

Forside

Eksamensinformationer

40412 - SK11119 - Bedømmelse af specialeafhandling

Besvarelsen afleveres af

Katinka Bundgård Fals
kbfals@ruc.dk

Administration

ISE Studieadministration
ise-studieadministration@ruc.dk

Bedømmere

Christel Stormhøj
Eksaminator
stormhoj@ruc.dk
☎ 4674-2381

Martin Marcussen
Censor
mm@ifs.ku.dk
☎ 004527510394

Besvarelsesinformationer

Titel: Ud af den blå luft? En praksisteoretisk undersøgelse af fravalg af flyvning som meningsfuld klimavenlig praksis

Titel, engelsk: Out of thin air? Abstaining from flying as a climate-friendly social practice

Tro og love-erklæring: Ja

Indeholder besvarelsen fortroligt materiale: Nej

Antal tegn: 191506

UD AF DEN BLÅ LUFT?

En praksisteoretisk undersøgelse af fravalg af flyvning
som meningsfuld klimavenlig praksis



Katinka Bundgård Fals

SPECIALE I SOCIALVIDENSKAB

Vejleder: Christel Stormhøj

RUC Roskilde Universitet

Institut for Samfund og Erhverv (ISE)

Sommer 2021

Abstract

This thesis investigates the practice of abstaining from flying in the face of climate change. Applying an explorative practice theory approach and a mobility and everyday life framework, it asks: *What makes abstaining from flying a meaningful climate-friendly practice in mobile everyday lives?* Through interviews with eight people who have quit flying, it describes the main activities of the practice, the elements that configure the practice and the way the practice recruits new practitioners before discussing the implications of mobility for the meaningfulness and prospect of the practice. The thesis finds that abstaining from flying is meaningful despite inadequate transport alternatives because it affords a way of practicing hope and acting on one's knowledge and feelings of obligation regarding climate change. The possibility of turning the practice into a routine helps counter challenges posed by the practice's counter-position to many socially central practices which imply mobility. The practice thus appears as a meaningful alternative to a high-carbon mobility practice, which can indicate changing conceptions of mobility and a chance of social transition towards low carbon lives.

Keywords: Practice theory, mobility, aeromobility, air travel, flying, climate change, everyday life.

Indhold

Abstract	II
1. Introduktion: Fravalg af flyvning får luft under vingerne	1
<i>State of the art</i>	4
Klimaforandringer og flyvning – ”the flyer’s dilemma”	4
Fravalg af flyvning: Et hul i forskningen	5
<i>Erkendelsesinteresse og problemformulering</i>	6
<i>Projektdesign</i>	7
<i>Teoretisk og empirisk afgrænsning</i>	9
2. Videnskabsteori	12
<i>Specialets ontologi</i>	12
<i>Specialets epistemologi</i>	14
<i>Metodologi</i>	16
3. Teori	18
<i>Praksisteoretiske nøglebegreber</i>	18
Praksissen som enhed og som performance	18
Praksissers delelementer.....	19
Rekruttering af deltagere	20
Praksissers udvikling	21
<i>Mobilitet i højcarbon-hverdagsliv</i>	22
At ”gøre” tid og rum	23
Mobilitet	23
Høj- og lavcarbon-samfund	24
Hverdagslivet	25
4. Metode	26
<i>Corona-situationens betydning</i>	26
<i>Projektdesign</i>	27
<i>Generaliserbarhed</i>	28
<i>Afgrænsning af målgruppe</i>	29
<i>Rekruttering af informanter</i>	30
<i>Interviewmetode</i>	31
<i>Undersøgelsesdesignets videnskabelige kvalitet</i>	33
<i>Positionalitet og refleksivitet</i>	35
5. Analysekapitel I: Praksissens konfiguration	37
<i>Flyvestoppraksissens aktiviteter</i>	37
Transportaktiviteter	37
Vidensaktiviteter	37
Sociale aktiviteter	38

<i>Flyvestoppingspraksissens deelelementer</i>	39
Materialer	39
Jetmotoren som kardinalpunkt	39
Alternativ transport-teknologi	40
Alternative transportformers klimaeffekt	41
Kompetence	42
Ekspertviden om klimaforandringerne	43
Konkret erfaring af klimaforandringerne	45
Rutinegørelse letter flyvestoppet	46
Praksissens mening	47
Håb	47
Etisk forpligtelse	48
Lettelsen ved at følge sin samvittighed	49
Mobilitet er en forudsætning – også i flyvestoppingspraksissen	50
Ny forståelse af mobilitet	51
<i>Delkonklusion</i>	52
6. Analysekapitel II: Rekruttering af deltagere	55
<i>Rekruttering til praksissen sker gradvist – og ofte uden konkret udløser</i>	55
<i>Betydningen af andre praksisser i individets hverdagsliv</i>	57
Forældrepraksis	57
Politisk praksis	59
Klimavenlige mad- og forbrugspraksisser	60
Arbejdspraksis	60
Feriepraksisser uden fly	61
<i>Flyvestoppet som socialt netværk</i>	63
Fravalget som fælles praksis	63
Koordinering med andre – mobilitetsprægede – praksisser	65
<i>Delkonklusion</i>	66
7. Diskussion: Flyvestoppets mening i et mobilitetssamfund	68
<i>Flyvestoppet som opgør med mobilitetens monopol</i>	68
<i>Flyvestop: en krusning på overfladen af en buldrende mobilitetsbølge?</i>	70
<i>Mobilitet: En hjørnesteen i højcarbon-samfundet rykker sig?</i>	72
8. Konklusion	73
9. Perspektivering	77
10. Litteratur	79

1. Introduktion: Fravalg af flyvning får luft under vingerne

“If we want to stop the planet from cooking, we will simply have to stop travelling at the kind of speeds that planes permit.”

– *George Monbiot, journalist og miljøaktivist (2006)*

Giver det mening at rejse til New York med sejlbåd frem for at flyve? For de fleste var muligheden nok slet ikke inde på lystavlen før efteråret 2019. Flyvning er en transportform og et gode, som mange af os benytter og tager for givet. Flyvning har aldrig før været så billigt eller tilgængeligt, og langdistance-flyvning for studerende og familieferier er blevet en social norm (Graham, 2006; Mason, 2005). I 2019 fløj svimlende 4,4 milliarder passagerer med fly – næsten 2 milliarder flere end 10 år forinden, og mere end 14 gange så mange som i 1970, hvor verdens samlede passagerantal lå på 310 millioner (The World Bank, 2020).

Men flyvning har også en dyster bagside. Det er bredt beskrevet, at flyvning bidrager væsentligt til den menneskeskabte drivhuseffekt, som truer økosystemer, samfund og potentielt hele civilisationen (Becken, 2010; Emanuel, 2018; IPCC, 2014; Scott, Hall, & Gössling, 2012; Steffen et al., 2018; Peeters & Dubois, 2010; Timperley, 2017). På globalt plan var flytrafik forud for covid-19 årsag til mellem 2,5 og 3 % af den menneskeskabte opvarmning (Graver, Zhang & Rutherford, 2019; IPCC, 2014). Skadevirkningerne fra flyvning skyldes ikke kun CO₂-udledning, men også påvirkning i form af vanddamp, sod- og sulfat-aerosoler, nitrogenoxider og øget skydannelse højt oppe i atmosfæren – forhold, som gør flyvnings samlede opvarmningseffekt til mindst det dobbelte af CO₂-effekten alene (Lee et al., 2021). Global opvarmning udgør en klimakrise, som vi allerede er begyndt at se effekterne af (Levitus et al., 2001; Malina et al., 2013; Pierce et al., 2006; Rosenzweig et al., 2008). Flyvning er altså brænde på det bål, som klimakrisen udgør, og som videnskaben vurderer, at vi har mindre end 10 år tilbage til at rette op på (Figueres & Rivett-Carnac, 2020; FN, 2019; IPCC, 2014).

Umiddelbart er der dog ikke ansats til reduktion i flytrafikken, hvis man ser bort fra covid-19-pandemiens aktuelle indflydelse – nærmere tværtimod. Studier anslår, at udledningerne fra flyvning var 6,8 gange større i 2018 end i 1960, og inden covid-19 skruede ned for rejseaktiviteten, blev det vurderet, at udledningen fra flyvning igen vil tredobles mellem 2020 og 2050 (ICAO, 2016;

Gösling & Humpe, 2020). Herhjemme fløj danskerne også historisk meget inden covid-19 (Funch 2019). Støt faldende priser havde ganske enkelt gjort flyrejser til "allemandseje" (Bengtzen, 2019). Selvom pandemien har sat udviklingen tilbage, ventes det årlige globale passagerantal tilbage på over 2019-niveau i 2023 – og at nå over 5,6 milliarder i 2030 (IATA, 2021).

Flyvning kan siges at illustrere "Giddens' paradoks", som tilsiger, at fordi klimaforandringerne foreløbig er uhåndgribelige og usynlige, sidder mange på hænderne trods viden om problemet, hvilket betyder, at klimaforandringerne vil være umuligt at afhjælpe, når effekterne sætter mærkbart nok ind til at kalde på handling (Giddens, 2011, s. 2). Fra politisk hold er regulering af flyindustrien fortsat meget begrænset trods Parisaftalens hensigter og en målsætning fra EU-kommissionen om "nul-udlednings-mobilitet" i EU i 2050 (EASA, 2019; Gösling & Humpe, 2020; Higham & Cohen, 2011; McDonald et al., 2015). Foreløbig er der ikke iværksat politiske initiativer til at begrænse væksten i flyvning – blandt andet fordi det politiske spørgsmål kompliceres af flyvnings transnationale og komplekse karakter (Peeters et al, 2016) samt af turismes globale økonomiske betydning (Pratt, 2015; Sofronov, 2017). Det politiske system ser med andre ord ud til at have svært ved at levere den form for omstilling, som klimakrisen kræver (Giddens, 2011; Klein, 2014). Bl.a. på den baggrund har klimaforandringerne på mange måder karakter af et problem, som det bliver den enkelte borger eller forbrugers ansvar at modvirke i sine hverdagsvalg (Barr & Prillwitz, 2012; Barr et al., 2010; Berglund & Matti, 2006). Også valget om at flyve eller ikke at flyve lander dermed hos den enkelte borger.

Og så er vi tilbage ved efteråret 2019, hvor den svenske klimaaktivist Greta Thunberg gjorde verdenssamfundet opmærksom på muligheden for at droppe flyet, da hun krydsede Atlanterhavet i en CO₂-neutral katamaran i stedet (Milman, 2019). Sejlturen affødte diskussioner i den internationale offentlighed om såvel flyindustrien og "flyskam" som om vores private flyvevaner og fravalg af flyvning (AP, 2019; Gerretsen, 2019; Mkono, Hughes & Echentille, 2020; Timperley, 2019). Pludselig blev vestlige borgeres omfattende flyvning til et åbent spørgsmål – og individuelt fravalg af fly til et potentielt meningsfuldt svar.

At reducere privatforbruget af flyvning er dog heller ikke så ligetil. For de, som har adgang til at flyve, indebærer flyvning goder, som er svære at give afkald på. Fly giver ofte mulighed for at rejse længere, billigere og hurtigere, end alternative transportformer som tog eller bil muliggør (Pels,

2008) – om end regnestykket ikke altid er helt så ligetil (Wills & Grün, 2018). Den forøgede mobilitet, det indebærer, udgør på mange måder et gode for den enkelte. Det giver mulighed for at opleve andre kulturer på egen krop (Randles & Mander, 2009a); at besøge venner og familie, arbejde i udlandet eller tage på ferie (Gössling et al, 2019); og i det hele taget at udbygge og vedligeholde sit sociale netværk (Urry, 2012). Flyvning er dermed placeret mellem to stærke sociale narrativer; på den ene side er flyvning normalt, og på den anden side er det skadeligt for miljøet (McDonald et al., 2015, s. 1507). Skismaet i at ønske at leve klimavenligt og samtidig at have svært ved at give afkald på goderne ved flyvning er beskrevet som "the flyer's dilemma" (Higham, Cohen & Cavaliere, 2014). Studier peger på, at netop flyvning er en af de praksisser, som er sværest at ændre, selvom man ønsker at leve klimavenligt og også gør det i mange aspekter af sit hverdagsliv (bl.a. Barr, Shaw & Coles, 2011a; 2011b; Barr, Shaw, Coles & Prillwitz, 2010; Higham, Reis & Cohen, 2016; Holden, 2005). Det er altså ikke så ligetil at holde op med at flyve.

Alligevel er der tegn på, at flere og flere dropper flyet af hensyn til klimaet. I Sverige havde debatter om "flyskam" bredt sig allerede inden Greta Thunbergs sejlads (bl.a. Extrakt, 2018), og i 2018 opstod kampagnen "Vi håller oss på jorden" med det mål at få 100.000 mennesker til at undlade at flyve i 2019 (Aftonbladet, 2018; Vi håller os på jorden, 2021). Så langt nåede kampagnen ikke, men den fik hurtigt 8.000 deltagere (Christiansen, 2018) og fik også international omtale (ibid.; Hivert, 2018; Welin & Singh, 2018). Fra 2018 til 2019 sås også et fald i svenske indenrigsflyvninger, som angiveligt ikke har anden forklaring end debatten om flyskam (Gössling & Humpe, 2020).

Herhjemme viser en undersøgelse foretaget for Klima- Energi- og Forsyningsministeriet, at 17 procent af danskerne efter eget udsagn tager tog, bus og bil i stedet for fly (Norstat, 2019). Ifølge en anden undersøgelse vil 45 % af danskerne gerne skære ned på flyrejser til fjerne feriedestinationer af hensyn til klimaet – en stigning på 11 procentpoint i forhold til samme måling to år tidligere (Landbrug & Fødevarer, 2019). Den svenske flyvestopkampagne affødte også en dansk pendant, Flyfri 2020, som forsøgte at samle 100.000 danskere til et år uden flyvning (Bencke, 2019). Også medie billedet rummer fortællinger om mennesker, som har valgt flyvning fra, og om deres rejser uden flyvning (bl.a. Bencke, 2018; Fisker, 2019; Flensburg, 2021). Og som den måske ypperste lakmestest af, hvad der rører på sig i de danske hjem, har fravalg af flyvning

også fundet vej ind blandt de dilemmaer, der dukker op i radioprogrammet Mads og Monopolet – nu Sara og Monopolet (DR, 2020a; 2020b). Alt dette vidner om, at en ny, klimavenlig praksis er ved at vokse frem – en praksis kendetegnet ved, at deltagerne holder op med at flyve af hensyn til klimaet. Hvad der gør sådan en praksis meningsfuld i ellers mobile hverdagsliv, udgør omdrejningspunktet for dette speciale.

State of the art

Klimaforandringer og flyvning – ”the flyer’s dilemma”

Flyvning udgør altså på mange måder et gode for den enkelte, men har også uomgængeligt en bagside i form af den klimaskade, det forvolder. Som Monbiot har formuleret det: ”Flying kills. We all know it, and we all do it” (2006).

En række studier beskæftiger sig med dette paradoks, som Higham et al. (2014) kalder ”the flyer’s dilemma”; en dissonans mellem de personlige fordele ved at flyve og den klimaskade, som et højt niveau af personlig luftfart forvolder. De finder, at mange flypassagerer i Norge og Tyskland er stærkt bevidste om forbindelsen mellem flyvning og klimaforandringer, og at det bekymrer dem som forbrugere – men at de alligevel fortsat flyver. Britiske forbrugerne bekymrer sig derimod meget lidt om klimaeffekten af flyvning. I alle tre lande skubbes ubehaget ved ”the flyer’s dilemma” i baggrunden af, at flyvning forbindes med en almen ret til ferie og anses for det mest effektive middel til at nå hurtigt frem og maksimere sin ferietid på attraktive destinationer – og ikke mindst af, at flyvning er så billigt sammenlignet med andre transportformer (ibid.). Desuden opleves effekten ved individuel handling som så ubetydelig og usikker, at klimahensyn trumfes af bekvemmelighed, pris og livsstil.

Barr et al. (2010) finder, at bæredygtig praksis i og omkring hjemmet er svært at overføre til turisme – ikke mindst hvad angår lavpris-flyvning. Barr, Shaw & Coles (2011a) og Higham, Reis & Cohen (2016) finder tilsvarende, at bæredygtige forbrugsvaner afhænger af, om de udspiller sig i en ude- eller hjemme-kontekst. Grupper, som rapporterer mest bæredygtig praksis hjemme, flyver samtidig oftest og længst. McDonald et al. (2015) undersøger, hvorfor grønne forbrugere fortsat flyver, og finder fire strategier til at håndtere den kognitive dissonans, flyvning udløser; retfærdiggørelse af uændret flyvning, begrænset flyvning, ændring af anden adfærd for at

kompensere for flyvning, og helt at stoppe med at flyve. Det sidste beskrives som sjældent og foldes ikke yderligere ud.

Randles & Mander (2009a; 2009b) beskriver med praksisteoretisk afsæt, hvordan hyppigt flyrejsende selv ser på deres mange rejser i lyset af klimaforandringerne, og hvad flyrejserne betyder for dem. Undersøgelsen finder, at flyvning ikke så meget er en praksis i sig selv som et middel til et mål i andre praksisser. De fleste kan skelne mellem vigtige flyvninger, som de ikke er villige til at undvære, og flyvninger, som de kunne forestille sig at droppe eller erstatte med tog eller båd. Nogle oplever også ubehag og dissonans ved at flyve i lyset af klimaforandringerne, og der ses en begyndende diskurs imod flyvning af hensyn til klimaet. Med lån fra Shove (2003a) beskrives denne dissonans og antydningvis diskurs som nedadgående "ratchets" – begrænsende mekanismer – for flyvning (Randles & Mander, 2009b). De nedadgående ratchets tæller desuden ubehag ved at flyve, som studiet finder blandt mange hyppigt flyvende. Konklusionen lyder, at den folkelige diskurs er tæt på at "tippe" imod flyvning af klimahensyn, men at mange mekanismer samtidig forstærker udviklingen mod at flyve mere. På den baggrund fremstår det usandsynligt, at folks flyvelyst kan reduceres med frivillige midler alene (ibid.).

Gössling, Humpe, & Bausch (2020) diskuterer, om Fridays for Future-demonstrationer og "flyskam" har påvirket sociale normer om at flyve, og om det udmønter sig i et fald i luftfarten eller i støtte til politisk begrænsning af flys udledning. De finder ikke en signifikant ændring i flytrafik, men i deres survey udtrykker to tredjedele støtte til markeditiltag, der øger prisen for at flyve, og politiske tiltag, som fjerner subsidier til luftfart og tvinger flyselskaber til at reducere deres udledning. Det tolker studiet som tegn på en ændring i sociale normer, som beslutningstagere bør omsætte til klimatiltag.

Fravalg af flyvning: Et hul i forskningen

Der findes altså en krop af studier om flyvning, klimahensyn og ikke mindst af fraværet af omstilling trods viden om klimaforandringerne. Derimod er der ingen studier af det, som disse studier efterlyser – nemlig *fravalget* af flyvning i ellers højmobile hverdagsliv. McDonald et al. (2015) bemærker som nævnt, at enkelte helt dropper flyet som reaktion på kognitiv dissonans ved at flyve. Men studiet beskriver ikke strategien nærmere, og derudover glimrer fravalg af flyvning ved sit fravær i den videnskabelige litteratur, selvom mange forhold altså indikerer, at fænomenet

eksisterer og er relevant. Fravalg af flyvning udgør altså et hul i den eksisterende forskningsmasse, som potentielt kan bidrage med nye, relevante perspektiver til forståelsen af, hvordan bæredygtig omstilling kan ske. Det videnshul retter dette speciale sig mod.

Erkendelsesinteresse og problemformulering

Mit speciale tager afsæt i en overordnet undren over, hvad der skal til for, at bevidsthed om og bekymring for klimaforandringerne udmønter sig i omstilling i vores hverdagsliv. Denne undren knytter sig konkret til den praksis med at holde op med at flyve af hensyn til klimaet, som tilsyneladende spirer frem. I samfund som det danske forbindes flyvning stort set universelt med et gode, og i kraft af de lave flypriser er det for de fleste kun klimahensyn – ud over måske flyskræk – der taler for at afstå fra at flyve. Derfor fremstår fravalg af flyvning velegnet til at kaste lys over de sociale dynamikker i nye, klimavenlige praksissers fremvækst, og ikke mindst hvad der gør sådan en praksis meningsfuld i levede hverdagsliv.

Undersøgelsen af fravalg af flyvning anlægger et praksisteoretisk, socialkonstruktivistisk perspektiv med orientering mod hverdagsliv, sociale praksisser og mobilitet (Halkier og Jensen, 2008; Reckwitz, 2002; Schatzki, 1996; Urry, 2011). Tilgangen orienterer sig mod praksis, som den tegner sig i og på tværs af situerede hverdagsliv, fordi praksis anses for det locus, hvor individ og samfund mødes og konstitueres. Det praksisteoretiske perspektiv giver dermed blik for, hvordan samfundsmæssige, materielle og sociale forhold vekselvirker i individets praksis.

Som sådan er undersøgelsesgenstanden altså fravalg af flyvning af hensyn til klimaet – i specialet også kaldet flyvestop – forstået som en social praksis. Jeg er interesseret i, hvilke aktiviteter praksissen kommer til udtryk gennem, og hvilke sociale og materielle forhold som konfigurerer praksissen og gør den meningsfuld i deltagerens hverdagsliv. På den måde er specialets erkendelsesinteresse i tråd med Spaargaren, som med praksisteoretisk afsæt spørger; “How do ordinary people deal with environmental matters and in what ways do they perceive, understand, evaluate and manage the connections between their personal lifestyles and routine (consumption) practices on the one hand and global environmental change on the other?” (2011, s. 813). Specialet efterstræber dermed den slags dybdegående forståelse, som ifølge Spaargaren er nødvendig for gennembrud i retning af mere bæredygtigt forbrug (ibid., s. 815).

Undersøgelsen af flyvestoppraksissen samler sig om en problemformulering, som afspejler specialets praksisteoretiske tilgang og retter sig mod det videnshul, som er beskrevet ovenfor.

Specialets problemformulering lyder:

Hvad gør fravalg af flyvning til en meningsfuld klimavenlig praksis i mobile hverdagsliv?

Problemformuleringen kan nedbrydes i fire arbejdsspørgsmål:

1. Hvilke aktiviteter kendetegner fravalget af flyvning som praksis?
2. Hvilke delelementer indgår i praksissens konfiguration, og hvad betyder de for praksissens meningsfuldhed?
3. Hvordan rekrutterer praksissen deltagere?
 - Hvordan er praksissen positioneret over for centrale hverdagslivspraksisser, og hvordan påvirker erfaring fra disse praksisser flyvestoppets meningsfuldhed?
 - Hvad kendetegner praksissen som socialt netværk?
4. Hvad betyder mobilitet for praksissens meningsfuldhed og muligheder for at skabe bæredygtig omstilling?

Projektets opbygning og sammenhængen mellem problemformulering og arbejdsspørgsmål beskrives i det følgende.

Projektdesign

Specialets problemformulering er præget af, at fravalg af flyvning udgør et hul i den eksisterende viden. Specialets primære vidensbidrag er altså et empirisk bidrag i form af en beskrivelse af en fremvoksende klimavenlig praksis, som på mange måder går imod eksisterende viden om flyvning og klimahensyn. Fraværet af eksisterende viden taler for en eksplorativ tilgang, og målet er således en teoretisk informeret, empirisk og eksplorativ beskrivelse af en fremvoksende praksis. Denne beskrivelse søges opnået gennem kvalitative interview med otte danskere, som har besluttet at holde op med at flyve, og som indgår i specialet som informanter om det, som kan kaldes en flyvestoppraksis, som de er deltagere i (Shove, 2017b). Desuden indgår de som informanter om, hvordan de er blevet rekrutteret til at deltage i praksissen, og hvordan den spiller sammen med andre praksisser i deres hverdagsliv (ibid.).

Specialet lægger ud med et videnskabsteoretisk kapitel, som følger efter dette indledende kapitel. Her redegøres for praksisteoretisk ontologi og epistemologi, som de forstås i specialet. På den baggrund præsenteres specialets metodologi.

Efter den videnskabsteoretiske gennemgang følger specialets teorikapitel. Undersøgelsen af flyvestop er teoretisk informeret af dels praksisteoretiske nøglebegreber, dels af teori om mobilitet, hverdagsliv og deres forbindelse med klimaforandringerne. Disse teoretiske perspektiver lægges frem i kapitel 3.

I kapitel 4 foldes specialets metode ud. Kapitlet indleder med åbent at lægge de udfordringer og hensyn frem, der knytter sig til specialet i lyset af covid-19. Herefter præsenteres først de metodiske valg om afgrænsning af målgruppen og rekruttering af interviewpersoner, samt hvad rekrutteringen betyder for undersøgelsens generaliserbarhed. Så redegøres for interviewmetoden. Endelig gives en vurdering af undersøgelsesdesignets videnskabelige kvalitet, og min positionalitet ekspliciteres.

Herefter følger analysen, som fordeler sig på to kapitler. Det første analysekapitel – kapitel 5 – beskæftiger sig samlet set med at kortlægge praksissens aktiviteter og konfiguration og korresponderer dermed med arbejdsspørgsmål 1 og 2. Første del af kapitlet – Praksissens aktiviteter – besvarer arbejdsspørgsmål 1 og identificerer de aktiviteter, som indgår i performancen af fravalget af flyvning som praksis. Dette arbejdsspørgsmål bidrager til besvarelsen af problemformuleringen fra det mest eksplorative sted. Sat lidt på spidsen spørger det simpelthen: Hvordan *gør* man flyvestop? Herefter følger analysens anden del, som korresponderer med arbejdsspørgsmål 2. Denne del kortlægger flyvestop-praksissen ud fra de centrale delelementer, der konfigurerer praksissen. Disse elementer grupperes i former for *materiale*, former for *kompetence* og former for *mening* (Shove, Pantzar & Watson, 2012), og beskrives med fokus på deres betydning for praksissens form og for, at den fremstår meningsfuld for deltagerne.

For at forstå, hvad der *gør* praksissen meningsfuld i situerede hverdagsliv, er det desuden relevant at undersøge, hvordan den finder vej ind i disse hverdagsliv. Det er målet med arbejdsspørgsmål 3, som det andet analysekapitel – kapitel 6 – beskæftiger sig med. Praksissens eksistens beror på deres evne til at rekruttere deltagere, og denne evne afhænger af praksissens position over for

andre praksisser, som deltagerne trækker på erfaringer fra, og som udgør sociale netværk, praksissen kan rekruttere igennem (Shove, 2014; Shove, Pantzar & Watson, 2012; Warde, 2005). Første del af kapitel 6 analyserer derfor, hvordan deltagerne er blevet rekrutteret til flyvestoppraksissen med fokus på andre praksisser i deltagernes hverdagsliv, som har haft betydning for, at praksissen har kunnet eksponere sig og blive meningsfuld for dem. I forlængelse heraf beskriver kapitlets anden del praksissen som socialt netværk. Karakteristikken går dels på, hvad der kendetegner praksissen som sit eget netværk. Dels beskriver det, hvilke muligheder praksissen har for at cirkulere gennem de netværk, andre praksisser i deltagernes hverdagsliv udgør. Samlet set beskriver dette analysekapitel de forhold og praksisser, som er betydningsfulde for praksissens rekruttering, og hvordan de påvirker praksissens meningsfuldhed.

