, John 2008: "Climate change, travel and complex futures". *The British Journal of Sociology* 59(2):260-279.
- Urry, John 2011: *Climate Change & Society*. Cambridge: Polity Press.
- Ölander, Folke og John Thøgersen 1995: "Understanding of Consumer Behaviour as a Prerequisite for Environmental Protection". *Journal of Consumer Policy*, 18:345-385.