



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Aalborg Universitet

Analyse af luftfartsansattes syn på arbejde, uddannelse og klima

Lalicic, Dzejna; Lassen, Claus

Publication date:
2023

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Lalicic, D., & Lassen, C. (2023). *Analyse af luftfartsansattes syn på arbejde, uddannelse og klima*. Danish Aeromobilities Academy (DAAC).

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Danish Aeromobilities Academy

Analyse af luftfartsansattes syn på arbejde, uddannelse og klima

Marts 2023



Rapport nr. 23-01

Title: Analyse af luftfartsansattes syn på arbejde, uddannelse og klima.

Forfatter: Dzejna Lalicic & Claus Lassen.

Rapportkategori: Studenterprojekt.

Udgiver: Aalborg Universitet og Danish Aeromobilities Academy (DAAC).

Dato: 31/03/2023

Emneord: Luftfart, arbejde, uddannelse og klima.

Sider: 55

Rapport nr.: 23-01.

Finansieringskilde: Gennemført med praktisk hjælp fra de deltagende fagforeninger ellers uden finansiering i regi af Aalborg Universitet.

Danish Aeromobilities Academy (DAAC) har ophavsret til hele rapporten såvel som dens enkelte dele. Indholdet kan frit benyttes som baggrundsmateriale. Hvis rapporten citeres eller omtales, skal forfatternavn(e) og DAAC angives som kilde med navn(e) og rapportnummer. Ved eventuel anden brug skal der indhentes skriftlig samtykkeerklæring fra DAAC. For øvrige forhold gælder Ophavsretslovens bestemmelser. Konklusionerne i rapporten er alene udtryk for forfatterens vurderinger og holdninger og deles således ikke nødvendigvis af DAACs bestyrelse eller ledelse.

Sammendrag

Nærværende undersøgelse fokuserer på de ansattes holdninger i luftfartsbranchen til temaerne arbejde, uddannelse og klima. Undersøgelsen er gennemført med hjælp fra fem af de fagforbund, som organiserer luftfartsbranchen i Danmark ved hjælp af et webbaseret spørgeskema formidlet til deres medlemmerne. Særligt viser undersøgelsen, at 67% af medarbejderne på forskellige niveauer oplever en større arbejdsbyrde i kølvandet på COVID-19 nedlukningerne. 77% siger her tilsvarende, at de i nogen eller høj grad oplever et større pres på de arbejdsmæssige rammer. Konsekvensen er blandt andet, at 71% i nogen eller høj grad oplever de har en større bekymring for luftfartsbranchens fremtid end tidligere. Flertallet af medarbejderne, særligt det flyvende personale, vurderer dog, at EU's ansættelsesretslige lovgivning på nuværende tidspunkt kun i begrænset omfang sikrer tilstrækkelige arbejdsvilkår, ligesom 6 ud af 10 oplever begrænset eller ingen politisk opmærksomhed og opbakning til branchen i Danmark. Et problem der især fremhæves af det flyvende personale, som også er den jobkategori, hvor flest oplever, at deres kompetencer kun i begrænset omfang kan anvendes inden for andre brancher. Generelt oplever 68% af de adspurgte medarbejdere, at der ikke eksisterer tilstrækkeligt med efter- og videreuddannelse målrettet luftfart. I forhold klima viser undersøgelsen endvidere, at medarbejderne vurderer realismen ift. omstilling af luftfarten højere, jo længere tid der er til at målene skal indfries. De fleste af medarbejderne i undersøgelsen mener, at trafikudviklingen i fremtiden vil vende tilbage til udvikling fra før COVID-19, men at fremtidens luftfart vil være præget af klimamæssig omstilling og øget digitalisering.

Summary

The present study focuses on attitudes about work, education and climate among the employees in the aviation industry. A web-based survey was distributed to the employees in the aviation industry with help from the unions that organize most of the Danish aviation employees. In particular, the study shows that 67% of the employees experience major changes in their workload after COVID-19. 77% also say that they experience greater pressure on the working environment to some or a great extent. The consequence is that 71% feel to some, or a great extent, that they have a greater concern for the future of the aviation industry than before. However, the majority of the employees, especially the flying staff, do not think that EU employment legislation currently does enough to ensure sufficient working conditions, and 6 out of 10 experience limited or no political attention and support for the aviation industry in Denmark. A problem particularly highlighted by the flying staff who have the highest share of respondents that experience most difficulties in using their educational skills in work areas outside aviation. Generally, 68% of the surveyed feel that currently there is a lack of education offers targeting aviation employees. In relation to the climate change perspective, the questionnaire generally shows that the employees rate the realism of the transformation of aviation higher the longer there is to the achievement of the goal. Most of the employees in the survey believe that the volume of future air traffic will get 'back to normal' before COVID-19, but they also state that climate changes and increased digitalization will dominate the agenda of aviation in the future after COVID-19.

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse.....	2
Forord.....	3
Indledning.....	4
Aeromobilitets-forskningen som teoretiske ramme.....	5
Metode.....	6
Analyser af medarbejdernes holdninger og vurderinger.....	10
Konklusioner.....	12
Referencer.....	13
Bilag 1: Spørgeskema.....	15
Bilag 2: Samlede resultater.....	17

Forord

Luftfarten står overfor en række store udfordringer i form af genrejsning efter COVID-19 nedlukningerne, behovet for en grøn omstilling af luftfarten, samt en stadig stigende international konkurrence, som skaber pres på løn og arbejdsforhold. Forhold der tilsammen også kalder på mere viden om fremtidige behov for efter- og videreuddannelse i luftfartsbranchen. På trods af at der er gennemført forskellige undersøgelser af danskernes holdninger generelt til et eller flere af de omtalte temaer, er der endnu ikke foretaget en samlet kortlægning af de luftfartsansattes holdninger til arbejde, uddannelse og klima. Netop på grund af at de forskellige faggrupper, som arbejder med luftfart, besidder faglig viden og detaljeret branchekendskab, rummer medarbejdernes perspektiver en række værdifulde indsigter, når der i de kommende år skal findes og implementeres løsninger for fremtidens luftfart både i Danmark og på Europæisk niveau.

Derfor er det ambitionen med nærværende undersøgelse at kortlægge de ansatte i luftfartssektorens vurdering af, og holdninger til, ovenstående temaer. Undersøgelsen er i samarbejde med Danish Aeromobilities Academy gennemført som en spørgeskemaundersøgelse blandt medlemmer i fem af de største fagforbund, der organiserer de forskellige grupper inden for luftfarten. Disse fagforbund er 3F Kastrup, Dansk Metal Luftfart, Trafikforbundet, Flyvebranchens Personale Union, samt Vagt- og Sikkerhedsfunktionærenes Landssammenslutning.

Analysen er udformet og udført af mobilitetsstuderende Dzejna Lalicic i forbindelse med en forskningspraktik hos Center for Mobiliteter og Urbane Studier (C-MUS) på Aalborg Universitet i efteråret 2022. Efterfølgende er analysen i samarbejde med vejleder Claus Lassen bearbejdet til nærværende minirapport. Rapporten har som DAAC-udgivelse status som studenteprojekt.

Resultater og vurderinger i nærværende minirapport er alene udtryk for forfatterens holdninger og deles ikke nødvendigvis af Danish Aeromobilities Academy eller af de fagforeninger, som understøtter gennemførelsen af undersøgelsen.

Undersøgelsens spørgeskema er medtaget i bilag 1 og de samlede resultater fremgår af bilag 2. I selve analysen er kun medtaget de resultater, som vi har vurderet som særlige relevante eller informative i forhold til rapportens undersøgelsesfokus.

I forbindelse med udarbejdelse af notatet vil vi gerne takke Erik Jensen, Thomas Thessen, Henrik Bay-Clausen, Henrik Nipper, Kasper Bjerg, Mads Holst, Pia Vistisen og Marieke van Hulst Pedersen for hjælp, inputs og vejledning undervejs. Uden jeres bistand havde det ikke været muligt at gennemføre undersøgelsen.

Aalborg, marts 2023

Dzejna Lalicic &
Claus Lassen

Indledning

Luftfarten har internationalt gennemgået store forandringer de seneste 30 år. I Danmark har sektoren i perioden oplevet en betydelig vækst (figur 1). Liberaliseringen af den europæiske luftfart fra begyndelsen af 1990'erne har resulteret i øget udbud af flyrejser, teknologisk og forretningsmæssig udvikling, samt lavere priser på flybilletter. Forhold, der tilsammen med generelle indkomststigninger i de europæiske lande, har medført en markant stigning de seneste årtier i antallet af flyrejser til og fra EU (Ydersbond 2022:3).

Liberalisering har dog også ifølge Europa-Parlamentet og det Internationale Transport Forum (ITF) betydet, at ansatte hos flyselskaber har haft en lavere lønudvikling end andre grupper af ansatte på arbejdsmarkedet, og at mange luftfartsansatte har oplevet forringede arbejdsvilkår (Europa-Parlamentet 2016; International Transport Forum 2022 i Ydersbond 2022:4). Dette har blandt andet afstedkommet en række strejker og konflikter i den europæiske og danske luftfart. I en analyse af de organisatoriske rammer for norsk luftfart peger Ydersbond fra Transport Økonomisk Institut i Oslo således på, at uligheder i social- og arbejdslovgivningen sammen med forskellige lønsandarter i EØS-området har muliggjort, at flyselskaberne, særligt lavprisselskaberne, udnytter sådanne forskelle til at forbedre deres konkurrencemæssige situation (2022:5).

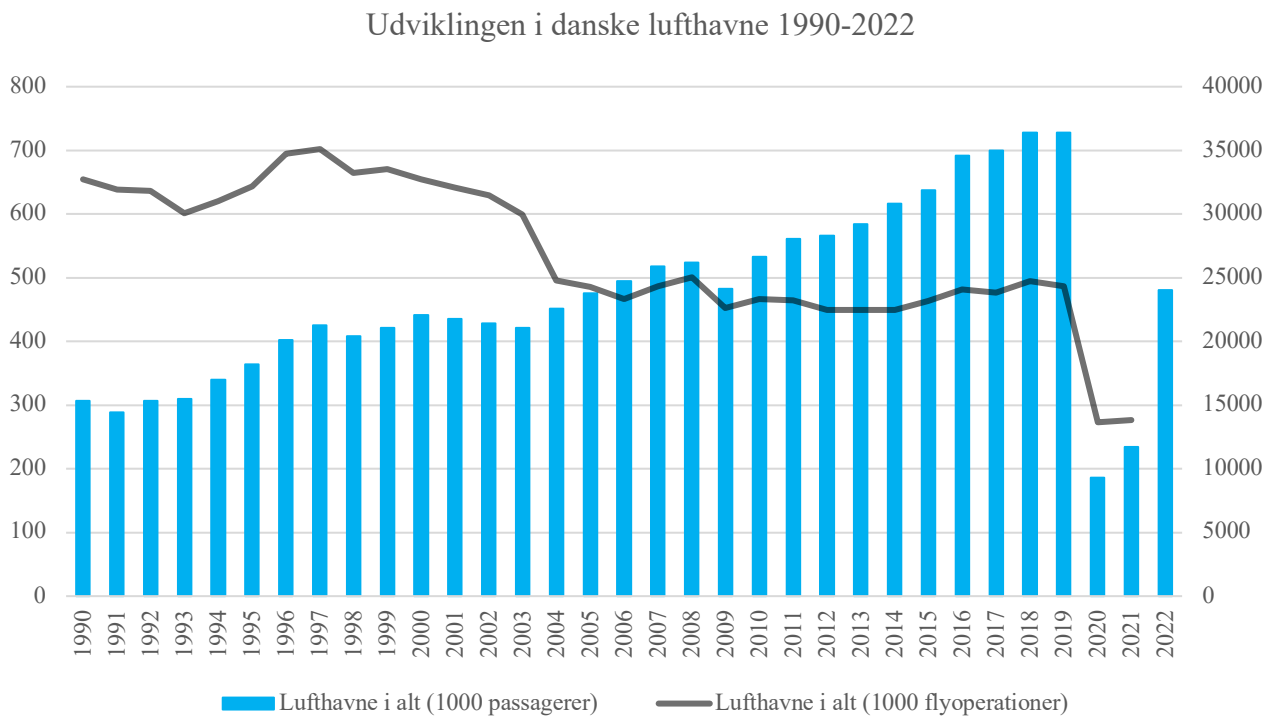
Luftfartsbranchen er senest i tillæg til ovenstående udvikling blevet ramt af den globale COVID-19 krise, der mange steder betød et de facto stop for den overvejende del af persontrafikken i en periode specielt i den første halvdel af 2020 (se figur 1). COVID-19 pandemien har medført fyringer, øget krav om omskoling og opkvalificering, ændrede arbejdsbetingelser og lønforhold, samt generelt større usikkerhed om arbejdsbetingelserne hos de ansatte i flyselskaber og lufthavne.

Samtidig er luftfartsbranchen de senere år blevet mødt med stigende samfundsmæssige krav om at gennemføre en omfattende omstilling af sektoren i forhold til de globale klimaudfordringer væk fra konventionelle brændstofteknologier til mere klimavenlige og klimaneutrale teknologier. Et forhold der blandt andet har resulteret i et klimapartnerskab mellem luftfartssektoren og den danske regering om en 70% reduktion af udledningerne fra indenrigsluftfarten i 2030 (ift. 1990 niveau), en 30% reduktion af udslippene fra udenrigsluftfarten i 2030 (ift. 2017-niveau) og en helt klimaneutral luftfart senest i 2050 (Regeringen 2021).

Der mangler dog viden om luftfartsbranchens ansattes vurderinger og holdninger til de omtalte forandringer af luftfarten, både når det handler om arbejde og uddannelse, men også i forhold til udfordringerne med at omstille sektoren imod en større grad af klimaneutralitet. Nærværende projekt tager derfor fat på at undersøge følgende forskningsspørgsmål i forhold til de ansatte i den danske luftfartsbranche:

- Hvad kendetegner de ansatte (uddannelsesmæssige baggrund, jobtyper, køn, alder og nationalitet)?
- Hvilke udfordringer oplever de ansatte (konkurrencesituation, politisk bevågenhed, arbejdsforhold, uddannelsesbehov)?

- Hvordan vurderer de ansatte mulighederne og realismen i en grøn omstilling af dansk luftfart?
- Hvilke scenarier vurderer medarbejderne som mest sandsynlige i forhold til den fremtidige udvikling af luftfarten i Danmark?



Figur 1. Udviklingen i udenrigs- og indenrigstrafikken gennem danske lufthavne 2012-2022 (Danmarks Statistik 2023; Trafikstyrelsen 2023).

Aeromobilitetsforskningen som teoretisk ramme

Metateoretisk er udgangspunktet for undersøgelsen den nye tilgang inden for luftfartsforskning, som internationalt betegnes som aeromobilitetsforskning (Jensen, Lassen, Laursen and Larsen 2014:5, se også Lassen 2022). Aeromobilitetsforskning handler grundlæggende om at se på luftfartens samfundsmæssige betydning og konsekvenser fremfor udelukkende at betragte luftfart som en teknisk-administrativ disciplin. Set i lyset af luftfartssektorens vigtige samfundsmæssige rolle er det bemærkelsesværdigt, at de samfundsmæssige betydninger, relationer og konsekvenser af en sådan mobilitetsform både nationalt og internationalt er et relativt udforsket inden for de forskellige videnskabelige felter herunder specielt transportforskningen (Ibid.). Den konventionelle flyforskning har især været funderet i et 'predict and provide' paradigme (Whitelegg 1997:88) og ofte snævert fokuseret på den konventionelle aktørtrekant bestående af flyselskaber, lufthavn og den flyrejsende som et relativt lukket system (Jensen, Lassen, Laursen and Larsen 2014:5). Metodisk har det således især handlet om at tilvejebringe den nødvendige infrastruktur i og omkring lufthavne for at kunne imødekomme de fremtidige transportbehov, typisk estimeret via en fremskrivning af den historiske trafikudvikling (Ibid.). Den konventionelle luftfartsforskning er en uundværlig tilgang generelt, når det handler om mest effektivt at håndtere nuværende og fremtidige trafikstrømme af rejsende og gods,

men den kommer mere til kort, når det netop gælder om at forstå, hvordan luftfarten skabes og forbruges i forskellige samfundsmæssige kontekster på forskellige skaler, samt når det handler om at opsamle de samfundsmæssige konsekvenser, som udviklingen i luftfarten knytter sig til. Særligt aktualiserer de samfundsmæssige forandringer, som de seneste årtier har givet helt nye betingelser for luftfarten, behovet for udviklingen af en ny og mere samfundsorienteret aeromobilitetsforskning. Senest har eksempelvis klimakrisen, COVID-19 og den internationale ustabile geopolitiske situation i kølvandet på krigen i Ukraine markant rekonfigureret rammebetingelserne for den globale, regionale og nationale luftfart.

Aeromobilitetsforskningen er på den måde en del af en større bevægelse i den internationale forskning, som på tværs af eksisterende discipliner, fagligheder og metodiske traditioner sætter fokus på betydningen af, at det moderne samfund i stigende omfang er blevet et ”samfund i bevægelse” (Lach og Urry 1994, se også Jensen og Lassen 2011). I et sådant bevægelsessamfund spiller forskellige former for fysisk, virtuel og forestillet mobilitet en stigende rolle for menneskers hverdagsliv; og det har betydning for samfundets organisering og påvirker en lang række af de økonomiske, sociale og politiske processer, som konstituerer samfund, hverdagsliv, netværk og foreningsliv mm. (Jensen, Lassen, Laursen og Larsen 2014:6, se også Lassen og Jensen 2004). Det betyder konkret, at aeromobilitetsforskningen er en teoretisk ’åben’ tværdisciplinær forskningspraksis, der søger empirisk variation, og som ofte baserer sig på multivariable forskningsdesigns alt efter konteksten i forhold til at forstå luftfartssystemer og deres samfundsmæssige indlejring. I nedenstående figur er de forskellige metodiske tilgange og faglige kendetegn opsummeret for henholdsvis den konventionelle flyforskning og den nye aeromobilitetsforskning opstillet på en generaliseret form.