Så vidt flyvestoppraksissens konfiguration og måde at rekruttere deltagere på. Men hvordan stiller det praksissen i et samfund, hvor mobilitet indtager en central position? Det beskæftiger specialets diskussion sig med i kapitel 7. Kapitellet besvarer arbejdsspørgsmål 4 ved at diskutere, hvordan flyvestoppraksissen og mobilitet kan siges at være positioneret over for hinanden, og hvad det betyder for flyvestoppraksissens meningsfuldhed og mulighed for at medvirke til klimavenlig omstilling.

I kapitel 8 samles trådene i en konklusion, som opsummerer specialets resultater til et svar på, hvad der gør fravalget til en meningsfuld klimavenlig praksis i deltagernes hverdagsliv.

Kapitel 9 udgør specialets perspektivering. Her reflekteres over resultaterne og deres betydning i bredere samfundsmæssig sammenhæng. Desuden optegnes mulige undersøgelser, som ud fra specialet fremstår relevante.

Teoretisk og empirisk afgrænsning

Specialet anlægger som nævnt et praksisteoretisk, socialkonstruktivistisk perspektiv. Dermed er det en ontologisk og epistemologisk præmis, at klimavenlige praksisser – herunder fravalget af flyvning – ikke bare eksisterer og kan undersøges objektivt (Pedersen, 2012). Derimod forstås de som sociale konstruktioner, som konstant forhandles og konstrueres gennem deltagelse i praksisser i forskellige kontekster (Halkier & Jensen, 2011, s. 106). Sociale fænomener som fravalget af flyvning må derfor forstås ud fra, hvordan fravalget bliver skabt af sociale aktører, og

den betydning som praksissen har i deres udførelse af den (Bryman, 2012, s. 33). Det væsentlige i min undersøgelse er altså at forstå, hvordan fravalget af flyvning er konfigureret socialt, og hvilke sociale forståelser og betydninger det udtrykker.

Det er dermed *ikke* en intention at afgøre, hvorvidt fravalget af flyvning reelt er klimavenligt, eller om – og hvor meget – det reducerer deltageres CO₂-aftryk. Beregningen af klimaeffekten af forskellige livsstilsvalg er i sig selv et omdiskuteret felt. Dels er der usikkerhed om, hvordan man grundlæggende måler klimaeffekten af f.eks. flyvning (Lee et al., 2021). Dels er der uenighed om, hvordan man kan forstå og beregne effekterne af de komplekse samspil mellem hverdagslivets mange valg (bl.a. Heinonen et al., 2013).

Jeg har i forlængelse heraf afgrænset mig fra en absolut definition af klimavenlige praksisser. Som nævnt er det på mange måder vanskeligt at måle klimaeffekt, og der findes forskellige forståelser i litteraturen om klimavenlig adfærd og praksis. I tråd med andre socialkonstruktivistisk informerede studier af klima- og miljøhensyn i hverdagslivet definerer jeg fravalget af flyvning som en klimavenlig praksis ud fra, at deltagerne oplever den som en sådan (Halkier, 1998, s. 13). Med en omskrivning af Edens definition af miljøhensyn i forbrug forstår jeg altså klimavenlige praksisser som hverdagspraksisser, der rummer en intention om og en overbevisning om at forbedre klimaet – uanset om de i realiteten gør det eller ej (Eden, 1993, s. 1744).

Specialet har desuden fravalgt en række videnskabsteoretiske tilgange, som kunne være relevante. En række tilgange kunne have givet et skarpere samfundsbegreb og blik for strukturer, som kan siges at virke bag om ryggen på den enkelte. Kritisk teoretiske tilgange ville have bibragt nyttige perspektiver i den henseende og havde også givet mulighed for at løfte en diskussion om individualiseringen af ansvaret for at løse klimaforandringerne – en diskussion, som forekommer relevant såvel for fravalget af flyvning som i mange andre aspekter af klimaomstillingen. Habermas og Honneths teorier passer på hver deres måde dårligt med undersøgelsens genstand, men Horkheimer og Adornos klassiske kritiske teori kunne have udgjort et grundlag, og også Rosa kunne med fordel have været anvendt i større omfang, end det er endt med i specialets aktuelle form. Disse tilgange er dog fravalgt, fordi manglen på viden om fravalget af flyvning kalder på en mere grundlæggende, konkret empirisk undersøgelse af praksissen som sådan, som ville være

svær at kombinere tilfredsstillende med kritisk teoris struktur- og makroorientering inden for rammerne af et speciale.

En mere direkte kapitalismekritisk eller "øko-marxistisk" (Blok, 2012, s. 13) undersøgelse er også fravalgt, om end den på tilsvarende vis kunne begrebsliggøre forhold, som kan siges at ligge bag interviewpersonernes konkrete erfaring. Sådant en tilgang kunne have været inddraget ved en anderledes vægtning af Urrys forskningsmasse bl.a. med fokus på, hvordan kapitalismen fører til "overforbrug af planeten" (Urry, 2010). Sådant en tilgang vurderedes dog at indebære risiko for at over-privilegere visse aspekter af fravalget og overse andre væsentlige forhold, som ikke kan tilskrives kapitalismen.

Jeg overvejede også et fokus på Becks risikosamfunds- og metamorfoseteori, men valgte det fra, fordi teorierne er transnationale og makroorienterede i deres fokus, kan kritiseres for at mangle forklaringskraft for visse afgørende dynamikker i klimahandling og kun i begrænset omfang er konkret empirisk anvendelige til analyse i en situeret, lokal kontekst.

Listen over relevante, men fravalgte tilgange er længere endnu. Flere eksempler fremgår i afsnittet Corona-situationens betydning og i specialets perspektivering, og flere endnu kunne nævnes, hvis rammerne tillod det. Jeg nøjes med de her nævnte og den forsikring, at jeg med den valgte tilgang og de deraf følgende afgrænsninger er bevidst om, at specialet har mindre forklaringskraft for evt. bagvedliggende forhold. Med afsæt i det identificerede videnshul og specialets erkendelsesinteresse har jeg i stedet prioriteret en tilgang, som vurderes velegnet til at skabe teoretisk informeret, empirisk og eksplorativ viden om et hidtil ubeskrevet socialt fænomen. Denne tilgang uddybes i de følgende kapitler. Næste afsnit præsenterer først undersøgelsens videnskabsteoretiske udgangspunkt og metodologi.

2. Videnskabsteori

Dette kapitel præsenterer specialets videnskabsteoretiske ståsted. Det beskriver specialets forståelse gennem et grundlæggende overblik over praksisteoretisk ontologi og epistemologi, herunder væsentlige fællestræk og forskelle mellem feltets tilgange. Med afsæt heri præsenteres specialets metodologi; den måde, specialets ontologi og epistemologi er forbundet med undersøgelsens genstand, og de metodiske implikationer heraf.

Specialets ontologi

Det er vigtigt til en start at sige, at praksisteori ikke udgør en samlet skole, men en række forskellige tilgange med intern forbindelse. Disse tilgange har ontologiske og epistemologiske fællestræk, men også visse forskelle. Det følgende beskriver det, som kan siges at være en fælles praksisteoretisk ontologi, med blik for variation mellem forskellige forståelser.

Praksisteoretisk ontologi udtrykker en grundlæggende bestræbelse på at overkomme struktur-aktør-dualismen i forståelsen af det sociale. Denne bestræbelse tager afsæt i bl.a. Wittgenstein og Heideggers filosofiske arbejde, tidlig Bourdieu (1990) og tidlig Giddens (1979; 1984). Ifølge Giddens' strukturationsteori er det netop i praksis, at dialektikken mellem aktør og struktur konstitueres og derfor også må studeres;

the basic domain of study of the social sciences, according to the theory of structuration, is neither the experience of the individual actor, nor the existence of any form of social totality, but social practices ordered across space and time. (Giddens, 1984, s. 2)

Praksisteori deler den grundlæggende ontologiske og epistemologiske forståelse, at praksis er det sociale locus – det sted, hvor sociale forhold konstitueres, udfolder sig og må undersøges (Reckwitz, 2002). I en central praksisteoretisk tekst trækker Schatzki (1996) særligt på Wittgensteins placering af forståelighed og mening i flowet af praksis frem for i individers hoveder. Det bruger han til at formulere en teoretisering af praksisser, som anerkender at "både social orden og individualitet [...] er et resultat af praksisser" (ibid., s. 13). Denne ontologiske og epistemologiske forståelse af praksis som kardinalpunkt for det sociale er den kerne, praksisteoretiske tilgange samler sig om.

Ud over denne fælles kerne er der stor spændvidde i feltet af teoretikere, som kan siges at høre til praksisteoretiske tilgange. Med lån fra Wittgenstein har Nicolini (2013) beskrevet tilgangene som kendetegnet ved *familielighed*; der er måske ikke ét gennemgående fællestræk for alle praksisteoretiske tilgange, men man kan alligevel finde mange, væsentlige ligheder blandt dem og se, hvordan de er forbundne og indgår i en fælles dialog og udvikling.

Praksisteoretiske tilgange antager altså, at det sociale livs aktiviteter kontinuerligt skal udføres, og at denne hverdagslige performativitet er organiseret gennem et væld af kollektive praksisser (Halkier & Jensen, 2011, s. 103-4). Praksisser forstås som konfigurationer af en række forskellige, teoretisk ligestillede og internt forbundne elementer; aktivitet, mening, materialer, kompetencer og kropslighed. Individet betragtes som en kompetent deltager optaget af hverdagslivets praksis, mens det materielle miljø – genstande, redskaber, apparater – og den implicite og eksplicite viden, som de rummer, anses for centrale i processen med at skabe interaktion, kontinuitet og virkelighed (Halkier, Katz-Gerro & Martens, 2011, s. 6). Deltageren tillægges altså en vis agency som den, der konkret udfører praksissen og giver den mening, men praksissen selv forstås som en koordineret enhed, som ud over deltageren indebærer materielle forhold samt særlige forståelser og viden, som bliver reproduceret og transformeret gennem udførelsen af den (Shove, 2009). Disse særlige forståelser og viden anses for iboende eller udspringende af praksissen og ikke som den enkelte aktørs mentale dispositioner (Reckwitz, 2002). Gennem praksissen får deltageren adgang til forståelserne og er samtidig med til både at reproducere praksissen og ændre den. Såvel ontologisk som epistemologisk gives praksis altså forrang for individet, og over for struktur-aktør-dualismen gør det ifølge Spaargaren (2011) praksisteoretisk ontologi til

a more balanced approach which pays attention to both agency and structure, which makes room for (combining) both bottom-up and top-down dynamics of change, and which recognizes the mutual influencing and co-shaping of human actors on the one hand and objects and technological infrastructures on the other. (s. 815)

Denne dialektiske ontologi giver praksisteori visse fællestræk med andre kulturelt orienterede forståelser som fænomenologi, poststrukturalisme, socialkonstruktivisme, intersubjektivisme og aktør-netværksteori, der også forstår menneskelig aktivitet og samfundsmæssige strukturer som gensidigt forbundne og konstituerende. Lokaliseringen af den sociale dialektik netop i praksis

adskiller dog praksisteori fra disse andre forståelser. Ifølge Reckwitz (2002) adskiller det for det første praksisteori fra såkaldt kulturel mentalisme – bl.a. fænomenologi – idet praksisteori ikke lokaliserer den sociale dialektik i bevidsthed eller mentale aktiviteter. Desuden adskiller det praksisteori fra såkaldt kulturel tekstualisme – bl.a. poststrukturalisme og socialkonstruktivisme – ifølge hvilke det sociale findes uden for den sociale aktør i meningsstrukturer af tegn, symboler, sprog, diskurs og tekst (ibid., s. 248-9). Endelig adskiller det praksisteori fra såkaldt kulturel intersubjektivisme – bl.a. Habermas' teori om kommunikativ handlen – hvori det sociale forstås som (sprog)lige interaktioner mellem aktører. I modsætning hertil er undersøgelsesgenstanden i praksisteori altså det sociale som placeret og konstitueret i menneskelig *praxis* – ikke individer og deres holdninger og adfærd, og heller ikke determinerende sociale strukturer, produktionsforhold, normer, kulturelle koder og makro-tendenser (Shove, 2010). Visse af disse forhold indgår dog som en del af de sociale praksisser, ligesom flere praksisteoretiske tilgange ikke afgrænser sig så skarpt fra social interaktion og intersubjektivisme, som Reckwitz lægger op til (Halkier & Jensen, 2008). Specialet anvender denne sidste slags tilgang, som kan kaldes moderat socialkonstruktivistisk i den forstand, at den giver analysen blik for sociale kategorier og dynamikker og de måder, de er socialt producerede på (Halkier & Jensen, 2011). Denne forståelse adskiller sig fra praksisteoretiske ontologier, som anlægger et kritisk realistisk perspektiv (Archer, 2002; Gronow, 2008) og fra retninger præget af metodologisk individualisme (Turner, 1994).

Specialets epistemologi

I tråd med ontologien som beskrevet ovenfor indebærer praksisteoretisk epistemologi, at videnskabelig undersøgelse af samfundsmæssige forhold må tage udgangspunkt i sociale praksisser (Schatzki, 1996, s. 11). Forståelsen er således, at man ved empirisk at undersøge menneskers levede hverdagsliv og de aktiviteter, de her indgår i, kan opnå en forståelse af, hvordan aktiviteten er med til at skabe, indgå i og omdanne en social orden (Buch, 2017, s. 39).

Til det formål tjener teori som et "sensitising device", der stiller et begrebsapparat til rådighed og dermed tilbyder en særlig indramning af verden, som gør bestemte spørgsmål og undersøgelsesemner meningsfulde (Shove, 2017a). Praksisteori kan siges at tilbyde en indramning af verden, som i udpræget grad egner sig til "the systematic scrutiny of the mundane"; granskningen af hverdagspraksisser (Shove, 2003b, s. 2). Hvordan disse praksisser kan og bør

tilgås, er mindre klart defineret. Med Shoves ord indebærer det at tage praksisser som afsæt, at svarene ikke kan findes i psykologisk analyse eller i makro-økonomisk modellering, men derudover står mange spørgsmål stadig åbne (2017a).

Epistemologien fraskriver også grundlæggende essentialistiske teorier om viden, mening og sprog, hvor handlinger ses som udtryk for noget bagvedliggende og absolut. Denne forståelse følger Wittgensteins (1953) forståelse af, at der ikke er anden mening end den, som kommer til udtryk i den konkrete brug af sproget. I praksisteoretisk epistemologi medfører det den forståelse, at viden, mening og sprog ikke er abstrakt og ikke-materielt, men konkret manifesterer sig gennem menneskers praksis (Buch, 2017, s. 39-40).

Ud over disse forhold er det svært at tale om en egentlig praksisteoretisk epistemologi. Dette speciale vælger derfor at indlejre den praksisteoretiske tilgang i en moderat socialkonstruktivistisk epistemologi, ligesom det ses hos f.eks. Halkier & Jensen (2011). Specialet hviler dermed på en socialkonstruktivistisk forståelse af vidensproduktion som uomgængeligt præget af selve videnskabelsesprocessen. Den viden, vi har og kan producere om samfundet, forstås som socialt konstrueret og funderet i en specifik historisk og kulturel kontekst frem for som universelle sandheder (Juul & Pedersen, s. 406-7). Epistemologien følger konstruktivismens perspektivistiske forståelse af, at det ikke er muligt at producere objektiv viden om virkeligheden som sådan; derimod udgør videnskab konstruerede sandheder, som giver mening ud fra et bestemt perspektiv (ibid., s. 194; Moses & Knutsen, 2012, s. 10). Derfor indebærer en socialkonstruktivistisk undersøgelsestilgang at gå til verden med redskaber, som kan "identificere de socialt konstruerede mønstre i verden og forstå dem i lyset af de kontekster, som giver dem mening" (Moses & Knutsen, 2012, s. 201). Et af disse redskaber er at tage højde for videns perspektivistiske form ved at tilgå et fænomen fra flere forskellige vinkler, idet det står skarpere, jo flere perspektiver det ses fra (Berger & Luckmann, 1996, s. 22). Derudover kan socialkonstruktivister siges at være epistemologiske pluralister og bruge mange forskellige metoder for at forstå den sociale verdens natur (Moses & Knutsen, 2012, s. 200). På den måde stemmer socialkonstruktivistisk epistemologi overens med praksisteori, som heller ikke fordrer særlige metoder, når blot de egner sig til de spørgsmål, som en praksisteoretisk tilgang gør det meningsfuldt at stille (Shove, 2017a).

Specialets epistemologi er desuden informeret af hermeneutikken og dens erkendelsesmæssige drift mod mening. Specialets forståelse har grundlæggende fokus på såvel min som praksissens deltageres forforståelser baseret på vores erfaringer og historisk betingede forståelseshorisont, og det spillerum af mulige betydninger som knytter sig til mødet med som fænomener (Gadamer, 1993, s. 265-77). Således indebærer undersøgelsen en bestræbelse på at nærme sig den mening, som flyvestoppraksissen har for deltagerne.

Metodologi

Den her beskrevne ontologi og epistemologi er altså specialets udgangspunkt. I tråd med andre praksisteoretisk og sociokulturelt orienterede undersøgelser (bl.a. Halkier, 1998) ligger vægten i specialet på at skabe teoretisk informeret empirisk viden om et hidtil ubeskrevet socialt fænomen. Videnskabsteoriens rolle i specialet er altså anvendelsesorienteret; den har til formål at lede undersøgelsens blik i en meningsfuld og teoretisk informeret retning, at bidrage til passende valg af forskningsstrategi og værktøjer og at underbygge den producerede videns gyldighed ved at sikre, at de empiriske indsigter i specialet er solidt forankret i en forståelsesramme, som er konsistent og sammenhængende på alle niveauer og kan efterprøves ud fra de præmisser, den er fremkommet på. Denne gennemsigtighed er afgørende for, at andre kan vurdere erkendelsesmåderne, deres systematik og deres udspring og dermed tage kritisk stilling til de empiriske resultaters gyldighed (Bryman, 2012, s. 390-4; Lincoln & Guba, 1985). Det er altså min konkrete, samfundsmæssige erkendelsesinteresse, som er udgangspunkt for forskningsstrategien og undersøgelsesdesignet, og som det videnskabsteoretiske udgangspunkt understøtter, frem for omvendt.

Undersøgelsens mål er som beskrevet at opnå kvalitativ, kontekstsensitiv og dybdegående viden om fænomenet fravalg af flyvning som praksis. Fravalg af flyvning udgør et ubeskrevet fænomen inden for et forskningsfelt med begrænset eksisterende viden, og det gør det vanskeligt på forhånd at give kvalificerede bud på, hvad der kendetegner praksissen, og hvordan den fremstår for deltagerne. Det fordrer en åben og fleksibel tilgang, som giver undersøgelsen retning, men levner plads til at justere undervejs i mødet med den uforudsigelige sociale verden. Denne fordring er søgt imødekommet med en abduktiv forskningsstrategi. En abduktiv proces veksler konstant mellem empiri og teori for at lade de to informere hinanden, så empirien forstås og

fortolkes på baggrund af det mest præcise teoretiske grundlag, mens det netop er empirien, der styrer, hvilke teoretiske begreber og forhold der tegner sig som relevante (Thomas, 2010). På den måde vekselvirker empiri og teori i en løbende proces, hvor de informerer hinanden og understøtter undersøgelsens søgen efter empirisk baseret og teoretisk informeret analytisk viden (Blaikie, 1993, s. 176-8).

Så vidt specialets videnskabsteori og metodologi. Disse forståelser har formet specialets tilgang og også præget det udvalg af teori, som specialet baserer sig på. Det drejer sig om teori om sociale praksissers karakter samt teoretiske beskrivelser af mobilitet, hverdagsliv og højcarbon-samfund. Teorien præsenteres i næste kapitel.

3. Teori

For empirisk at forstå den praksis, som fravalg af flyvning tegner sig som, er det relevant at inddrage teori, som dels giver begreber for aspekter ved praksissen, dels kan sætte den i bredere samfundsmæssig sammenhæng. Det forståelsesmæssige udgangspunkt for min undersøgelse er, at flyvestop er en praksis, og at den udspiller sig i hverdagsliv i et højcarbon-samfund præget af mobilitet. Hvert af disse forhold kalder på teoretisk underbygning, og det vil dette kapitel give.

Kapitlets første del præsenterer en analytisk værktøjskasse af praksisteoretiske nøglebegreber, der kan hjælpe med at åbne praksissen op og vise, hvordan den er konfigureret. Kapitlets anden del præsenterer teori om samfundsmæssige forhold, som kan siges at være særligt relevante for flyvestoppraksissen. Denne del beskriver først, hvordan man kan siges at "gøre" tid og rum gennem praksis, og præsenterer så teori om mobilitet. Herefter beskrives den centrale rolle, som mobilitetsprægede praksisser spiller i det, som kan kaldes højcarbonsamfund, og i omstillingen til lavcarbon-samfund. Endelig præsenteres teori om hverdagslivet, som er arenaen for det hele.

Kapitlets første del begrebsliggør altså praksissers anatomi, mens anden del lægger begreber klar, som kan sætte praksissen i forbindelse med centrale samfundsmæssige forhold.

Praksisteoretiske nøglebegreber

Praksissen som enhed og som performance

Med Reckwitz' ord (2002) udgør en praksis et mønster, som kan udfyldes af en uendelighed af enkelte og ofte unikke handlinger, der reproducerer praksissen. Praksisser er samlede og abstrakte enheder, som eksisterer i kraft af vedvarende situerede performances (Warde, 2005). Praksisser kan altså forstås som todimensionelle forbindelser mellem på den ene side "praksissen som enhed", som eksisterer mellem og ud over de enkelte øjeblikke af udførelse, og på den anden side "praksissen som performance", som er momentan, situeret og præget af den person, som udfører den, og den konkrete kontekst, det sker i (Shove, 2014, s. 418; Warde, 2013). Hver performance er individuel, innovativ, improviseret og kontekst-afhængig, men udviser samtidig træk, som gør den genkendelig som eksempel på netop praksissen som enhed (ibid, s. 21). Praksisser er altså levende, dynamiske størrelser udgjort af en række forskellige menneskelige, sociale og strukturelle

forhold – praksissen som performance – som samtidig finder et samlet, koordineret udtryk på tværs af de enkelte øjeblikke af udførelse – praksissen som enhed.

Praksissers delelementer

Praksisteoretiske tilgange deler den forståelse, at praksisser består af forbundne elementer. I en bredt citeret definition beskriver Reckwitz (2002) en praksis som

a routinized type of behaviour which consists of several elements, interconnected to one other: forms of bodily activities, forms of mental activities, “things” and their use, a background knowledge in the form of understanding, know-how, states of emotion and motivational knowledge. (s. 249)

Praksisser kan altså forstås som multirelationelle konfigurationer organiseret ”ved hjælp af mange forskellige del-elementer – så som krop, procedurer, udtalelser, forståelser, viden, engagement og ting – der fungerer i gensidige relationer med hinanden” (Halkier & Jensen, 2008, 56-7).

Definitionen af de delelementer, som tilsammen konfigurerer praksissen, varierer en smule mellem forskellige praksisteoretiske tilgange, men afspejler i store træk de forhold, som indgår i Reckwitz’ definition (en sammenligning er uden for specialets ramme – se Gram-Hanssen 2010; 2011). På tværs af definitionerne står tilbage, at praksis altid er formålsdrevet – men også at den altid er kropslig og situeret (Green, 2009). Det er derfor nødvendigt at have blik for den enkeltes intention og kropslige udførelse, men også for praksissens kontekst socialt, materielt og i tid og sted.

Dette speciale følger Shove, Pantzar & Watsons begrebsliggørelse af praksissers delelementer, som samler Reckwitz’ komponenter i tre begreber: *materiale*, *kompetence* og *mening* (2012).

Materiale dækker over genstande, teknologi og infrastruktur, som indgår i praksissens konfiguration. Mange praksisteoretiske tilgange understreger vigtigheden af netop materielle, teknologiske og infrastrukturelle forhold, som ofte er upåagtede og tages for givet, men som i høj grad påvirker praksissers udvikling (Gram-Hanssen 2010; 2012; Shove, 2003b; Warde, 2005). Med afsæt i Shove, Pantzar & Watson (2012) dækker materialer i specialet over objekter, infrastruktur, redskaber, hardware, teknologi, forbrugsgenstande og kroppen selv.

Kompetence dækker det, som i nogle begrebsliggørelser er opdelt i eksplicit viden og implicit, praktisk eller kropslig know-how (bl.a. Schatzki, 1996; Warde, 2005). Eksplicit viden er bl.a. ekspertviden, instruktioner og anden bevidst, teoretisk viden (Gram-Hanssen, 2010; Schatzki, 1996). Know-how er derimod rutineprægede, ikke-verbale, indlærte, praktiske evner eller forståelser – kroppens evne til at handle passende (Gram-Hanssen, 2011; Schatzki, 1996). *Kompetence* er altså både eksplicit, bevidst, mental viden og mere eller mindre ubevidst, kropslig, praktisk formåen, som er nødvendig for at kunne performe en praksis (Shove, Pantzar & Watson, 2012).

Mening svarer i store træk til det, som Reckwitz (2002) kalder mentale aktiviteter, følelser og motiverende viden, Schatzki kalder teleo-affektive strukturer (1996) og Warde kalder engagementer (2005). Samlet repræsenterer det "den sociale og symbolske betydning af deltagelse i ethvert givent øjeblik" (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 24). *Mening* er altså mentale, følelsesmæssige, etiske, målorienterede og symbolske dimensioner af praksissen; de betydninger, praksissen har, som gør den meningsfuld at deltage i.

Rekruttering af deltagere

Praksisteoris forståelse af individet som del af, men ikke udspring for praksisser, gør det relevant at tale om, hvordan praksisser "rekrutterer" deltagere (Warde, 2005). Praksisser afhænger af kompetente praktikere, som dedikerer opmærksomhed til praksissen, tilslutter sig dens mening og formår at udføre den (ibid.). Det er altså væsentligt, hvordan "visse praksisser formår at sikre bærere eller værter, som er villige og i stand til at dedikere væsentlige ressourcer af tid og energi til at reproducere dem igen og igen" (Shove, 2014, s. 418).

Praksissers evne til at rekruttere deltagere afhænger af deres position i forhold til andre praksisser og af karakteren af de sociale netværk, praksisser cirkulerer igennem, og som de samtidig udgør (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 60). Deltagelse i forskellige praksisser er dermed centralt for, hvilke nye praksisser individet rekrutteres til – både fordi deres position over for hinanden afgør, om den nye praksis meningsfuldt kan indgå i hverdagslivet, og fordi eksisterende praksisser udgør sociale netværk, som nye praksisser ofte spreder sig og rekrutterer deltagere igennem (ibid., s. 53).

Stavgang som praksis spredte sig f.eks. gennem social "smitte" mellem venner eller naboer, som i forvejen delte interesser (Shove & Pantzar, 2005). Disse fælles praksisser udgjorde sociale netværk, stavgang kunne cirkulere og rekruttere deltagere igennem. Praksissen som sit eget sociale netværk kan også være mere eller mindre stærkt og vidstrakt og dermed mere eller mindre sandsynligt for nye mulige deltagere at støde på (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 54-5). Netværkets karakter – og dermed evnen til at rekruttere – afhænger typisk af forholdet mellem praksissens deltagere, som deler praksissen og lærer af hinanden (ibid.). På den måde kan praksisserne som netværk betragtes som praksisfællesskaber (Lave & Wenger, 1991). Ofte rekrutteres nye deltagere netop gennem andre deltagere, som de lærer af – hvad end det gælder stavgang, (Shove & Pantzar, 2005), britisk punk (Crossley, 2008) eller at ryge marijuana og spille jazz (Becker, 1963).

Denne læring illustrerer, hvordan praksisser som nævnt giver individet adgang til kompetence og erfaring (Reckwitz, 2002). Erfaring opnået i én praksis kan overføres til andre kompatible praksisser og øger dermed sandsynligheden for rekruttering til dem (Shove, Pantzar & Watson, 2012). Også på den måde er samspillet med andre praksisser afgørende for praksissers rekruttering.

Praksissers udvikling

Praksissers udvikling kan forstås som ændringer i forbindelserne mellem praksissens delelementer. Praksisser opstår, består og forsvinder i takt med, at forbindelser mellem deres definerende elementer skabes og brydes (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 23). Forbindelserne ændres løbende gennem deltagernes performances, som kan ændre praksissen eller betyde, at den ophører, og at nye opstår (ibid.).

I praksisteoretiske forståelser spiller vaner og rutiner en væsentlig rolle (Shove, 2003b). Rutiner har den fordel, at de skaber orden i komplekse hverdagsliv, reducerer usikkerhed og sparer tid og energi (Wilk, 2009, s. 147). Når praksisser ændres, eller nye etableres, indebærer det et brud med rutiner og en etablering af nye gennem dynamikker, der kan beskrives som *kultivering* og *naturalisering* (ibid.). Kultivering henviser til processer, som "bringer ubevidste vaner og rutiner frem i bevidstheden, i refleksion og diskurs" (ibid., s. 149). Naturalisering indebærer omvendt at skubbe bevidste praksisser tilbage i underbevidstheden eller forhindre rutiner i at komme op til

overfladen i første omgang (ibid., s. 150). Naturalisering kan altså både opretholde gamle vaner og etablere nye.

Forhold i praksissens konfiguration, position over for andre praksisser eller karakter som socialt netværk kan også forstærke eller hæmme praksissens udvikling. Shove (2003b) beskriver den slags dynamikker som "ratchets"¹. Ratchets er en slags sporafhængighed, som skubber en udvikling i én retning og låser den fast på gradvist højere niveauer (ibid., 400). Disse dynamikker er ikke uomtvistelige, men beskriver praksissens udvikling i den historiske og sociale kontekst.

Så vidt teorikapitlets første del, som har lagt værktøjskassen af praksisteoretiske begreber klar. Redegørelsen illustrerer, at den sociale og historiske kontekst i praksisteori er afgørende for at forstå en praksis. Imidlertid kan praksisteori siges at have et svagt samfundsbegreb, idet det primært opererer på meso-niveau og ikke begrebsliggør karakteristika ved samfundet som sådan (Halkier & Holm, 2021; Warde, 2014). Teoriens begreber udgør netop mere en værktøjskasse til at udforske det sociale end en karakteristik af det sociale aktuelle form. I specialet suppleres det af teori om mobilitet, hverdagsliv og høj- og lavcarbonsamfund til at begrebsliggøre karakteristika ved samfundet, som det aktuelt tegner sig. Denne teori præsenteres i kapitlets næste del.

Mobilitet i højcarbon-hverdagsliv

Det følgende præsenterer det, som for specialet er de væsentligste forhold ved samfundet, som det kan forstås gennem det "field of practices", det aktuelt tegner sig som (Schatzki, 2001, s. 2). Såvel specialets forståelse som praksisteoretisk litteratur peger særligt på praksisser relateret til tidsforbrug, hastighed og mobilitet som centrale i det aktuelle "field of practices" (Shove, Pantzar & Watson, 2012; Shove, Trentmann & Wilk, 2009). Det er i tråd med teorier, som i bredere forstand beskriver mobilitet som et nøglebegreb for at forstå det samfundsmæssige (Urry, 2002; 2011; Sheller & Urry, 2006). Det følgende beskriver, hvordan man kan siges at "gøre" tid og rum gennem praksis, og hvordan mobilitet i bredere forstand er beskrevet teoretisk. Herefter beskrives mobilitetsprægede sociale praksissers centrale rolle i det, som kan kaldes højcarbonsamfund og

¹ Skraldenøgler – et mekanisk værktøj, som ved hjælp af et hjul med tænder kan dreje en genstand i én retning, og som låser og sikrer, at bevægelsen ikke går i den modsatte retning

omstillingen til lavcarbon-samfund. Endelig beskrives teori om det hverdagsliv, som er arena for det hele.

At "gøre" tid og rum

En praksisteoretisk forståelse indebærer, at fornemmelser af tid, rum, afstand og hastighed er socialt producerede og under løbende forandring. Med May & Thrift's ord bliver fornemmelsen af social tid skabt og genskabt ud fra sociale praksisser (2001, s. 5). Tid kan på den ene side forstås som en knap ressource, som praksisser bruger, og samtidig er tidslige forståelser resultatet af det sociale livs rytme – praksisser skaber kort sagt tid (Shove, Trentmann & Wilk, 2009, s. 17). Den enkelte er altså ikke bare passivt underlagt forståelser af tid og rum, men med til aktivt at skabe dem gennem sin praksis. Praksis, tid og rum er sammenvævet i en form for infrastruktur, som menneskelig aktivitet koordinerer og samler sig inden for (Schatzki, 2009, s. 35). Når fremtrædende teorier f.eks. beskriver samfundet som kendetegnet ved acceleration (Rosa, 2014), er det således ikke uforeneligt med en praksisteoretisk forståelse, men det må forstås som organiseret gennem sociale praksisser. I dette speciales sammenhæng er den sociale produktion af tid, sted og hastighed især relevant i forbindelse med mobilitet, som er en væsentlig del af mange samfundsmæssigt centrale praksisser – herunder flyvning. Mobilitet som teoretisk begreb beskrives i det følgende.

Mobilitet

Mobilitet dækker over både konkret transport mellem a og b og en gensidig forbindelse mellem denne transport og det sociale liv (Freudental-Pedersen, 2011; Urry, 2002). Ifølge Urry er mobilitet grundlaget for stort set alt, vi forbinder med det moderne (2002; 2010; 2011). Vores aktuelle måder at bo, arbejde, spise, forbruge, skabe og vedligeholde relationer, opvarme og oplyse vores hjem og kommunikere på; alt det hviler på den forudsætning, at både varer og mennesker er mobile (Urry, 2011, s. 51-59). Mobilitet og modernitet er på den måde gensidigt konstituerende (Bauman, 2000; Giddens, 1990; Urry, 2002). I moderniteten kan siges at ske en akkumulation af bevægelse muliggjort af systemer af bevægelse (Urry, 2011, s. 51). Denne akkumulation hænger sammen med, at praksisser, som indebærer en høj grad af mobilitet, er blevet sociale referencepunkter (Shove, 2014, s. 423-4). Det skaber en "ratchet"-effekt, hvor mere mobilitet opleves som nødvendig for at indgå i det sociale liv på niveau med andre (Shove, 2003;

Urry, 2011, s. 58-9). Ifølge Bauman er mobilitet blevet en af de allermest skattede værdier og samtidig en knap og ulige fordelt ressource (1998, s. 2). Som sådan kan mobilitet normativt forstås som en del af "det gode liv" (Urry, 2002; Putnam, 2000).

Det aktuelle samfund er altså præget af praksisser, som indebærer høj mobilitet, normativt definerer mobilitet som et gode og skaber øget efterspørgsel efter mobilitet. Det kan decideret beskrives som et "højcarbon-samfund" kendetegnet ved både høj mobilitet og tilsvarende høj udledning af klimagasser (Urry, 2011). Samfundsformen beskrives i det følgende.

Høj- og lavcarbon-samfund

Urry forbinder mobilitet, hverdagspraksisser og klimaet i sin beskrivelse af den herskende samfundsform som "højcarbon-samfund" (2011). Højcarbon-samfund er kendetegnet ved højt niveau af bevægelse, energi- og ressourceforbrug og ikke mindst klimabelastning (ibid., s. 49-87). Med Urrys ord er "mange former for mobilitet centralt impliceret i høj-carbon-livets sociale praksisser" – praksisser, som afhænger af hyppig og hurtig bevægelse og, over en bred kam, af olie (ibid., s. 85-6).

En af de sociale praksisser i højcarbon-livet, som implicerer mobilitet, er flyvning (ibid., s. 68) – det kan siges at udgøre en "ny og voldsomt effektiv form for mobil magt", som er blevet til en slags "masse-mobilitet" (Sheller & Urry, 2006, s. 219). Flyvning er udbredt og integreret i højcarbon-hverdagsliv i en grad, så det har været med til markant at ændre opfattelser af verden og forskyde dybt indgroede fornemmelser af tid, rum og afstand, så muligheden for at flyve opleves selvfølgelig, nødvendig eller sågar som en menneskeret (Gössling & Nilsson, 2010; Shaw & Thomas, 2006; Urry, 2002). På den måde er flyvning en af de praksisser, der netop "gør" og forstærker en samfundsmæssig fornemmelse af mobilitet og acceleration.

Som alternativ til højcarbon-liv, som både klima- og ressourcemæssigt er ubæredygtige, opstiller Urry bæredygtige "lavcarbon"-samfund og -liv (ibid., s. 123-154). Ifølge Kunstler (2006) kommer det 21. århundrede til at handle om at blive på stedet frem for at tage andre steder hen. Urry ser ikke optimistisk på mulighederne for at opnå sådan en omstilling, men hans bud på sådan en livsform er præget af lokal bæredygtighed, nedskalering og fokus på handlinger og produkters klimaaftryk. Scenariet indebærer, at status "relokaliseres", så langdistancerejse bliver

ualmindeligt, og succes i stedet handler om at udvikle og praktisere lavcarbon-liv (Urry, 2011, s. 146-51).

Som beskrivelserne viser, står den enkeltes hverdagspraksis hos Urry centralt i såvel højcarbon- som i omstillingen til lavcarbon-samfund. Begge typer samfund forstås grundlæggende som funderet i sociale praksisser i hverdagslivet – et begreb, som beskrives teoretisk i det følgende.

Hverdagslivet

Undersøgelsen af fravalget af flyvning tager afsæt i de hverdagsliv, praksissen udspiller sig i for deltagerne. Det afspejler, at "vendingen mod praksisser lader til at være forbundet med en interesse i 'hverdagen' og 'livsverdenen'" (Reckwitz, 2002, s. 244). Ifølge Schutz er hverdagslivet oftest ikke genstand for refleksion; det fremstår umiddelbart forståeligt og selvfølgeligt for den enkelte i kraft af "den naturlige indstilling" (2005, s. 27-42). Denne indstilling er forbundet med et socialt frembragt lager af "common sense-viden" og praksis, som går forud for den enkelte, og som den enkelte med sine hverdagsaktiviteter samtidig er med til at skabe (ibid.).

Hverdagslivet kan forstås som en række sociale praksisser, som er intersubjektive og meningsfulde (Simonsen, 1993, s. 115-37). Den enkelte har flere sociale tilhørsforhold og adgang til forskellige forståelsesrammer, som indebærer muligheder, men også kræver en stor indsats med at skabe sammenhæng (Gullestad, 1989, s. 103). De mange dele udgør ikke nødvendigvis en meningsfuld enhed, og den enkelte er derfor aktivt engageret i at binde de ofte modsatrettede kontekster sammen og skabe mening (ibid.; Luckmann, 1989). Hvordan den enkelte skaber mening i sit hverdagsliv, afhænger bl.a. af de erfaringer, vedkommende har med sig. Erfaringer er processer, hvori den enkelte samler, skaber og justerer den socio-kulturelle viden, som er nødvendig for at begå sig i en socialitet (Berger & Luckmann, 1996, s. 33-48; Schutz, 2005, s. 27-42). På den måde er erfaringer både udgangspunkt for og produkt af den enkeltes praksis i situerede, intersubjektive kontekster (Lave, 1988, s. 178-80). Disse erfaringer trækker den enkelte på i sit løbende arbejde med at skabe mening i det konstant nærværende og udfoldende hverdagsliv.

Så vidt gennemgangen af relevante teoretiske begreber for undersøgelsen af fravalg af flyvning som praksis. Næste kapitel beskriver undersøgelsens metoder, deres relevans, fordele og svagheder og de valg, som knytter sig til deres brug i specialet.

4. Metode

Specialet udgør et casestudie af fravalg af flyvning som praksis. Det har et ideografisk, abduktivt kvalitativt design, som metodisk baserer sig på interview med otte mennesker, som helt er holdt op med at flyve. Dette kapitel beskriver og begrundet specialets metodiske valg og deres betydning for undersøgelsen. Det gælder afgrænsning af målgruppen, udvælgelse af interviewpersoner, generaliserbarhed, interviewtilgang, undersøgelsesdesignets videnskabelige kvalitet og min positionalitet og refleksivitet som del af videnskabsproduktionen. Indledningsvis beskrives først, hvordan covid-19 har præget specialet.

Corona-situationens betydning

Specialet er præget af at være udformet i 2021, hvor covid-19 på mange måder gjorde sig gældende. Disse særlige forhold har påvirket specialeprocessen på flere måder, end der er plads til at beskrive her, og det følgende beskriver derfor blot covid-19's væsentligste konsekvenser for specialet, og hvordan de er imødekommet.

Grundlæggende kan man anfægte at undersøge fravalg af flyvning i en atypisk tid, hvor rejserestriktioner har lagt en dæmper på flytrafikken og begrænset flyvnings relevans (IATA, 2021). Mange har nok haft et "gratis" flyvestop siden sidste forår, fordi mulighederne for at flyve ganske enkelt har været mindre. Flyvestoppraksissen må dermed antages at skille sig mindre ud end ellers. Det er svært, om ikke umuligt at komme uden om, og jeg gør mig ikke illusioner om, at det er lykkedes fuldstændig. Det er dog forsøgt taget højde for på forskellig vis. Bl.a. har det været et kriterium, at interviewpersonerne var holdt op med at flyve, også inden covid-19 satte ind. På den måde har alle medvirkende erfaring med praksissen også fra før, flytrafikken og omgivelsernes praksis blev påvirket.

Alt andet lige må den begrænsede flytrafik alligevel antages at påvirke oplevelsen af flyvestoppet – ikke mindst hvad angår koordinering med andre praksisser, meninger og forståelser i deltagerens hverdagsliv. Hvis flyvning ikke er aktuelt for deltagerens venner, familie, arbejde mm., er potentielle konflikter forbundet med flyvestoppet det heller ikke. Dermed risikerer undersøgelsen at tegne et rosenrødt billede uden blik for udfordringer, som normalt ville gælde, men som er sat midlertidigt ud af spil af covid-19-restriktioner. Interviewpersonerne er blevet

spurgt ind til deres oplevelse af praksissen inden corona, og også specifikt til, hvad de har oplevet, at corona har betydet for praksissen. Det har dog ikke bragt markante pointer frem ud over det indlysende, at restriktionerne for flere har betydet, at de ikke har skullet vælge fly fra ifm. familieferier, arbejde mm.

Deltagerne må altså under covid-19 antages at have oplevet færre negative konsekvenser af, at deres omgivelser ikke deler praksissen. Ikke desto mindre vidner de følgende kapitler om, at interviewpersonerne alle oplever sociale udfordringer ved at koordinere flyvestoppet med andre praksisser. Adskillige fremhæver, at de sociale konsekvenser spiller en meget væsentlig rolle i deres oplevelse af praksissen og er voldsommere, end de havde forudset. Flere har også konkrete eksempler på, at det har haft direkte negative konsekvenser i deres hverdagsliv. Det vidner om, at flyvning enten ikke har været helt irrelevant i perioden med covid-19, eller at det i hvert fald ikke har fået interviewpersonerne til at glemme de negative konsekvenser, som praksissen havde under andre omstændigheder.

Covid-19 har også påvirket det grundlæggende valg af metode. Deltagerobservation kunne fra et praksisteoretisk synspunkt have været velegnet til direkte undersøgelse af praksissen. Ved specialets start (jan. 2021) blev det dog ikke vurderet muligt at gennemføre deltagerobservation på meningsfuld vis pga. restriktioner på samvær og begrænset flytrafik, som reducerede omfanget af observerbare hverdagssituationer, hvor fravalget ville være relevant. Restriktioner har også betydet, at det var nødvendigt at gennemføre interviewene via videotjeneste. Dette forhold uddybes under afsnittet "Interviewmetode".

Projektdesign

Specialet baserer sig med praksisteoretisk afsæt på et kvalitativt undersøgelsesdesign udgjort af et interviewbaseret casestudie af fravalg af flyvning. Der er altså tale om en ideografisk forståelse, som udpeger flyvestop-praksissen som analyse-objekt (Rendtorff i Fuglsang, 2007, s. 244).

Tilgangen er abduktiv; teorien (praksisteori) er medstrukturerende for min tilgang til praksis og dermed min produktion af data, og analysen er resultat af en løbende bevægelse frem og tilbage mellem empiri og teori, hvor de to informerer hinanden i en søgen efter empirisk baseret, teoretisk informeret analytisk og eksemplarisk viden (Blaikie, 1993, s. 176-78; Thomas, 2010, s. 578). I kraft af det abduktive design og manglen på eksisterende forskning om fravalget baserer

undersøgelsen sig ikke på forudgående hypoteser om, at særlige forhold er afgørende for fravalg af flyvning, som interviewene skal efterprøve – det forsøger omvendt at se mønstre i informanternes praksis ud fra netop den løbende bevægelse mellem empiri og teori. Kvalitative undersøgelsers styrke er blandt andet, at de netop giver mulighed for at gå mere åbent til undersøgelsens fænomener, end kvantitative studier tillader (Blumer, 1954). For at belyse dynamikker, som gør sig gældende i disse sociale forhold, er det nødvendigt at gå i dybden med at undersøge det sociale liv omkring fænomenet og ikke mindst, hvordan aktørerne selv fortolker og handler på det, der foregår (Sayer, 1992). Særligt med et abduktivt design giver kvalitative studier mulighed for netop det ved hjælp af kontekstsensitive begreber og metoder, fordi de anerkender, at der i det sociale muligvis gør sig andre inddelinger og prioriteringer gældende end dem, som forskerne på forhånd kan forestille sig ud fra en abstrakt, generaliseret begrebsverden (Halkier, 1998, s. 10).

Generaliserbarhed

I lighed med andre kvalitative studier giver det på grund af udvalgets lille størrelse ikke analytisk mening at forsøge at lave teoretiserede påstande om fordelingsmønstre i specialet på samme måde som ved statistisk generalisering på baggrund af kvantitative data (Halkier & Jensen, 2011, s. 113). Samfundsvidenskabelig generalisering på baggrund af kvalitative data – ikke mindst i case-studier – kan i stedet ske som analytisk generalisering; teoretisk funderede påstande om mønstre i kategorier og dynamikker i materialet (Halkier & Jensen, 2011, s. 113; Blaikie, 1993, s. 176-81; Thomas, 2010, s. 579-80). Ambitionen er således ikke at generalisere uden for casen, men gennem abduktion og ved hjælp af samfundsvidenskabelig teori at give en eksemplarisk beskrivelse af casen fravalg af flyvning som praksis, som den fremstår ud fra udvalget (Thomas, 2010, s. 577-80).

Interviewpersoner er rekrutteret med generic purposive sampling og altså ikke udvalgt tilfældigt eller repræsentativt (Bryman, 2012, s. 418). I overensstemmelse med forståelsen i praksisteori har fokus i rekrutteringen været praksissen selv, idet et klima-relateret fravalg af flyvning var det afgørende udvælgelseskriterium. Derudover er forsøgt at sikre variation blandt interviewpersonerne på andre parametre af potentiel relevans ud fra såvel specialets tilgang som eksisterende viden om klimavenlig adfærd. Til den øvelse knytter sig visse overvejelser og hensyn, idet det i praksisteori er en grundforståelse, at strukturelle forhold ikke tillægges privilegeret

forklaringskraft i forståelsen af samfundsmæssige dynamikker (Halkier et al., 2011). Dermed ikke sagt, at tilgangen fuldstændig afskriver forhold som køn, alder og social klasse (Shove, 2014, s. 425). Men den undsiger sig den metodiske individualisme, som disse forhold ofte forstås ud fra, og betragter dem ud fra praksis og med lige så stor vægt på andre, mere situerede forhold, som er vanskelige at tage højde for i rekrutteringsprocessen (Halkier & Jensen, 2011, s. 117). Det gælder bl.a. individets deltagelse i relevante praksisser og elementerne i praksissens konfiguration.

Med det afsæt er der dog visse metodisk individualistiske markører, som kan formodes at have relevans. Uddannelsesniveau kan f.eks. siges at afspejle en form for kompetence, der som beskrevet er et delement i praksisser – om end kompetence også indebærer mange andre slags viden og know-how. Tidligere, praksisteoretisk informeret forskning om danske unges syn på klimaet finder også, at klimavenlig adfærd, herunder flyvning, er påvirket af værdier, uddannelse, urbanisering, bekymring for klimaforandringerne og om den enkelte har børn (Gundelach, Hauge & Nørregård-Nielsen, 2012). Ifølge studiet er især personer med en lang videregående uddannelse, personer i byerne og personer, som er bekymrede for klimaforandringerne, mindre tilbøjelige til at flyve. Derfor er i specialets udvalg tilstræbt variation på alder, bopæl opgjort på landsdele og land/by, uddannelse, køn og familieforhold – særligt om den enkelte har børn. Med afsæt i specialets epistemologi har spredning på disse parametre haft til formål at give flest muligt forskellige perspektiver på – og dermed det klareste mulige billede af – casen fravalg af flyvning som praksis (Berger & Luckmann, 1996, s. 22).

Afgrænsning af målgruppe

Casen i min undersøgelse er altså *fravalg af flyvning som klimavenlig praksis*, og målgruppen er derfor defineret som *danskere², som har valgt helt at afstå fra at flyve af hensyn til klimaet*. Jeg har dermed bl.a. afgrænset mig fra personer, som overvejer at stoppe med at flyve, ligesom jeg har afgrænset mig fra mennesker, som har skåret ned på deres flyvning, men fortsat flyver i visse tilfælde. Begge grupper kunne bibringe relevante perspektiver, men ville også give udfordringer, ikke mindst i lyset af specialets omfang.

² Nationaliteten er angivet for at mindske sprogets mulige udfordringer og sikre en fælles samfundsmæssig kontekst.

Ved at afgrænse mig skarpt til mennesker, som helt har fravalgt flyvning af klimahensyn, har jeg bedre mulighed for at tegne et præcist og nuanceret billede af en samlet praksis-som-enhed ud fra interviewpersonernes situerede performances, på samme måde som Randles & Mander f.eks. gør det med hyppig flyvning som praksis (2009a; 2009b). Mit udvalg er netop bygget op om variation på potentielt relevante parametre, mens fravalget af flyvning er det forhold, som er holdt konstant (Halkier, 1998, s. 67). Mens de andre målgrupper kunne have føjet relevante nuancer til beskrivelsen, ville de give variation også på det konstante forhold, og det ville svække udsagnskraften og den beskrivelse af én samlet praksis, som specialet stræber efter.

Rekruttering af informanter

Informanter er som nævnt udvalgt med generic purposive sampling (Bryman, 2012, s. 418) med det afgørende, fælles kriterium, at de har valgt helt at stoppe med at flyve, og at klimaforandringerne har spillet en rolle. Derudover er som beskrevet tilstræbt variation på alder, bopæl opgjort på landsdele og land/by, profession, køn og familieforhold – særligt børn.

Rekruttering er konkret sket ad flere kanaler. En gruppe informanter er rekrutteret gennem Facebook-siden 'Flyfri 2020'. Gruppens beskrivelse lyder: "FlyFri vil gøre en positiv forskel for klimaet, derfor har vi på frivilligbasis sat os for at samle 100.000 danskere, der vil undlade at flyve i 2020." (Flyfri 2020, 2021). Jeg kontaktede administratorerne af siden, som delte min forespørgsel som et opslag, hvorefter en række personer henvendte sig. Jeg foretog en indledende telefonisk screening for at fortælle om interviewet, undersøge deres sociale karakteristika og sikre, at de levede op til kriteriet om at have valgt flyvning fra af klimahensyn. Herefter aftaltes interview med fire personer (se beskrivelse af interviewpersoner i bilag 1).

Samme tilgang blev benyttet til Facebook-siden "Klimastrejke – Fridaysforfuture Denmark", der drives af organisationen Fridays For Future Danmark og beskriver sig selv som "en bevægelse af unge, som kæmper for en grøn og retfærdig fremtid" (2021). Herfra er to interviewpersoner rekrutteret.

To interviewpersoner er fundet via organisationen Bevar Jordforbindelsen – en "stor gruppe af personer, alle med dyb interesse for miljø og klima", som arbejder imod en udvidelse af Københavns Lufthavn og er organiseret som en forening med gratis medlemskab (Bevar

Jordforbindelsen, 2021). Jeg kontaktede foreningen via mail, og forespørgslen blev videreformidlet til foreningens medlemmer.

Endelig blev en interviewperson tidligt rekrutteret gennem en kollega, som satte mig i kontakt med en bekendt, der er holdt op med at flyve af klimahensyn.

Interviewpersonerne har ifm. rekrutteringen fået at vide, at interviewene er til et speciale, og at det handler om fravalg af flyvning i lyset af klimaforandringerne (se samtykkeerklæring i bilag 2). Det har altså været en præmis, at fravalget var forbundet med klimaforandringerne, men ikke at klimaet var den eneste eller vægtigste årsag.

Antallet af interviewpersoner endte på 8 i en afvejning mellem flere hensyn. Jeg havde fra start en ambition om mellem 7 og 10 interview ud fra ønsket om variation og samtidig mulighed for at gå i dybden med kontekst og detaljer (Kvale & Brinkmann, 2015). Flere interviewpersoner ville øge variationen i perspektiver og nuancere forståelsen af flyvestoppraksissen. Det kræver til gengæld begrænsning at nå tilstrækkeligt i dybden i det ressourcekrævende arbejde med at gennemføre, transskribere og ikke mindst analysere interview (ibid.). Interviewaftaler blev indgået løbende, og da den sidste interviewaftale blev indgået, havde jeg allerede gennemført en del af interviewene og havde en fornemmelse af "mætning" i form af antydningssvise mønstre i empirien samt variation i interviewpersonernes baggrunde (Harrits, Pedersen & Halkier, 2012). Jeg vurderede på den baggrund, at de otte var et passende udvalg.

De otte interviewpersoner præsenteres i bilag 1.

Interviewmetode

Praksissen med at fravælge flyvning af hensyn til klimaet undersøges gennem semistrukturerede livsverdensinterview. Intentionen med interviewene er at udforske, hvad det vil sige at 'gøre' et flyvestop, og hvilken betydning det har, gennem deltageres egne narrativer og beskrevet inden for deres historiske og sociale erfaringskontekst. Det er interview en velegnet metode til, idet den giver privilegeret adgang til subjektets hverdagsliv og -verden (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 229). Gennem interviewet er det muligt at få indblik i subjektets oplevelse af hverdagslivet, at gå på

fælles opdagelse i denne oplevelse og at få udbygget og afprøvet sin forståelse undervejs i samarbejde med interviewpersonen. Det er netop formålet med de gennemførte interview.