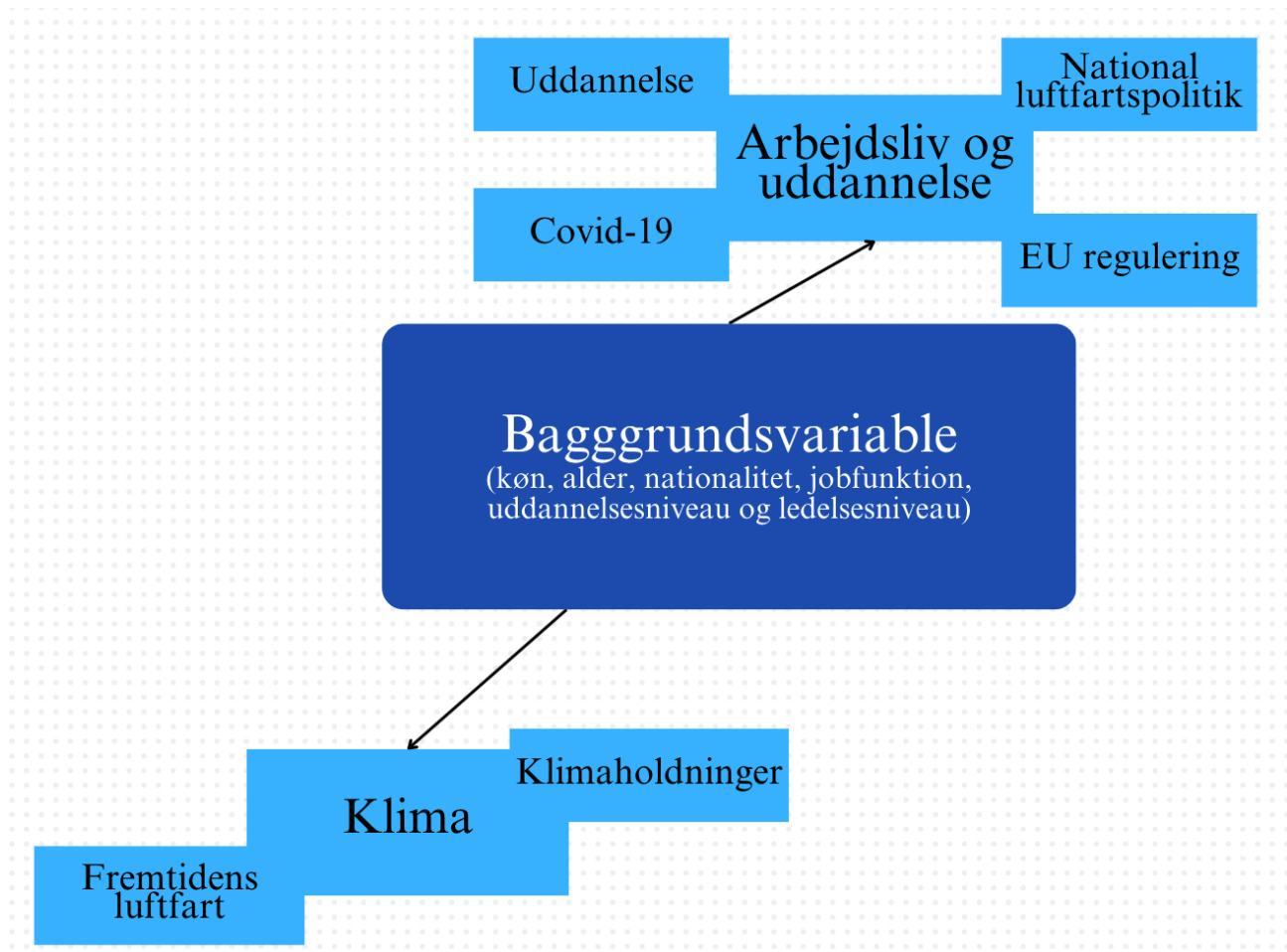
	Konventionel flyforskning	Aeromobilitetsforskning
Fokus	At vurdere og fremskrive flytrafikken med henblik på at tilvejebringe kapacitet	At forstå produktionen og forbrugsmønstre bag flytrafikken
Metoder	Model og fremskrivning	Forskellige kvalitative, kvantitative og visuelle datametodikker
Teoretisk udgangspunkt	Forecasting Fysisk flymobilitet Flytrafik af objekter fra A til B	Det ny mobilitetsparadigme. Fysisk flymobilitet i samspil med forskellige mobilitetsformer. Flytrafik er mere end fra A-B
Aktor og system fokus	Lukket system bestående af flyselskaber, flyrejsende og lufthavne	Åbent samfundsmæssigt system der udover flyselskaber, flyrejsende og lufthavne rummer en række andre samfundsmæssige aktører

Figur 2. Opsummering af henholdsvis den konventionelle flyforskning og aeromobilitetsforskningen (Reduceret version af Jensen, Lassen, Laursen og Larsen 2014:9).

Metode

Undersøgelsen er med udgangspunkt i ovenstående forskningsspørgsmål og den aeromobilitetsteoretiske tilgang udformet som en kvantitativ spørgeskemaanalyse og er analyseret via en deskriptiv statistisk tilgang i form af simpel tabelanalyse med tabeller og figurer (Gundelach 2013:13). Analyseformens styrke er, at dens resultater, i modsætning til en række mere omfattende statistiske metoder, er ret intuitive at forstå. Tilgangen er specielt anvendelig i situationer, hvor interessen primært retter sig mod at uddrage ret enkle informationer fra datamaterialet. En enkelthed som særligt forefindes i den form for samfundsvidenskabelige undersøgelser, som benytter relativt

almene teorier, og hvor kravet til metodisk præcision er lavere (Ibid.). Det vurderes, at de nævnte karakteristika gør sig gældende for nærværende undersøgelses problemstilling og metodebehov, hvor der særligt er fokus på generelt at kortlægge de ansattes holdning og vurderinger i forhold til fokusområderne arbejde, uddannelse samt klima. I tillæg undersøges mulige sammenhænge imellem de indsamlede sociologiske baggrundsvariable (køn, arbejdsområde, ledelsesniveau) og de to omtalte fokusområder. Figur 3 illustrerer den anvendte analytiske tilgang.



Figur 3. Den anvendte analytiske tilgang.

Den valgte dataindsamlingsmetode er udformet som et spørgeskema, der er blevet sendt ud til personer, som arbejder i den danske luftfartsbranche. En del af de beskæftigede i luftfartsbranchen er tilknyttet en fagforening, der specielt organiserer luftfartsansatte. Disse forskellige fagforeninger blev indledningsvist kontaktet i forhold til at være behjælpelig med formidlingen af spørgeskemaet til de medlemmer, som er ansat i luftfartssektoren, og følgende 5 fagforbund indvilligede i at deltage:

- 3F Kastrup: medlemmerne arbejder indenfor forskellige områder i lufthavnen.
- Dansk Metal Luftfart: medlemmerne arbejder som piloter, kabinepersonale og teknikere, som vedligeholder fly og ground materiale.
- Trafikforbundet: medlemmerne arbejder som flyveledere.
- Flyvebranchens Personale Union: medlemmerne arbejder som kabinepersonale, piloter, flyveledere, flyinstruktører, helikopter piloter, AFIS operatører og pilotelever.
- Vagt- og Sikkerhedsfunktionærenes Landssammenslutning: medlemmerne arbejder med service, security og parkering.

Tilsammen vurderer de 5 fagforeninger, at de repræsenterer 7.657 medlemmer med beskæftigelse inden for luftfart (se figur 4). I 2017 var der som omtalt i indledningen ca. 30.000 ansatte indenfor luftfart i Danmark. I forhold til at vurdere det nuværende tal for beskæftigelse i dansk luftfart efter COVID-19 nedlukningerne er der i forbindelse med undersøgelsen lavet et konservativt estimat på ca. 20.000-21.000 beskæftigede i Danmark inden for luftfarten i 2022¹. I forhold hertil når undersøgelsen således skønmæssigt ud til ca. 36-38 % af det samlede antal beskæftigede i branchen. At dette tal ikke er endnu højere skyldes flere forhold. For det første var det desværre ikke muligt for HK-Luftfart at deltage i undersøgelsen. For det andet findes der en række ansatte inden for luftfarten, der er organiseret i andre fagforbund. Eksempelvis skifter faggrupper som elektrikere, jurister, politi eller mekanikere ikke nødvendigvis fagforbund, hvis de får ansættelse i en lufthavn². For det tredje dækker antal beskæftigede også over en række stillinger hos leverandører, service og byggefirmaer, som har høj aktivitet i eller i tilknytning til lufthavne og flyselskaber, men hvor der kun er tale om en delvis beskæftigelse i lufthavnen.

Spørgeskemaet er konkret udformet, udsendt og analyseret via SurveyXact (se www.surveyxact.dk for yderligere information). I bilag 1 fremgår det samlede spørgeskema. Konkret indeholder spørgeskemaet 20 spørgsmål, som er inddelt i tre spørgsmålsgrupper. Først er respondenterne stillet 8 sociologiske baggrundsspørgsmål (køn, alder, nationalitet, uddannelseskvalifikationer, jobfunktion og ledelsesniveau). Dernæst følger 6 spørgsmål om, hvordan respondenterne oplever deres arbejdsliv i forhold til betydningen af COVID 19, EU-regulering, national politisk bevågenhed og nuværende og fremtidige uddannelsesbehov. Endeligt afsluttes spørgeskemaet med 4 spørgsmål, som retter sig

¹ Her er Trafikstyrelsens tal for det samlede antal rejsende passagerer igennem de danske lufthavne i 2022 benyttet. Med udgangspunkt heri og Damvad Analytics (2015) estimerer for beskæftigelseseffekter i lufthavne er den samlede danske beskæftigelse i 2022 anslået. Det er dog her vigtigt at fremhæve, at dette tal naturligvis er forbundet med stor usikkerhed men estimatet giver dog en overordnet indikation af den samlede beskæftigelse i luftfartsbranchen, i forhold til at vurdere hvor stor en del af branchen spørgeskemaet samlet set er kommunikeret ud til igennem fagforeningerne.

² Dette gælder også medarbejdere registreret i andre afdelinger af et fagforbund end luftfartsområdet, eksempelvis 3F eller metal, eller hvis medarbejderne er medlemmer af eksempelvis ASE og KRIFA.

mod de politiske målsætninger om mulighederne for at opnå klimaneutral flyvning samt mere generelt fremtidige udviklingsscenarier for luftfarten. Spørgsmålene var generelt udarbejdet som lukkede svarkategorier, der indeholder både nominelle og ordinale svarkategorier samt enkelte helt åbne svarbokse, hvor respondenterne frit kan uddybe mere kvalitativt (se bilag 1).

Spørgeskemaet er udsendt via de deltagende fagforeninger i perioden d. 28. november – d. 20. december 2022. Kontaktpersonen i hver fagforening har modtaget en mail med et link til spørgeskemaet og en medfølgende tekst, der kortfattet forklarer undersøgelsens formål og indhold. Det varierer, som det fremgår af nedenstående figur 4, hvordan de enkelte fagforeninger konkret har udsendt deres mail til medlemmerne. To forbund har udsendt det direkte til medlemmerne via e-mail, mens én har kontaktet dem via både e-mail og sociale medier. Endeligt har to forbund benyttet både direkte e-mails, sociale medier og deres hjemmeside til at nå de medlemmer, som er beskæftige inden for luftfartssektoren. Trafikforbundet, Flyvebranchens Personale Union, og Vagt- og Sikkerhedsfunktionærenes Landssammenslutning udsendte en rykkermail til medlemmerne ca. 1 uge før, at undersøgelsen lukkede endeligt. Respondenterne kunne vælge imellem en dansk- og engelsksproget version af spørgeskemaet.

Nedenstående figur 4 giver i tal et mere detaljeret overblik over de indsamlede data og svarprocenter både i forhold til hver enkelt af de deltagende fagforeninger og totalt for den samlede undersøgelse. Samlet set har 1.129 respondenter besvaret spørgeskemaet (helt eller delvist), hvoraf 1082 var danske og 47 var engelske, hvilket giver en svarprocent på 15.

Efter afsluttet dataindsamling er data analyseret ved hjælp af SurveyXact i form af simple sammentællinger i tabeller og figurer samt analyser med to variable i tosidede tabeller. De samlede resultater fremgår af bilag 2. I det efterfølgende præsenteres udelukkende de resultater og sammenhænge, som igennem analysearbejdet har de tydeligste tendenser, eller i forhold til undersøgelsens problemformulering på anden måde rummer interessante informationer.

Fagforeninger	Distribution	Antal medlemmer	Antal besvarelser	Svarprocent (%)	Andel af svar (%)
3F Kastrup	SoMe, hjemmeside og e-mail	3.000	182	6	16
Dansk Metal Luftfart	SoMe, hjemmeside og e-mail	1.600	404	25	36
Trafikforbundet	E-mail	300	19	6	2
Flyvebranchens Personale Union	SoMe og e-mail	2.000	330	17	29
Vagt- og Sikkerhedsfunktionærenes Landssammenslutning	E-mail	757	106	14	9
Andet/Ønsker ikke at oplyse/Ikke besvaret	-	-	88	-	8
Samlet		<i>7.657</i>	<i>1129</i>	<i>15</i>	<i>100</i>

Figur 4. Oversigt over de indsamlede data og svarprocenter.

Analysér af medarbejdernes holdninger og vurderinger

Nærværende analyseafsnit, hvor undersøgelsens hovedresultater på kort form gennemgås, er struktureret i tre dele; baggrundsvariabler, arbejde og uddannelse, og endeligt klima og luftfartens fremtid. Under hver kategori er de vigtigste resultater opsummeret, og et mere detaljeret indblik findes i bilag 2.

Baggrund:

For at kortlægge den sociologiske profil hos respondenterne i undersøgelsen, er der stillet en række baggrundsspørgsmål til respondenterne om alder, nuværende jobfunktion, uddannelsesniveau og om de har et ledelsesmæssigt ansvar. Ud fra dette fremkommer følgende billede:

- Gennemsnitsalderen blandt respondenterne er 48,4 år.
- 76% af respondenterne er mænd og 24% er kvinder.
- 86.6% af respondenterne har angivet dansk nationalitet, 8.6% fra Sverige, mens den resterende del fordeler sig på 20 forskellige lande.
- Den største andel af respondenterne er bosiddende i Hovedstadsområdet.
- 28% af respondenterne havde enten gennemført en gymnasial uddannelse eller en erhvervsuddannelse.
- Der er 3 kategorier af jobfunktioner, som omfatter 75% af respondenterne:
 - 54% af respondenterne arbejder som kaptajn, pilot eller kabinepersonale.
 - 11% af respondenterne arbejder inden for passager- og bagagehåndtering.
 - 10% af respondenterne arbejder inden for sikkerhed.
- Inden for den største af jobkategorierne er 44% stewardesser, mens 25% arbejder som pilot og 26% som kaptajn.
- Sikkerhed (92%), efterfuldt af rengøring (88%) samt passager- og bagagehåndtering (72%) er de jobfunktioner, hvor flest medarbejdere er helt uden ledelsesansvar.
- Det er kaptajn, pilot eller kabinepersonale, hvor den højeste andel af respondenterne har nogle ledelsesfunktioner (35%) eller er mellemledere (18%), hvis man ser på tværs af jobfunktioner. Inden for denne kategori er det ikke overraskende luftfartskaptajn-kategorien, som har den højeste andel af medarbejdere (73%), som besidder en eller anden form for ledelsesansvar.

Arbejde og uddannelse:

I denne del af undersøgelsen blev der spurgt ind til det politiske aspekt i luftfart fra et dansk og et EU-perspektiv, hvordan COVID-19 pandemien har påvirket branchen og deres uddannelse i luftfart:

- 39% af respondenterne har i høj grad oplevet en større arbejdsbyrde efter COVID-19, mens 28% i nogen grad har oplevet større arbejdsbyrde. Samlet oplever således næsten 7 ud af 10 medarbejdere nogle eller store forandringer i deres arbejdsbyrde efter COVID-19.
- 53% af respondenterne har i høj grad oplevet et større pres på de arbejdsmæssige vilkår og rammer efter COVID-19, mens 24% i nogen grad har oplevet større pres. Det vil sige, at næsten 8 ud af 10 medarbejdere i nogen eller høj grad oplever et større pres på de arbejdsmæssige vilkår efter COVID-19 inden for luftfarten.

- 45% af respondenterne er i høj grad bekymret for branchens fremtid efter COVID-19, mens 26% i nogen grad er bekymret. Det vil sige, at mere end 7 ud af 10 medarbejdere i nogen eller høj grad er bekymret for luftfartsbranchens fremtid.
- 39% oplever slet ikke, at EU's ansættelsesretlige lovgivning på nuværende tidspunkt sikrer tilstrækkelige vilkår for arbejdsmiljø og sikkerhed i luften. Mens 22% synes, at dette i mindre grad gør sig gældende. Mere end 6 ud af 10 medarbejdere oplever altså slet ikke, eller i begrænset omfang, at EU's ansættelsesretlige lovgivning på nuværende tidspunkt sikrer tilstrækkelige vilkår for arbejdsmiljø og sikkerhed for arbejde i luftfartsindustrien.
- Det er særligt medarbejdere, som er ansatte som kaptajn, pilot eller kabinepersonale (73%), der vurderer EU's ansættelsesretlige lovgivning som utilstrækkelig.
- 34% oplever, at der i mindre grad er tilstrækkelig politisk bevågenhed og støtte til den danske luftfartsbranche, mens 32% mener, at der slet ikke er bevågenhed og støtte nok. Samlet oplever mere end 6 ud af 10 medarbejdere i luftfartsbranchen altså begrænset eller slet ingen politisk opmærksomhed og opbakning til luftfarten. Et forhold der er særligt tydeligt blandt kaptajner, piloter og kabinepersonale, hvor mere end 7 ud af 10 indikerer, at de slet ikke oplever tilstrækkelig støtte (samlet 72%).
- 38% forventer i nogen grad i forbindelse med deres nuværende job at få behov for mere efter- og videreuddannelse, mens 16% forventer i høj grad at få behov for mere uddannelse. Det betyder, at mere end halvdelen af medarbejderne forventer i nogen, eller høj grad, behov for mere efter- og videreuddannelse.
- 68% af de adspurgte medarbejdere forventer i et eller andet omfang at få behov for efter- og videreuddannelse for at kunne klare sig på arbejdsmarkedet på længere sigt. Det vil sige, at næste 7 ud af 10 medarbejdere har denne oplevelse. Inden for områderne kaptajner, piloter og kabinepersonale, passager- og bagagehåndtering samt sikkerhed gælder dette for mere end 6 ud af 10 medarbejdere, mens det for håndværkere og administrative medarbejdere gør sig gældende for næsten 9 ud af 10 medarbejdere.
- 32% af de ansatte (eller 3 ud af 10) svarer, at de kun i begrænset omfang oplever, at deres nuværende uddannelse kan anvendes inden for andre brancher – 64% af denne svarkategori udgøres af det flyvende personale, der er beskæftiget som pilot, kaptajn eller kabinepersonale.
- 68% af de ansatte siger samtidigt, at der i dag ikke eksisterer tilstrækkeligt med efter- og videreuddannelse inden for luftfart, 62% af denne svarkategori udgøres tilsvarende af medarbejdere beskæftiget som pilot, kaptajn eller kabinepersonale.

Klima og luftfartens fremtid:

Den sidste del af undersøgelsen rummer to elementer. Først er medarbejderne blev spurgt ind til, hvordan de vurderer klimambitionerne for 2050, 2030 og 2025. Her viser undersøgelsen:

- 28% vurderer, at det i nogen grad er realistisk, mens 37% tror, at det i mindre grad er sandsynligt, at luftfartsindustrien er helt klimaneutral i år 2050.
- 22% vurderer, at det i nogen grad er realistisk at gøre indenrigstrafikken helt klimaneutral i 2030, mens 48% i mindre grad oplever dette mål som sandsynligt.

- 20% procent af medarbejderne vurderer, at det i nogen grad er realistisk med en klimaneutral indenrigsrute i 2025, mens 50% i mindre grad ser det som realistisk. Det vil således sige, at de ansatte i luftfartsindustrien generelt vurderer realismen lavere, jo tættere vi kommer på i dag. Hver anden medarbejder vurderer således, at det kun i mindre grad er realistisk med en klimaneutral indenrigsrute allerede i 2025, mens flere tror på, at den grønne omstilling er mere sandsynlig på længere sigt.

I den sidste del af undersøgelsen blev der afslutningsvist fokuseret på, hvordan de undersøgte medarbejdere vurderer fire forskellige mulige scenarier for fremtidens luftfart³. Her viser undersøgelsen⁴:

- *Scenarie 1 "Tilbage til normalen fra før COVID-19"*: 17% er helt enige, 37% i nogen grad, mens 31% vurderer, at dette i mindre grad er sandsynligt. Næsten 4 ud af 10 ansatte vurderer altså, at dette scenarie i nogen grad er realistisk.
- *Scenarie 2 "Geopolitisk ustabilitet med færre lange rejser"*: Kun 5% vurderer, at dette i høj grad er realistisk, mens 35% siger, at det i nogen grad er sandsynligt. 29% vurderer, at det i mindre grad er realistisk, at dette scenarie bliver virkelighed.
- *Scenarie 3 "Digitalisering gør fremtidens rejsesystem mere effektivt"*: 22% vurderer, at dette i høj grad er realistisk, mens 48% i nogen grad vurderer det som realistisk. Kun 7% af de ansatte indikerer, at dette i mindre grad er realistisk.
- *Scenarie 4 "En klimaneutral fremtidig luftfart"*: 16% vurderer, at dette i høj grad er sandsynligt, mens 48% i nogen grad peger på, at det er realistisk, mens 17% siger, at de oplever dette som mindre sandsynligt.

Konklusioner

I dette afsluttende afsnit vil undersøgelsens konklusioner kortfattet blive opsummeret. Opsummerende kan det fremhæves, at spørgeskemaundersøgelsen indfanger en række forskellige jobområder inden for luftfart, dog er 75% af de samlede besvarelser afgivet af medarbejdere beskæftiget som kaptajn, pilot, kabinepersonale, passager- og bagagehåndtering samt sikkerhed. Hovedparten af respondenterne er danske mænd, som bor i Hovstadsområdet. Mere end hver anden har enten en gymnasial uddannelse eller en erhvervsuddannelse.

I forhold til arbejde oplever næsten 7 ud 10 medarbejdere nogle eller store forandringer i forhold til øget arbejdsbyrde efter COVID-19. Næsten 8 ud af 10 medarbejdere siger, at de i nogen eller høj grad oplever et større pres på de arbejdsmæssige vilkår i luftfartsbranchen efter COVID-19. Det betyder også, at 71% i nogen eller høj grad oplever en større bekymring for luftfartsbranchens fremtid efter COVID 19. Mere end 6 ud af 10 medarbejdere erfarer i forhold hertil slet ikke, eller kun i begrænset omfang, at EU's ansættelsesretslige lovgivning på nuværende tidspunkt sikrer tilstrækkelige vilkår

³ Disse scenarier er udviklet med udgangspunkt i Airmind *Future Scenarios* (<https://c-mus.com/airmind/model/info.php?q=8&i=120&p=1>)

⁴ Se bilag 2 for den fulde ordlyd af de enkelte spørgsmål, som knytter sig til de respektive scenarier.

for arbejdsmiljø og sikkerhed for arbejde i luftfartsindustrien. Et forhold der særligt gør sig gældende for det flyvende personale, hvor et flertal på 73% vurderer EU's ansættelsesretlige lovgivning som utilstrækkelig. Samtidig oplever mere end 6 ud af 10 medarbejdere i luftfartsbranchen begrænset eller slet ingen politisk opmærksomhed og opbakning til luftfarten. En oplevelse der tilsvarende er særligt udbredt blandt kaptajner, piloter og kabinepersonale, hvor mere end 72% angiver dette. I relation til uddannelse siger mere end halvdelen af medarbejderne, at de i nogen grad eller i høj grad forventer behov for mere efter- og videreuddannelse i deres nuværende job, mens næste 7 ud af 10 medarbejdere (68%) i varierende omfang forventer at få behov for efter- og videreuddannelse for at kunne klare sig på arbejdsmarkedet på længere sigt. I relation hertil er det specielt interessant, at 32% af medarbejderne i undersøgelsen (ca. 3 ud af 10) kun i begrænset omfang oplever, at deres nuværende uddannelse kan anvendes inden for andre brancher, og 64% af denne svarkategori udgøres af piloter, kaptajner og kabinepersonale. Der eksisterer ligeledes ifølge 68% af respondenterne (næsten 7 ud af 10) i dag ikke tilstrækkeligt med efter- og videreuddannelse målrettet luftfart, og 62% af disse besvarelser er fra medarbejdere, der arbejder som piloter, kaptajner og kabinepersonale.

I forhold til klima viser besvarelserne generelt, at respondenterne vurderer realismen højere i forhold til omstilling af luftfarten, jo længere tid der er til, at målene skal indfries. 28% vurderer således, at det i nogen grad er realistisk, at luftfartsindustrien er helt klimaneutral i år 2050, mens 22% vurderer det i nogen grad er realistisk, at indenrigstrafikken bliver helt klimaneutral i 2030, mens 20% procent af medarbejderne vurderer, at det i nogen grad er realistisk med en klimaneutral indenrigsrute i 2025. Hver anden medarbejder vurderer således, at det kun i mindre grad er realistisk med en klimaneutral indenrigsrute allerede i 2025, mens en højere andel tror på, at den grønne omstilling er mere sandsynlig på længere sigt. I relation til den fremtidige udvikling i luftfartssektoren viser spørgeskemaundersøgelsens besvarelser, at den største del af respondenterne (7 ud af 10 medarbejdere) vurderer, at luftfartsindustriens udvikling i fremtiden vil være drevet af digitalisering og smarte teknologier, der vil sikre et bedre og mere effektivt rejsesystem. Desuden forventer 6 af 10 medarbejdere, at flyselskaber og lufthavne i fremtiden vil blive klimaneutral med fokus på grøn produktion, teknologi og brændstof. Ligeledes er det også den overvejende del af respondenterne, som tror, at luftfarten vender tilbage til situationen fra før COVID-19. Der er mindst tilslutning blandt medarbejderne til scenariet om at en fremtidig geopolitisk ustabil situation vil betyde mere regionaliserede rejsemønstre, hvor færre flyver langdistance imellem kontinenterne. Der er altså tale om, at hovedparten af medarbejderne på forskellige niveauer forventer, at flytrafikken vender tilbage til niveauet fra før COVID-19, men at luftfarten i fremtiden vil være præget af spørgsmålene om klimamæssig omstilling og øget digitalisering.

Referencer

- Damvad Analytics, 2016, Københavns Lufthavns bidrag til samfundet – Væksten fra 2005-2015, <https://www.cph.dk/4a5664/globalassets/8.-om-cph/5.-presse/nyheder/2016/damvad-analytics---kobenhavns-lufthavns-bidrag-til-samfundet.pdf>, Damvad Analytics.
- Danmarks Statistik, 2023, Statistikbanken, <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1440>
- Gundelach, P., 2013, Simpel Tabelanalyse. København: Samfundslitteratur.

Jensen O. B., Lassen C., Laursen L.H. and Larsen G., 2014, Nordjylland som international flydestination: En mobilitets- og stedsanalyse af de international flyrejsende gennem Aalborg Lufthavn, Forskningsrapport, Aalborg Universitet.

Jensen, O. B., & Lassen, C. (2011). Mobility Challenges. *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management*, 46(1), 9-21. <http://ojs.statsbiblioteket.dk/index.php/tka/issue/view/685>

Lash, S. & J. Urry, 1994, *Economies of Signs & Space*. London: Sage Publications.

Lassen, C., & Jensen, O. B., 2004, Den Globale Bus: om arbejdsrejsers betydning i hverdagslivet. in M. H. Jacobsen & J.Tonboe (Eds.), *Arbejdssamfundet: Den beslaglagte tid og den splittede identitet* (s. 241–279). København: Hans Reitzels Forlag.

Lassen, C., 2022, Aeromobilities and Academic Work. in Bjørkdahl, A. S. Franco Duharte (eds.), *Academic Flying and the Means of Communication*, Singapore: Palgrave Macmillan, https://doi.org/10.1007/978-981-16-4911-0_11

Regeringen, 2021, Klimapartnerskab for luftfart, <https://em.dk/media/14289/sectorkoereplan-for-klimapartnerskab-for-luftfart.pdf>, København.

Trafikstyrelsen, 2023, Luftfartsstatistik, <https://passagertal.dk/>, København.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017, Luftfartsstrategi for Danmark, PRinfo Tre kroner.

Whitelegg, J., 1997, *Critical Mass. Transport, environment and society in the twenty-first century*, London: Pluto.

Ydersbond, I. M., 2022, The organisation of the Norwegian aviation sector in a European context, TØI.

Bilag 1: Spørgeskema

Baggrund

1. Hvilke af de følgende fagforeninger er du medlem af?
 - 3F Kastrup
 - Dansk Metal Luftfart
 - Trafikforbundet
 - Flyvebranchens Personale Union
 - Vagt- og Sikkerhedsfunktionærenes Landssammenslutning
 - Andet
2. Alder?
3. Køn?
 - Mand
 - Kvinde
 - Andet
 - Vil ikke oplyse
4. Nationalitet
5. Bopæl
6. Hvad er din højeste gennemført uddannelse?
 - Folkeskole
 - Gymnasiale uddannelse (fx STX, HHX, HTX)
 - Erhvervsuddannelse (fx elektriker, tømre, mekaniker)
 - Kort videregående uddannelse (fx handelsøkonom, byggetekniker)
 - Mellemlang uddannelse (fx bacheloruddannelse)
 - Lang uddannelse (fx kandidat eller Ph.d.)
 - Anden
7. Hvad er din nuværende jobfunktion?
 - Køkken og kantinedarbejder
 - Kaptajn, pilot eller kabinepersonale
 - Passager- og bagagebehandlings personale
 - Butiksansat
 - Håndværker og andet teknisk service
 - Finansmedarbejder
 - Hotel ansat
 - Rengøringsmedarbejder
 - Security
 - Administrativ medarbejder
 - Andet
8. Har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?

Arbejdsliv og luftfart

9. Nu følger en række spørgsmål om betydningen af Covid-19
 - Jeg har oplevet en større arbejdsbyrde efter Covid-19
 - Jeg har oplevet et større pres på de arbejdsmæssige vilkår og rammer efter Covid-19
 - Jeg har en større bekymring for luftfartsbranchens fremtid efter Covid-19 end tidligere
10. Oplever du at EU's ansættelsesretslige lovgivning på nuværende tidspunkt efter din opfattelse sikre tilstrækkelige vilkår for arbejdsmiljø og sikkerhed i luften?
11. I hvilken grad oplever du, at der er tilstrækkelig politisk bevågenhed og støtte til den danske luftfartsbranche?

12. I hvilken udstrækning forventer du i forbindelse med dit nuværende job at få behov for mere efter- og videreuddannelse
13. Forventer du at få behov for mere efter- og videreuddannelse for at kunne klare dig på arbejdsmarked på længere sigt?
14. I hvilken grad forventer du, at din uddannelse kan bruges inden for andre brancher end luftfart?
15. Eksisterer der på nuværende tidspunkt tilstrækkelig med efter- og videreuddannelse for dig inden for luftfart?

Klimaaspektet ved luftfart

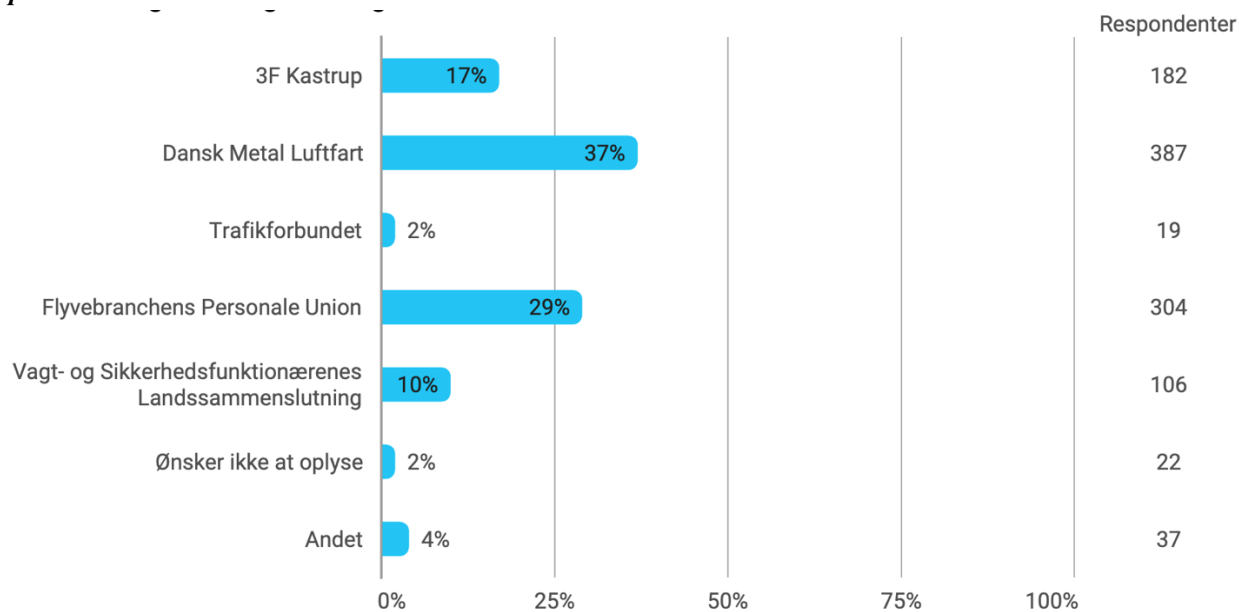
16. Hvor realistisk er det efter din mening at luftfartsindustrien vil være klimaneutral senest i år 2050?
17. Hvor realistisk er det efter din mening at gøre indenrigstrafikken helt klimaneutral i år 2030?
18. Hvor realistisk er det efter din opfattelse at etablere en klimaneutral indenrigsrute i år 2025?
19. Hvor enig eller uenig er du i forhold til de fire følgende scenarier for luftfartens fremtid:
 - Luftfartsindustrien vil vende tilbage til ”normalen” fra før COVID-19 og vil forsætte udviklingen uden de store forandringer?
 - Den internationale geopolitiske ustabilitet medfører i fremtiden mere regionaliserede rejsemønstre, hvor især færre mennesker flyver langdistance imellem kontinenterne?
 - Luftfartsindustrien udvikling vil i fremtiden være drevet af digitalisering og smarte teknologier som sikre et bedre og mere effektivt rejsesystem i fremtiden?
 - Flyselskaber og lufthavne vil i fremtiden blive klimaneutral med fokus på grøn produktion, teknologi og brændstof?
20. Nu følger en række spørgsmål om betydningen af Covid-19
 - Jeg har oplevet en større arbejdsbyrde efter Covid-19
 - Jeg har oplevet et større pres på de arbejdsmæssige vilkår og rammer efter Covid-19
 - Jeg har en større bekymring for luftfartsbranchens fremtid efter Covid-19 end tidligere

Bilag 2: Samlede resultater

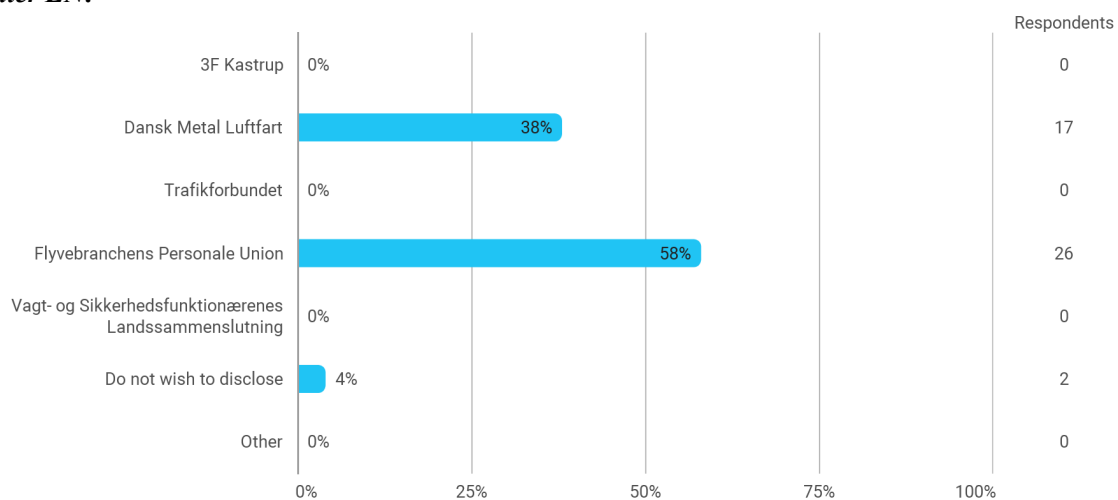
Baggrund:

Hvilke af de følgende fagforeninger er du medlem af?

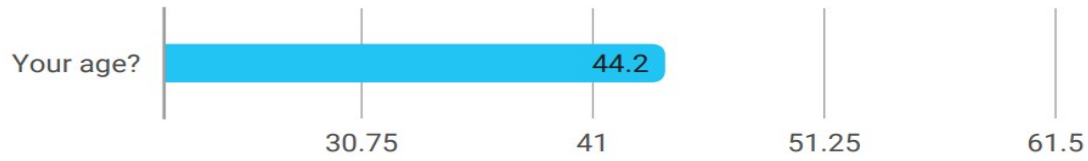
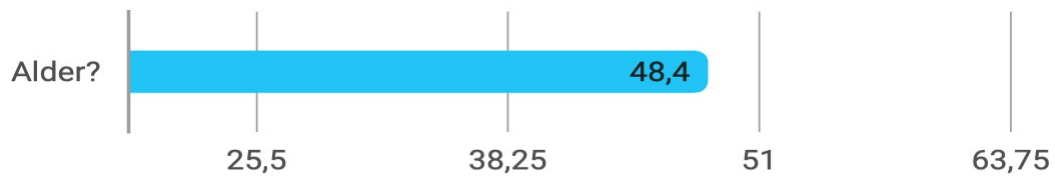
Respondenter DK:



Respondenter EN:

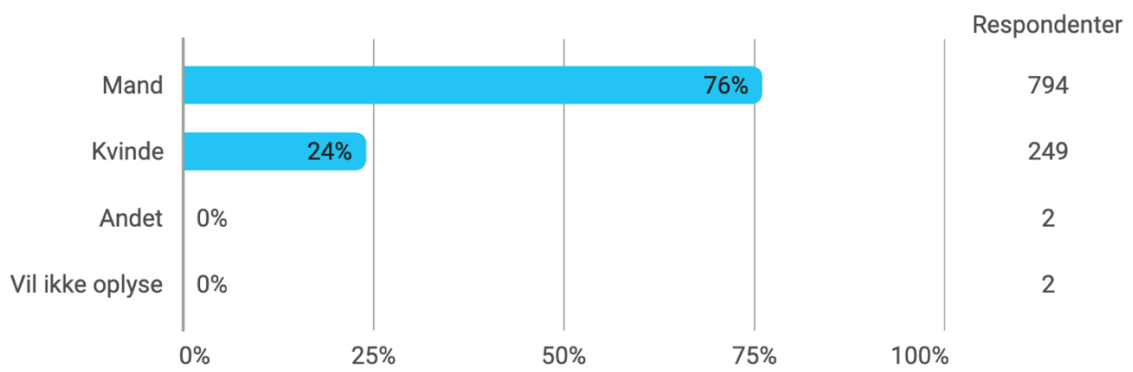


Alder?

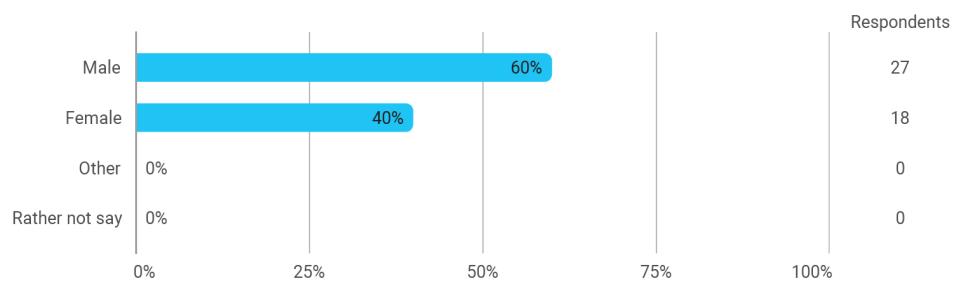


Køn?

Respondenter DK:



Respondenter EN:



Nationalitet

Respondenter DK:

Lande	Repondenter tal	Respondenter (%)
Danmark	903	86.6%
Sverige	90	8.6%
Norge	11	1.1%
Færøerne	10	1.0%
Grønland	7	0.7%
Øvrige*	22	2.2%
Ikke oplyst	39	
Samlet	1082	

Øvrige dækker over: Andorra, Canada, Etiopien, Filippinerne, Finland, Frankrig, Italien, Kina, Marokko, Nederlandene, Serbien, Spanien, Thailand, Tyrkiet, Ungarn, USA og Vietnam.