Specialets interviewtilgang baserer sig på det fænomenologiske livsverdensinterview (Kvale & Brinkmann, 2015). I tråd med forståelsen bag livsverdensinterviewet såvel som specialets epistemologi trækker den desuden på Holstein & Gubriums "aktive interview" (2003). Dermed forstås interviewsituationen som et fortolkende rum for meningsskabelse, hvor både interviewer og interviewperson uundgåeligt er aktive (2003, s. 67). Interviewerens rolle og aftryk på den producerede viden forsøges altså ikke, som i mere traditionelle tilgange, reduceret for at give plads til formodet "ren", uafhængigt eksisterende viden fra interviewpersonen (ibid., s. 73-5). I stedet forstås interviewsituationen og den mening, som skabes her, som ligeligt præget af interviewer og interviewperson. Interviewdata forstås således som socialt konstrueret viden præget af netop den situerede kontekst, som interviewet udgør, og de to mennesker, som det udspiller sig imellem (ibid.).

Interviewene har søgt at nærme sig et hverdagslivsperspektiv og undersøge praksisser sammen med interviewpersonen ved at beskæftige sig med den enkeltes praksis og vaner og med konkrete hverdagssituationer. Lignende tilgange baseret på interview eller fokusgrupper er set i andre praksisteoretiske studier af miljø- og klimavenlig praksis og har tjent som inspiration til undersøgelsesdesign og metode (f.eks. Macnaghten & Urry, 1998; Randles & Mander, 2009a; 2009b). Ud fra såvel den praksisteoretiske tilgang som mit mål med undersøgelsen var fokus i interviewene på deltagerens praksis frem for deres livshistorier eller psykologiske træk (Shove, 2017b). Samtidig havde interviewene til formål at afdække de forhold, der gør praksissen meningsfuld for deltagerne, så fokus på praksissen udelukkede ikke subjektive aspekter – tværtimod udforskede interviewprocessen i høj grad betydningen af centrale forhold i subjektets livsverden (Kvale & Brinkmann, 2015). Disse "centrale forhold" var med afsæt i specialets erkendelsesinteresser både foruddefinerede forhold som klimavenlig praksis, flyvning og mobilitet, og forhold, som trådte frem gennem interviewprocessen. Af samme grund udgøres interviewguiden af en relativt begrænset mængde åbne spørgsmål, som følges op af uddybende spørgsmål baseret på informantens svar (se interviewguide i bilag 3). Desuden anvendes løbende forståelsesspørgsmål, som søger at opsummere og tolke den viden, som informanten og jeg i

fællesskab har produceret, og sikre, at min meningskabelsespraksis er i overensstemmelse med informantens (Kvale & Brinkmann, 2015, s. 256).

På grund af covid-19-restriktioner blev interviewene gennemført via videotjeneste. For at gøre den virtuelle interviewsituation så tryk og tilgængelig som muligt anvendtes den videotjeneste, som interviewpersonen foretrak. Fem interview er foretaget over Zoom, et over Microsoft Teams og et over Messenger. En sidste interviewperson foretrak telefoninterview uden video, hvilket blev efterkommet. Jeg har været opmærksom på de potentielle ulemper ved ikke at sidde fysisk i samme rum til interviewet og forsøgt at være ekstra opmærksom på kropssprog, holdning, gestik og andre fysiske markører, som har trange kår under videosamtale (Zahavi, 2020).

Som følge af den semi-strukturerede tilgang har interviewenes længde varieret – de fleste mellem 60 og 80 minutter. Interviewene er optaget på diktafon og efterfølgende transskriberet ordret og omhyggeligt i deres helhed (Bryman, 2012; Kvale & Brinkmann, 2015, s. 239). Pauser og småord som "øhm" er udeladt som udgangspunkt, men noteret i tilfælde, hvor de fremstår meningsbærende – f.eks. hvis de er usædvanligt lange, falder på påfaldende tidspunkter e.l. (ibid.) Et eksempel på transkription er vedlagt i bilag 4). Samlet har det udmøntet sig i 145,6 normalsides transskriberinger. Al data er håndteret i overensstemmelse med RUC's retningslinjer for håndtering af personoplysninger, og interviewpersoner er informeret herom (se samtykkeerklæring, bilag 2).

Undersøgelsesdesignets videnskabelige kvalitet

I kvalitativ forskning hersker der ikke fuld enighed om, hvilke kriterier forskningsdesignets kvalitet skal vurderes ud fra (Bryman, 2012, s. 389-93). Kriterier om reliabilitet og validitet er omdiskuterede, fordi det i mange henseender bygger på kvantitative tilganges positivistiske epistemologi (Guba & Lincoln, 1994). Hermeneutiske og konstruktivistiske bevægelser søger i højere grad at gyldiggøre resultaterne i kraft af deres *trustworthiness* (Bryman, 2012; Lincoln & Guba, 1985). *Trustworthiness* bygger på en vurdering af fire aspekter, som udgør paralleller til kvantitative validitetskriterier, men tager højde for, at der kan være forskellige sandheder om den sociale verden;

1. *Credibility*, som svarer til intern validitet – hvor troværdige er resultaterne?

2. *Transferability*, som svarer til ekstern validitet – gør resultaterne sig gældende i andre kontekster?
3. *Dependability*, som svarer til reliabilitet – er det sandsynligt, at resultaterne også gælder på andre tidspunkter?
4. *Confirmability*, som svarer til objektivitet – har forskeren ladet sine værdier præge undersøgelsen markant? (Bryman, 2012, s. 390-3).

Min undersøgelses *credibility* er søgt sikret ved at efterleve god forskningspraksis i alle dele af undersøgelsen. Desuden er undersøgelsens analyse sendt til gennemsyn eller respondentvalidering hos interviewpersonerne for at sikre, at de kan genkende sig selv og deres oplevelser i min fortolkning (ibid., s. 390-1).

Undersøgelsens *transferability* afspejler den forståelse, at det centrale i vidensproduktionen ikke er generel viden, men specifik viden om en særlig praksis blandt bestemte mennesker. Såvel praksisteori som case-tilgangen er kendetegnet ved netop en ideografisk, kontekstsensitiv vidensforståelse, som indebærer, at det ikke grundlæggende forstås som muligt at overføre resultaterne til andre kontekster. Beskrivelsen af praksissen som enhed på tværs af deltagernes performance kan dog ses som en form for overførsel. Praksisteori har ikke selv klare kriterier for, hvordan man kan slutte fra "praksis-som-performance" til "praksis-som-enhed" (Shove, 2014; Warde, 2013). Men med afsæt i specialets socialkonstruktivistiske epistemologi er som nævnt tilstræbt så forskellige perspektiver som muligt inden for deltagergruppen, så den samlede beskrivelse af praksissen med en vis rimelighed kan antages at være gyldig også for andre af praksissens deltagere end de, der direkte indgår i undersøgelsen. På den måde er *transferability* søgt sikret. Undersøgelsens *transferability* er desuden funderet i "thick descriptions" (Geertz, 1973) – grundige og detaljerede beskrivelser af flyvestoppraksissen ud fra interviewpersonernes situerede kontekster. Det er i overensstemmelse med kriterierne for *trustworthiness*, fordi disse grundige beskrivelser udstyrer andre med en "database" til at vurdere resultaternes mulige *transferability* til andre miljøer (Lincoln & Guba, 1985).

Dependability kan ifølge Lincoln & Guba søges sikret gennem en form for logning af undersøgelsesdelenes udvikling gennem undersøgelsesforløbets faser, som efterfølgende kan efterprøves af forskningsfæller for at vurdere, om passende procedurer er overholdt. Metoden har

ikke vundet indpas, blandt andet fordi den er voldsomt omstændelig for såvel forskerne selv som de, der efterfølgende skal vurdere (Bryman, 2012, s. 392). I en praksisteoretisk, socialkonstruktivistisk forståelse anses viden desuden som uomgængeligt formet af den forsker, som står bag den. Det afspejles ikke mindst i det aktive interview, som forstås som et samarbejde, hvor resultatet uundgåeligt vil se anderledes ud med en anden interviewer. Dependability har derfor handlet om at styrke den hermeneutiske proces – bl.a. gennem eksplicitering af min positionalitet og forforståelser. Desuden er undersøgelsens form og forløb søgt redegjort for, så processen bag resultaterne er gennemsigtig for læseren.

Denne proces hænger sammen med undersøgelsens *confirmability* – altså at jeg som forsker i det omfang, det er muligt, har sat mig ud over min subjektivitet og gennemført undersøgelsen ”i god tro” (ibid.). Det skulle gerne fremgå af dette kapitel – bl.a. afsnittet om positionalitet og refleksivitet nedenfor – at jeg har forsøgt at være mig mine forforståelser bevidst, taget højde for min subjektive position i undersøgelsesarbejdet og ikke har forsøgt at præge undersøgelsens resultater i en særlig retning. Derfor vurderes studiets *confirmability* at være intakt.

Positionalitet og refleksivitet

Det er en central forståelse i både socialkonstruktivistiske, hermeneutiske, praksisteoretiske og den aktive interview-tilgang, at forskeren med sin subjektive forståelse og sit grundlæggende situerede perspektiv spiller en uomgængelig rolle i vidensproduktionen (Holstein & Gubrium, 2003; Kvale & Brinkmann, 2015; Moses & Knutsen, 2012). Min position farver med andre ord undersøgelsen, og selvom den er umulig at beskrive i al sin kompleksitet, er det på sin plads at beskrive centrale forhold åbent og refleksivt, så jeg selv kan tage bedst muligt højde for den, og så den frembragte viden kan ses i lyset af det perspektiv, undersøgelsen er gennemført ud fra (Bryman, 2012, s. 25).

Det præger min position, at jeg selv er optaget af klimaforandringerne og anser det for væsentligt, at samfundsvidenskaben bidrager til at løse dem. Jeg er ikke selv holdt op med at flyve, men gør mig mange overvejelser om det og andre klimabelastende hverdagspraksisser. Undersøgelsen er således ansporet af både faglig og personlig interesse.

Som hvid, ciskønnet og højtuddannet borger i et vestligt samfund tilgår jeg på alle måder klimaspørgsmål fra en privilegeret position. Denne position deler jeg i vidt omfang med interviewpersonerne, og dermed risikerer jeg at være blind for forhold ved praksissen og interviewpersonernes omstændigheder. Visse forudsætninger for overhovedet at kunne deltage i flyvestoppraksissen risikerer f.eks. at være usynlige for mig, fordi jeg selv besidder dem og tager dem for givet, og det vil afspejle sig i den producerede viden (Moses & Knutsen, 2012, s.201) – også selvom jeg efter bedste evne har været bevidst om og søgt at tage højde for min position i undersøgelsen.

Så vidt specialets metodekapitel. Med denne gennemgang er banen kridtet op til undersøgelsen. I specialets næste kapitler analyseres fravalget af flyvning som praksis i mødet mellem det teoretiske begrebsapparat og den empiri, som er fremkommet gennem interviewene som beskrevet ovenfor. Næste kapitel udgør første halvleg, som analyserer praksissens konfiguration.

5. Analysekapitel I: Praksissens konfiguration

Flyvestoppraksissens aktiviteter

Som det gælder for praksisser i det hele taget, er fravalg af flyvning som praksis sammensat af en række aktiviteter, som tilsammen gør praksissen genkendelig såvel for deltageren som betragtet udefra. Disse aktiviteter kan fremtræde tydeligt, men har også ofte karakter af rutiner, som deltageren ikke nødvendigvis er bevidst om. Gennem interviewene fremtræder tre typer aktiviteter, som flyvestoppraksissen konkret udgøres af. Visse aktiviteter er deltagerne meget bevidste om, mens andre i højere grad er kultiveret frem gennem interviewet som fælles hermeneutisk proces. De tre centrale aktiviteter er transportaktiviteter, vidensaktiviteter og sociale aktiviteter.

Transportaktiviteter

Først og fremmest består flyvestoppet af aktiviteter knyttet til andre former for transport og rejse end flyvning. Som det fremgår af såvel specialets teorikapitel som af mere indgående beskrivelser senere i dette kapitel, står mobilitet centralt i både de situerede kontekster og det bredere samfund, flyvestoppraksissen indgår i. Fravalget af flyvning er derfor i vid udstrækning præget af et fortsat ønske om mobilitet og dermed af andre former for transport end flyvning. Særligt tog-, bus- og bilrejse spiller en central rolle. Interviewpersonerne trækker disse aktiviteter frem som en direkte og selvfølgelig erstatning for flyvning i deres beskrivelser. Som Lene siger: "Så tog jeg bare en beslutning om 'jeg skal altså ikke flyve mere'. Så må jeg tage toget eller tage båd eller bil eller gå. Sådan er det". På den måde er transportaktiviteter som togrejse, bilisme og færgefart indvævet i flyvestoppraksissens udtryk og konfiguration.

Vidensaktiviteter

Flyvestoppraksissen indebærer også aktiviteter relateret til viden. Betydningen af viden i praksissens konfiguration uddybes senere under afsnittet "Kompetencer", men praksissen er ikke blot konfigureret af former for kompetence – den indebærer også konkrete aktiviteter med aktivt at opsøge og forholde sig til viden om såvel klimaforandringer som om udledningen fra flyvning og alternativerne. Det gælder især beregning af klimaeffekten ved forskellige transportformer, men kan også være bredere informationssøgning, vidensdeling online eller anden brug af massemedier. Vidensaktiviteterne kommer bl.a. til udtryk hos Søren, som forud for interviewet uopfordret

sendte opgørelser af forskellige transportformers CO₂-udledning og henviste til dem flere gange i interviewet.

Vidensaktiviteterne går f.eks. på at afdække, om togstrækninger er drevet af kul eller grøn strøm, eller om det på en given strækning er mere klimavenligt at fylde en bil end at tage toget. De kan også handle om i bredere forstand at begribe klimaforandringernes dynamikker og forbindelse til bl.a. biodiversitet og forskellige landbrugsformer. Det er ikke alle interviewpersoner, vidensaktiviteterne fylder helt så meget for som f.eks. Søren, men det indgår i alle ottes performance som en definerende aktivitet. Som Alma siger, indgår de både for hendes egen skyld og som del af praksissen som performance udadtil: "Både sådan af personlig interesse, men også at hvis folk hører, at man har taget et aktivt valg for at gøre noget ved klimakrisen, så tænker de da også, at man nok ved noget om den."

Sociale aktiviteter

Flyvestoppraksissen er desuden kendetegnet ved særlige sociale handlinger og udsagn. De sociale aktiviteter handler især om at finde måder at forene flyvestoppraksissen med normativitet eller mening, som knytter sig til andre sociale praksisser, uden at skille sig ud eller støde andre fra sig. I nogle tilfælde handler det om at finde måder helt at undgå at gøre opmærksom på sit flyvestop på. Det gælder f.eks. Lene, som har mistet en nær veninde ved at tale om sit flyvestop og siden da aktivt har lagt bånd på sig selv i sociale sammenhænge:

Det er så nærmest også en anden beslutning, jeg har taget, ikke, at det må jeg bare holde min mund med, og direkte adspurgt må jeg bare sige, at jeg har det svært med at flyve, når det ser ud, som det ser ud [...]. Så vil jeg sådan lave det over en større kam, at "nåmen vi forsøger i det små at prøve at mindske CO₂-udslippet", ikke. Jeg tror, det er på den måde, jeg ville snakke om det, ikke. For ikke at støde nogen.

Disse aktiviteter viser tydeligt, at deltagerne indgår i "en flerhed af krydsende praksisser – eksempelvis arbejdspraksisser, forældrepraksisser og parforholds-praksisser – som kan udfordre hinandens performativitet, idet de koordineres af forskellige typer forståelser, procedurer og engagementer, der ikke nødvendigvis passer sammen" (Halkier & Jensen, 2008, s. 55). De forståelser, procedurer og engagementer, som koordinerer flyvestoppraksissen, passer således

ikke sammen med nogle af de andre praksisser, deltagerne indgår i, og det afstedkommer et arbejde med at forene dem i et hverdagsliv.

Flyvestoppraksissens delelementer

Så vidt de aktiviteter, som flyvestoppraksissen grundlæggende udføres igennem. I det følgende præsenteres praksissens konfiguration ud fra de tre grupperinger af delelementer, som er præsenteret i teorikapitlet; praksissens materialer, kompetencer og mening. Under hver gruppering præsenteres de relevante delelementer i lyset af empirien og specialets fokus på meningsfuldhed og mobilitet.

Materialer

Mobilitet er svær at komme uden om i flyvestoppraksissen, og det afspejles i praksissens materialer, som i høj grad udgøres af teknologi og infrastruktur forbundet med både flyvning og andre transportformer. Disse materialer ekspliciteres kun i begrænset omfang i interviewene og indgår i stedet som en upåagtet præmis, som det netop ofte sker med teknologier, der danner grundlag for hverdagspraksisser (Shove, 2003b).

De materialer, som fremstår som centrale i flyvestoppraksissens konfiguration, er flyvemaskinens teknologi – repræsenteret under ét ved den forurenende jetmotor – og så teknologier og infrastruktur knyttet til alternative transportformer, som særligt forstås ud fra deres betydning for deltagernes mobilitet og for klimaet.

Jetmotoren som kardinalpunkt

Det er grundlæggende en forudsætning for flyvestoppraksissen, at der findes flyvemaskiner og en flyindustri; ellers var der i sagens natur intet grundlag for en praksis, som går ud på at vælge flyvning fra. Desuden er det centralt for praksissen, at fly er funderet på en teknologi, som bidrager til den globale opvarmning. Alma beskriver direkte og meget rammende, hvordan det er et kardinalpunkt i flyvestoppraksissen, at flyteknologi er baseret på fossile energikilder: "Hvis det ikke udledte CO₂, så ville jeg da også synes, det var sjovt at flyve."

Sagt lidt forsimplet er jetmotoren – som symbol på flyvnings samlede klimaforurenende teknologier – således det springende punkt i flyvestoppraksissens konfiguration. Praksissens meningsfuldhed for deltagerne står og falder med, at flyteknologi belaster klimaet. Betydningen af

jetmotoren er på den måde nært forbundet med institutionaliseret viden, som beskrives senere i dette kapitel, idet det er jetmotorens klimaeffekt og deltagernes *viden om den*, som sammen er med til at konfigurere praksissen. Som Michael siger: "Det, der er helt værst ved flyvning, det er den hyppighed, den effektivitet, man kan brænde alt det her brændstof af med." Det er altså en vigtig del af konfigurationen af flyvestoppraksissen, at flyvning baserer sig på teknologi, som skader klimaet.

Alternativ transport-teknologi

Flyteknologi og -infrastruktur er ikke de eneste former for materiale, som indgår i flyvestoppraksissen. Også biler, busser, færger, tog og disse transportformers teknologi og infrastruktur spiller en væsentlig rolle i flyvestoppraksissens konfiguration. Disse transportformer udgør, som beskrivelsen af praksissens aktiviteter viser, en væsentlig del af konfigurationen, idet fravalg af flyvning som praksis i høj grad kommer til udtryk som tilvalg af andre rejseformer. Flyvestoppraksissen handler således ikke om at reducere mobilitet hverken for deltagerne selv eller i samfundet bredere set. (I hvert fald ikke i første omgang; betydningen af mobilitet er en kompleks sag, som tages op senere i kapitlet i "Flyvestoppraksissens mening" og i specialets diskussion.) Derimod indebærer praksissen mobilitet ved hjælp af mindre klimabelastende teknologier.

Tog fremtræder som den foretrukne alternative transportform. Togets teknologi er i deltagernes oplevelse kendetegnet ved mindre klimabelastning end flyvning, men nogle af de samme muligheder for transport over lange afstande og uden selv at være "på arbejde" som ved f.eks. bilkørsel. Men også med tog opleves mobiliteten som begrænset – både i kraft af togetværkets udstrækning og systemets praktiske indretning. Togrejse kan ikke bringe en alle steder hen og fremstår frustrerende og – unødigt – besværligt for mange interviewpersoner. Gitte beskriver togmaterialernes betydning i en anekdote fra før, hun holdt op med at flyve:

Vi fløj til Italien og hjem igen. Og så kørte vi med tog nede i Italien og fik oplevet, hvor nemt det egentlig kan være at komme fra den ene ende af Italien til den anden. Det ved folk jo ikke rigtig. Så tænkte jeg sådan "hvorfør har man ikke udbygget det her i hele EU?". Fordi det er jo det, man burde satse på, ikke. Fordi det er jo ikke fordi, jeg vil forbyde folk at rejse.

En af begrænsningerne ved de alternative transportformers materiale er prisen, der opleves som høj – ikke mindst sammenlignet med flybilletter. Det har betydning for, hvordan deltagerne oplever flyvestoppraksissens betydning for deres mobilitet, som Lauras overvejelser om at rejse til London viser:

Det [togrejse] er jo markant dyrere end at flyve, tit. Og ligesom, især den der London-tur, den har vi altså ikke lige grejet, hvordan vi får klaret det, fordi det kommer jo ikke til at... jeg kan huske, at man kunne købe en billet til London for 40 kroner eller sådan noget, og at køre og overnatte og tog og... det kommer ikke til at koste 40 kroner, i hvert fald.

På den måde giver alternative transportformers teknologi, infrastruktur og pris mulighed for fortsat at opretholde mobilitet i flyvestoppraksissen, men i forhold til flyvning opleves disse teknologier som begrænsende for mobiliteten.

Alternative transportformers klimaeffekt

Det er desuden et væsentligt materielt forhold, at alternative transportmidler ikke nødvendigvis er klimavenlige, selvom de belaster klimaet mindre end flyvning. Søren beskriver for eksempel, hvordan forskellige alternative teknologiers relative klimaaftryk præger hans praksis:

Toget er jo heller ikke grønnere end som så, fordi det kører jo på europæisk strøm, hvor der er en masse kulraftværker, der stadig buldrer løs. [...] Det er derfor, jeg har valgt også at presse på for at tage det kørekort, sådan at vi netop kunne komme ud på rejser en gang imellem. [...] Fordi toget ikke er renere, end det er. Toget til Stockholm er i øvrigt piv-rent, fordi det er vandkraft, så der er ingen undskyldning der.

På den måde er flyvestoppraksissen også konfigureret materielt af transportteknologiernes klimaeffekt. Deltagerne er bevidste om de alternative transportformers klimaeffekt, og det præger deres performance af praksissen. Emma er f.eks. opmærksom på, at de alternative transportformer i flyvestoppraksissen også er baseret på klimabelastende teknologier, og i hendes hverdag betyder flyvestoppraksissen, at hun bl.a. cykler frem for at tage bussen. Samtidig udgør fravalget af flyvning en slags kompensation, som tillader hende at køre i bil i visse situationer, selvom hun ideelt set føler sig forpligtet til at lade være:

Nogle steder ville nogen være sådan, ”nå men så kan vi jo heller ikke køre i bil så mange steder hen”, og det er også rigtigt, det er ikke så klimavenligt, men samtidig har jeg det også sådan, at så flyver jeg ikke, og så er det måske okay at køre i bil en gang imellem, fordi det alligevel ikke påvirker klimaet lige så markant, som flyrejser gør. Så det har lidt givet mig sådan en ”jamen, så er det okay, jeg kører i bil nogle steder hen”.

Alternative transportmidler er altså også indvævet med ambivalens, fordi de på den ene side udgør et middel til at opretholde mobilitet uden at flyve, og samtidig også forurener og dermed truer flyvestoppets meningsfuldhed. Denne ambivalens illustrerer igen, at den enkelte indgår i en flerhed af krydsende praksisser, som koordineres af forskellige – og ofte modstridende – typer forståelser, procedurer og engagementer (Halkier & Jensen, 2008, s. 55). Interviewpersonerne må håndtere det store meningsskabelsesarbejde, som er forbundet med at begå sig i hverdagslivets kompleksitet, og koordinere de modsatrettede meninger, som knytter sig til de alternative transportformer i deres forskellige praksisser.

Materielle forhold udgør altså på nogle måder et slags fundament i praksissens konfiguration. Dels er flyvnings klimabelastende teknologi selve grundlaget for praksissens meningsfuldhed. Dels hjælper andre transportteknologier deltagerne med at forene flyvestoppraksissen med fortsat mobilitet, så deltagerne kan binde deres hverdagsliv meningsfuldt sammen. Disse alternative infrastrukturens udformning, teknologier og pris tilbyder dog mindre mobilitet og belaster ofte også klimaet, om end mindre end flyvning. På den måde tegner praksissens materielle delelementer sig samlet set som forhold, der både understøtter og hæmmer praksissen. Det er kort sagt ikke de materielle betingelser, som i sig selv gør praksissen meningsfuld.

Kompetence

Kompetence-delelementet indebærer som nævnt både institutionaliseret, diskursiv viden og mindre bevidste former for kropslig(gjort)e erfaringer og vaner. Særligt ekspertviden om klimaforandringerne står centralt i flyvestoppraksissens konfiguration, men også førstehåndserfaring med klimaforandringernes effekt har betydning. Praksissens kompetence er også den måde, fravalget af flyvning som samlet praksis for mange er gledet ud af bevidstheden og ind i det rutinegjorte på som en slags kropsliggjort vane, de udfører nærmest ubevidst. Disse tre elementer beskrives i det følgende.

Ekspertviden om klimaforandringerne

Den viden, som gør sig gældende i flyvestoppraksissen, er som nævnt i høj grad naturvidenskabelig viden om klimaforandringernes mekanismer og alvor og om forskellige forholds klimaeffekt. Denne viden og dens betydning er især forankret i konsensus blandt førende forskere på klimaområdet, som flere henviser til – bl.a. Søren:

I 00'erne, der var det jo stadig lidt en hypotese, det der med, at CO₂ og global opvarmning virkelig fulgte hinanden. [...]det er et godt stykke inde i 10'erne, at vi ser, "okay", altså, hvor at 99 % af alle klimaforskere, som egentlig har råbt på os i mange år, de er sådan "vi er fucking enige."

Udsagnet fra Søren illustrerer en opfattelse af, at klimaforandringerne og menneskernes rolle i dem er et faktum hævet over enhver diskussion, som er indvævet i praksissens konfiguration. Samtidig viser citatet, at denne viden ikke altid har fremstået utvetydig, og at det har betydning for praksissen. Det afspejles også hos Michael:

Jeg har også diskuteret med alle mulige Lomborg-tilhængere nærmest siden 2000. [...] Jeg har ikke været på den der tvivler-... men alligevel har man jo fået den lidt ind, at der har været de der klimaskeptikere, på en eller anden måde har de jo påvirket noget.

For flere interviewpersoner har denne ekspertviden spillet en anderledes og mindre fremtrædende rolle i tidligere praksisser, fordi den fremstod tvetydig. Det illustrerer, hvordan de delelementer, som praksisser konfigureres af, kan ændre karakter og dermed ændre de praksisser, de indgår i, eller give anledning til helt nye praksisser. Elementer bliver på den måde transformeret igennem praksisser, de indgår i, og transformerer samtidig selvsamme praksisser (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 42). Ekspertviden om klimaforandringer indgår således ikke kun som element i flyvestoppraksissen, men også i praksisser af videnskabeligt arbejde og diskussion, medieproduktion mm. Igennem disse eller andre praksisser kan denne ekspertviden om klimaforandringerne siges at være blevet transformeret fra at være omdiskuteret til i vidt omfang at være et fælles forståelsesmæssigt udgangspunkt. Denne transformation ser ud til at være en forudsætning for flyvestoppraksissen, idet netop ekspertviden i sin relativt entydige form står centralt i praksissens konfiguration.