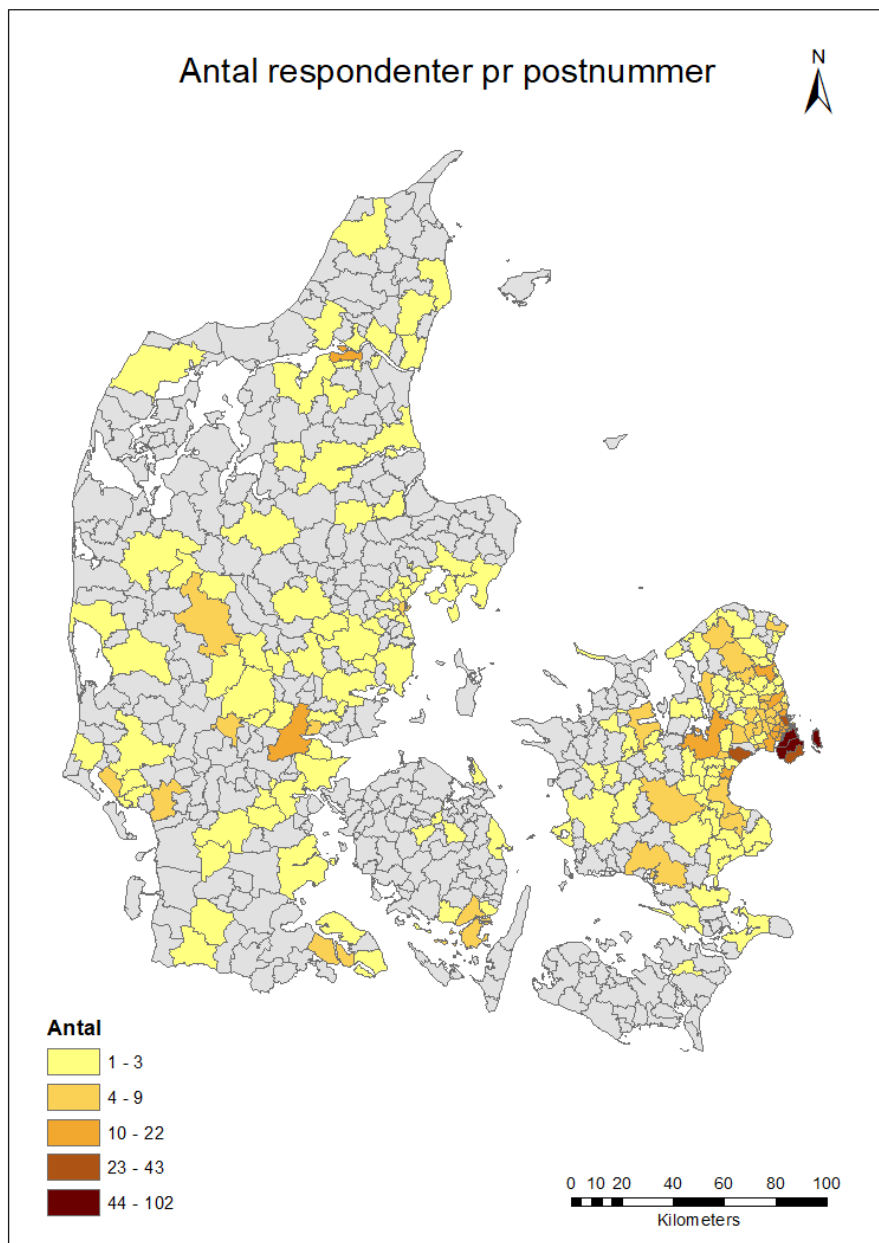
Respondenter EN:

Lande	Respondenter (tal)	Respondenter (%)
Danmark	15	33.3%
Sverige	17	37.8%
Øvrige*	12	26%
Ikke oplyst	3	
Samlet	47	

Øvrige dækker over: Estland, Finland, Tyskland, Italien, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Spanien og USA.

Hvor bor du?

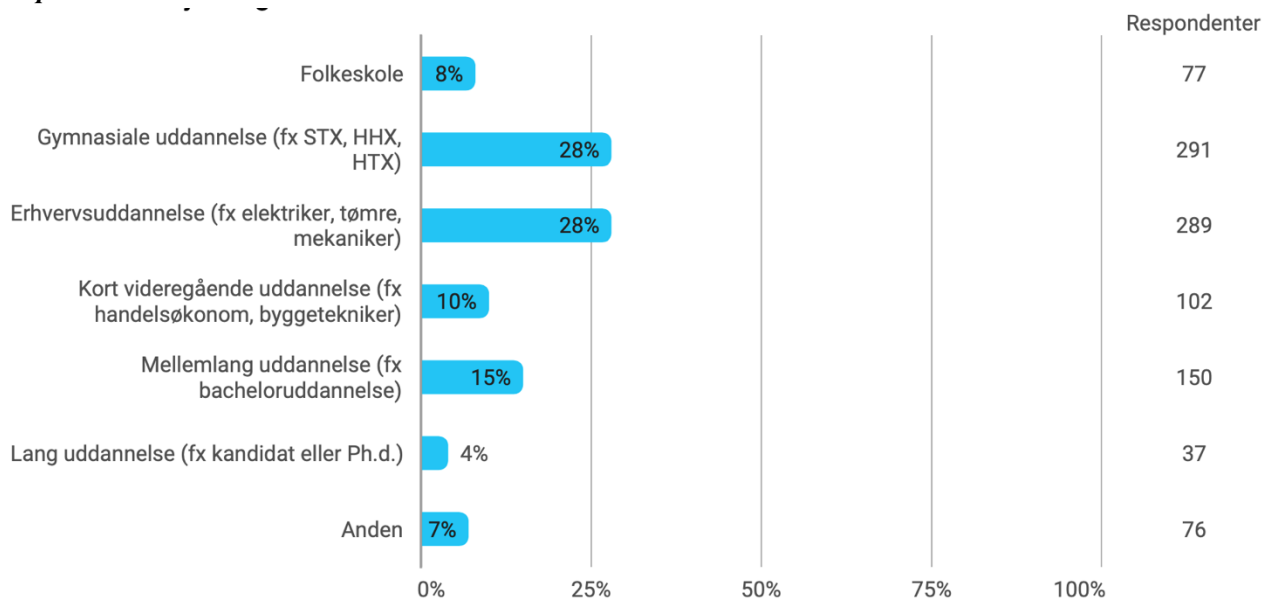
Respondenter DK:



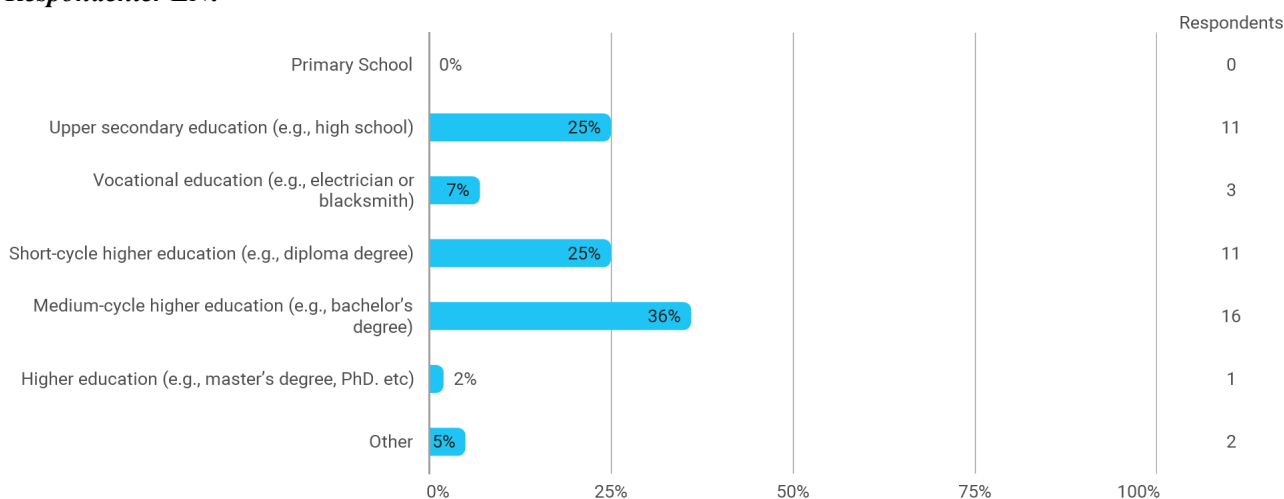
Der er i ovenstående kort kun taget højde for de danske postnumre, da vi ikke har adgang til digitale datakort over andre lande.

Hvad er din højeste gennemført uddannelse?

Respondenter DK:

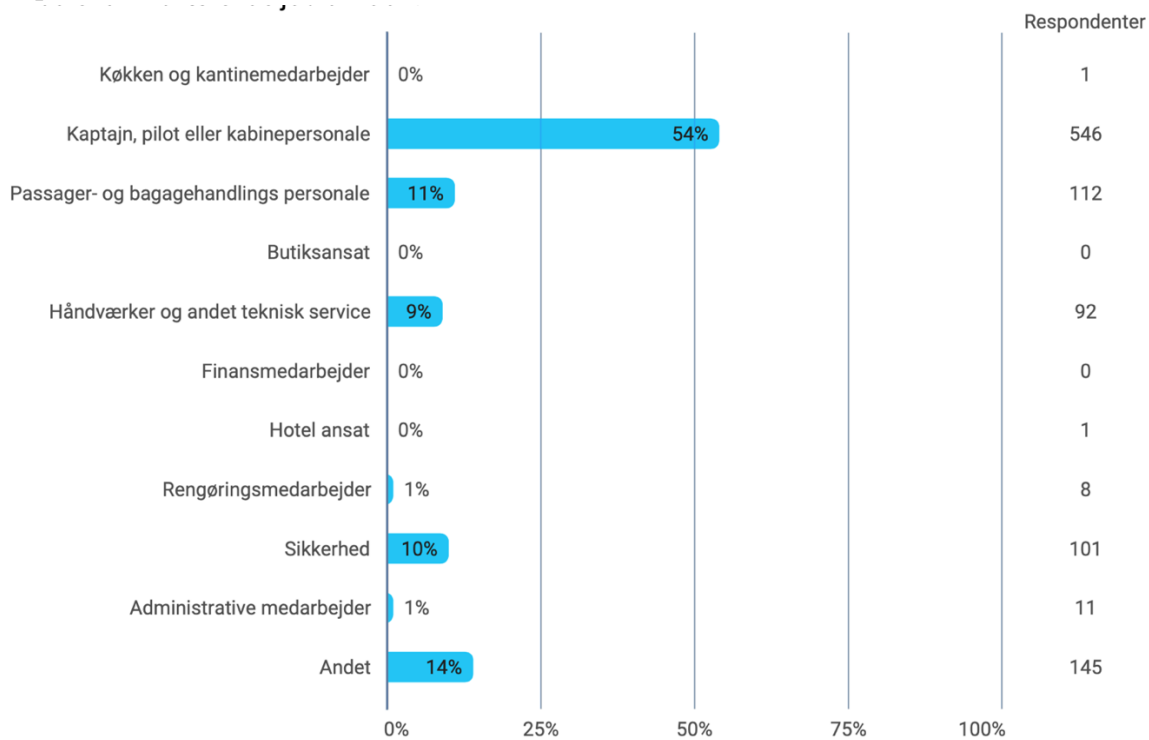


Respondenter EN:

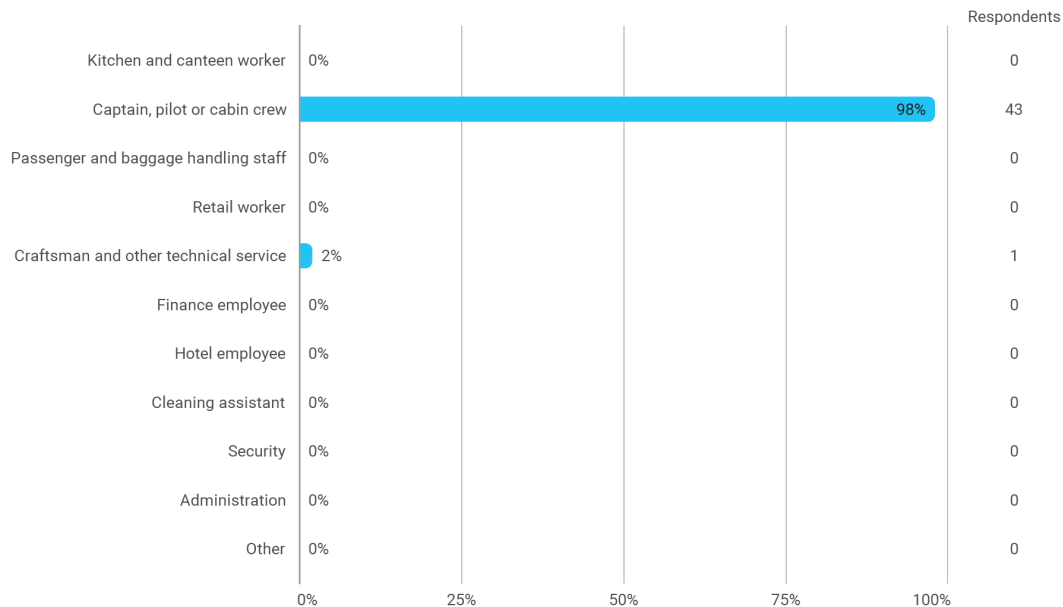


Hvad er din nuværende jobfunktion?

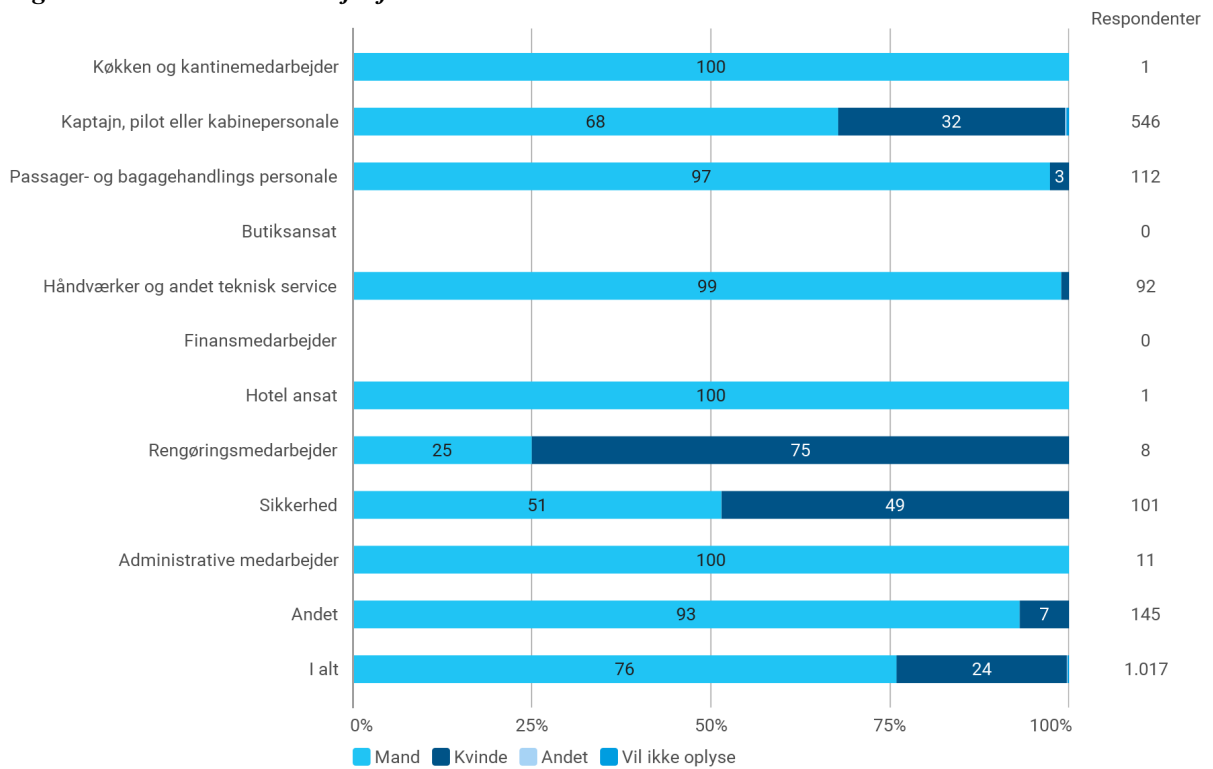
Respondenter DK:



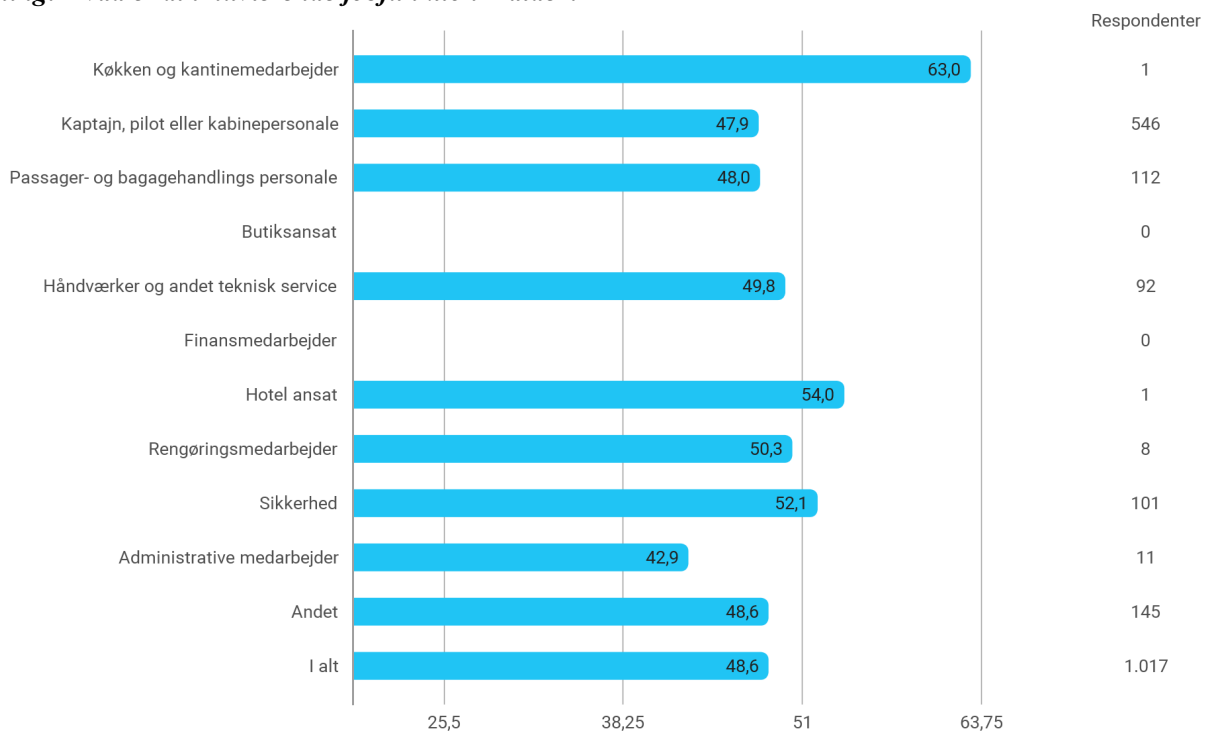
Respondenter EN:



Krydsning: Hvad er din nuværende jobfunktion + køn

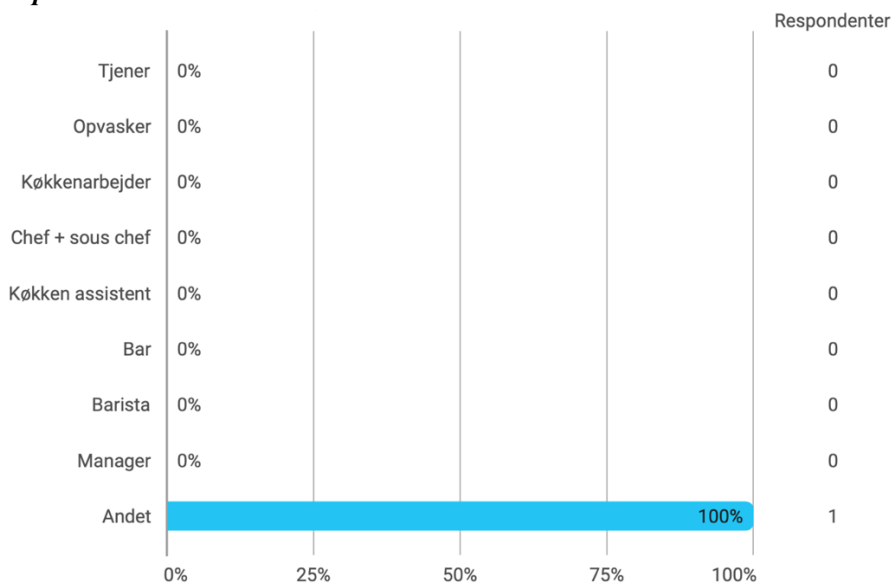


Krydsning: Hvad er din nuværende jobfunktion + alder?