Selvom denne viden fremstår entydig, knytter der sig dog stadig arbejde til at forholde sig til den og helt grundlæggende at opsøge den, som det er beskrevet under praksissens aktiviteter i kapitlets første del. Både Michael og Søren nævner i forskellige sammenhænge, at de i deres praksis aktivt opsøger denne viden. Det samme gør Laura, som samtidig viser, at man også kan undlade at opsøge den:

Altså, det er jo nemt ikke at vide noget om det her. Man opsøger jo selv sin viden. Jeg er også nogle gange blevet nødt til at lukke ned i perioder, fordi efterfølgende har det været så massivt, hvor meget jeg har søgt viden om klimaforandringer, at man nogle gange er blevet nødt til at lukke lidt ned for alt det der, man er blevet bombarderet med af dårlighed.

Når Laura på den måde kan have brug for at "lukke lidt ned", illustrerer det også, at ekspertviden om klimaforandringerne ikke spiller en entydig rolle i praksissens konfiguration. Mens denne viden grundlæggende har understøttet flyvestoppraksissen for alle interviewpersoners vedkommende, er der både tegn på, at den enkeltes praksis former sig, som den gør, *på baggrund af* ekspertviden – eksempelvis viden om, at flyvning er stærkt klimabelastende – og *på trods af* ekspertviden – f.eks. viden om, at det kun har minimal effekt på klimaet at fravælge flyet som enkeltperson. Lauras behov for at lukke ned for viden om klimaet afspejler, at denne viden kan være overvældende og få det til at virke uoverskueligt at løse klimaudfordringerne og på den måde true praksissens meningsfuldhed. Det viser det følgende citat fra Alma også: "De tidspunkter, hvor jeg bliver i tvivl om, for eksempel, om jeg skulle flyve [...] alligevel, det ville være, når jeg tænkte, at 'nej, fordi det betyder jo alligevel ikke noget, den ene lille flyrejse'."

Ekspertviden om klimaforandringerne er altså til dels selve grundlaget for praksissens meningsfuldhed. Men viden om, hvor lille en forskel individuel handling gør, kan også virke overvældende og demotiverende og dermed true praksissens meningsfuldhed. På den komplekse vis konfigureres flyvestoppraksissen af naturvidenskabelig, konsensuspræget ekspertviden om klimaforandringerne, som interviewpersonerne oplever, at de selv kan opsøge eller undlade at opsøge. Denne viden har en afgørende plads i praksissens konfiguration og er først og fremmest med til at gøre praksissen meningsfuld, men den kan også true meningsfuldheden ved at få individuelle valg til at virke ubetydelige.

Konkret erfaring af klimaforandringerne

Ud over den institutionaliserede ekspertviden om klimaforandringerne fortæller en række interviewpersoner om betydningen af konkret, førstehånds hverdagserfaring af klimaforandringerne. Disse erfaringer forudsætter grundlæggende ekspertviden for at være genkendelige som udtryk for klimaforandringerne, men har også et konkret, fysisk og kropsligt førstehåndsaspekt. For Laura blev abstrakt viden om klimaforandringerne f.eks. til konkret virkelighed, da hun så sin egen kolonihave tørre ud under en varm sommer uden regn: "Der var bare tørke. Og det bare blev fuldstændig konkret, og man tænker 'men det kan jo være nu, det slutter, alting'. Fordi hvis det slutter med at regne, så stopper det jo. Så det blev bare sådan 'okay, det er her nu'."

Også Michael fortæller, at han meget konkret har oplevet konsekvenser af klimaforandringerne på egen hånd, og trækker det frem som en af grundene til, at han har valgt flyvning fra.

Der er også det med, at jeg faktisk har oplevet alt det usædvanlige vejr rundt omkring i verden. Der har jeg også set, hvad klimaforandringerne gør, og at det ikke kun er i Danmark, vi har lidt underligt vejr. Så jeg har mærket det på egen krop. [...] Gletsjere især [...]. Hvor man bare kan se det helt tydeligt, altså.

Michael beskriver selv, at det ikke ændrede hans praksis med ét slag, men at det gjort et stærkt indtryk, som har været med til at gøre praksissen meningsfuld. Disse former for førstehåndserfaring – og ikke mindst deres betydning i flyvestoppraksissens konfiguration – kan siges at stemme overens med "Giddens' paradoks", som tilsiger, at handling på klimaforandringerne først kommer, når effekterne er konkret håndgribelige (Giddens, 2011, s. 2). Paradokset indebærer, at det er for sent, når effekterne først er blevet så mærkbare, at de kalder på handling, men hvis man skal tage den naturvidenskabelige viden om klimaforandringerne for gode varer, er det endnu muligt at holde temperaturstigningerne under 1,5-2°, hvor de grelleste skadevirkninger ventes undgået (bl.a. UNFCCC, 2021). I så fald kan deltagernes praksis indikere et momentum fremkaldt af, at klimaforandringernes effekt er begyndt at vise sig tydeligt – også i højcarbon-samfund – og at det tilsyneladende spiller en rolle for en klimavenlig praksis som fravalget af flyvning.

Rutinegørelse letter flyvestoppet

Der indgår også mindre bevidste former for kompetence i flyvestoppraksissens konfiguration – know-how eller erfaring, som deltagerne kropsligt har indoptaget, og som de anvender helt eller nærmest ubevidst. Det gælder blandt andet know-how knyttet til at benytte alternative transportformer. Mest væsentligt er, hvordan selve fravalget af flyvning som samlet praksis har karakter af en slags kropsliggjort rutine, som mange deltagere udfører nærmest ubevidst. Det er ganske enkelt blevet en vane at se bort fra aktiviteter, som indebærer flyvning. Det medvirker til, at deltagerne oplever fravalget af flyvning til at fremstå som en praksis, der ikke kræver meget af dem. Direkte adspurgt beskriver Michael, hvordan denne kropsliggjorte vane kommer til udtryk, når han står over for valget om at flyve. Han sammenligner med en tidligere erfaring fra et væggtab, hvor vejen frem for ham var helt fast definerede måltider. På samme måde oplever han det fuldstændige fravalg af flyvning som en hjælpsom vane, bare er endnu mere indgroet end madvanen: "Der er jo nogle ting, hvor jeg ligesom 'nå, det kan jeg ikke'. Det er jo så nemt, at det gør jeg ikke. Det skal jeg ikke, så det... det er ikke noget, jeg sådan ærgrer mig over, for det er jo det gode ved at tage sådan et helt clean cut."

Flyvestoppraksissen er blevet rutine for Michael gennem først processer af kultivering, hvor ubevidste flyve-vaner er kommet frem i bevidstheden, i refleksion og diskurs (Wilk, 2009, s. 149). Disse vaner er erstattet af flyvestoppraksissen, som gennem en naturaliseringsproces er blevet skubbet tilbage i underbevidstheden og etableret som ny vane (ibid., s. 150). Og for Michael har flyvestoppet altså været nemmere at naturalisere end en slanke-madvane. Erfaringen af, at flyvestop er let at gøre til vane, går på tværs af deltagernes performances og tegner sig dermed som et kendetegn ved praksissen som enhed. Laura beskriver det således:

Når man vælger, ift. sådan noget med kost og bil og tøj og alt muligt andet forbrug, så denne her med fly [...] – den synes jeg faktisk, det er muligt at holde fast i. [...] Jeg synes egentlig, den er sådan en, som har været ret god til, at så kan man sige "100%".

Det gælder, selv om Lauras flyvestoppraksis indebærer alt fra alternative transport- og ferieformer til social koordinering af meninger fra forskellige praksisser og ikke mindst mistede relationer til venner i udlandet. Trods disse mange aktiviteter forekommer praksissen for både Laura, Michael og de øvrige interviewpersoner meget lidt krævende – faktisk en lettelse. Det skyldes dels, at

praksissen altså er blevet til en kropsliggjort vane, som deltagerne kan falde tilbage på uden at skulle forholde sig bevidst til den. Desuden hænger det sammen med praksissens mening, som beskrives i afsnittet nedenfor.

Fravalg af flyvning som praksis har altså den befordrende egenskab, at den tilsyneladende relativt let lader sig naturalisere; for deltagerne fremstår praksissen nærmest øjeblikkeligt som utvetydig, og det understøtter indoptagelsen af den som en rutine. Modsat andre praksisser, som i højere grad kræver bevidst koordinering og kompromis med andre praksisser, er fravalget af flyvning altså let at kropsliggøre som vane, som hurtigt tillæres og afhjælper krævende processer af kompromis med andre praksisser, der kan true praksissens meningsfuldhed. Sammen med institutionaliseret viden om og førstehåndserfaring af klimaforandringerne udgør det de væsentligste kompetencer, som indgår i praksissens konfiguration og har betydning for, at den fremstår meningsfuld.

Praksissens mening

Flyvestoppet er som praksis i høj grad konfigureret af meningselementerne i dens konfiguration. Følelser, holdninger og overbevisninger relateret til håb og etik står især centralt i praksissen, ligesom betydningen af mobilitet spiller en nøglerolle. Disse forhold indgår i praksissen som elementer i egen ret, men forbinder sig også i meget udpræget grad med de øvrige delelementer i praksissen, som afsnittene ovenfor har antydnet. Begge aspekter beskrives i dette afsnit.

Håb

Fravalget af flyvning er i særdeleshed en praksis af håb. For mange af interviewpersonerne giver praksissen både adgang til at føle håb og til at materialisere håbet i praksis. Hver undgået flyvetur – og de aktiviteter eller afbud, det medfører – er en konkret manifestation af potentiale for klimavenlig forandring. Som Laura siger i et lidt langt, men sigende citat:

For mig, så er alle de ting, vi gør – hvis man ikke flyver, eller hvis man syr lapper på sine børns tøj i stedet for at købe noget nyt fra Cambodja, og man har genbrugsmøbler i hele sit hus og sådan noget – det er for mig faktisk i virkeligheden små bitte symboler på håb. [...] Så når jeg siger til mine børn ”vi flyver ikke nogen som helst steder, fordi vi er nødt til at passe på jorden”, så siger jeg jo til dem, at der er en jord at passe på. I stedet for at alt

er ragnarok, og det er ligegyldigt, hvad vi gør. Så alle de ting for mig i hverdagen, det er faktisk lige præcis at overbevise mig selv om, at der ligesom er håb.

Flere beskriver på samme måde, at det har stor betydning for dem og deres evne til at bevare håbet, at de har noget konkret at gribe til for at håndtere de negative følelser, der kan være forbundet med bevidsthed om klimaforandringerne. Flyvestoppet bliver simpelthen en måde at praktisere håb på – ikke fordi praksissen nødvendigvis har stor effekt på planeten, som afsnittet om ekspertviden beskrev, men fordi det giver den enkelte en oplevelse af handlekraft. Som Emma siger: "Det kan godt være, det er her og nu, jeg gør noget, og det måske ikke vil have så stor ændring på lang sigt, men alligevel gør jeg noget for at kæmpe [...]. Det giver sådan ro i kroppen."

Flyvestop som praksis materialiserer altså håb og udgør dermed en måde at forholde sig til klimaforandringerne, som ellers er svære at få til at give mening. Det er i høj grad med til at gøre praksissen meningsfuld for deltagerne.

Etisk forpligtelse

Flyvestoppet er også konfigureret af en oplevet forpligtelse til som individ at handle etisk forsvarligt. Oplevelsen af at skulle tage ansvar og handle etisk har forskellige udspring i forskellige interviewpersoners praksis. Flere kobler det sammen med en oplevelse af globalt set at være i en privilegeret position, som forpligter. Michael udtrykker klart en oplevelse af både grundlæggende mellem menneskelighed og at være i en privilegeret position globalt set:

Det er vi vel alle sammen opdraget til, at man ligesom skal behandle andre, som man gerne selv vil behandles, og jeg har det måske også sådan, at man skal leve, som alle andre også bør kunne leve. Og der er man bare ilde stedt som dansker, for der er man jo bagefter. Vi sidder her og har store huse og alt muligt.

Laura udtrykker en lignende etik og modstiller den meget direkte med betydningen af at flyve:

Sådan noget som charterferier tre gange om året, det er bare det ultimative symbol på vestens forbrug og "det her, det har jeg ret til, og det her, det kan jeg, og her der fyrer jeg alle mine penge af og brænder så meget CO₂ af, at man tror, det er løgn, men det har jeg ret til, fordi jeg har arbejdet hårdt for at tjene de penge".

For andre interviewpersoner følger forpligtelsen med adgang til viden om klimaforandringerne, som det er beskrevet ovenfor. Søren udtrykker tydeligt forbindelsen mellem viden og forpligtelse. For ham står flyvestoppraksissen på to ben; et ben udgjort af netop institutionaliseret viden om klimaforhold, og et andet ben funderet i etik, værdier og selvforståelse. Han beskriver selv den etiske fordring, han oplever, at hans viden indebærer, som "næsten protestantisk" – og som noget, han meget direkte venter at blive stillet til regnskab for: "Jeg ved ikke, om der kommer en klimamæssig Nürnberg-proces, men jeg har et eller andet i baghovedet med, at der nok kommer – på et eller andet tidspunkt, så skal vi alle sammen stå til regnskab – 'hvad lavede du på baggrund af den information, du allerede havde'."

Viden og etik er altså uløseligt forbundne i hans praksis – og med en alvor, så det tåler sammenligning med en krigsforbryderdomstol. Forbindelsen mellem institutionaliseret viden og etik går i igen på tværs af interviewpersonernes performances – om end ikke altid helt så stærkt som hos Søren – og fremtræder på den måde som en væsentlig del af flyvestoppraksissens konfiguration.

Lettelsen ved at følge sin samvittighed

Den forbindelse mellem viden og forpligtelse, som flere interviewpersoner altså beskriver som central i flyvestoppraksissen, har også indgået i deltagernes tidligere flyvepraksis. Det har givet interviewpersonerne den oplevelse af dissonans, som kapitel 1 beskrev som "the flyer's dilemma" (Higham et al., 2014). I flyvestoppraksissen, afløses dissonansen af ro – og det opleves for interviewpersonerne som meget mere værdifuldt end de goder, de giver afkald på med flyvning. Michael er blandt dem, som udtrykker denne oplevelse meget stærkt. Han understreger, at han havde svært ved at få øje på andet end afsavnene, inden han selv holdt op med at flyve. "Jeg kunne ikke se det. Jeg kunne bare se alt det, jeg gik glip af. Men jeg havde også den der på skulderen, dårlig samvittighed, eller hvad vi siger." Da han blev bevidst om "den der på skulderen" og ændrede sin praksis, blev fordele og ulemper pludselig byttet om, så han i dag ikke oplever reelt at have givet afkald på ret meget, sammenlignet med hvad det har givet at blive sin dårlige samvittighed kvit: "Jeg er simpelthen lettet over at have taget den beslutning. Den føles rigtig svær at tage, men hold kæft mand, det er bare den rigtige beslutning."

Også Alma oplever fravalget af flyvning som meningsfuldt, fordi hun handler i overensstemmelse med sine værdier: "Det er jo en rar følelse, at jeg handler ud fra min overbevisning om, hvad der er rigtigt. Hvilket jo så også kan overføres til andre aspekter af livet. Det er jo en generel, altså noget, der betyder noget for mig, at – ja, at handle ud fra det, jeg synes, er rigtigt og i orden."

Oplevelsen går igen hos de øvrige interviewpersoner. Udefra fremstår flyvestoppet – som tidligere undersøgelser af "the flyer's dilemma" beskriver – som et tab af centrale goder. I praksissen fremtræder disse goder omvendt som dyrt betalt med dårlig samvittighed og indvendig splittelse over ikke at handle ud fra sine værdier. Fra dette perspektiv overskygges afsavnene af lettelsen over at være blevet den dårlige samvittighed kvit, og det er en væsentlig del af, at praksissen fremstår som meningsfuld for deltagerne.

Mobilitet er en forudsætning – også i flyvestoppraksissen

Som både teorikapitlet og analysen ovenfor har indikeret, er mobilitet svær at komme uden om i flyvestoppraksissens sociale og symbolske betydning for deltagerne. Trods fravalget af det samfundsmæssigt centrale mobilitetssystem, flyvning kan beskrives som, afskriver flyvestoppraksissen ikke forståelsen af mobilitet som et gode. Mobilitet står centralt og på mange måder positivt konnoteret i praksissens konfiguration. Flyvestoppet giver netop mening i deltagernes hverdagsliv i kraft af alternativer, som understøtter fortsat mobilitet, jf. praksissens aktiviteter og materiale. Samtlige interviewpersoner fremhæver, at de opretholder deres mobilitet med f.eks. tog-, færgе- eller bilrejser. Som Michael siger: "Jeg plejer også at sige, hvis jeg virkelig vil det, så kan jeg jo komme alle steder hen i verden uden at flyve." Flyvestoppraksissen fremstår således ikke nødvendigvis som et brud med den samfundsmæssige orientering mod mobilitet.

På sin vis tegner den sig som en særlig mobilitetspraksis forbundet med en innovativ eller kreativ bestræbelse på at opretholde mobilitet trods flyvestoppet. Det træder tydeligt frem i dette citat fra Anne, som har oplevet, at kreativiteten ligefrem har smittet af på andre: "Mine kolleger begynder at ligesom arbejde med, og også arbejde med på at finde nogle andre måder at transportere sig på. [...] Fantasien ift. at bevæge sig på andre måder har bredt sig." For alle interviewpersoner udgør flyvestoppet altså langt hen ad vejen en praksis, som giver mobilitet nye former, men ikke står i modsætning til den samfundsmæssige normativitet om mobilitet.

Ny forståelse af mobilitet

Mens denne forståelse af mobilitet altså er udgangspunktet for alle interviewpersonerne, udtrykker praksissen dog også meningslementer, som rykker ved betydningen af mobilitet. I beskrivelsen af sin tidligere praksis kæder Emma for eksempel mobilitet sammen med spektakulære, varegjorte aktiviteter og stort forbrug, mens hun har oplevet et skift i sin egen forståelse, så hun i dag ser f.eks. en lille tur med sine venner som en oplevelse: "Det er okay bare at leve der, hvor man er, og få nogle fede oplevelser ud af det. Sådan nogle helt jordnære ting som at tage på skovtur kan faktisk også være en oplevelse. Det der med, at man behøver ikke besøge Disneyland for at have det mega fedt."

Også Lauras performance afspejler en antydningvis ny betydning af mobilitet og det at være på ferie – en betydning, der ligesom Emmas handler mere om aktiviteten end om geografisk afstand: "Vi tænker meget turen ind også som en del af rejsen, hvor at før, hvis man fløj, var det mere sådan noget, det skulle man bare, vi skulle et eller andet sted hen, og så starter man sin ferie, når man går ud af flyveren."

På den måde er en del af forståelsen, at alternativer til flyvning konnoteres positivt med ro, afslapning, nærvær og hygge. Analysen af praksissens materialer tidligere i kapitlet viste et ambivalent syn på disse transportformer ud fra teknologiens klimaskade og infrastrukturens begrænsninger, men samtlige interviewpersoner oplever selve rejseformen som behagelig, rolig og adstadig. Som følgende citat fra Michael illustrerer, oplever interviewpersonerne at kunne slappe af, nyde selve rejsen og i højere grad sans distance og bevægelsen – særligt med tog:

Det, jeg synes er fedt, det er, at togrejsen starter ligesom hjemmefra, og turen starter også hjemmefra. Og det er selvfølgelig sådan poppet sagt, og det er da heller ikke altid superfedt at sidde i et tog, altså. [...] men man har sgu mere sjælen med, når man rejser med tog. Man føler det landskab, man skal igennem, eller den distance.

Emma har begrænset erfaring med togrejse, men tillægger det den samme positive betydning, som tilsyneladende hører til flyvestoppaksissen: "Jeg har en følelse af, at det bliver mere nært, på en eller anden måde, fordi man ligesom kommer igennem alle stederne og ser landskabet på en anden måde, end når man bare lige slår sig op i en flyver og sover fire timer og så er fremme."

Særligt togrejse fremstår roligt, behageligt og afstressende, men den positive forståelse gælder f.eks. også bilrejse. På tværs af interviewpersonerne fremstår praksissens alternative transportaktiviteter altså konnoteret med positive markører som afslapning, velvære, ro og bekvemmelighed.

Den nye forståelse kan siges at række så vidt, at den udfordrer den samfundsmæssige normativitet om mobilitet. Både Laura og Emmas beskrivelser ovenfor konnoterer mobilitet negativt som forbundet med (over)forbrug og manglende nærvær. I lignende toner beskriver Michael, hvordan han oplever, at lykke og livskvalitet i samfundet fejlagtigt bliver kædet sammen med rejser til fjerne destinationer: "Man bliver ligesom hele tiden nudget til, at det ligesom er livet, det er, at man skal ud at se verden selv. [...] Men verden er jo lige her udenfor. Og det er ligesom det, man skal forstå." På den måde antyder flyvestoppraksissen en fremvoksende, alternativ forståelse af mobilitet, som løsriver konnotationer om livskvalitet og oplevelser fra højtudledende, varegjorte mobilitetspraksisser til fordel for påskønnelse af det nære og af langsomme rejseformer.

Som nævnt ovenfor fremhæver alle interviewpersonerne samtidig alternative transportmidler og former for mobilitet på en måde, så mobilitet fortsat fremstår som centralt – og positivt. Der er altså ikke tale om en rendyrket eller entydigt anderledes normativitet om mobilitet. Men det er ikke desto mindre væsentligt for mobilitets betydning i praksissen, at flyvestoppraksissen tilsyneladende indebærer en ny forståelse af mobilitet.

De forskellige former for mening, som dette afsnit har beskrevet, går som nævnt ikke forud for praksissens øvrige elementer, men er netop forbundet med dem. Selvom flyvestoppet som alle praksisser er kendetegnet ved sine materielle delelementer, sin kompetence og sin mening hver især, er det også i udpræget grad forbindelserne mellem praksissens mening og de øvrige elementer, som konfigurerer flyvestoppraksissen og gør den, ja, meningsfuld for deltagerne.

Delkonklusion

Dette første analysekapitel har altså beskrevet, hvad flyvestop tegner sig som for en praksis. Det har præsenteret de centrale aktiviteter, som flyvestoppraksissen kommer til udtryk i; alternative transportaktiviteter, vidensaktiviteter og sociale aktiviteter. Aktiviteterne illustrerer, at fravalg af

flyvning ikke kun er en praksis i sig selv, men også overlapper med mange andre praksisser, deltagerne indgår i. Det kræver deltagerens aktive indsats med at koordinere og tilpasse til et sammenhængende hverdagsliv.

Kapitlet har også beskrevet praksissens konfiguration ud fra dens centrale elementer af materiale, kompetence og mening. Særligt meningselementer om mobilitet, håb og etisk forpligtelse tegner sig som betydningsfulde. Praksissens krumtap lader til at være en oplevet etisk forpligtelse til at handle på sin viden om klimaets tilstand – og ikke mindst lettelsen ved at handle, som deltagerne oplever, giver flyvestoppet mening. Desuden er flyvestoppet praksis meningsfuld, fordi den giver adgang til at føle håb og manifestere det i praksis. Mobilitet spiller en vigtig, men tvetydig rolle i praksissens konfiguration. På den ene side er praksisen kendetegnet ved fortsat mobilitet i kraft af de alternative transportformer, som indgår i praksisen. Samtidig rummer praksisen en forståelse, som står i modsætning til mobilitet, hvor deltagerne i stedet påskønner det stednære og langsomme. Med til denne forståelse hører en positiv konnotation af alternative transportformer som forbundet med ro, nærvær og hygge.

Til praksissens kompetencer hører særligt konsensuspræget ekspertviden om klimaforandringer og deltagerens egen førstehåndserfaring af deres effekt. Desuden står det centralt, at flyvestoppet relativt let kan blive en vane og dermed træde ud af bevidstheden, så flyvestoppet fremstår som en ubesværet praksis.

Også former for materiale spiller vigtige roller i praksissens konfiguration – særligt forurenende teknologier som flys jetmotorer, som er grundlag for praksissens meningsfuldhed, men også klimaeffekten af alternative transportformers teknologi og deres infrastruktur, som ofte opleves som utilstrækkelig. Alternativerne fremstår både som et gode, der gør, at praksissens deltagere kan opretholde deres mobilitet, og som en begrænsning, der tilbyder mindre mobilitet end fly og ofte belaster klimaet, om end mindre. Materielle forhold illustrerer på den måde, at praksisen i høj grad er indlejret i samfundets mobilitetsparadigme – et forhold, som diskuteres i kapitel 7.

Så vidt altså praksissens aktiviteter og konfiguration. Næste kapitel forsætter analysen ved at se på, hvordan praksisen rekrutterer deltagere, forbinder sig med andre centrale praksisser og på

den måde bliver meningsfuld i deres hverdagsliv, samt hvilken karakter det giver praksissen som socialt netværk.

6. Analysekapitel II: Rekruttering af deltagere

Dette kapitel beskæftiger sig med, hvordan flyvestoppraksissen ud fra interviewene ser ud til at rekruttere deltagere, og hvilke andre praksisser der lader til at have betydning for individers mulighed for at møde flyvestoppraksissen og for, at den er meningsfuld i deres hverdagsliv.

Som beskrevet i kapitel 3 forudsætter praksissers eksistens, at de kan rekruttere deltagere, som er villige til at dedikere tid og energi til at reproducere og opretholde dem (Shove, 2014). Hvordan praksisser rekrutterer deltagere, handler altså om, hvordan de bliver meningsfulde i de hverdagsliv, deltagerne i øvrigt lever. Rekruttering afhænger kort sagt af mange andre praksisser i den enkeltes hverdagsliv, og derfor er omdrejningspunktet for denne del af analysen, hvordan andre praksisser i deltagerens hverdagsliv påvirker praksissens rekruttering og meningsfuldhed.

Kapitlet indleder med at beskrive, hvordan deltagerne selv oplever deres vej ind i flyvestoppraksissen. Herefter følger kapitlets bærende del, som beskriver de centrale praksisser for flyvestoppraksissens rekruttering og meningsfuldhed i deltagerens hverdagsliv. Denne del udpeger seks centrale praksisser og beskriver, hvordan erfaring herfra har betydning for rekrutteringen. På den baggrund slutter kapitlet af med at beskrive, hvad flyvestoppraksissens position over for disse centrale hverdagslivspraksisser betyder for praksissen som socialt netværk, og hvordan netværkets karakter påvirker praksissens meningsfuldhed for deltagerne.

Rekruttering til praksissen sker gradvist – og ofte uden konkret udløser

For at forstå, hvordan praksissen blev meningsfuld for deltagerne, har det været et fremtrædende tema i interviewene, hvordan interviewpersonerne selv oplever deres vej ind i praksissen, og hvad der har været udslagsgivende for, at den blev meningsfuld. Her viser sig det interessante mønster, at meget få interviewpersoner kan redegøre for, hvornår de besluttede ikke længere at flyve. De fleste kan huske, hvornår de fløj sidste gang, men meget få er bevidste om, hvornår de besluttede ikke at flyve. Rekrutteringen er altså for flertallet først blevet bevidst og diskursiv et stykke inde i deres deltagelse. Det gælder blandt andre Alma, som har svært ved at fastslå, hvornår hun holdt op med at flyve:

Det er sådan kommet lidt flydende, fordi så var jeg bare – eller, nu skal jeg lige tænke, årstal og sådan noget. Det var nok i 19, ca., at jeg traf beslutningen om ikke at flyve. Fordi

så var der bare, altså der var naturligt ikke nogen [...], der var vi bare ikke ude at flyve. [...] Eller jo, vent, for i 2019, der var vi... jo, der tog jeg et meget aktivt valg om at vi skulle på togferie til Sverige i efterårsferien. Så der må jeg jo have været... ja.