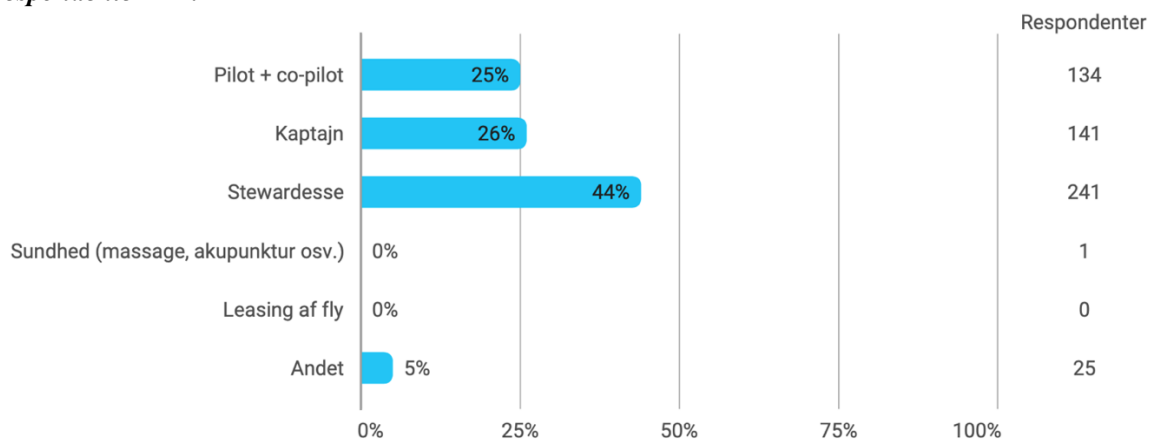
Hvad laver du som køkken og kantinemedarbejder?

Respondenter DK:

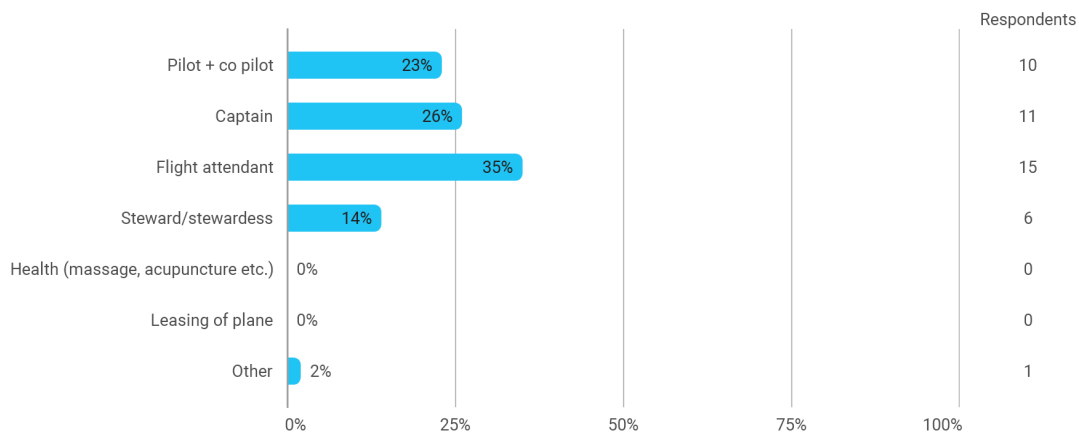


Hvad laver du inden hos et luftfartsselskab?

Respondenter DK:

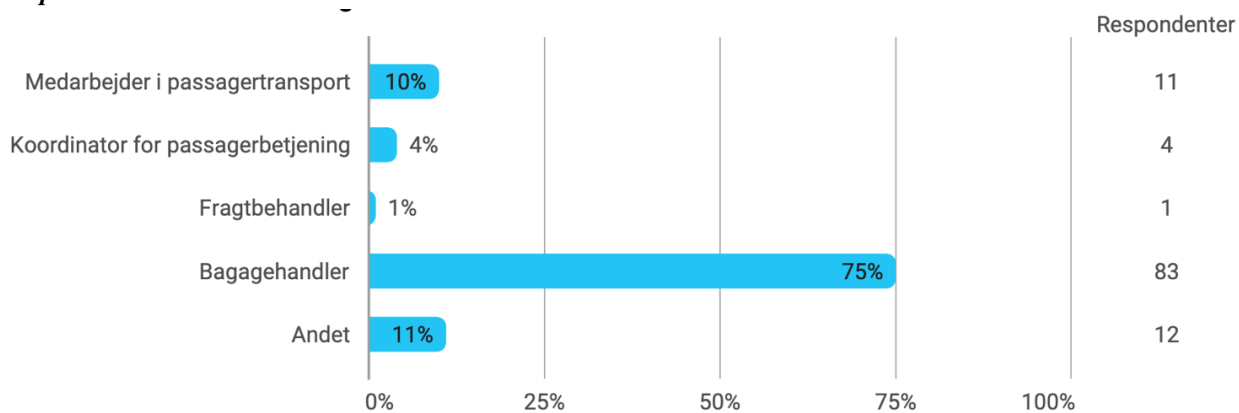


Respondenter EN:



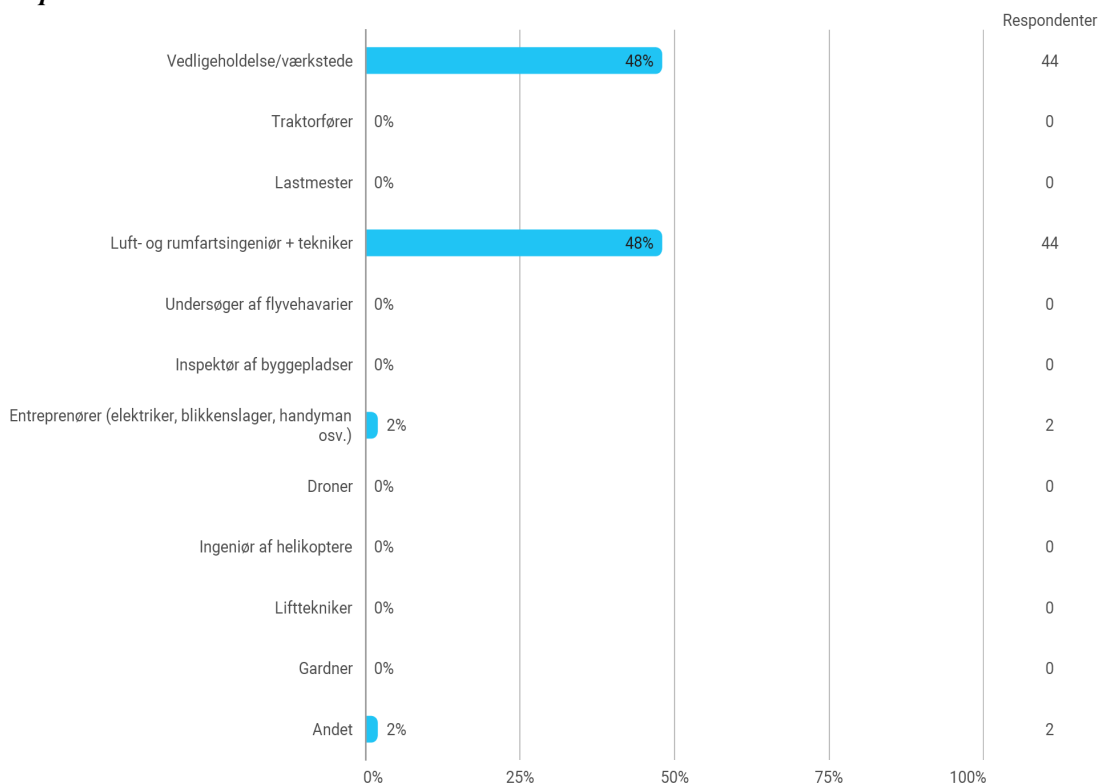
Hvad laver du indenfor handling?

Respondenter DK:

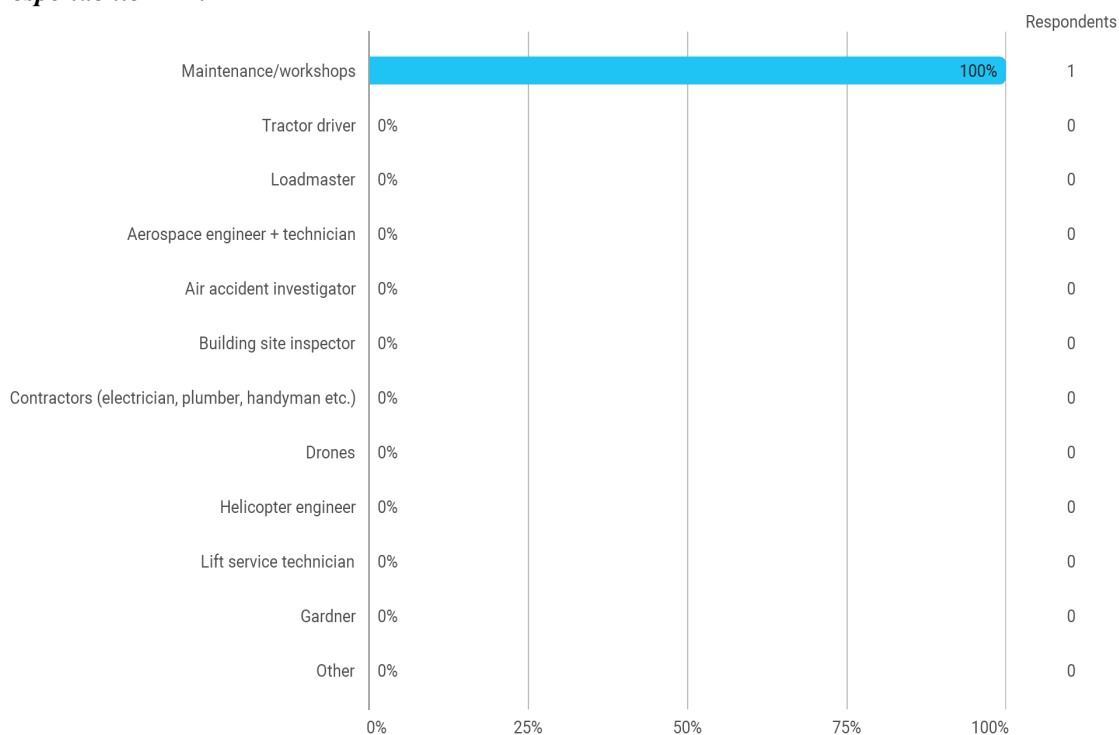


Hvilken form for teknik laver du?

Respondenter DK:

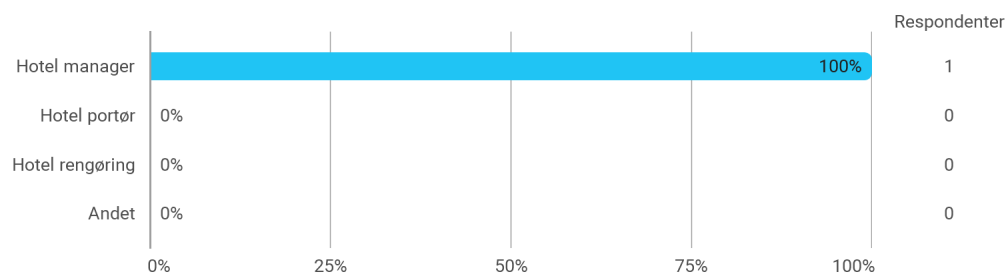


Respondenter EN:



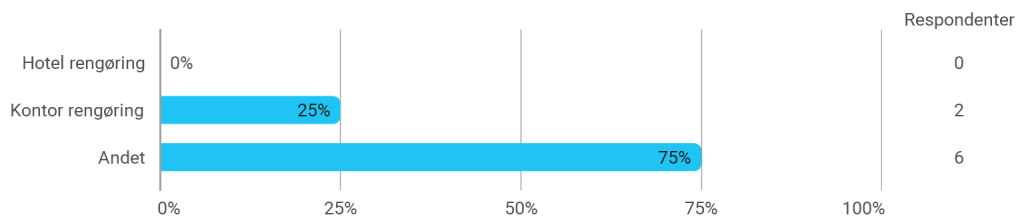
Hvad laver du indenfor hotelsektoren?

Respondenter DK:



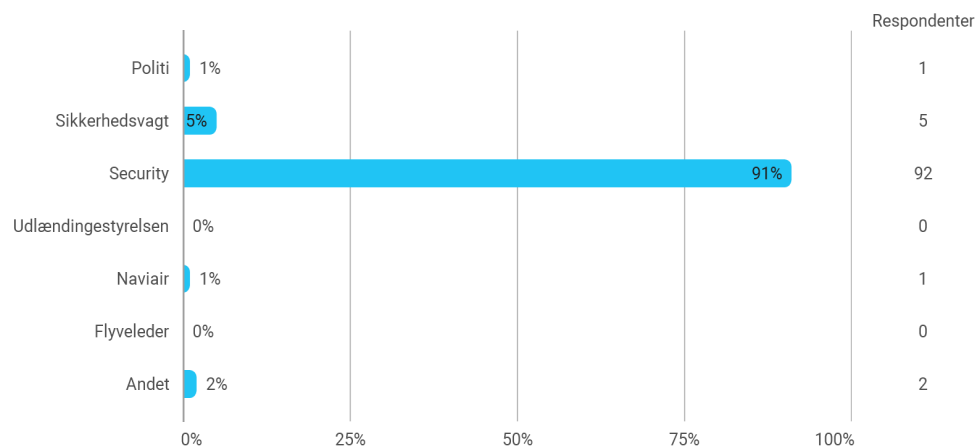
Hvilken form for rengøring laver du?

Respondenter DK:



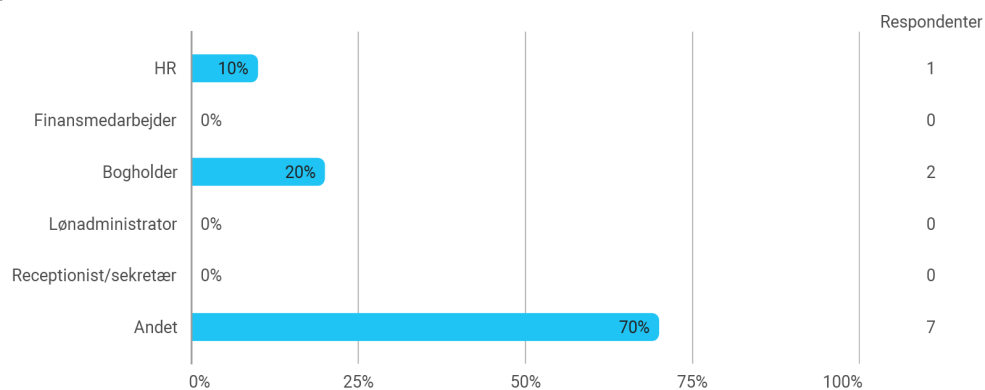
Hvad laver du indenfor sikkerhed?

Respondenter DK:



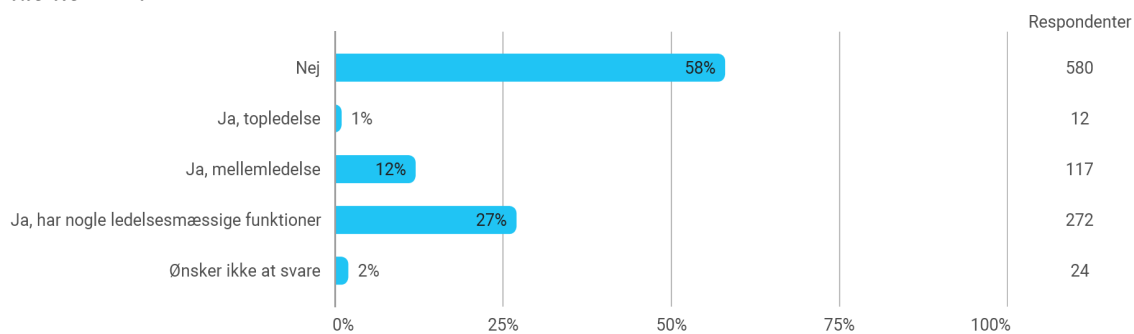
Hvad laver du indenfor administration?

Respondenter DK:

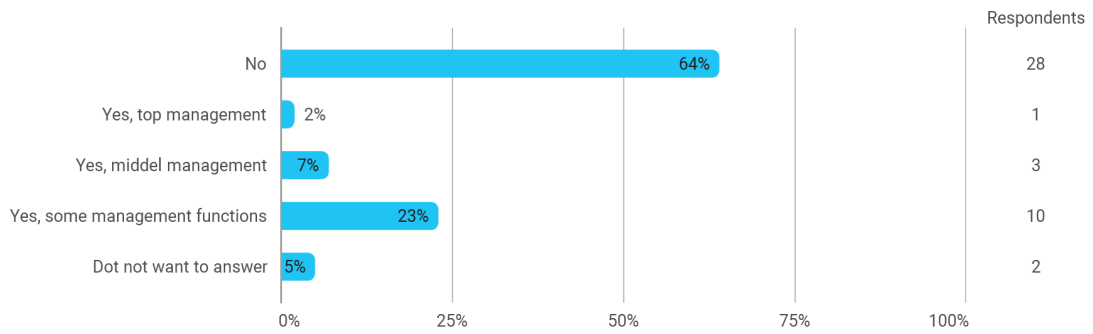


Har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?

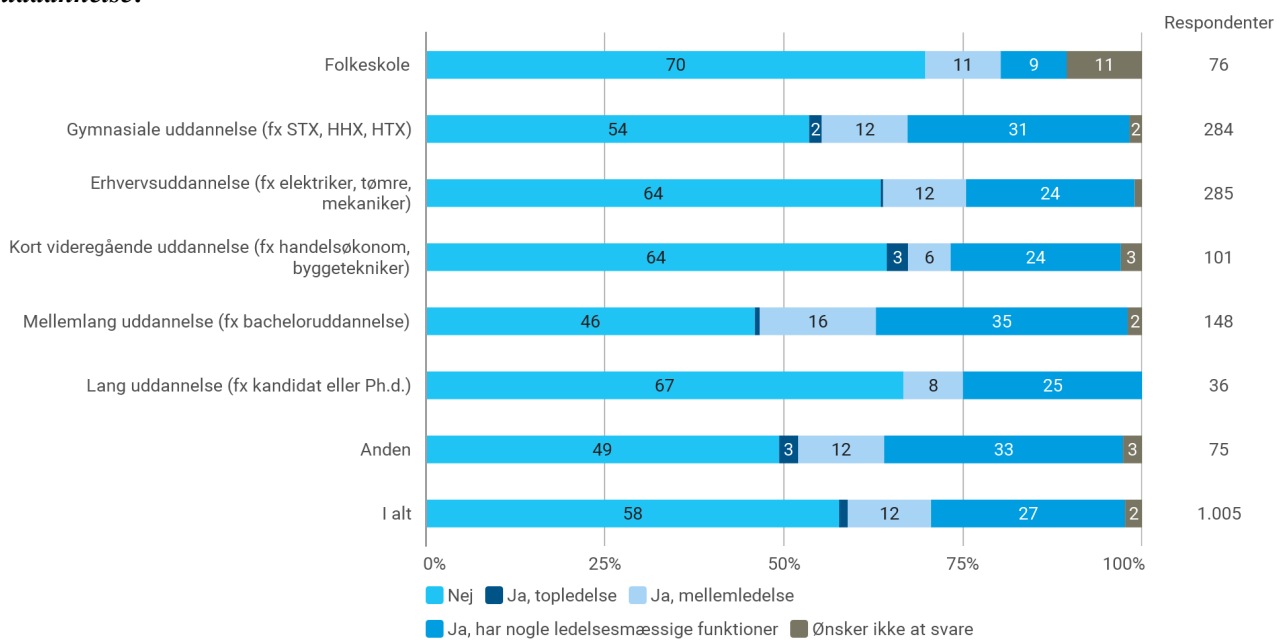
Respondenter DK:



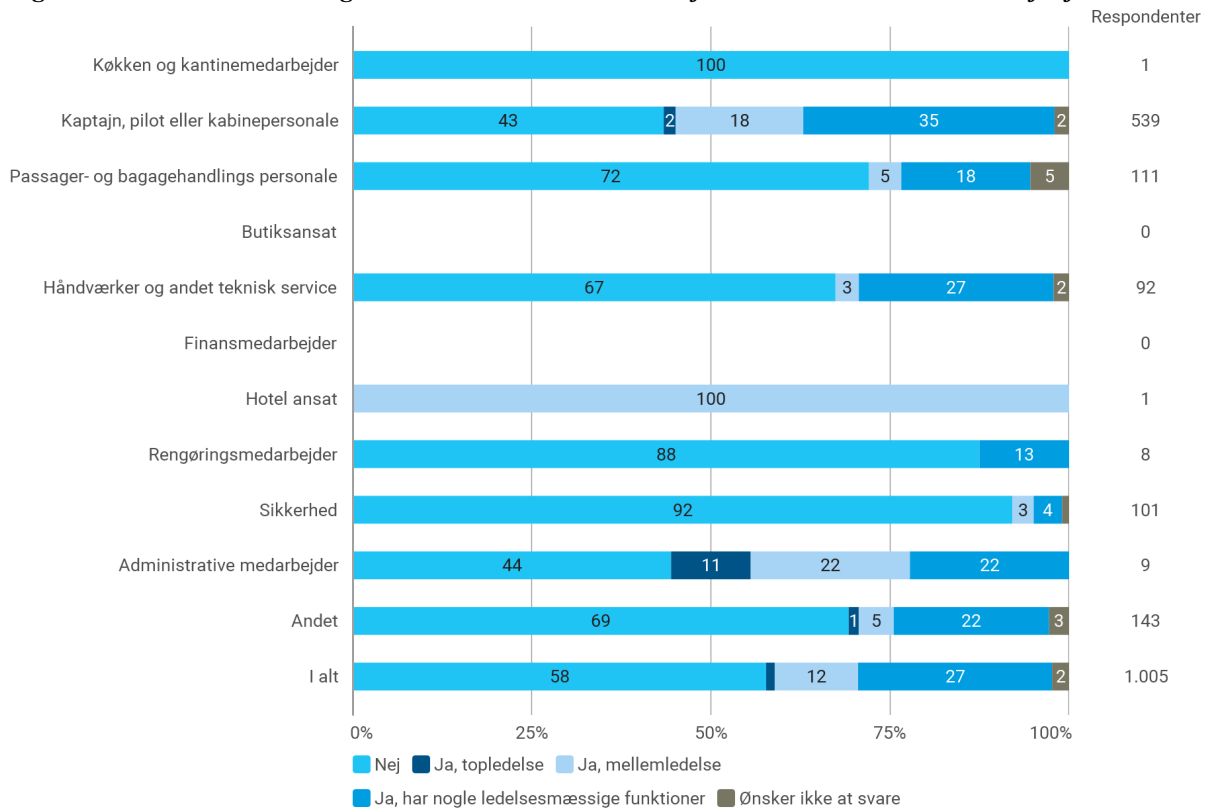
Respondenter EN:



Krydsning: Har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde + hvad er din højest gennemført uddannelse?



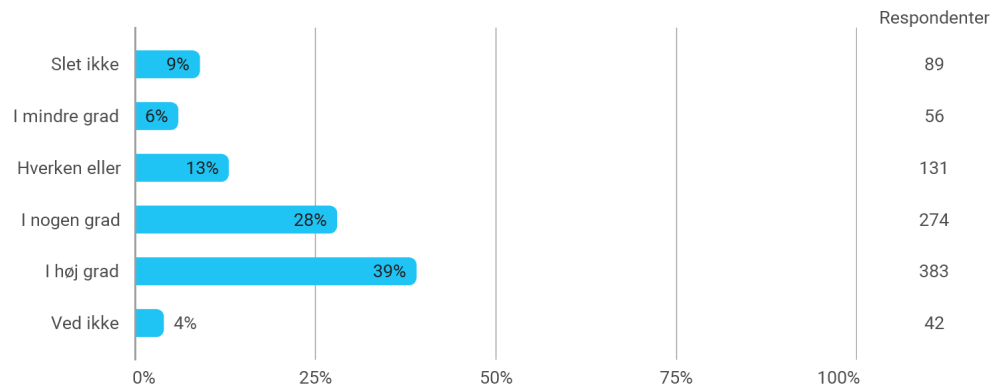
Krydsning: Har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde + hvad er din nuværende jobfunktion?



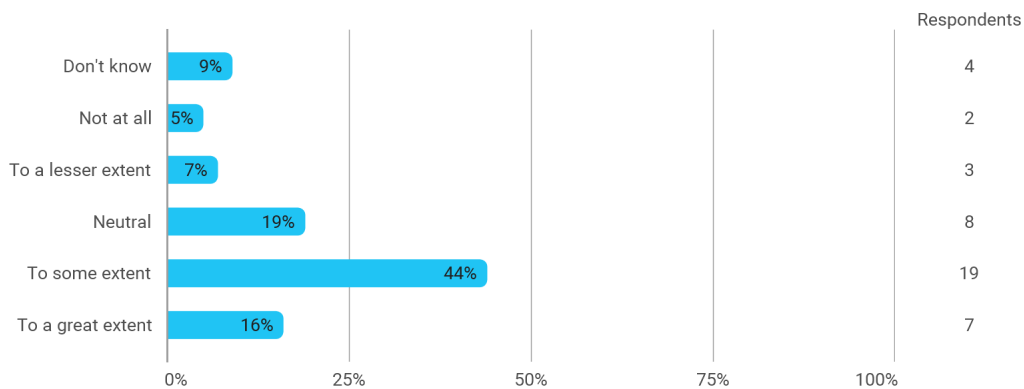
Arbejde og uddannelse:

Jeg har oplevet en større arbejdsbyrde efter Covid-19

Respondenter DK:

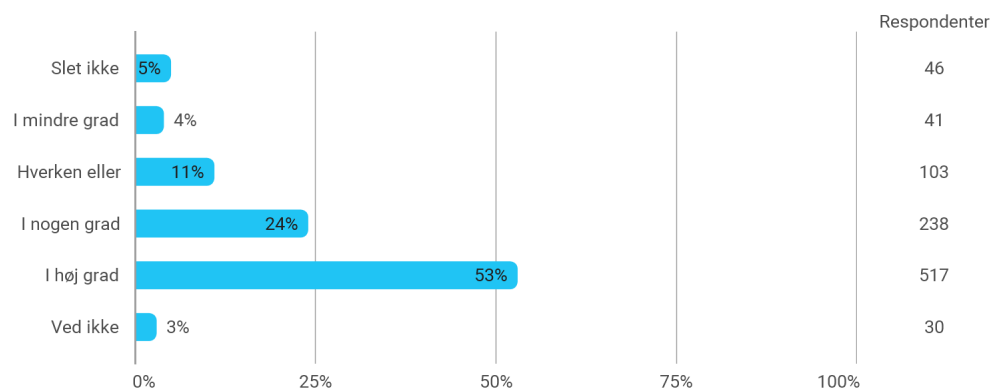


Respondenter EN:

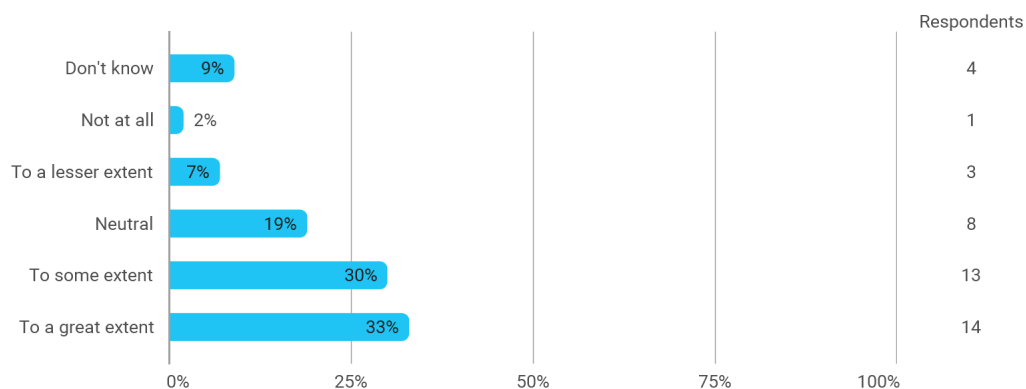


Jeg har oplevet et større pres på de arbejdsmæssige vilkår og rammer efter Covid-19

Respondenter DK:

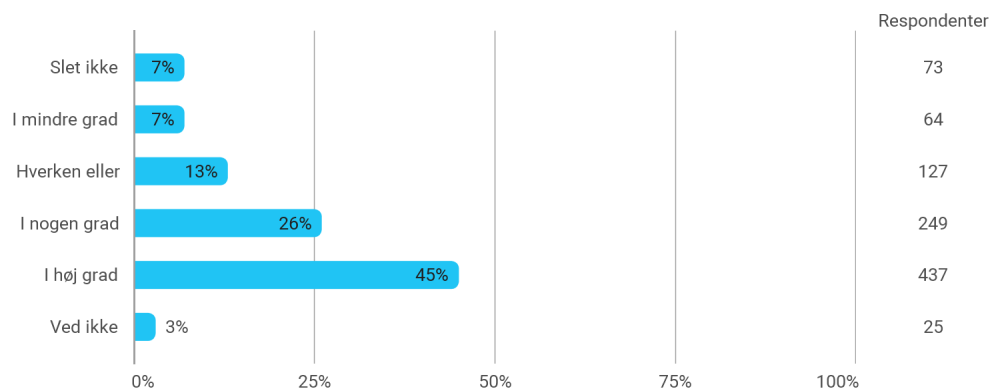


Respondenter EN:

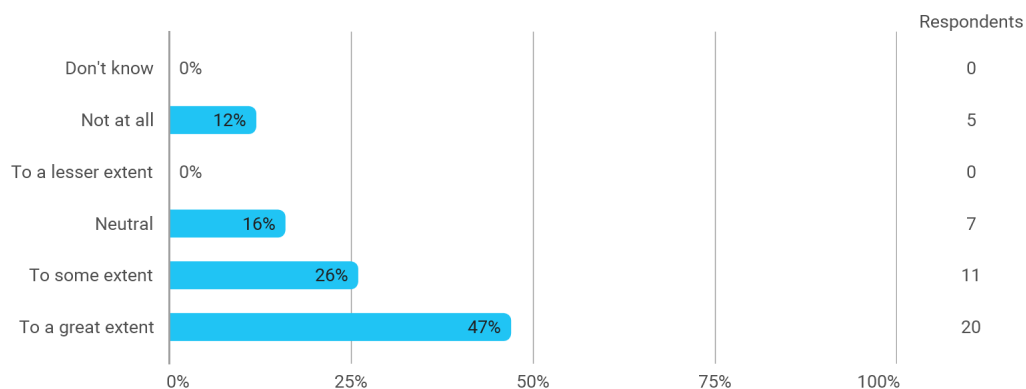


Jeg har en større bekymring for luftfartsbranchens fremtid efter Covid-19 end tidligere

Respondenter DK:

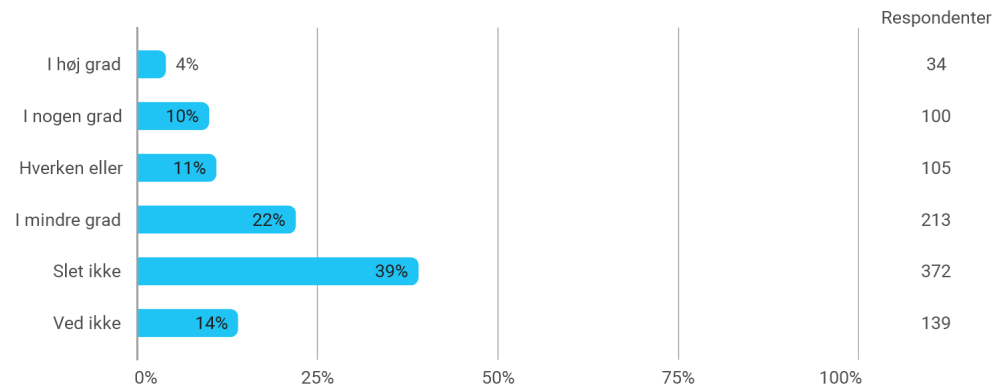


Respondenter EN:

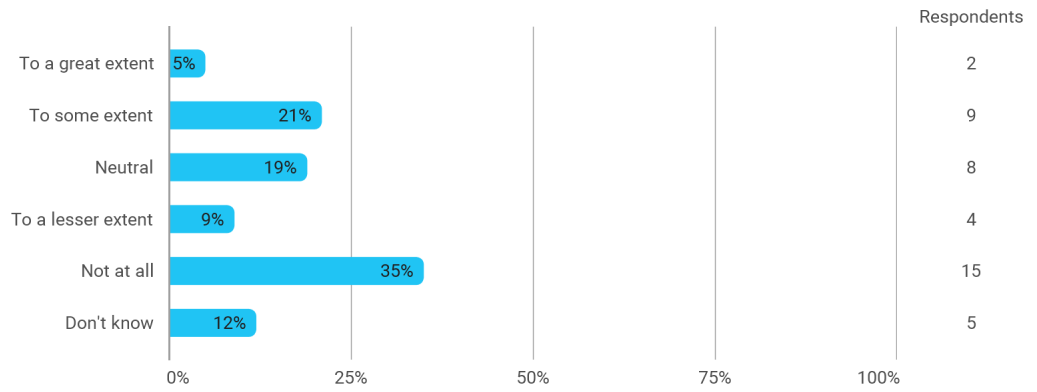


Oplever du at EU's ansættelsesretslige lovgivning på nuværende tidspunkt efter din opfattelse sikre tilstrækkelige vilkår for arbejdsmiljø og sikkerhed i luften?

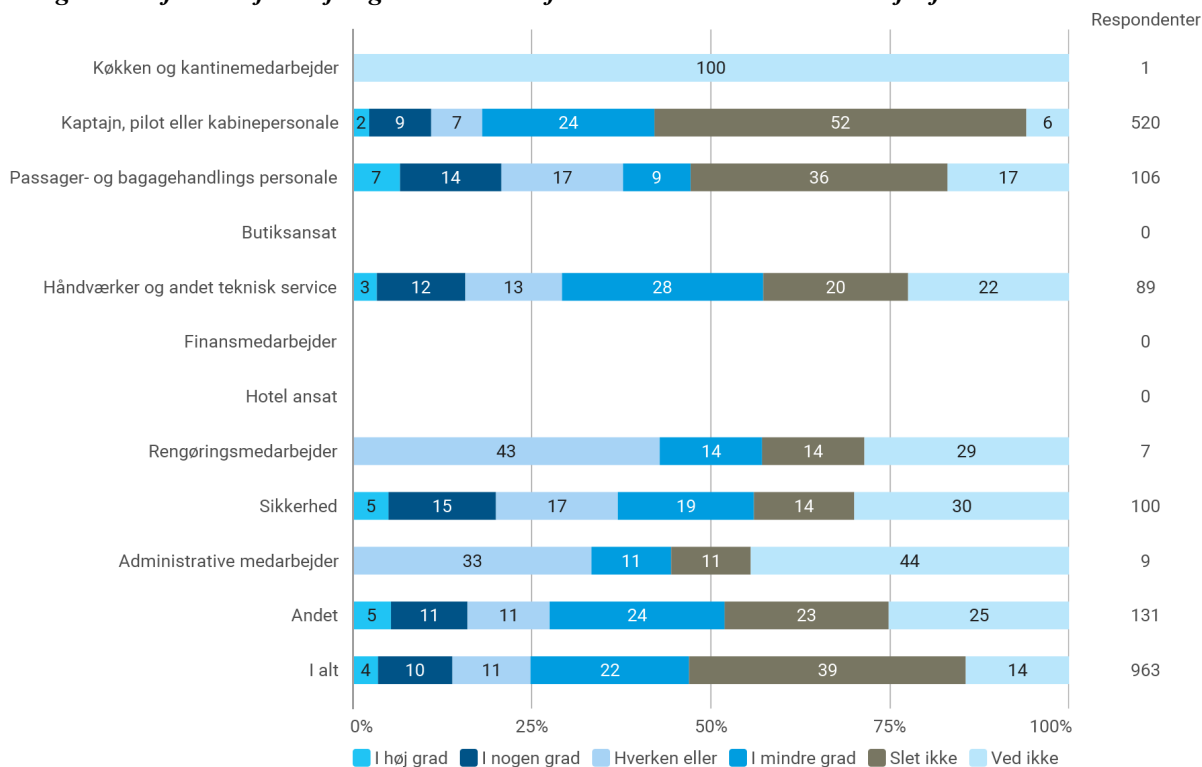
Respondenter DK:



Respondenter EN:

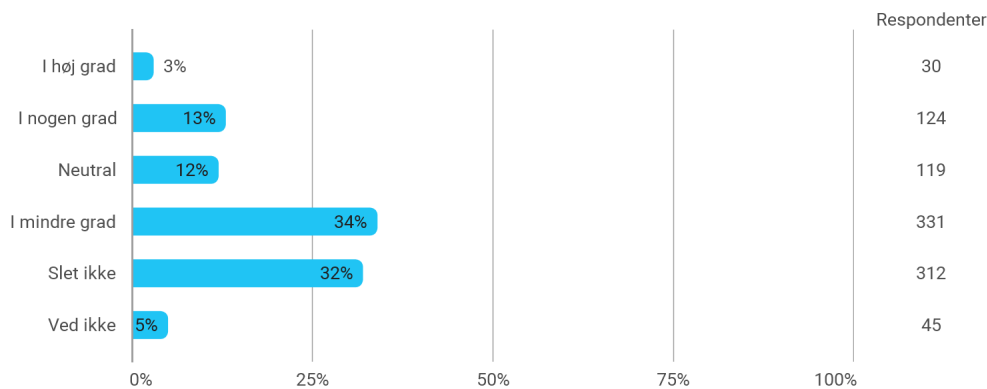


Krydsning: Oplever du at EU's ansættelsesretslige lovgivning på nuværende tidspunkt efter din opfattelse sikre tilstrækkelige vilkår for arbejdsmiljø og sikkerhed i luften + hvad er din nuværende jobfunktion?

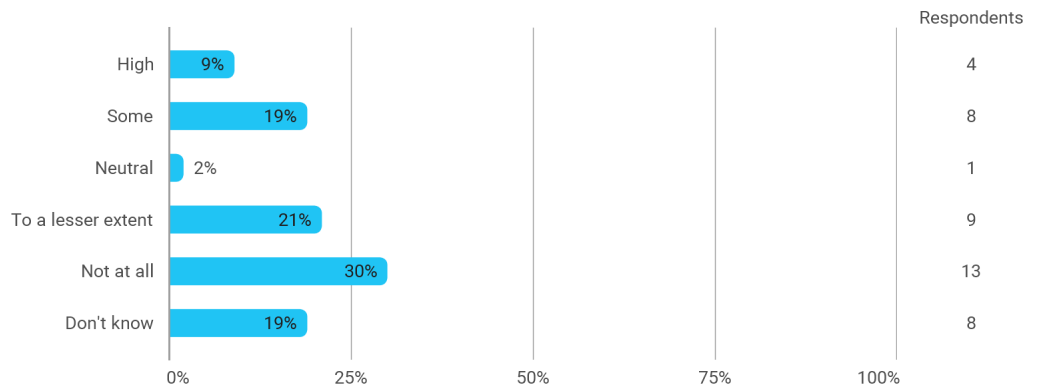


I hvilken grad oplever du, at der er tilstrækkelig politisk bevågenhed og støtte til den danske luftfartsbranche?