Det er iøjnefaldende, at rekrutteringen for størstedelen af interviewpersonerne ikke sker som en konkret erfaring eller social hændelse, men som noget, der nærmest har sneget sig ind på dem, og som de er bevidste om, at de har svært ved at gøre rede for. Det tyder på, at de følelsesmæssigt og underbevidst har været i gang med flyvestoppet, inden det får en bevidst og konkret form for dem. Et godt eksempel er, at en stor del af interviewet med Anne bestod i at indkredse, hvornår hun egentlig holdt op med at flyve. Mange følelser, erfaringer og know-how, som hun trak frem som del af flyvestoppraksissen, knyttede sig faktisk til en periode på et årti omkring den konkrete beslutning om at holde op med at flyve. Hendes rekruttering blev på et tidspunkt konkret formuleret i et nytårsforsæt om ikke at flyve, før det blev nødvendigt. Men mange af de erfaringer med at fravælge flyvning, hun beskriver, ligger adskillige år tidligere. Hun beskriver også selv, at vejen ind i flyvestoppraksissen har føltes gradvis: "Der har været rigtig mange stadier, ikke, ja. Det har der. [...] det har ligget latent, at det var faktisk det, jeg havde lyst til at prøve, helt at holde pause."

Interviewpersonernes fravær af konkret bevidsthed er endnu mere markant set i lyset af, at de netop medvirker på baggrund af eksplicit at have truffet et valg, vedkendt sig det og stillet sig aktivt til rådighed for interviewet. På den måde er de stærkt bevidste om flyvestoppet, og alligevel har de svært ved diskursivt at redegøre for, hvornår og hvordan det er indtruffet.

En undtagelse til dette mønster er Laura, som meget klart kan redegøre for sin rekruttering og forbinde den direkte med, at hun bliver mor. Som hun siger:

For mig har det altid ligget lidt latent, kan man sige, alt det der sådan lidt – nærmest klimaangst, vil jeg godt kunne kalde det. Men så bliver det bare udløst af, at for det første at man kan se, at det der "om 1000 år", det er ikke om 1000 år. Altså, det er nu. Og så fuldstændig totalt udløst af at få børn.

Hendes rekruttering har også elementer af gradvist opbyggede følelser og erfaringer, men de integreres i flyvestoppraksissen meget præcist, da hun bliver mor. Moderskabet er altså konkret

årsag til, at praksissen med ét bliver meningsfuld. Det er dermed ikke samtlige interviewpersoner, der oplever rekrutteringen som en glidende og umærkelig overgang, hvis følelsesmæssige dimension indtraf og gjorde dem til deltagere, før praksissen fik konkret, bevidst form. Men næsten alle gør, og det er i sig selv et væsentligt fund om, hvordan flyvestoppraksissen rekrutterer deltagere.

Det fordrer desuden, at analysen retter blikket andre steder hen for at forstå, hvordan rekruttering til praksissen sker, og hvilke forhold som medvirker til at gøre den meningsfuld. Et forhold, som har betydning, er som nævnt praksissens position over for andre praksisser og ikke mindst de erfaringer, individet har med herfra. Kapitlets næste del beskriver fem væsentlige praksisser i den sammenhæng.

Betydningen af andre praksisser i individets hverdagsliv

Hvorvidt – og hvordan – individer rekrutteres til en praksis, må forstås ud fra andre praksisser, individet også deltager i, hvordan disse praksisser er positioneret over for den nye praksis, og hvordan deres delelementer passer – eller ikke passer – sammen (Halkier & Jensen, 2011; Shove, Pantzar & Watson, 2012). Denne del af kapitlet peger på fem praksisser i deltagernes hverdagsliv, som i analysen fremstår betydningsfulde for flyvestoppraksissens rekruttering; *forældrepraksis*, *politisk praksis*, *klimavenlig mad- og forbrugspraksis*, *arbejdspraksis* og *feriepraksis uden fly*. Disse praksisser ser alle ud til at have betydning for, at flyvestoppraksissen eksponerer sig og er tilgængelig og meningsfuld for visse individer – ikke mindst i kraft af den erfaring, de medfører.

Forældrepraksis

Det er ikke nyt, at forældreskab griber ind i mange aspekter af den enkeltes hverdagsliv og påvirker andre – bæredygtige – praksisser (bl.a. Jaeger-Erben & Offenberger, 2014; Shove, Pantzar & Watson, 2012; Willig & Vetlesen, 2017). Det tegner sig også som betydningsfuldt i flere interviewpersoners praksis. Laura blev som nævnt rekrutteret, da hun fik barn, og de to praksisser er hos hende medkonfigurerende for hinanden. Også Anne trækker det frem som betydningsfuldt at blive forælder. For hende kom forældreskab og flyvestop ikke synkront, men forældrepraksissen har ikke desto mindre påvirket hendes spor i såvel flyvestoppet som i andre bæredygtige praksisser: "Det var også ligesom der, da jeg fik mit første barn [...], at det begyndte at rykke sig for

mig. Og det rykkede sig på maden først, ikke. Og det har så fået nogle konsekvenser hen ad vejen, både ift. flyvning og biltransport.”

Anne er dermed også et eksempel på, hvordan individer udgør krydspunkter for mange forskellige og sammenviklede praksisser (Halkier & Jensen, 2008). Forældreskabet giver erfaring og kompetence, der påvirker andre praksissers tilgængelighed og gør, at visse praksisser bedre kan eksponere sig for hende. På den måde har erfaringen fra forældreskabet i sig selv styrket hendes mulighed for rekruttering til flyvestoppet. Desuden har denne erfaring spillet indirekte ind, idet den har gjort andre former for bæredygtig praksis tilgængelige – blandt andet praksisser relateret til mad, som hun beskriver i citatet. Disse praksisser har også givet erfaring og kompetence, som har påvirket flyvestoppaksissens eksponering. Forældreskabet spiller således ind på rekrutteringen både direkte og i kraft af andre, forbundne praksisser.

Også Søren's praksis er præget af, at han er forælder. Forældreskabet har påvirket hans rekruttering og fortsatte deltagelse i flyvestoppaksissen markant, men med en dobbelthed, som viser, hvordan praksisser aktivt skal koordineres i hverdagslivet. På den ene side indebærer hans forældrepraksis etisk og følelsesmæssig mening, som har understøttet rekruttering til flyvestoppaksissen. Samtidig udgør den en hæmsko i kraft af den koordinering med mange andre praksisser, det kræver at få et familie-hverdagsliv til at hænge sammen, og som gør det nødvendigt at gå på kompromis i andre praksisser. Søren beskriver begge dele i følgende citat:

Jeg er virkelig også bange for, når ens børn bliver store, at de vil sige ”hvad lavede du egentlig dengang, hvor I godt vidste, at det var helt fucked?” [...] jeg har jo ikke kæmpet hårdt nok. Det gør vi jo ikke, fordi vi har også det her familieliv, der skal hænge sammen [...] altså, lejligheder er dyre, så skal vi også tjene en masse penge, og for at kunne tjene penge, så er vi nødt til at gå på kompromis.

Også for Søren har forældrepraksissen betydning både direkte og via andre praksisser – særligt klimavenlige praksisser som at spise vegetarisk og transportere sig på cykel. Som hos Anne giver disse praksisser erfaring og kompetence, som påvirker rekrutteringen. For nogle deltagere har forældreskab altså central betydning for flyvestoppaksissens rekruttering, form og meningsfuldhed.

Politisk praksis

Flere interviewpersoner nævner, at de tidligere har været eller fortsat er engageret i forskellige former for politisk praksis. Det drejer sig om alt fra aktivisme imod infrastrukturprojekter, medlemskab i NGO'er og bæredygtige lokale projekter til politisk opstilling i både fagforeninger og bredere politisk regi. Fire interviewpersoner nævner uopfordret tidligere politisk praksis som del af deres vej til flyvestoppraksissen, og alle undtagen én nævner støtte til organisationer som Greenpeace og NOAH. Som organisationerne indikerer, har den politiske praksis ofte netop beskyttelse af natur, klima, miljø og bæredygtighed som mål.

Michael er et godt eksempel. Han har arbejdet politisk imod et byggeprojekt, som gik ud over et lokalt naturområde. Projektet fremstod så åbenlyst forkert for ham, at det var naturligt at kæmpe imod det, og han beskriver selv på god, hverdagslig vis, hvordan den kamp gav ham adgang til erfaring og kompetence: "Så kastede jeg mig lidt ind i den politiske kamp og fik da også gang i en masse ting, men da gik det måske lidt op for mig, at jeg også kan gøre en forskel, selvom den er lille bitte. Så kan man faktisk godt mobilisere nogle kræfter, man har en betydning." Den politiske praksis har givet Michael erfaring med bl.a. at tage stilling, gøre sin holdning kendt og arbejde for ændringer, som har gjort flyvestoppraksissen mere tilgængelig.

Noget lignende gælder Gitte, hvis flyvestoppraksis også er nært forbundet med politisk praksis. Hun har deltaget i både fagforenings- og nationalpolitik, og både mening og kompetence derfra passer godt sammen med flyvestoppraksissen og har understøttet rekrutteringen. For Michael og Gitte ser rekruttering til flyvestoppraksissen altså ud til at være nært forbundet med erfaringer fra direkte politisk praksis, og noget lignende gælder Alma, Emma og Laura.

Uden at de bliver spurgt ind til det, fremhæver alle andre interviewpersoner end Søren også mindre omfattende former for politisk aktivitet som betydningsfulde for rekrutteringen – bl.a. deltagelse i demonstrationer eller den tidligere nævnte støtte til NGO'er centreret omkring miljø- og klimaspørgsmål. Som Lene siger:

Når der er en eller anden demonstration et eller andet sted, så har jeg, hvis jeg har haft mulighed for det, godt kunnet tage ind og være med i en eller anden demonstration for nogle ting. [...] Men det er så nemt igen, men hvor at det med at flyve mindre og slet ikke

flyve og spise mindre kød, det er sådan noget, man selv skal gøre. Men det er noget, der har ligget i mig altid, tror jeg.

Både eksemplerne fra politisk arbejde og de mange interviewpersoner, som fremhæver demonstrationer og medlemskab i NGO'er som del af deres vej til flyvestoppraksissen, indikerer, at erfaring fra forskellige former for politisk praksis spiller en rolle for rekruttering til flyvestoppraksissen og understøtter praksissens mening – ikke mindst politisk praksis knyttet til miljø og klima.

Klimavenlige mad- og forbrugspraksisser

Mange interviewpersoner deltager også i forbrugs- og madlavningspraksisser, som kan kaldes klimavenlige – ikke mindst vegetariske eller mindre kødbaserede kostvaner. Fire interviewpersoner – Michael, Emma, Søren og Alma – lever helt vegetarisk eller vegansk, og også Lene og Anne går op i klimaeffekten af det, de spiser, og prøver f.eks. at begrænse mængden af kød. I Emmas hverdagsliv er både bæredygtige madvaner og andre bæredygtige forbrugsvaner spundet tæt sammen med flyvestoppraksissen, og rekrutteringen til de forskellige praksisser skete nogenlunde samtidigt: "Det kom meget, den der 'boom, nu køber jeg ikke nye ting, nu er jeg veganer, nu vil jeg ikke flyve.'" Som beskrevet ovenfor spiller klimavenlige mad- og forbrugspraksisser i hverdagen også tit sammen med både flyvestoppraksissen og andre relevante praksisser. Disse former for hverdagspraksisser rummer tilsyneladende meget erfaring, som har spillet ind på deltagernes rekruttering til flyvestoppraksissen og gjort, at praksissen i højere grad fremstod meningsfuld.

Arbejdspraksis

I flere interviewpersoners rekruttering spiller arbejdspraksis også en rolle. Det gælder særligt Søren og Anne, som er i brancher præget af hyppig flyrejse. Dette aspekt af deres arbejdspraksis hæmmer på den ene side flyvestoppraksissens mulighed for at rekruttere, idet det afspejler elementer i arbejdspraksissen, som ikke passer sammen med flyvestoppraksissen. Som Søren siger: "Det der med at arbejde, det arbejdsrelaterede, de der faglige eventyr, dem giver jeg så også afkald på."

Omvendt rummer særligt Annes arbejdspraksis også et andet aspekt, som passer godt sammen med flyvestoppraksissen og har understøttet hendes rekruttering. Anne beskriver sin tidligere arbejdspraksis som stresset og præget af mange krav om såvel rejseaktivitet som produktivitet, som hun havde svært ved at forene med andre praksisser i sit hverdagsliv. Erfaring med at koordinere et (for) travlt arbejdsliv med andre hverdagspraksisser styrkede flyvestoppraksissens tilgængelighed for hende ved at synliggøre, at praksissen med hendes ord kan give ”pauser i livet”:

”Jeg tror, det havde rigtig meget at gøre med at få brug for de der pauser i et travlt liv som småbørnsmor og [stillingsbetegnelse] og.. ja. Hvor flyet kunne bringe mig et sted hen, men gav mig ikke pause eller gav mig mere stress, og toget gav mig en pause.”

Ud over, at togturene i sig selv udgør små pauser, hjælper flyvestoppraksissen også med at prioritere mellem forskellige arbejdsrelaterede rejser og konferencer. Jf. forrige kapitel kan flyvestoppraksissen naturaliseres til en kropsliggjort vane, som skubber disse valg ud af bevidstheden, og derfor udgør den for Anne et redskab til at håndtere et krævende, mobilt arbejdsliv.

På lidt anden vis har arbejdspraksis også understøttet Michaels rekruttering til flyvestoppraksissen. Han blev på et tidspunkt selvstændig med et særligt rejsekoncept. I hans arbejdspraksis indgik viden om klimabelastningen og deraf følgende af dårlig samvittighed, og i sidste ende blev den klimabelastende arbejdspraksis efter eget udsagn udslagsgivende for hans rekruttering til flyvestoppraksissen: ”Det der med, at jeg selv begyndte at se, ’jamen du er skyld i, at flere kommer ud at rejse. Det er ikke bare dit eget. Dit eget lille forbrug der’.”

Eksemplerne illustrerer, at arbejdspraksis er en kompleks og sammensat praksis, som samvirker med flyvestoppraksissen på situerede måder. Således er der både elementer fra deltageres arbejdspraksis, som i høj grad understøtter rekruttering til flyvestoppraksissen, og elementer, som ikke passer sammen og kræver deltageres aktive indsats for at forenes meningsfuldt.

Feriepraksisser uden fly

Som beskrevet i analysekapitel I er flyvestoppraksissen nært forbundet med forståelser af, hvad det vil sige at rejse og være på ferie. Det viser sig også i rekrutteringen, hvor det spiller en rolle, hvilke former for feriepraksis den enkelte har erfaring med. Både Michael, Lene, Gitte, Søren,

Alma og Anne har forud for flyvestoppraksissen deltaget i "flyløse" feriepraksisser som tog-, bil- eller sommerhusferie. Disse feriepraksisser indebærer elementer, som har understøttet rekruttering til flyvestoppraksissen – f.eks. påskønnelsen af ro og nærvær på en togtur. Gennem deltagelse i feriepraksisser med tog, bus og bil har Gitte fået en forståelse af, at denne slags rejser er den typiske ferie: "Det har måske sådan på et tidspunkt været hvert andet/tredje år, vi har fløjet. Men ellers så har vi taget bilen eller toget."

Geografiske aspekter af flere interviewpersoners feriepraksis har også passet sammen med flyvestoppraksissen og understøttet rekrutteringen. Anne og hendes mand er f.eks. optaget af Frankrig og har rejst meget her også forud for flyvestoppet. Herfra har hun kompetence og mening med, som går godt i spænd med flyvestoppraksissen:

Til Frankrig kan man lige så godt køre i bil, har vi typisk gjort, og så kan man købe nogle kasser vin med hjem og sådan noget, det har mange fordele. Ja. [griner]. [...] Så jeg tror, i hele min familie er det der med at tage toget, eller bilen, som en del af ferieoplevelsen, det er sådan blevet meget rodfæstet.

Sommerhuse har også præget flere interviewpersoners feriepraksis, også inden de blev rekrutteret til flyvestoppraksissen. Også dette forhold gælder for Anne, og Alma har samme erfaring: "Jeg har tilbragt de fleste ferier i sommerhus, men når vi så rejste på ferie, så har det været med fly." Almas feriepraksis viser, at sommerhusferie og flyrejse ikke udgør et enten-eller, men sommerhusvaner og andre erfaringer fra feriepraksisser uden flyvning lader til at understøtte rekruttering til flyvestoppraksissen. Mange interviewpersoner var i hvert fald kompetente deltagere i disse feriepraksisser også inden deres rekruttering.

Det er dog ikke en forudsætning for rekruttering allerede at have erfaring med feriepraksis uden flyrejse. Emma havde f.eks. ingen erfaring med togrejse før sin rekruttering til flyvestoppraksissen: "Nej, overhovedet ikke rigtig. Den længste togtur, jeg har været på, har nok været til Jylland, kan man sige." Tidligere deltagelse i feriepraksisser uden flyrejser lader altså til at understøtte rekruttering til flyvestoppraksissen, men er ikke en forudsætning.

Så vidt de fem praksisser i deltagerens hverdagsliv, som på tværs af interviewpersonerne fremstår centrale for flyvestoppraksissens rekruttering af deltagere og meningsfuldhed. Den sidste del af

kapitlet beskriver, hvordan fravalget af flyvning som praksis fremtræder som socialt netværk ud fra, hvordan deltagerne i praksissen ser ud til at være forbundet, og hvordan praksissens position over for andre praksisser påvirker dens mulighed for at rekruttere deltagere gennem de sociale netværk, disse andre praksisser udgør.

Flyvestoppet som socialt netværk

Som beskrevet i teorikapitlet afhænger praksissers evne til at rekruttere deltagere dels af de elementer, der indgår i konfigurationen, dels af praksissens position i forhold til andre praksisser, og endelig af karakteristikkene af de sociale netværk, praksisser cirkulerer igennem, og som de samtidig udgør (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 60). På baggrund af forrige analysekapitels beskrivelse af elementerne i praksissens konfiguration har dette kapitels første del altså beskrevet relevante praksisser i deltagerens hverdagsliv, som har betydning for praksissens meningsfuldhed og rekruttering. Denne sidste del af kapitlet beskæftiger sig med flyvestoppets karakter som socialt netværk, og hvad netværkets karakter betyder for praksissens meningsfuldhed og rekruttering. Denne karakteristik fokuserer dels på praksissens karakter som oplevet fælles praksis blandt deltagerne, dels på praksissens position i det bredere netværk af praksisser, den gennem deltagerne indgår i.

Fravalget som fælles praksis

Det er grundlæggende væsentligt, at flyvestoppets praksis ikke lader til at cirkulere gennem sociale netværk på den måde, praksisser i klassisk forstand gør (Shove, Pantzar & Watson, 2012, s. 53-5). Andre praksisser breder sig jf. kapitel 3 som social "smitte" mellem mennesker, som allerede kender hinanden. Men analysen indikerer, at flyvestoppets praksis rekrutterer eller "smitter" uden direkte personlige relationer. De fleste interviewpersoner er blevet rekrutteret til praksissen uden at kende andre, som deltager i den, og mange oplever kun i begrænset omfang at have andre i deres omgangskreds, som de deler praksissen med. Alligevel oplever de fleste deltagere praksissen som fælles, også selvom de ikke direkte kender andre, der deltager i den.

Alle interviewpersonerne har en enten direkte eller mere abstrakt oplevelse af at dele praksissen med andre. Fornemmelsen af at dele flyvestoppet viser, at praksissen er genkendelig for individerne også i andres performances af den, og det er et udtryk for, at flyvestop reelt udgør en praksis som enhed (Warde, 2013). Netop at opleve fravalget i andres performance som en

genkendelig, fælles praksis har betydning for flere og bidrager til, at praksissen opleves som meningsfuld. Anne beskriver en meget direkte oplevelse af at genkende praksissen som enhed i andres performances, da hun første gang rejste med et eksklusivt nattog frem for fly og pludselig så andre gøre det, som hun var alene om i hverdagen og endda blev hånet for. Genkendelsen af en fælles praksis gjorde stort indtryk:

Altså, jeg blev virkelig latterliggjort, ikke. Og så havde jeg den der aha-oplevelse over, at de folk, der virkelig har – de europæere, der virkelig har råd til at betale, de gør det. Og de betaler for noget, der er rigtig godt. Altså den.. ja. Det var virkelig sådan en aha-oplevelse, at det gjorde alting meget lettere og behageligere for sådan en som mig, og at det faktisk – ja – var en luksus.

Citatet beskriver rammende, hvordan det lader til at have en betydning for interviewpersonernes rekruttering, at de genkender og indgår i flyvestoppet som en social praksis, som de i en vis forstand deler med andre.

Oplevelsen af at dele praksissen kan også være mere abstrakt. Emma og Alma er del af et aktivistisk miljø, hvor andre deler deres holdninger, og selvom ingen af dem taler om fravalget af flyvning med deres venner, har de en formodning om, at nogle af dem heller ikke flyver. Begge fortæller, at fornemmelsen af fælleshed er med til at understøtte praksissen og gøre, at den opleves meningsfuld. "Det er også en bekræftelse i, at det faktisk, eller det giver mening," siger Alma.

Lenes fornemmelse af en fælles praksis er endnu mere abstrakt. Hun hverken ved eller formoder, at nogen af hendes bekendte deler flyvestoppet, men hun betoner alligevel en fornemmelse af fællesskab og af at deltage i en fælles praksis – særligt i kraft af Greta Thunbergs aktivisme og den online-gruppe, som var adgangskanal til vores interview.

Det synes jeg er rigtig dejligt, at jeg kan se, at andre også gør det. Også – jeg fulgte meget med i Greta, da hun demonstrerede, sådan på den måde er det rart, at man ikke står helt alene, selvom jeg ikke har nogen i min omgangskreds, hverken venner, familie eller bekendte, som går den vej så voldsomt.

På den baggrund fremstår fravalget af flyvning som en praksis, der i vidt omfang opleves som fælles – også selvom den som socialt netværk er spredt og abstrakt. Oplevelsen af fælleshed er med til at understøtte såvel rekruttering som praksissens meningsfuldhed.

Koordinering med andre – mobilitetsprægede – praksisser

Som beskrevet i analysekapitel I indebærer flyvestoppraksissen omvendt også en række sociale aktiviteter, som tydeligt afspejler *ikke* at have praksissen til fælles i andre hverdagslivspraksisser. Citatet fra Anne ovenfor om at genkende sin praksis illustrerer således også, hvordan hun i mange andre henseender af sit hverdagsliv var alene om den, hvilket har spillet en rolle for, om den fremstod meningsfuld. Hun fremhæver direkte, at social udgrænsning hæmmede hendes rekruttering til praksissen i første omgang: ”Det var derfor, jeg ikke lavede en endelig beslutning, fordi jeg tænkte ’hvis det bliver ubærligt, hvis jeg bliver for latterliggjort, eller hvis der bliver sået tvivl ved, om jeg er [karrieremæssigt] aktiv nok, ikke, så bliver jeg jo nødt til at blive mere mainstreamet på det her punkt’.”

Også Michael har oplevet det som voldsomt netop at stå alene med en praksis, som provokerede mange i hans omgangskreds og bredere netværk. Det har overrasket ham og påvirket hans oplevelse, om end det ikke har fået ham til at opgive praksissen: ”Man bliver ramt af den der flokmentalitet, når man lige pludselig træder uden for flokken og gør noget andet. Det er meget ubehageligt. Og det havde jeg ikke regnet med. Jeg havde egentligt talt regnet med, at folk de sagde ’det er fandeme godt’, men den får man ikke.”

Samme oplevelse har som nævnt gjort sig gældende for Lene, som oplever helt at have mistet en veninde på grund af flyvestoppraksissen. Bruddet handlede meget direkte om, at de havde forskellige forståelser af mobilitet, og at forståelserne var indvævet i centrale praksisser i hver af deres hverdagsliv. Når Michaels flyvestop sætter ham ”uden for flokken”, afspejler det på samme måde, at flyvning og mobilitetspraksisser generelt set står centralt og er hovedårsagen til, at flyvestoppraksissen på nogle måder netop ikke er en fælles praksis.

Det skal nævnes, at ikke alle interviewpersoner oplever social udgrænsning i samme grad som Michael, Lene og Anne. Gitte beskriver f.eks., at hun ikke holder sig tilbage fra at diskutere med sine børn, naboer og bekendte, når de skal ud at flyve, og disse samtaler oplever hun ikke som

ubehagelige eller negative: "Det kan vi godt gøre i humoristisk tone, vil jeg sige." Det er altså ikke alle interviewpersoner, som oplever konflikter, men mange mærker, at flyvestoppraksissen står i modsætning til forståelser og mening fra andre praksisser i deres hverdagsliv. Det er netop årsagen til de mange sociale aktiviteter med at koordinere flyvestoppraksissen med andre praksisser, som er beskrevet i analysekapitel I. Flyvestoppraksissen har altså svært ved at forbinde sig med en række andre sociale praksisser i deltageres hverdagsliv og kan dermed dårligt cirkulere igennem de sociale netværk, de udgør. Det udfordrer både rekrutteringen og praksissens meningsfuldhed i deltageres hverdagsliv.

Som socialt netværk har flyvestoppraksissen altså karakter af et spredt, abstrakt fællesskab, som deltagerne ikke desto mindre mærker tydeligt i deres praksis. Oplevelsen af abstrakt eller mere direkte at dele praksissen med andre understøtter i høj grad praksissens meningsfuldhed. Til gengæld udfordrer det både rekrutteringen og praksissens meningsfuldhed i bredere forstand, at flyvestoppraksissen står i modsætning til mange andre centrale hverdagslivspraksisser og dermed har svært ved at cirkulere igennem de sociale netværk, de udgør. Det skyldes ikke mindst praksissens modsætningsforhold med mobilitet, sådan som det indgår i en række centrale hverdagslivspraksisser.

Delkonklusion

En række praksisser i interviewpersonernes hverdagsliv tegner sig altså som betydningsfulde for flyvestoppraksissens mulighed for at rekruttere deltagere og blive meningsfuld. Nogle praksisser indebærer erfaring og kompetence, som passer sammen med flyvestoppraksissen og understøtter dens rekruttering og meningsfuldhed. Det gælder på forskellig vis for praksis relateret til forældreskab, politisk praksis, klimavenlige mad- og forbrugspraksisser og feriepraksisser uden fly. Omvendt er der også praksisser, som udfordrer praksissens meningsfuldhed – særligt arbejdspraksis. I bredere forstand udfordrer både den og andre praksisser flyvestoppets meningsfuldhed og rekruttering, fordi centrale elementer – ikke mindst mobilitets centrale betydning og konfliktprægede position over for flyvestoppraksissen – kræver meget koordinering og gør det svært for flyvestoppraksissen at cirkulere gennem de sociale netværk, andre praksisser udgør. Det svækker praksissens karakter som socialt netværk og dermed både dens meningsfuldhed og mulighed for at rekruttere deltagere. I sig selv har praksissen som netværk

også karakter af et abstrakt, spredt fællesskab, men selvom fællesskabet ikke fremtræder direkte i mange deltageres konkrete omgivelser, oplever de ikke desto mindre en stærk fælleshed, som gør praksissen meningsfuld.