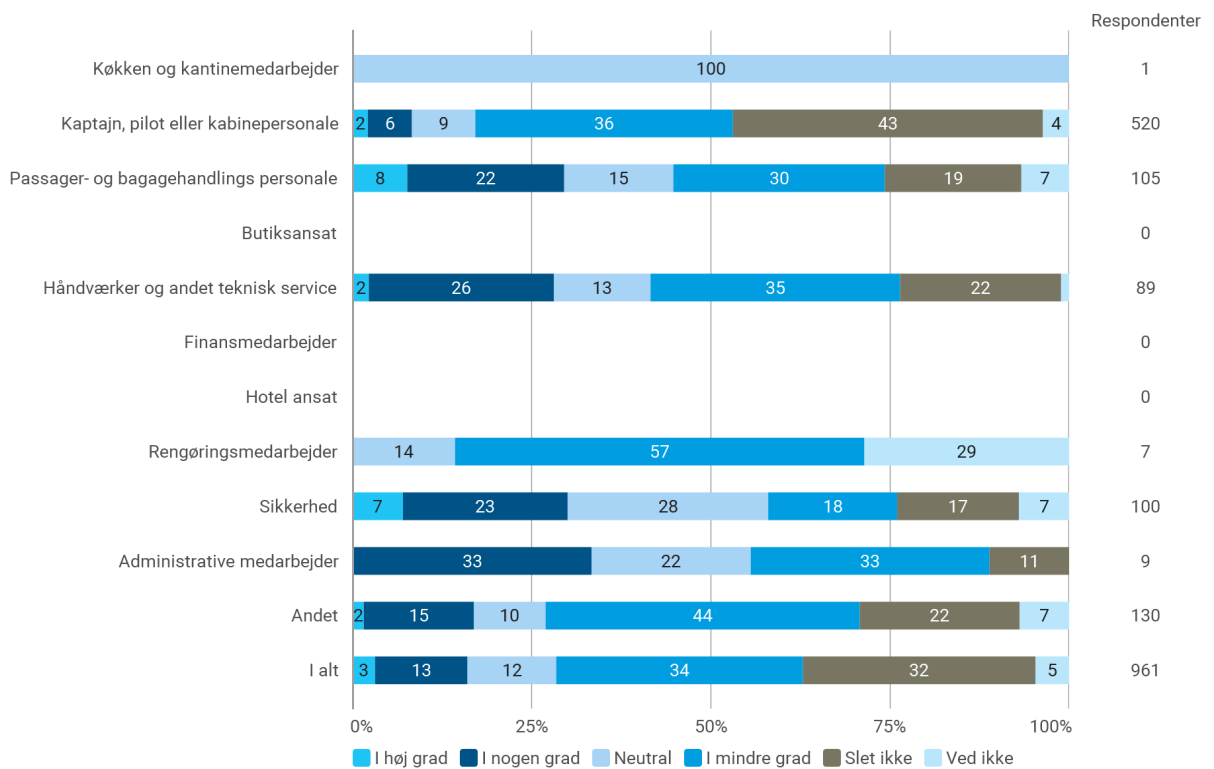
Respondenter DK:



Respondenter EN:

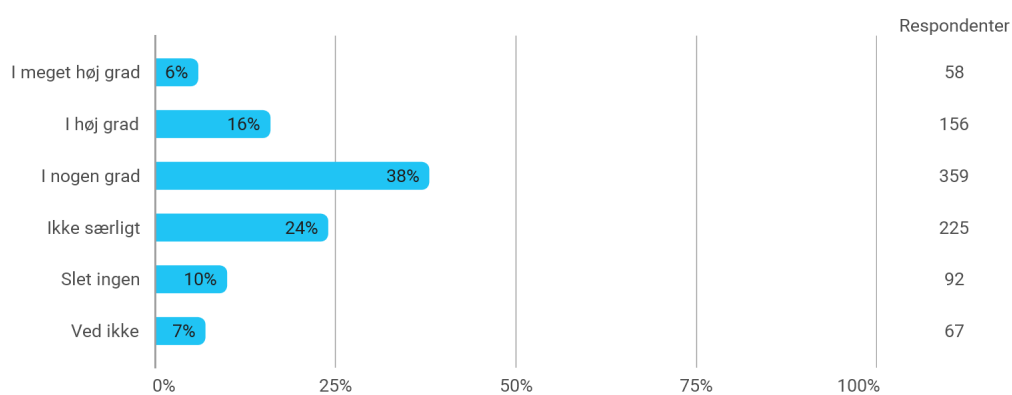


Krydsning: I hvilken grad oplever du, at der er tilstrækkelig politisk bevågenhed og støtte til den danske luftfartsbranche + hvad er din nuværende jobfunktion?

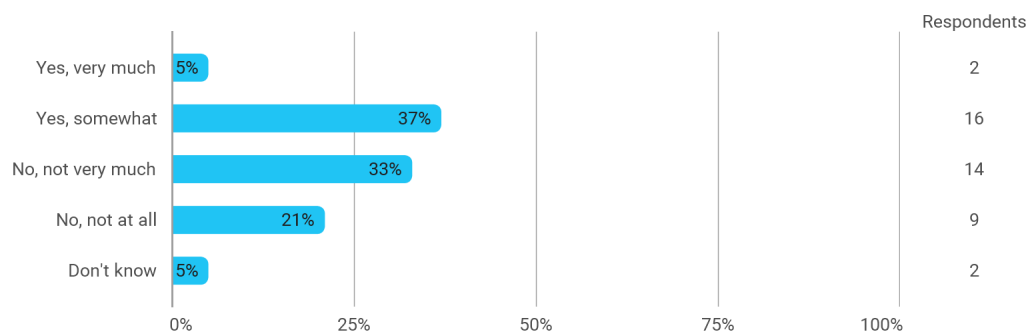


I hvilken udstrækning forventer du i forbindelse med dit nuværende job at få behov for mere efter- og videreuddannelse?

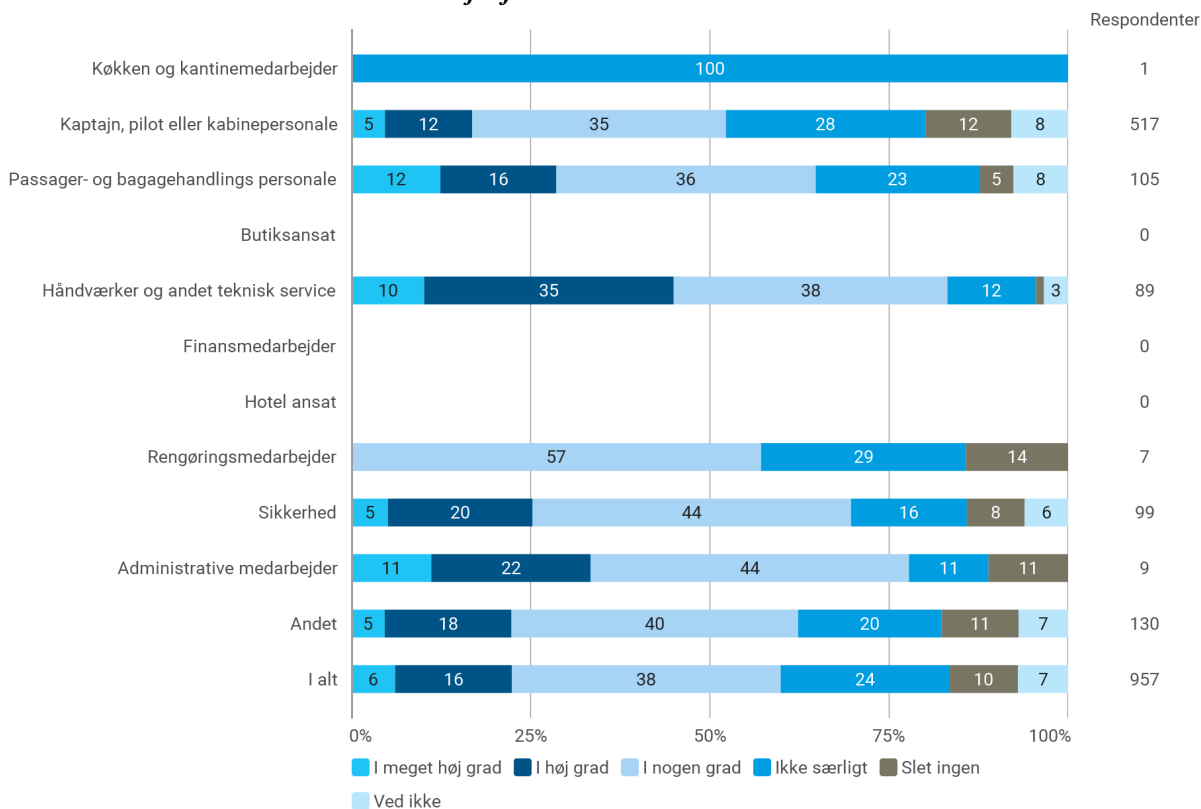
Respondenter DK:



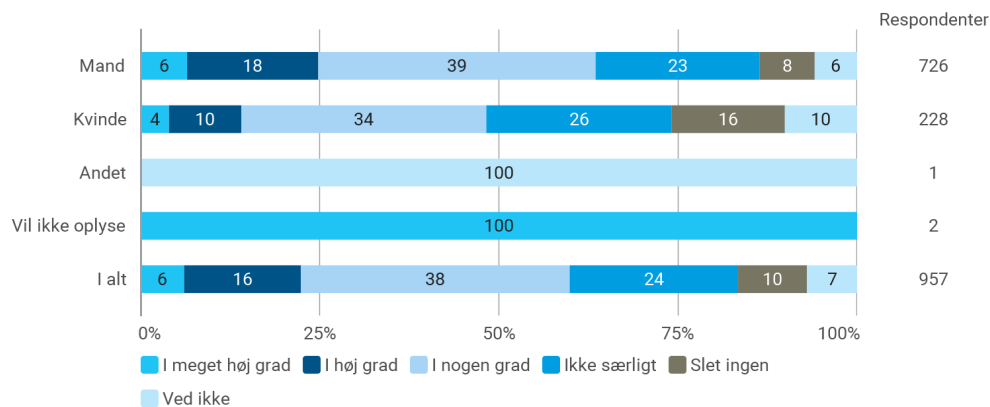
Respondenter EN:



Krydsning: I hvilken udstrækning forventer du i forbindelse med dit nuværende job at få behov for mere efter- og videreuddannelse + hvad er din nuværende jobfunktion?

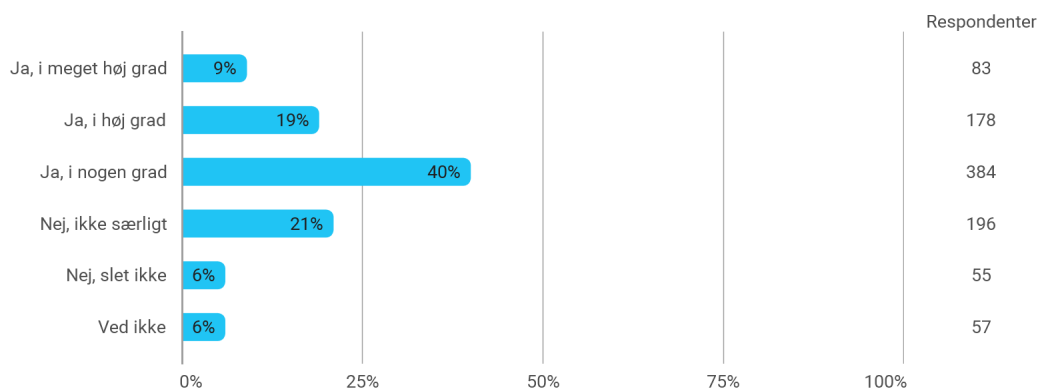


Krydsning: I hvilken udstrækning forventer du i forbindelse med dit nuværende job at få behov for mere efter- og videreuddannelse + køn?

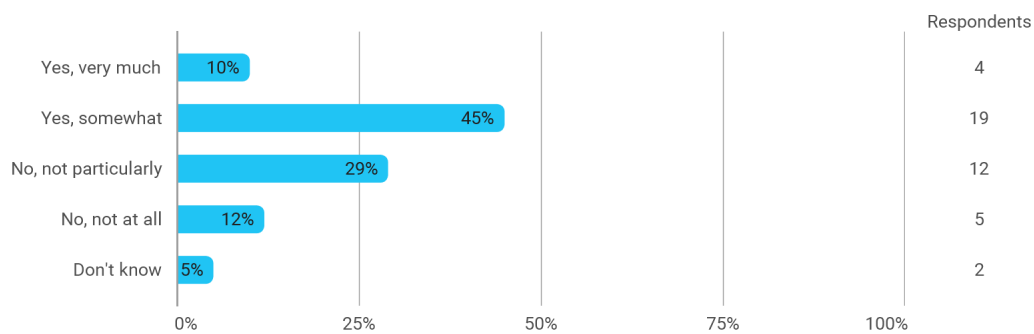


Forventer du at få behov for mere efter- og videreuddannelse for at kunne klare dig på arbejdsmarked på længere sigt?

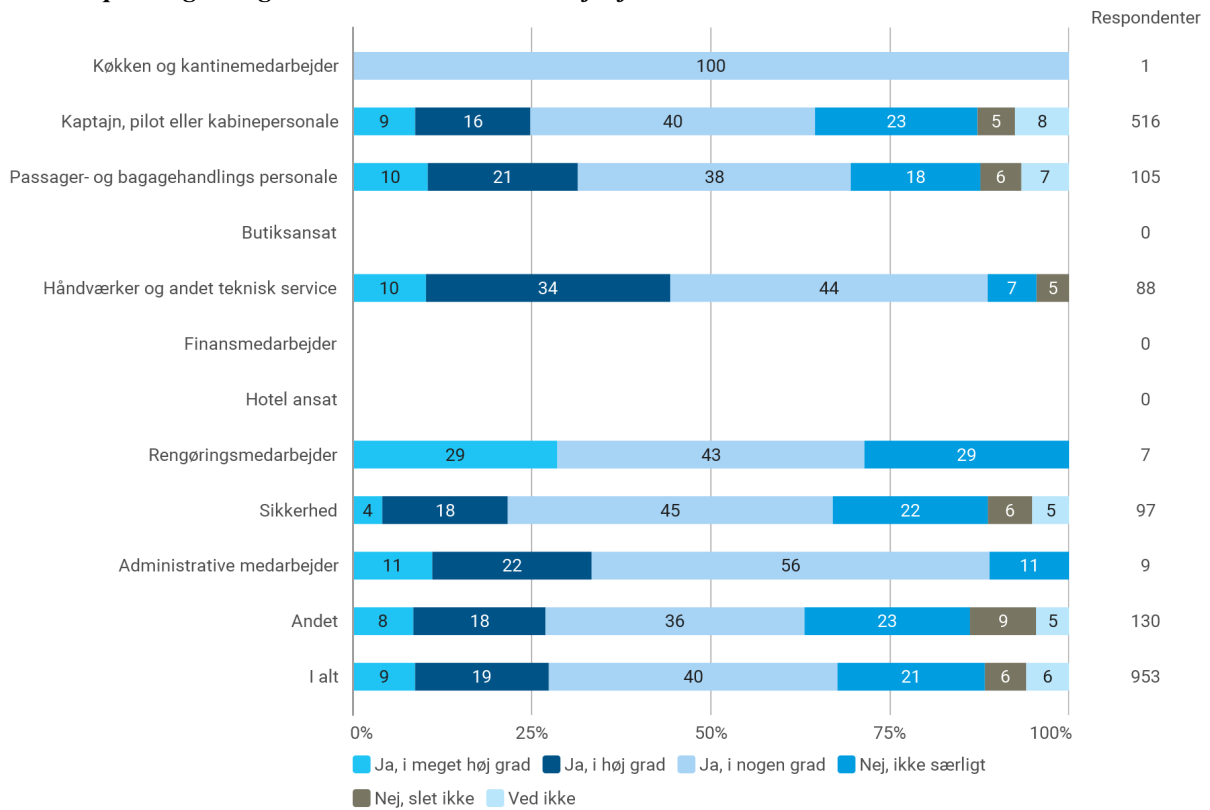
Respondenter DK:



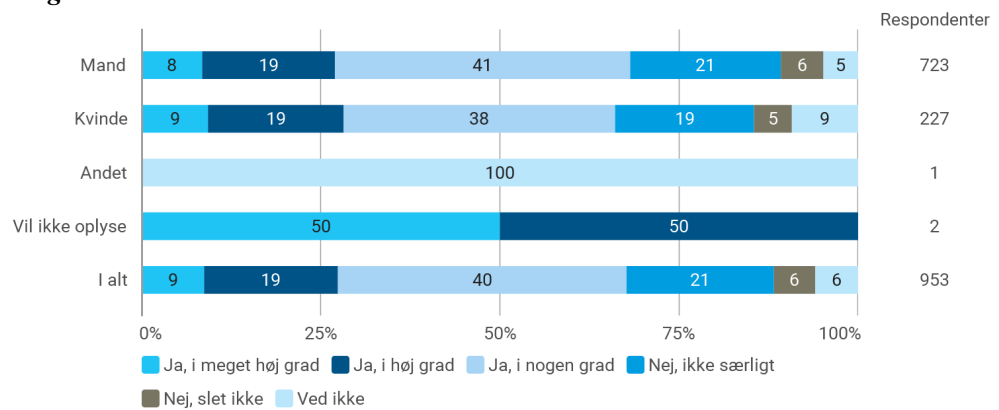
Respondenter EN:



Krydsning: Forventer du at få behov for mere efter- og videreuddannelse for at kunne klare dig på arbejdsmarked på længere sigt + hvad er din nuværende jobfunktion?

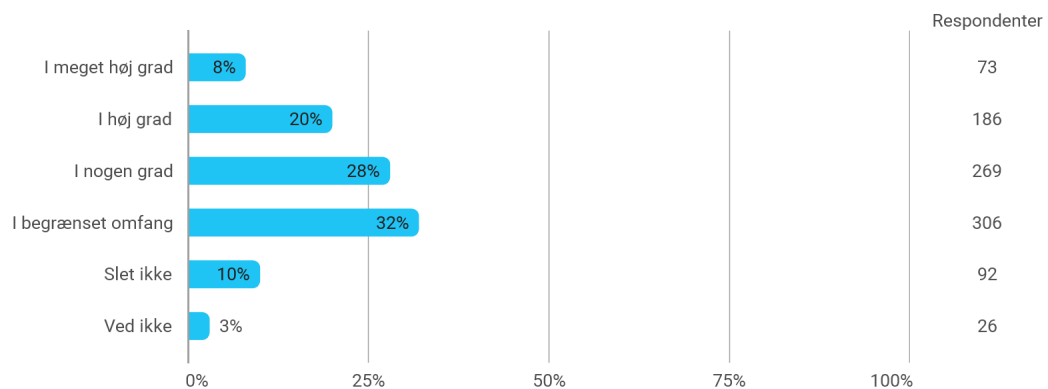


Krydsning: Forventer du at få behov for mere efter- og videreuddannelse for at kunne klare dig på arbejdsmarked på længere sigt + køn?

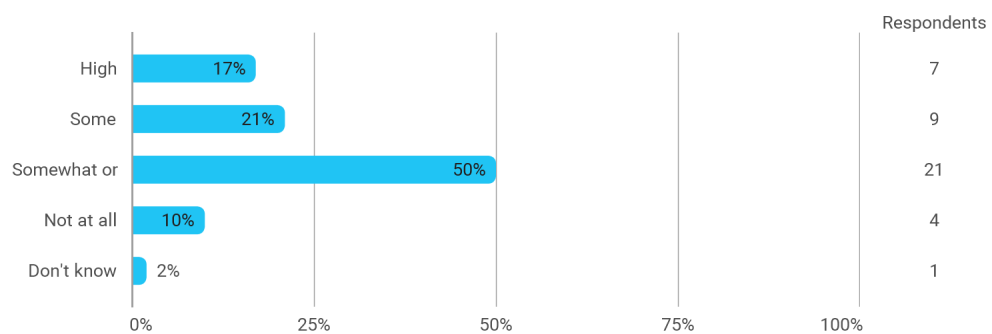


I hvilken grad forventer du, at din uddannelse kan bruges inden for andre brancher end luftfart?