Med denne samlede karakteristik af praksissens måde at rekruttere og blive meningsfuld på har dette kapitel tegnet sidste del af analysen. Ud fra begge analysekapitler træder flyvestoppet tydeligt frem som en praksis, der på mange måder tilfører mening til deltagernes liv. Samtidig bliver den ikke meningsfuld af sig selv, men kræver en stor indsats fra deltagerne med at koordinere og skabe sammenhæng. Såvel praksissens konfiguration som dens samspil med andre hverdagslivspraksisser illustrerer, hvordan det præger praksissen, at den udspiller sig i hverdagsliv, som er dybt præget af mobilitet – og at det på mange måder er årsagen, når praksissen *ikke* er meningsfuld. Samtidig er der også måder, som praksissen spiller sammen med og står i opposition til de mobilitetsprægede praksisser på, som er med til at gøre den meningsfuld, og som i bredere perspektiv indikerer, at mobilitetens samfundsmæssige nøglerolle måske ikke er helt så uomtvistelig som så. Dette spørgsmål diskuteres på baggrund af analysen i næste kapitel.

7. Diskussion: Flyvestoppets mening i et mobilitetssamfund

De to foregående kapitler har altså analyseret og beskrevet de aktiviteter, der kendetegner flyvestoppraksissen, de centrale elementer i praksissens konfiguration, og hvordan praksissen rekrutterer deltagere i samspil med andre praksisser i deltagernes hverdagsliv og som socialt netværk. Samlet set tegner det et billede af praksissen og hvad der gør den meningsfuld i levede hverdagsliv. Analysen udgør dermed et vidensbidrag i form af en præliminær karakteristik af en fremvoksende og hidtil ubeskrevet klimavenlig praksis.

Ud fra analysen ser særligt ét forhold ud til at have betydning for stort set alle aspekter af praksissen. Praksissens delelementer, konfiguration, meningsfuldhed og evne til at rekruttere deltagere bærer alle tydeligt præg af, at mobilitet spiller en central praktisk og normativ rolle i det samfund og de hverdagsliv, praksissen eksisterer i. Analysen viser, hvordan den samfundsmæssige mobilitetsforståelse former flyvestoppraksissen og påvirker dens meningsfuldhed. Samtidig indikerer analysen, at praksissen ikke kun er formet af mobilitet, men også vekselvirker med den på mere kompleks vis og med potentielt væsentlige følger. Mobilitet fremstår altså som centralt både for flyvestoppraksissens form og meningsfuldhed, og fordi flyvestoppraksissen omvendt lader til at medføre – eller afspejle – at mobilitets samfundsmæssige betydning og position rører på sig.

Dette kapitel diskuterer denne dobbelte forbindelse mellem mobilitet og flyvestoppraksissens meningsfuldhed, som altså tegner sig ud fra analysen. Det undersøger flyvestoppet som potentielt modstykke til mobilitets fremtrædende betydning og diskuterer på den baggrund, hvad forholdet mellem flyvestop og mobilitetspraksisser kan betyde for flyvestoppraksissens muligheder for at understøtte en omstilling i retning af lavcarbon-samfund.

Flyvestoppet som opgør med mobilitetens monopol

Det afspejles altså i analysen, at flyvestoppraksissen er positioneret i forhold til mobilitetspraksisser og -forståelser både i deltagernes hverdagsliv og i bredere samfundsmæssig forstand. Som beskrevet i analysen er flyvestoppraksissen til en vis grad konfigureret af samme normer for mobilitet og hastighed som f.eks. flyvning; det er det, der kommer til udtryk, når alle

deltagerne fremstiller det som et kreativt benspænd at finde andre måder at rejse på og lægger vægt på, at de netop har alternative muligheder for at være mobile.

Samtidig afspejler praksissen en normativitet, som står i kontrast til flyvning og andre mobilitetspraksisser. Som beskrevet i analysen bryder deltagernes praksis netop med grundlæggende forhold, som er kendetegnende for mobilitet og højcarbon-samfund, ved at ændre forståelsen af, hvad "normal", "passende" eller "god" hastighed vil sige (Sheller & Urry, 2006; Shove, 2003b, s. 198-9; 2014; Urry, 2002; 2011). Mens højcarbon-samfund som beskrevet er kendetegnet ved støt stigende efterspørgsel på mere og hurtigere mobilitet, afspejler flyvestoppraksissen omvendt, at langsommelighed bliver en fordel – som når interviewpersonerne påskønner, at togrejse tager tid, så man kan nyde turen og opfatte afstanden. Sådant en forståelse gør op med den herskende norm, som kan kaldes et system af "ratchets" (Shove, 2003b), hvor en konstant øget tilgængelighed i kraft af lavere priser og flere afgangsløbende skruer op for, hvor meget mobilitet som er forventelig og ønskelig. I flyvestoppraksissen ønsker og forventer deltagerne pludselig ikke at flytte sig hurtigere – nu har det langsomme værdi. Ved at skrue ned for tempoet genindfører praksissen forbindelsen mellem tid og rum, som acceleration, mobilitet og andre moderne dynamikker ellers mere eller mindre har opløst (Giddens, 1990; Rosa, 2014; Urry, 2002). Mens det i samfundsmæssigt centrale, mobilitetsprægede praksisser fremstår positivt at være fri for at opleve afstand, tillægger flyvestoppraksissen det værdi netop at opleve afstanden ved, at rejsen tager tid. På den måde genforbinder flyvestoppraksissen afstand med tid og tilskriver værdi til det at være stedbunden.

Værdien ved både det langsomme og stedbundne er bl.a. tydelig i Annes praksis. Som beskrevet i analysekapitel II har hendes arbejdspraksis – og som følge heraf hendes hverdags- og familieliv – været præget af mobilitet og acceleration i form af krav om både rejseaktivitet og arbejdstempo. Over for disse krav fremstår flyvestoppøpraksissens indbyggede begrænsning af hastighed og bevægelse frigørende. Som hun siger: "Sådan en togtur til London er lang, ikke. Den tager næsten et døgn, og fuldstændig rolig. Og jeg kunne virkelig... både nå at holde fri og forberede mig og arbejde og kigge ud på landskabet. På den måde var det også vældig luksuriøst."

Stedbundethed og fravær af hast fremtræder som en luksus i et mobilt højcarbon-hverdagsliv, hvor mange andre praksisser indebærer at være fleksibel og tidseffektiv. Sat på spidsen af

miljøforkæmperen Ivan Illich er mobilitetens bagside – ud over dens effekt på klimaet – at ”den passager, som indvilger i at leve i en verden monopoliseret af transport, bliver en chikaneret, overbebyrdet forbruger af afstande, hvis form og længde han [sic] ikke længere kan styre” (1974, s. 59). Flyvestoppraksissen kan siges til dels at være meningsfuld, fordi den repræsenterer et opgør med mobilitetens monopol, hvor deltagerne tager styringen over afstandene tilbage.

Flyvestop: en krusning på overfladen af en buldrende mobilitetsbølge?

Hvordan positionerer det så flyvestoppraksissen, at den værdsætter stedbundethed og langsommelighed modsat mobilitet og acceleration, som står så centralt i højcarbon-samfund? Umiddelbart ser praksissen ud til at have svære kår. Diskussionen ovenfor kan nok vise, at praksissen er en nedadgående ”ratchet” i det system, højcarbon-samfundene kan siges at udgøre – men det er som beskrevet et system, der ellers bare skruer op og skaber støt større efterspørgsel efter mobilitet (Urry, 2011). Det gør flyvestoppet svært foreneligt med de mange samfundsmæssigt centrale praksisser, hvori mobilitet står som et centralt gode og endda en forudsætning – og disse andre praksisser har som beskrevet stor betydning for praksissens betingelser og fortsatte eksistens. Det er da også den slags konklusioner, de fleste studier af fortsat flyvning lander på. Randles & Mander (2009b) identificerer f.eks. tre svage nedadgående ”ratchets” for flyvning over for tre ratchets, der buldrer flyvning opad, og konstaterer på den baggrund, at mobilitet er så solidt etableret som et gode, at frivillig reduktion af flyvning er usandsynlig. Det tyder på, at det modsvar til mobilitet, som flyvestoppraksissen repræsenterer, blot er krusninger på overfladen af et solidt forankret system af praksisser, som fastholder forståelsen af mobilitet som positivt.

Imod den gennemgribende empiriske erfaring og teoretiske beskrivelse af mobilitetens fortsatte forøgelse er det risikabelt at komme med gisninger – ikke mindst ud fra en tid præget af corona, der på alle måder udgør undtagelsen til reglen, og en tilgang som praksisteori, som giver svage betingelser for at generalisere uden for den undersøgte kontekst. Jeg vil derfor nøjes med at nævne visse forhold, som forsigtigt kan indikere, at flyvestoppraksissens position ikke er helt isoleret – med alle forbehold, inkl. det, at specialets videnskabsteoretiske ståsted ikke indebærer stor tiltro til undersøgelser funderet i metodisk individualisme som de, der nævnes følgende. Ikke desto mindre er det værd at bemærke, at covid-19-pandemien sidste år tredoblede antallet af

danskere, som holdt ferie i Danmark, at en stor del af disse danskere angiver at have fået et mere positivt syn på Danmark som ferieland, og at 28 % forventer fremover at ville rejse mere i Danmark (Epinion, 2020). Tilsvarende viser en undersøgelse af danskernes syn på klima og bæredygtighed, at en større andel vurderede det som "meget nemt" eller "nemt" at flyve mindre i 2020 end i 2019 (Landbrug & Fødevarer, 2020) – et tal, som dog i udpræget grad skal ses i lyset af covid-19. Samtidig rangerer danskerne langdistance- og mellem- og kortdistanceflyvning som hhv. tredje- og femte vigtigst af 35 forbrugs- og transporthandlinger for at påvirke klima, miljø og bæredygtighed positivt (ibid.). Og et flertal af danskerne er positivt indstillet over for at rejse rundt i Europa med nattoget, nu hvor det igen er muligt (Bencke, 2021). Med alle nævnte forbehold kan disse forhold samlet set indikere tendenser, der har fællestræk med den modvægt til støt stigende mobilitet og acceleration, som kommer til udtryk i flyvestoppraksissen.

Spørgsmålet er, om det giver potentiale for nye forbindelser mellem flyvestoppraksissen og praksisser som at rejse og holde ferie, som i bredere forstand kan skabe omstilling i retning af lavcarbon-liv. Rejse- og feriepraksisser kan siges både at stå centralt i samfundet og i høj grad at indebære mobilitet. Men som deltagernes praksis viser, deler de også elementer med flyvestoppraksissen – ikke mindst værdsættelsen af ro og afslapning. Ligesom de ellers ret forskellige praksisser at drikke alkohol, køre bil og gå i jeans kan forbindes gennem tværgående billeder af modernitet og ungdommelighed (Shove, Pantzar og Watson, 2012), kan flyvestop måske på den måde forbindes med feriepraksisser gennem en fælles normativitet om ro, afslapning og livskvalitet. Som alle andre praksisser er disse rejse- og feriepraksisser dynamiske, og forbindelserne mellem deres elementer udvikles gennem situerede performances. Mobilitets rolle i deres konfiguration er således ikke naturgiven – og tendenserne i de nævnte surveys kan indikere, at mobilitets rolle i deres konfiguration allerede er under forandring. Det indikerer et potentiale for, at flyvestoppraksissen kan forbinde sig med praksisser, som ellers er kendetegnet ved mobilitet, danne grobund for en ændring af mobilitets rolle her og dermed både styrke sin egen meningsfuldhed og en bredere transformation af mobilitets betydning.

Hvis flyvestoppraksissen kan have sådan en effekt, udgør det en omstilling i retning af lavcarbon-samfund som den, Urry beskriver som nødvendig i lyset af klimaforandringerne. Både Urry og Giddens understreger, at frygt ikke kan skabe den nødvendige omstilling fra højcarbon-liv – der er

brug for positive alternativer (Giddens, 2011; Urry, 2011, s. 122). I deltagernes praksis er det netop, hvad flyvestoppet udgør; et alternativ, som ikke blot reducerer den enkeltes klimabelastning, men også føles meningsfuldt i deres hverdagsliv. Det kan ligne det lavcarbon-scenarie, Urry beskriver, hvor status relokaliseres, så langdistance-rejse bliver ualmindeligt, og succes i stedet måles i at udvikle og praktisere lavcarbon-liv (ibid., s. 150-1). På den måde kan flyvestoppraksissen ses som et forsigtigt udtryk for, at det er muligt på positiv vis at skabe omstilling fra højcarbon-samfundets klimabelastende mobilitetspraksisser til alternativer, som på meningsfulde måder relokaliserer hverdagslivet og reducerer mobilitet og klimaskade.

Mobilitet: En hjørnesteen i højcarbon-samfundet rykker sig?

Flyvestoppraksissen sætter altså på spidsen, hvordan samfundet ellers er præget af praksisser, som har normaliseret jævnlig, hastig mobilitet og løbende skruer op for efterspørgslen. Med sin alternative normativitet, som forbinder livskvalitet og velvære med det langsommelige og stedbundne, er flyvestoppraksissen positioneret over for centrale samfundsmæssige praksisser, hvis delelementer med Halkier & Jensens ord (2008) må siges ikke at passe sammen med flyvestoppraksissens. Det tegner alt andet lige skidt for praksissens meningsfuldhed. Samtidig er der dog også forsigtige antydninger både i flyvestoppraksissen og andre steder af en gryende modbølge imod mobilitetens monopol i forskellige praksisser. De angivelige tendenser til større påskønnelse af at rejse i Danmark, interesse i at rejse mere med tog i Europa og en voksende oplevelse af, at det både er betydningsfuldt og nemt at flyve mindre, indikerer denne forsigtige bevægelse. Hvis mobilitetsprægede praksisser som at rejse og holde ferie udvikler sig i retning af, at mobilitet som delelement fylder mindre i konfigurationen, mens afslapning, ro og nærvær fylder mere, er der potentiale for stærkere forbindelse mellem disse praksisser og flyvestoppraksissen gennem de fælles delelementer – og for transformation af de andre praksisser, de også er forbundne og deler elementer med. I så fald er det måske for tidligt at kalde flyvestoppraksissen en død sild ud fra dens position over for andre praksisser, give Giddens ret i hans paradoks og dele Urrys pessimistiske syn på chancerne for omstilling. Så kan det se ud til, at betydningen af mobilitet – og med den højcarbon-samfundet – ja, rykker sig.

8. Konklusion

Dette speciale har altså undersøgt, hvad der gør fravalg af flyvning til en meningsfuld klimavenlig praksis i mobile hverdagsliv. Gennem interview med otte mennesker, som er holdt op med at flyve, har det undersøgt, hvilke aktiviteter der kendetegner performancen af fravalg af flyvning som praksis, identificeret de centrale delelementer, som konfigurerer praksissen, og beskrevet deres betydning for, at praksissen opleves som meningsfuld. Det har desuden beskrevet, hvordan flyvestoppraksissen rekrutterer deltagere, ud fra praksissens samspil med andre centrale hverdagslivspraksisser og praksissens karakter som socialt netværk. Endelig har specialet ud fra disse analyser diskuteret, om praksissen kan ses som udtryk for, at den fast forankrede samfundsmæssige mobilitetsforståelse rører på sig og giver plads til omstilling i retning af lavcarbon-samfund. På den måde har specialet undersøgt, hvordan fravalg af flyvning som praksis er blevet meningsfuld i menneskers mobilitetsprægede hverdagsliv.

Analysen har vist, at tre centrale aktiviteter kendetegner praksissens performance; alternative transportaktiviteter, vidensaktiviteter og sociale aktiviteter. De alternative transportaktiviteter er især rejse med tog, bil, bus og færge og viser, at flyvestoppraksissen i hvert fald til dels er en praksis af fortsat mobilitet. Vidensaktiviteterne består i at få og vurdere viden om klimaforandringer og klimabelastning. Praksissens meningsfuldhed står og falder med denne viden, som deltagerne aktivt opsøger som del af praksissen. Endelig afspejler de sociale aktiviteter, at flyvestoppet står i modsætning til centrale praksisser i deltagernes hverdagsliv og kræver meget koordinering.

De centrale aktiviteter hænger sammen med de delelementer, som indgår i praksissens konfiguration. Det gælder først og fremmest praksissens materialer, som særligt består af både flyvnings og alternative transportformers teknologi og infrastruktur. Klimabelastende teknologi præger i høj grad praksissens form og meningsfuldhed og danner grobund for både fravalget af flyvning og synet på alternative transportformer. Også de alternative transportformers infrastruktur spiller en vigtig rolle. På den ene side gør infrastrukturen transportformerne til et gode ved at muliggøre fortsat mobilitet, og samtidig opleves infrastrukturen som utilstrækkelig, fordi den ikke kan modsvare den mobilitet, flyvning tilbyder. Materialerne er på den måde en

forudsætning for, at praksissen kan være meningsfuld i deltagernes hverdagsliv, men det er ikke dem, der i sig selv gør praksissen meningsfuld.

Også praksissens kompetence er nært forbundet med de beskrevne aktiviteter – særligt ekspertviden om klimaforandringerne, som står centralt i konfigurationen og er knyttet til vidensaktiviteterne. Praksissens meningsfuldhed hviler på netop denne viden og på, at der er konsensus om den. Denne ekspertviden følges ad med konkret førstehåndserfaring af klimaforandringerne, som gør abstrakt viden til konkret virkelighed. Til praksissens kompetence hører desuden, at selve fravalget af flyvning relativt nemt kan indlæres kropsligt som en vane. Selv interviewpersoner, som beskriver omfattende aktiviteter og konsekvenser af praksissen, oplever den samtidig som ubesværet. Det skyldes, at praksissen let kan naturaliseres til en næsten ubevidst rutine i hverdagslivets koordinering, og det understøtter praksissens meningsfuldhed.

Oplevelsen af praksissen som ubesværet skyldes også dens meningselementer – særligt en lettelse ved at følge sin samvittighed. Samtlige interviewpersoner oplever stor værdi ved at handle på deres overbevisninger og på en etisk forpligtelse, de oplever at have. Det giver en lettelse over at undgå "the flyer's dilemma" og medvirker i høj grad til, at praksissen fremstår ubesværet og meningsfuld. Desuden er praksissen meningsfuld, fordi den giver mulighed for at føle håb over for klimaforandringerne manifestere det i praksis.

Blandt praksissens meningselementer er mobilitet også uomgængelig. På den ene side er praksissen i høj grad er kendetegnet ved alternative former for mobilitet og dermed en fortsættelse af den samfundsmæssige normativitet for mobilitet. Samtidig antydes en ny forståelse, som står i modsætning til mobilitet og i stedet tillægger det nære og stedbundne værdi. I forståelsen forbindes især togrejse med ro, nærvær og komfort. Disse delvist modsatrettede betydninger er sammen med til at gøre praksissen meningsfuld.

Det er også centralt, hvordan praksissen rekrutterer deltagere og bliver meningsfuld over for andre centrale praksisser i deltagernes hverdagsliv. Analysen viser, at fem praksisser i hverdagslivet særligt har betydning for rekrutteringen; forældrepraksis, politisk praksis, klimavenlig mad- og forbrugspraksis, feriepraksisser uden fly og arbejdspraksis. De første fire indebærer alle erfaring, som på forskellig vis understøtter flyvestoppets rekruttering og

meningsfuldhed. Arbejdspraksis indebærer elementer, som på samme tid understøtter og udfordrer flyvestoppet – særligt krav til rejseaktivitet og produktivitet, som umiddelbart hæmmer, men også kan få praksissen til at fremstå meningsfuld, fordi den gør op med stressende forhold.

I forbindelse med rekruttering gør to forhold sig gældende ved praksissen som socialt netværk. Det ene er, at deltagerne oplever flyvestoppet som en praksis, de deler med andre – også selvom flere ikke deler praksissen med nogen i deres omgangskreds. Som socialt netværk fremstår praksissen på den måde abstrakt og spredt, men deltagerne oplever alligevel en fælleshed, som styrker praksissens meningsfuldhed og rekruttering. Omvendt oplever deltagerne også, at praksissen netop *ikke* er fælles i mange dele af deres hverdagsliv. Det kræver en stor indsats med at koordinere og skabe mening, hvilket hæmmer praksissens mulighed for at cirkulere, rekruttere og fremstå meningsfuld gennem de sociale netværk, andre praksisser udgør.

På baggrund af disse fund har specialet diskuteret, hvordan praksissen på samme tid kan siges at være meningsfuld på trods af og i kraft af sin position over for mobilitet. Som analysen også viser, er der åbenlyse udfordringer ved, at flyvestoppet står i modsætning til centrale samfundsmæssige praksisser præget af mobilitet. Omvendt er det på nogle måder netop modsætningen til mobilitet, som gør praksissen meningsfuld. I højcarbon-samfund præget af mobilitet kan det udgøre en luksus, at flyvestoppraksissen skruer tempoet ned og binder den enkelte til stedet. Ved at tilskrive det værdi, udgør praksissen en nedadgående "ratchet" i højcarbon-samfundets system af praksisser, som ellers skruer efterspørgslen efter mobilitet op.

Endelig har specialet diskuteret, om praksissens form og meningsfuldhed indikerer, at den samfundsmæssige mobilitetsforståelse kan være under forandring og giver plads til nye forbindelser mellem praksisser i samfundet. Antydningvis ændringer i synet på flyvning og ferie i Danmark kan tyde på det, og hvis det kan forbinde flyvestoppet og centrale feriepraksisser, giver det grobund for den slags omstilling til mindre mobile lavcarbon-praksisser, som klimaforandringerne kalder på.

Svaret på, hvad der gør fravalg af flyvning til en meningsfuld klimavenlig praksis i mobile hverdagsliv, kan altså – desværre! – ikke besvares med en one-liner. Set ud fra individuelle performances i situerede hverdagsliv er praksissens meningsfuldhed resultatet af et samspil

mellem mange forhold, hvoraf specialet har beskrevet de vigtigste. Kogt ned til om ikke en one-liner, så i hvert fald få linjer, er praksissen på sin vis meningsfuld, fordi klimaforandringerne ikke er det; praksissen giver i hvert fald mulighed for at føle og praktisere et håb og følge sine overbevisninger og sin oplevede forpligtelse for klimaet på en måde, så hverdagslivet alligevel bevarer sin mening. Den er meningsfuld, fordi den trods alt lader sig koordinere med andre centrale hverdagslivspraksisser og giver mulighed for i vidt omfang at opretholde mobilitet. Og så er den meningsfuld, fordi den er det modsatte af det, der ellers giver de fleste praksisser i hverdagslivet mening, men også kan gøre dem stressende og hektiske; en praksis, som skruer ned for mobiliteten, sænker hastigheden og på ny gør hverdagslivet stedbundet. På den måde ligner flyvestopp praksissen et positivt alternativ til højcarbon-samfundets klimabelastende mobilitetspraksisser.

9. Perspektivering

Dette speciale har altså bidraget med en præliminær skitse af fravalget af flyvning som praksis – en overflyvning af praksissen, om man vil. Hensigten har været at gå åbent til praksissen for at lade den vise, hvilke forhold som er vigtige. Det teoretiske begrebsapparat har udgjort en slags løs formel af overordnede aspekter, som praksissen kan undersøges ud fra, men også ladet stå åbent, hvad det konkrete indhold kan være, og hvordan det kan forstås. Med praksisteoretisk afsæt har specialet med andre ord stukket fingrene ind i det garnnøgle, flyvestoppraksissen udgør, og efter bedste evne udredt de vigtigste tråde.

Disse tråde giver i sig selv hver afsæt for relevante fremtidige undersøgelser. Den infrastruktur, som tegner sig som én af de vigtige tråde i flyvestoppraksissen, er f.eks. ikke naturgiven; politiske beslutninger, historiske behov, materielle betingelser, sociale normer og aspirationer har på mange, komplekse måder formet det europæiske toget, afgiftssystemet på jetbrændstof og hele videnskaben bag fossil og grøn energi. Den etiske forpligtelse, som udgør en anden vigtig tråd i flyvestoppraksissen, kan også tolkes på mange måder – og med vidt forskellige implikationer. Den kan udtrykke, at klimaforandringerne har afstedkommet en form for pligtetik med dogmatiske bud – *du må ikke skade klimaet*; en nytteetisk bestræbelse på at tjene flest muligt bedst muligt; eller en form for dydsetisk tilpasning af de etiske fordringer til det, som udgør gode liv i deltagernes kontekst. Den kan tolkes som del af et natursyn, der definerer naturen som et skrøbeligt, besjælet andet, som skal beskyttes (Macnaghten & Urry, 1998); eller som udtryk for helt andre forhold. Også den viden, som er med til at konfigurere praksissen, kan med fordel undersøges nærmere. Videnskabelig ekspertise inden for miljø og klimaforandringer er i sig selv et helt forskningsfelt og genstand for diskussioner (bl.a. Lidskog & Sundqvist, 2018). Hvad der kendetegner praksissens ekspertviden om klimaet, kunne med fordel beskrives på den baggrund. Hver af disse analyser kunne give blik for dynamikker og magtforhold, der præger flyvestop som praksis og dermed dens mulige følger.

En undersøgelse med stærkere teoretisk apparat for følelser og interaktion vil også kunne bidrage væsentligt til forståelsen af praksissen. Mens en praksisteoretisk tilgang muliggør en undersøgelse i spændet mellem det strukturelle og det individuelle, gør fokus på praksissen det svært at forklare sociale og følelsesmæssige dynamikker. Praksisteori er bl.a. ikke stærk på social interaktion, som

den mangler andre begreber for end det noget diffuse 'koordinering' (Halkier & Holm, 2021). I flyvestoppraksissen fremstår netop følelser, interaktion og normativitet væsentlige, og det vil andre tilgange kunne folde bedre ud, end specialet har kunnet. Især ville det være både meningsfuldt og spændende at anlægge et emotionssociologisk perspektiv med afsæt i Arlie Hochschilds arbejde eller Kari Marie Nordgaards etnografiske studier af de følelsesmæssige mekanismer i *ikke* at handle på klimaforandringerne (2006; 2011). Sådant et studie var jeg desværre ikke i stand til at gennemføre meningsfuldt pga. coronarestriktioner som beskrevet i kapitel 3. Men sådan en undersøgelse ville være både dybt relevant og rasende interessant.

Teoretiske tilgange med stærkere begreber for klasse- eller statusaspekter kunne også bidrage med væsentlige indsigter. Praksisteoretiske tilgange er varsomme med at tilskrive for megen forklaringskraft til strukturelle forhold som social klasse (Halkier & Holm, 2021). Specialet afgrænsede sig derfor fra sådanne tilgange, men så meget desto mere kan de give ny indsigt i fremtidige undersøgelser.

Turisme- og forbrugsteori kunne også bidrage med perspektiver på f.eks. "slow travel", "staycation" og andre turismeformer med relevans for flyvestoppet. Og der er mange, mange flere muligheder.

Specialet har kort sagt været en slags opdagelsesrejse, som har sat fravalget af flyvning som praksis på det videnskabelige landkort. Det har skitseret topografien af praksissen, men der er stadig masser af ubeskrevet land, som indbyder til flere videnskabelige opdagelsesrejser. Og den slags rejse behøver man ikke engang fly til.

10. Litteratur

- Aftonbladet (2018). *Vill få 100 000 att nobba flyget*. <https://tv.aftonbladet.se/video/268794/vill-faa-100-000-att-nobba-flyget>
- AP (2019). *Sailing team to fly 2 crew to US to bring Thunberg boat back*. <https://apnews.com/article/be12be49011743daaa3646edb0de0b61>
- Archer, M. (2002). *Realism and the problem of agency*. *Journal of Critical Realism*, 5(1): 11–20.
- Barr, S. & Prillwitz, J. (2012). Green travellers? Exploring the spatial context of sustainable mobility styles. *Applied Geography*, 32(2), 798–809. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2011.08.002>
- Barr, S., Shaw, G. & Coles, T. (2011a). Sustainable lifestyles: sites, practices, and policy. *Environment and Planning*, 43, 3011–3029 doi:10.1068/a43529
- Barr, S., Shaw, G., & Coles, T. (2011b). Times for (Un)sustainability? Challenges and opportunities for developing behaviour change policy. A case-study of consumers at home and away. *Global Environmental Change*, 21(4), 1234–1244. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2011.07.011>
- Barr, S., Shaw, G., Coles, T. & Prillwitz, J. (2010). “A holiday is a holiday”: practicing sustainability, home and away. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 474–481. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.08.007>
- Bauman, Z. (1998) *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity Press.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity.
- Becken, S. (2010). *A critical review of tourism and oil*. *Annals of Tourism Research*, 38, 2, 359–379.
- Becker, H. (1963). *Outsiders*. New York: The Free Press.
- Bencke, S. (2018). Mads flyver aldrig på ferie: »Jeg tror, vi alle kan forandre verden«. *Politiken*. <https://politiken.dk/rejser/art6372778/Mads-flyver-aldrig-pa-ferie-»Jeg-tror-vi-alle-kan-forandre-verden«>
- Bencke, S. (2019). 100.000 danskere skal overtales til at skrive under på, at de ikke vil flyve næste år. *Politiken*. <https://politiken.dk/rejser/art7004938/100.000-danskere-skal-overtales-til-at-skrive-under-pa-at-de-ikke-vil-flyve-naeste-ar>
- Bencke, S. (2021). Danskerne siger ja tak til nattog, men er det overhovedet et alternativ til flyrejse? *Politiken*. <https://politiken.dk/rejser/togrejser/art8247895/Danskerne-siger-ja-tak-til-nattog-men-er-det-overhovedet-et-alternativ-til-flyrejse?>
- Bengtsen, D. (2019). Flyrejser er blevet allemandseje: Til nogle destinationer er priserne næsten halveret. *DR*. <https://www.dr.dk/nyheder/politik/folketingsvalg/flyrejser-er-blevet-allemandseje-til-nogle-destinationer-er-priserne>
- Berger, R & T. Luckmann (1996). *Den samfundsskabte virkelighed*. København: Lindhardt & Ringhof
- Berglund, C., & Matti, S. (2006). Citizen and consumer: The dual role of individuals in environmental policy. *Environmental Politics*, 15(4), 550–571. doi:10.1080/09644010600785176

- Bevar Jordforbindelsen (2021). *Om foreningen*. <https://bevarjordforbindelsen.dk/om-foreningen/>
- Blaikie, N. (1993). *Approaches to social inquiry*. Cambridge: Polity.
- Blok, A. (2012). Et nyt klima for sociologien? Om socialteoretiske nybrud i økologiseringens tidsalder. *Dansk Sociologi*, 23(1), 9–28. <https://doi.org/10.22439/dansoc.v23i1.4036>
- Blumer, H. (1954). What is wrong with social theory? *American sociological review*, 19(1), 3-10.
- Bourdieu, P. (1990). *The Logic of Practice*. Cambridge: Polity Press.
- Bryman, A. (2012). *Social research methods*. Oxford: Oxford University Press.
- Buch, A. (2017). Praksisteori og arbejdslivsforskning. *Tidsskrift for arbejdsliv*, 19 (4), 36-50.
- Christiansen, R. (2018). 8000 svenskere vil undvære flyrejser i 2019 - kan du gøre det samme? DR. <https://www.dr.dk/nyheder/udland/8000-svenskere-vil-undvaere-flyrejser-i-2019-kan-du-goere-det-samme>
- Crossley, N. (2008). Pretty connected: the social network of the early UK punk movement. *Theory, culture and society*, 26(6), 89-116.
- DR (2020a). *Sara & Monopolet – podcast. Lørdag 18. jan. 2020*. <https://www.dr.dk/radio/p4/mads-monopolet/mads-monopolet-2020-01-18>
- DR (2020b). *Sara & Monopolet – podcast. Lørdag 22. feb. 2020*. <https://www.dr.dk/radio/p4/mads-monopolet/mads-monopolet-2020-02-22>
- EASA/EEA/Eurocontrol (2019) *European Aviation Environmental Report (EAER)*. European Commission. [Online]. Available at: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-aviation-environmental-report.pdf>
- Eden, S. E. (1993). Individual environmental responsibility and its role in public environmentalism. *Environment and planning* (25).
- Emanuel, K. (2018). *What we know about climate change – updated edition*. Cambridge, MA & London: The MIT press.
- Epinion (2020). Analyse af danske turisters adfærd og præferencer i højsæsonen 2020. *Visit Denmark*. <https://www.visitdenmark.dk/sites/visitdenmark.com/files/2020-10/Analyse%20af%20danske%20turisters%20adfærd%20og%20præferencer%20i%20højsæsonen%202020.pdf>
- Extrakt (2018). *Flygskam minskar inte resandet*. <https://www.extrakt.se/flygskam-minskar-inte-resandet/>
- Figueres, C. & Rivett-Carnac, T. (2020). *The future we choose: surviving the climate crisis*. London: Bonnier Books.
- Fisker, A. (2019). Familie dropper ferie med fly: "Jeg tænker dagligt på, om vi får håndteret klimakrisen". TV2 Lorry. <https://www.tv2lorry.dk/ballerup/familie-dropper-ferie-med-fly-jeg-taenker-dagligt-paa-om-vi-faar-haandteret-klimakrisen>

- Flensburg, T. (2021). Min kone vil ikke flyve, så vi tager bare toget til Marokko. *Politiken*.
<https://politiken.dk/rejser/togrejser/art8061939/Min-kone-vil-ikke-flyve-så-vi-tager-bare-toget-til-Marokko>
- Flyfri 2020 (2021). Om. *Facebook*. <https://www.facebook.com/flyfri2020>
- FN (2019). *Only 11 Years Left to Prevent Irreversible Damage from Climate Change, Speakers Warn during General Assembly High-Level Meeting*. <https://www.un.org/press/en/2019/ga12131.doc.htm>
- Freudental-Pedersen, M. (2011). Tør vi tro på bæredygtig mobilitet – Lefebvres mulige umuligheder. *Dansk Sociologi*, 1(22), 69-85.
- Fuglsang, L. (2007). Case-studier. I Fuglsang, L., Hagedorn-Rasmussen, P. & Olsen, P.B. (red.), *Teknikker i samfundsvidenskaberne*. Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag: 2442-260.
- Funch, A. (2019). Danskerne trodser klimafrygt i rekordår: Vi elsker stadig New York og Beijing. *Berlingske*.
<https://www.berlingske.dk/rejser/danskerne-trodser-klimafrygt-i-rekordaar-vi-elsker-stadig-new-york-og>
- Gadamer, H-G. (1993). *Truth and method*. London: Sheed and Ward.
- Geertz, C. (1973). Thick Description: Toward an Interpretive Theory of Culture, i Geertz, C. (red.), *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books.
- Gerretsen, I. (2019). Thousands of people have stopped flying because of climate change. *CNN Travel*.
<https://edition.cnn.com/travel/article/train-travel-flying-climate-scen-intl-c2e/index.html>
- Giddens, A. (1979). *Central problems in social theory. Action, structure, and contradiction in social analysis*. Berkeley/Los Angeles: University of California Press.
- Giddens, A. (1984). *The constitution of society: outline of the theory of structuration*. Cambridge: Polity Press.
- Giddens, A. (1990). *The consequences of modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Giddens, A. (2011). *The politics of climate change*. Cambridge: Polity Press.
- Graham, A. (2006). Have the major forces driving leisure airline traffic changed? *Journal of Air Transport Management*, 12, 14–20.
- Gram-Hanssen, K. (2010). Standby consumption in households analysed with a practice theory approach. *Journal of Industrial Ecology*, 14(1): 150–165.
- Gram-Hanssen, K. (2011). Understanding change and continuity in residential energy consumption. *Journal of Consumer Culture*, 11(1) 61–78.
- Graver, B., Zhang, K. & Rutherford, D. (2019). CO2 emissions from commercial aviation, 2018. *ICCT*.
https://theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_CO2-commercl-aviation-2018_20190918.pdf
- Green, B. (2009). The Primacy of Practice and the Problem of Representation. I Green, B. (red.) *Understanding and Researching Professional Practice* (s.39-54). Rotterdam: Sense publishers.
DOI:[10.1163/9789087907327_004](https://doi.org/10.1163/9789087907327_004)

- Gronow, A. (2008). The over- or the under-socialized conception of man? Practice theory and the problem of intersubjectivity. *Sociology*, 42(2): 243–259.
- Guba, E. G., and Lincoln, Y. S. (1994). 'Competing Paradigms in Qualitative Research', in N. K. Denzin and Y. S. Lincoln (eds), *Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Gullestad, M. (1989). *Kultur og hverdagsliv: på sporet av det moderne Norge*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Gundelach, P., Hauge, B. & Nørregård-Nielsen, E. (2012). *Klimaets sociale tilstand*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag.
- Gössling, S., Hanna, P., Higham, J., Cohen, S., & Hopkins, D. (2019). Can we fly less? Evaluating the 'necessity' of air travel. *Journal of Air Transport Management*, 81(August).
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101722>
- Gössling, S. & Humpe, A. (2020). The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, 102194.
<https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>
- Gössling, S., Humpe, A., & Bausch, T. (2020). Does 'flight shame' affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. *Journal of Cleaner Production*, 266.
<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.122015>
- Gössling, S. & Nilsson, J. H. (2010). Frequent Flyer Programmes and the Reproduction of Mobility: Implications for Sustainable Transport. *Environment and Planning A*, 42, 241-252.
- Halkier, B. (1998). *Miljøhensyn i forbrug – erfaringer og forhandlinger i ambivalente hverdagsliv*. Roskilde: Tek-Sam-forlaget.
- Halkier, B. & Holm, L. (2021). Linking socioeconomic disadvantage to healthiness of food practices: Can a practice-theoretical perspective sharpen everyday life analysis?. *Social Health Illn*, 43, 750-763. <https://doi.org/10.1111/1467-9566.13251>
- Halkier, B., & Jensen, I. (2008). Det sociale som performativitet. *Dansk Sociologi*, 19(3), 49–68.
- Halkier, B., & Jensen, I. (2011). Methodological challenges in using practice theory in consumption research. Examples from a study on handling nutritional contestations of food consumption. *Journal of Consumer Culture*, 11(1), 101–123.
- Halkier, B., Katz-Gerro, T., & Martens, L. (2011). Applying practice theory to the study of consumption: Theoretical and methodological considerations. *Journal of Consumer Culture*, 11(1), 3–13.
<https://doi.org/10.1177/1469540510391765>
- Harrits, G.S., Pedersen, C. S. & Halkier, B. (2012). Indsamling af interviewdata. I Andersen, L.B., Hansen, K.M. & Klemmesen, R. (red.): *Metoder i statskundskab*. København: Hans Reitels Forlag (144-172).
- Heinonen, J., Jalas, M., Juntunen, J. K., Ala-Mantila, S., & Junnila, S. (2013). Situated lifestyles: II. the impacts of urban density, housing type and motorization on the greenhouse gas emissions of the middle-income consumers in Finland. *Environmental Research Letters*, 8(3). <https://doi.org/10.1088/1748-9326/8/3/035050>

- Higham, J. E. S., & Cohen, S. A. (2011). Canary in the Coalmine: Norwegian Attitudes towards Climate Change and Extreme Long-Haul Air Travel to Aotearoa/New Zealand. *Tourism Management*, 32 (1), 98-105.
- Higham, E. S., Cohen, S. A. & Cavaliere, C. T. (2014). Climate Change, Discretionary Air Travel, and the "Flyers' Dilemma". *Journal of Travel Research*, 53(4) 462–475.
- Higham, J., Reis, A., & Cohen, S. A. (2016). Australian climate concern and the 'attitude–behaviour gap.' *Current Issues in Tourism*, 19(4), 338–354. <https://doi.org/10.1080/13683500.2014.1002456>
- Hivert, A.-F. (2018). De plus en plus de Suédois acceptent d'avoir « honte de voler » en avion. *Le Monde*. https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/04/02/climat-la-honte-de-voler-gagne-du-terrain-chez-les-suedois_5444664_3244.html
- Holden, E. (2005). En ret tog to vrange... Tre teser om miljøholdninger og husholdningenes forbrug. *Sociologisk tidsskrift*, 13, 261–286.
- Holstein, J. A., & Gubrium, J. F. (2003). Active interviewing. I Gubrium, J. F. & Holstein, J. A. (red.), *Postmodern interviewing* (67-80). London, UK: SAGE.
- ICAO (2016). *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*. <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>
- International Air Transport Association (IATA) (2021). *Optimism when borders reopen* [online]. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-05-26-01/>
- IPCC (2014). *Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. Genève: IPCC. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/05/SYR_AR5_FINAL_full_wcover.pdf
- Jaeger-Erben, M., & Offenberger, U. (2014). A practice theory approach to sustainable consumption. *Gaia*, 23, 166–174. <https://doi.org/10.14512/gaia.23.S1.4>
- Juul, S. & Pedersen, K. B. (2012). Videnskabsteoretiske retninger og projektarbejdet. I: Juul, S. & Pedersen, K. B. (red.): *Samfundsvidenskabernes videnskabsteori – en indføring*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Klein, N. (2014). *This Changes Everything: Capitalism vs. the Climate*. London: Penguin Books.
- Klimastrejke – Fridaysforfuture Denmark (2021). Om. *Facebook*. <https://www.facebook.com/FridaysForFutureDenmark>
- Kunstler, J. (2006). *The long emergency: surviving the converging catastrophes of the 21st century*. London: Atlantic Books.
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2015) *Interview – det kvalitative forskningsinterview som håndværk*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Landbrug & Fødevarer (2019). *Danskerne vil gerne leve mere klimavenligt*. <https://lf.dk/tal-og-analyser/forbrugere-og-trends/befolkning-adfaerd-og-samfund/2019/danskerne-vil-gerne-leve-mere-klimavenligt>

- Landbrug & Fødevarer (2020). *Analyse af danskernes syn på klima og bæredygtighed*. <https://lf.dk/tal-og-analyser/forbrugere-og-trends/2020/analyse-af-danskernes-syn-paa-klima>
- Lave, J. (1988). *Cognition in practice*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lave, J. & Wenger, E (1991). *Situated Learning: Legitimate peripheral participation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lee, D. S., Fahey, D. W., Skowron, A., Allen, M. R., Burkhardt, U., Chen, Q., Doherty, S. J., Freeman, S., Forster, P. M., Fuglestedt, J., Gettelman, A., De León, R. R., Lim, L. L., Lund, M. T., Millar, R. J., Owen, B., Penner, J. E., Pitari, G., Prather, M. J., ... Wilcox, L. J. (2021). The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. *Atmospheric Environment*, 244. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834>
- Levitus, S., Antonov, J. I., Wang, J., Delworth, T. L., Dixon, K. W. & Broccoli, A. J. (2001). Anthropogenic Warming of Earth's Climate System. *Science*, 292 (5515), 267-270. DOI: 10.1126/science.1058154
- Lidskog, R., & Sundqvist, G. (2018). Environmental expertise as group belonging: Environmental sociology meets science and technology studies. *Nature and Culture*, 13(3), 309–331. <https://doi.org/10.3167/nc.2018.130301>
- Lincoln, Y. S., and Guba, E. (1985). *Naturalistic Inquiry*. Beverly Hills, CA: Sage.
- Luckmann, T. (1989). On meaning in everyday life and in sociology. *Current Sociology*, 37(1).
- Macnaghten, P. and Urry, J. (1998). *Contested Natures*. London/Californien: SAGE.
- Malina, M., McCarthy, J., Wall, D., Alley, R., Cobb, K., Cole, J., Das, S., Diffenbaugh, N., Emanuel, K., Frumkin, H., Hayhoe, K., Parmesan, C. & Shepherd, M. (2013). *What we know : The reality, risks, and response to climate change*. American Association for the Advancement of Science (AAAS).
- Mason, K. J. (2005). Observations of fundamental changes in the demand for aviation services. *Journal of Air Transport Management*, 11, 19–25.
- May, J. & Thrift, N. (2001). *Timespace*. London: Routledge.
- McDonald, S., Oates, C. J., Thyne, M., Timmis, A. J., & Carlile, C. (2015). Flying in the face of environmental concern: why green consumers continue to fly. *Journal of Marketing Management*, 31(13–14), 1503–1528. <https://doi.org/10.1080/0267257X.2015.1059352>
- Milman, O. (2019). 'Let's do it now': Greta Thunberg crosses Atlantic and calls for urgent climate action. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/2019/aug/28/greta-thunberg-arrival-in-new-york-delayed-by-rough-seas>
- Mkono, M., Hughes, K., & Echentille, S. (2020). Hero or villain? Responses to Greta Thunberg's activism and the implications for travel and tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 1–18.
- Monbiot, G. (2006). *We are all killers*. <https://www.monbiot.com/2006/02/28/we-are-all-killers/>
- Moses J W, Knutsen T L (2012). *Ways of Knowing : Competing Methodologies in Social and Political Research* (2nd ed.) Palgrave Macmillan: New York

- Nicolini, D. (2013). *Practice Theory, Work, & Organization. An Introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Nordgaard, K. M. (2006). People Want to Protect Themselves a Little Bit – Emotions, Denial, and Social Movement Nonparticipation. *Sociological inquiry*, 76 (3), 372-396.
- Nordgaard, K. M. (2011). *Living in denial – climate change, emotions, and everyday life*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Norstat (2019). Norstat at a glance. *Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet*.
<https://kefm.dk/media/6502/resultat-af-survey-om-danskernes-holdning-til-klimadilemmaer.pdf>
- Pedersen, K. B. (2012). Socialkonstruktivisme. I: Juul, S. & Pedersen, K. B. (red.): *Samfundsvidenskabernes videnskabsteori – en indføring*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Peeters, P., & Dubois, G. (2010). Tourism travel under climate change mitigation constraints. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 447–457.
- Peeters, P., Higham, J., Kutzner, D., Cohen, S. & Gössling, S. (2016). Are technology myths stalling aviation climate policy? *Transport. Res. Transport Environ.* 44, 30-42.
- Pels, E. (2008). The Environmental Impacts of Increased International Air Transport: Past trends and future perspectives [online] *Guadalajara: Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World*.
<http://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41508474.pdf>
- Pierce, D. W., Barnett, T. P., AchutaRao, K. M., Gleckler, P. J., Gregory, J. M., & Washington, W. M. (2006). Anthropogenic Warming of the Oceans: Observations and Model Results, *Journal of Climate*, 19(10), 1873-1900. <https://journals.ametsoc.org/view/journals/clim/19/10/jcli3723.1.xml>
- Pratt, S. (2015). The economic impact of tourism in SIDS. *Annals of Tourism Research*, 52, 148–160.
<https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.03.005>
- Putnam, R. (2000) *Bowling Alone*. New York: Simon and Schuster.
- Randles, S., & Mander, S. (2009a). Aviation, consumption and the climate change debate: “Are you going to tell me off for flying?” *Technology Analysis and Strategic Management*, 21(1), 93–113.
<https://doi.org/10.1080/09537320802557350>
- Randles, S., & Mander, S. (2009b). Practice(s) and Ratchet(s): A Sociological Examination of Frequent Flying. i Gössling, S. & Upham, P. (2009). Climate change and aviation: " Issues, challenges and solutions".
- Reckwitz, A. (2002). Toward a Theory of Social Practices. A Development in Culturalist Theorizing. *European Journal of Social Theory*, 2 (5):243-63.
- Rosa, H. (2014). *Fremmedgørelse og Acceleration*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Rosenzweig, C., Karoly, D., Vicarelli, M., Neofotis, P., Wu, Q., Casassa, G., Menzel, A., Root, T. L., Estrella, N., Seguin, B., Tryjanowski, P., Liu, C., Rawlins, S. & Imeson, A. (2008). Attributing physical and biological impacts to anthropogenic climate change. *Nature* 453, 353–357. <https://doi.org/10.1038/nature06937>
- Sayer, A. (1992). *Method in social science. A realist approach*. London: Routledge.

- Schatzki, T. (1996). *Social Practices. A Wittgensteinian approach to human activity and the social*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Schatzki, T. (2009). Timespace and the organization of social life. I Shove, E., Trentmann, F. and Wilk, R. (red.) *Time, consumption and everyday life: practice, materiality and culture*. Oxford: Berg, 35-63.
- Schutz, A. (1972). *Hverdagslivets sociologi*. Hans Reitzels Forlag.
- Scott, D., Hall, M. & Gössling, S. (2012). *Tourism and climate change: Impacts, adaptation and mitigation*. New York: Routledge.
- Shaw, S., & Thomas, C. (2006). Discussion note: Social and cultural dimensions of air travel demand: Hyper-mobility in the UK? *Journal of Sustainable Tourism*, 14(2), 209–215. doi:10.1080/09669580608669053
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Shove, E. (2003a). Converging conventions of comfort, cleanliness and convenience. *Journal of Consumer Policy* 26: 395–418.
- Shove, E. (2003b). *Comfort, cleanliness and convenience: the social organisation of normality*. Oxford: Berg.
- Shove, E. (2009). Everyday practice and the production and consumption of time. I Shove, E., Trentmann, F. and Wilk, R. (red.) *Time, consumption and everyday life: practice, materiality and culture*. Oxford: Berg, 17–34.
- Shove, E. (2010). Beyond the ABC: Climate change policy and theories of social change. *Environment and Planning A*, 42(6), 1273–1285. <https://doi.org/10.1068/a42282>
- Shove, E. (2014). Putting practice into policy: reconfiguring questions of consumption and climate change. *Contemporary Social Science*, 9(4), 415–429. <https://doi.org/10.1080/21582041.2012.692484>
- Shove E (2017a). Elisabeth Shove: Practice theory methodologies do not exist. *Practice Theory Methodologies* [online]. <https://practicetheorymethodologies.wordpress.com/2017/02/15/elizabeth-shove-practice-theory-methodologies-do-not-exist/>
- Shove, E. (2017b) Matters of practice. I Hui, A., Schatzki, T. & Shove, E. (red.) *The Nexus of Practices: Connections, constellations, practitioners*. Routledge: London
- Shove, E. & Pantzar, M. (2005). Consumers, Producers and Practices Understanding the invention and reinvention of Nordic walking. *Journal of Consumer Culture*, 5(1), 43–64. DOI: 10.1177/1469540505049846
- Shove, E., Pantzar, M., & Watson, M. (2012). *The dynamics of social practice : Everyday life and how it changes*. London: Sage.
- Shove, E., Trentmann, F. & Wilk, R. (2009). *Time, consumption and everyday life – Practice, materiality and culture*. Oxford: Berg Publishers.
- Simonsen, K. (1993). *Byteori og hverdagspraksis*. København: Akademisk forlag.

Sofronov, B. (2017). The economic impact on global tourism. *Annals of Spiru Haret University. Economic Series*, 17(2), 127–139. <https://doi.org/10.26458/1728>

Spaargaren, G. (2011). Theories of practices: Agency, technology, and culture. Exploring the relevance of practice theories for the governance of sustainable consumption practices in the new world-order. *Global Environmental Change*, 21(3), 813–822. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2011.03.010>

Steffen, W., Rockström, J., Richardson, K., Lenton, T. M., Folke, C., Liverman, D., Summerhayes, C. P., Barnosky, A. D., Cornell, S. E., Crucifix, M., Donges, J. F., Fetzer, I., Lade, S. J., Scheffer, M., Winkelmann, R., & Schellnhuber, H. J. (2018). Trajectories of the Earth System in the Anthropocene. *Proceedings of the National Academy of Sciences* 115 (33), 8252-8259.

The World Bank (2020). Air transport, passengers carried. *World Bank Open Data*. <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>

Thomas, G. (2010). Doing case study: Abduction not induction, phronesis not theory. *Qualitative Inquiry*, 16(7) 575 –582.

Timperley, J. (2017). Explainer: The challenge of tackling aviation’s non-CO2 emissions. *CarbonBrief*. <https://www.carbonbrief.org/explainer-challenge-tackling-aviations-non-co2-emissions>

Timperley, J. (2019). Why ‘flight shame’ is making people swap planes for trains. *BBC Future*. <https://www.bbc.com/future/article/20190909-why-flight-shame-is-making-people-swap-planes-for-trains>

Turner, S. (1994). *The Social theory of Practices: Tradition, Tacit Knowledge and Presuppositions*. Cambridge: Polity Press.

UNFCCC (2021). Greater Climate Ambition Urged as Initial NDC Synthesis Report Is Published. *UN Climate Change*. <https://unfccc.int/news/greater-climate-ambition-urged-as-initial-ndc-synthesis-report-is-published>

Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255-274.

Urry, J. (2010). Consuming the planet to excess. *Theory, Culture & Society*, 27(2–3), 191–212. DOI: 10.1177/0263276409355999

Urry, J. (2011). *Climate change and society*. Cambridge: Polity Press.

Urry, J. (2012). Social networks, mobile lives and social inequalities. *Journal of Transport Geography*, 21, 24–30. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.10.003>

Vi håller os på Jorden (2021). *Om oss*. <https://vihallerossparjorden.se/om-oss/>

Warde, A. (2005) Consumption and theories of practice, *Journal of Consumer Culture*, 5, 131-153.

Warde, A. (2013). What sort of a practice is eating? I Shove, E., & Spurling, N. (red.). *Sustainable practices : Social theory and climate change*. ProQuest Ebook Central <https://ebookcentral.proquest.com>

Warde, A. (2014). After taste: culture, consumption and theories of practice. *Journal of Consumer Culture*, 14(3), 279–303.

Welin, M. & Singh, S. (2018). The two Swedish mums who want people to give up flying for a year. *BBC*.
<https://www.bbc.com/news/av/world-europe-46362159>

Wilk, R. (2009). The edge of agency: Routines, habits and Volition. I: Shove, E., Trentmann, F. & Wilk, R. (red.): *Time, consumption and everyday life – Practice, materiality and culture*. Oxford: Berg Publishers (158-169).

Willig, R. & Vetlesen, A. J. (2017). *Hvad skal vi svare?* København: Hans Reitzels Forlag.

Wills, T. & Grün, G.-C. (2018). Trains vs. planes: What's the real cost of travel? *Deutsche Welle*.
<https://www.dw.com/en/trains-vs-planes-whats-the-real-cost-of-travel/a-45209552>

Zahavi, D. (2020). Socialitet og kropslighed – online kommunikation under coronakrisen [video]. *Videnskabernes selskab*. <https://www.youtube.com/watch?v=pMfFIKeQt0>