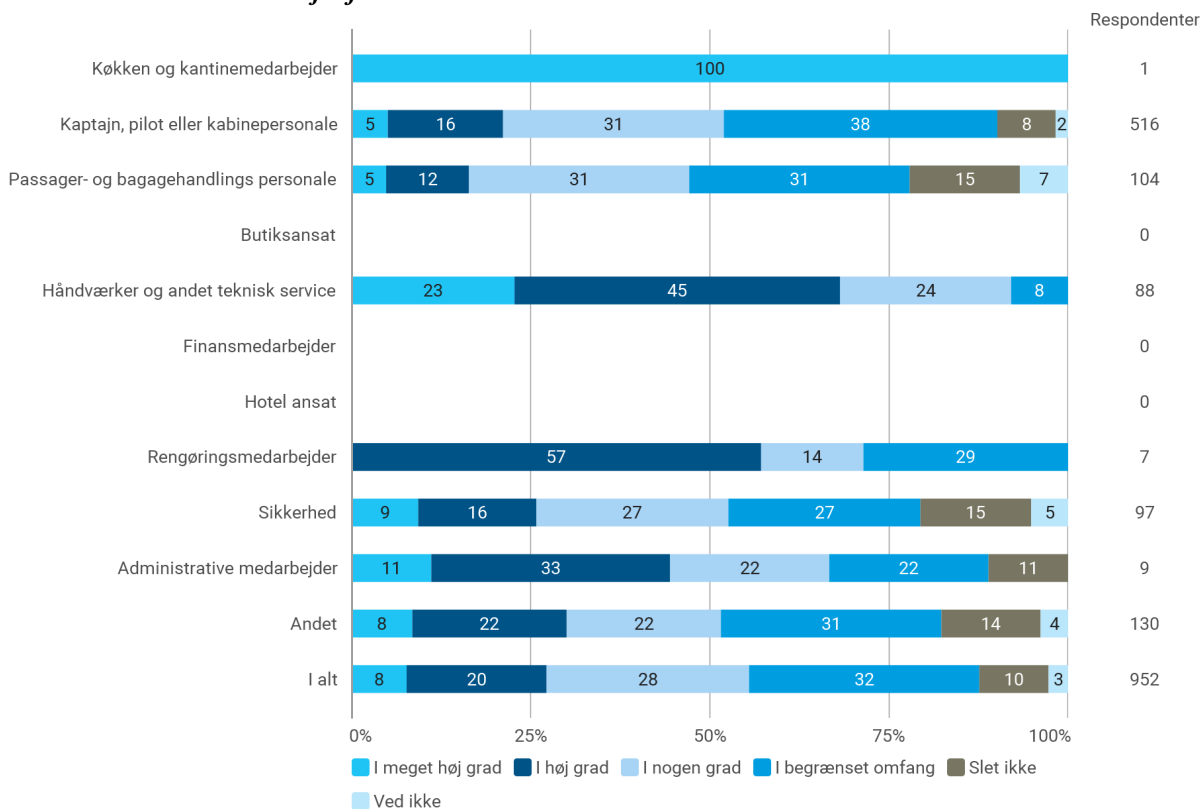
Respondenter DK:



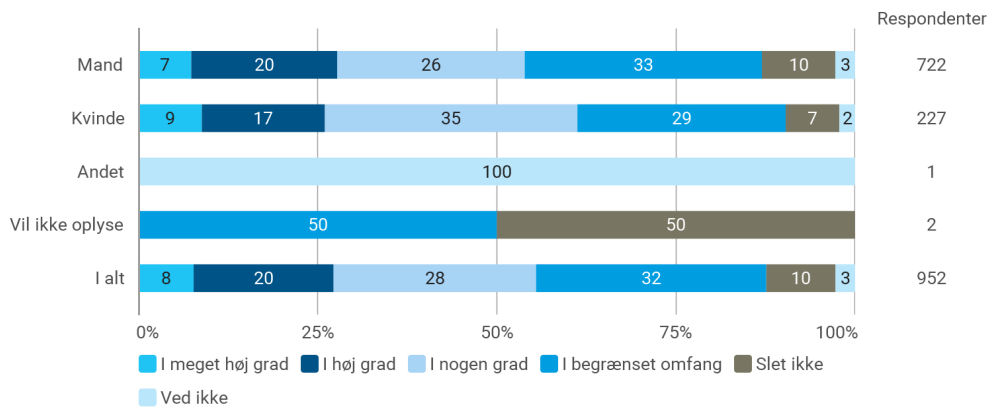
Respondenter EN:



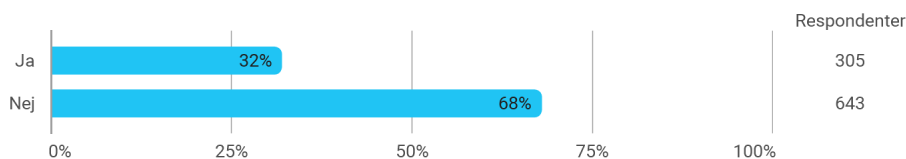
Krydsning: I hvilken grad vurderer du, at din nuværende uddannelse kan bruges inden for andre brancher end luftfart + hvad er din nuværende jobfunktion?



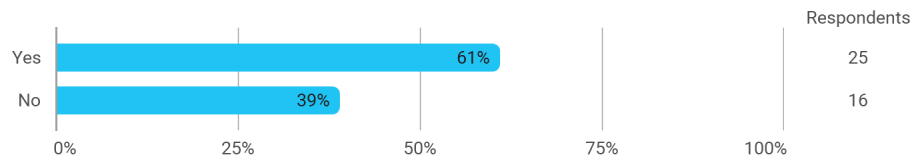
Krydsning: I hvilken grad vurderer du, at din nuværende uddannelse kan bruges inden for andre brancher end luftfart + køn?



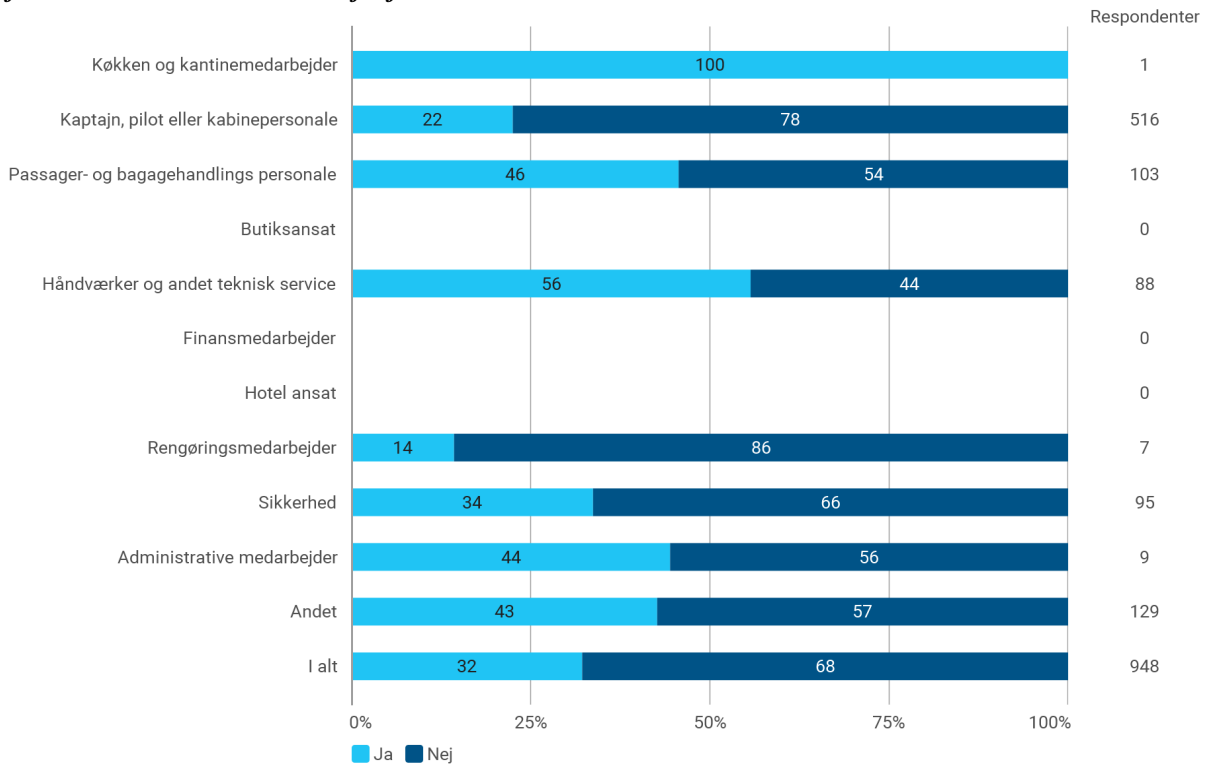
Eksisterer der på nuværende tidspunkt tilstrækkelig med efter- og videreuddannelse for dig inden for luftfart?
Respondenter DK:



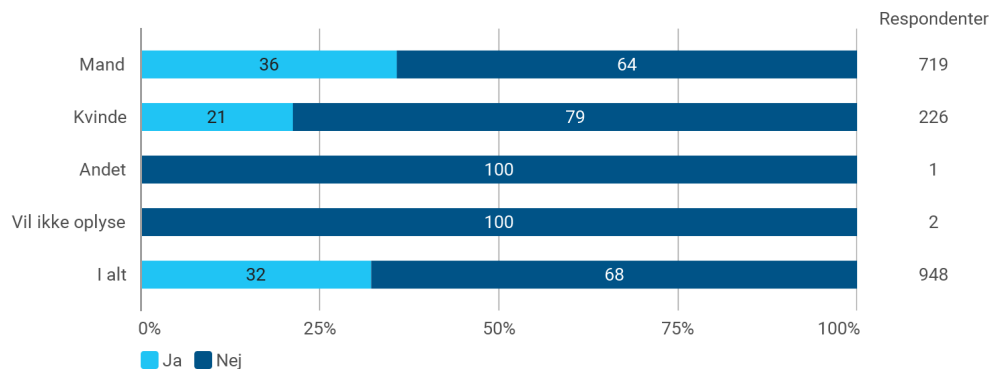
Respondenter EN:



Krydsning: Eksisterer der på nuværende tidspunkt tilstrækkelig med efter- og videreuddannelse for dig inden for luftfart + hvad er din nuværende jobfunktion?

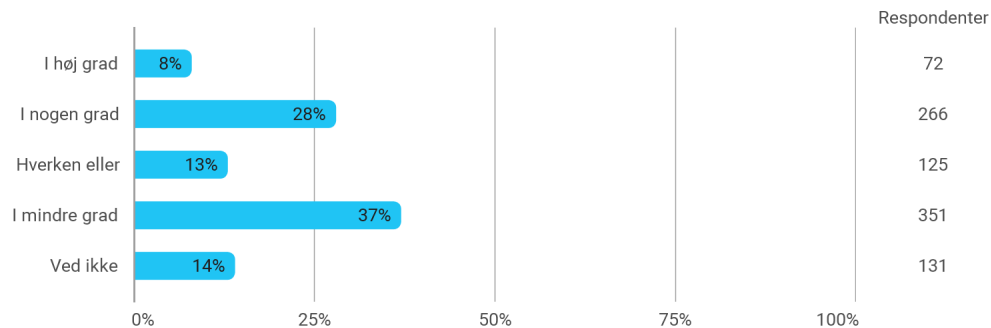


Krydsning: Eksisterer der på nuværende tidspunkt tilstrækkelig med efter- og videreuddannelse for dig inden for luftfart + køn?

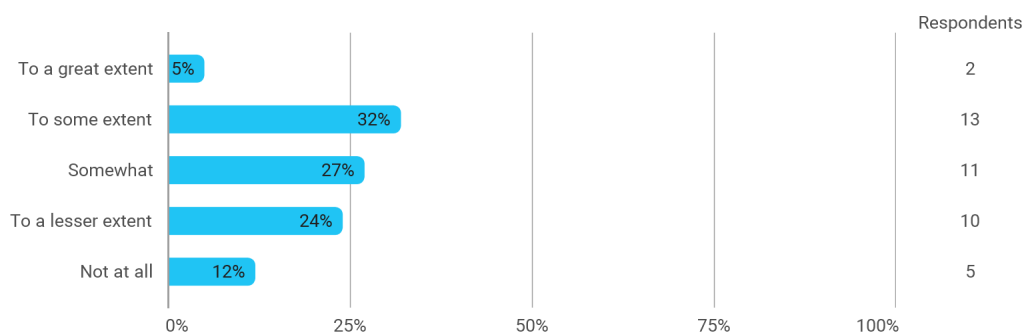


Klima:

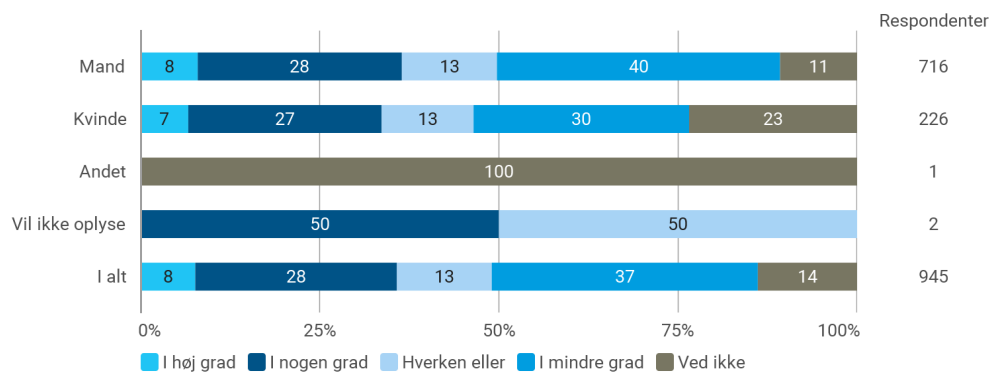
Hvor realistisk er det efter din mening at luftfartsindustrien vil være klimaneutral senest i år 2050?
Respondenter DK:



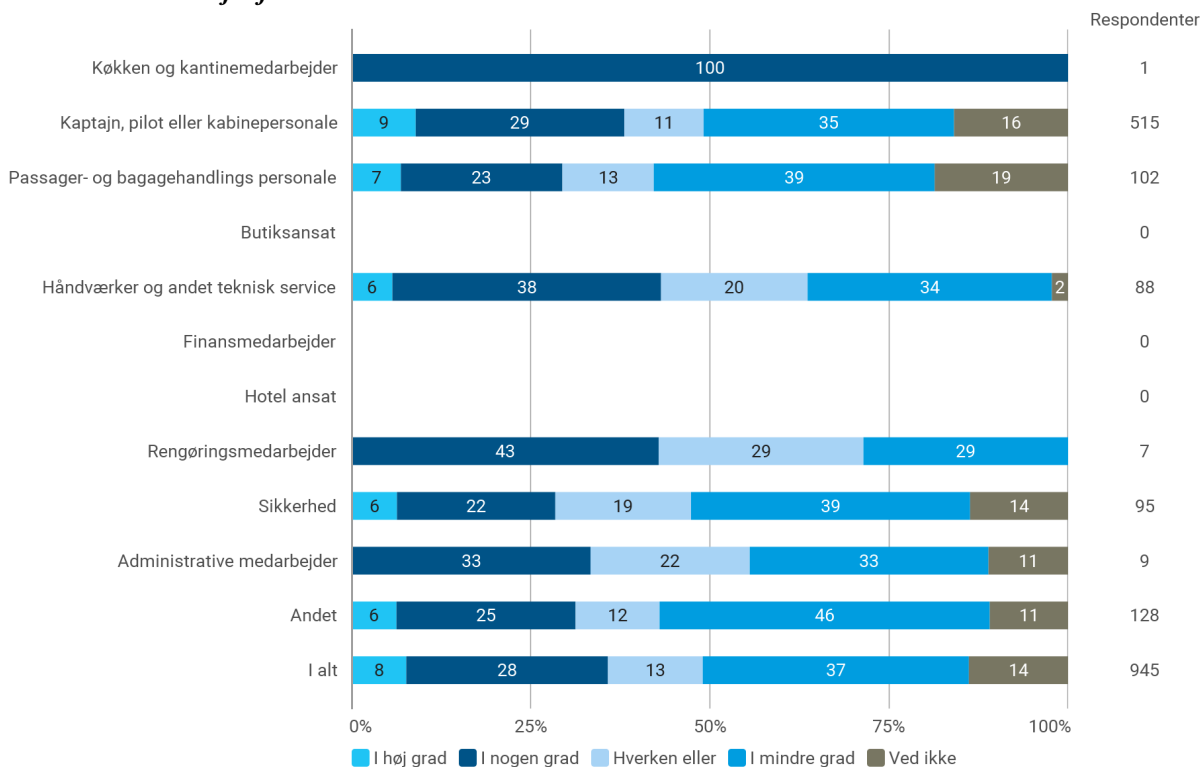
Respondenter EN:



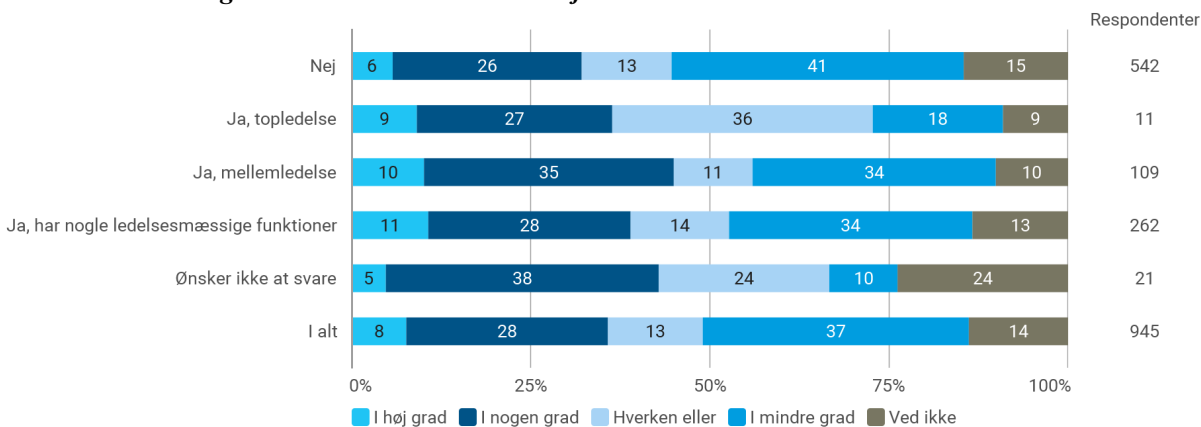
Krydsning: Hvor realistisk er det efter din mening at luftfartsindustrien vil være klimaneutral senest i år 2050 + køn?



Krydsning: Hvor realistisk er det efter din mening at luftfartsindustrien vil være klimaneutral senest i år 2050 + hvad er din nuværende jobfunktion?

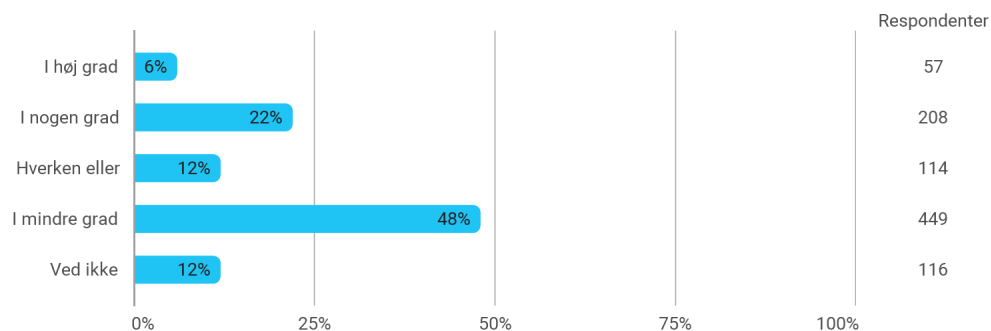


Krydsning: Hvor realistisk er det efter din mening at luftfartsindustrien vil være klimaneutral senest i år 2050 + har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?

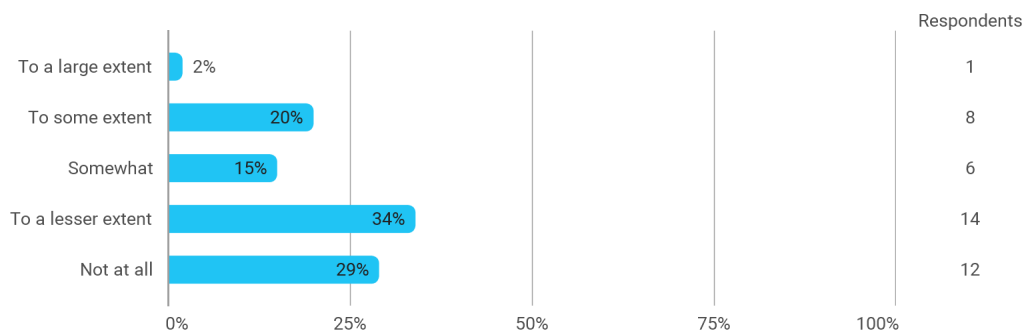


Hvor realistisk er det efter din mening at gøre indenrigstrafikken helt klimaneutral i år 2030?

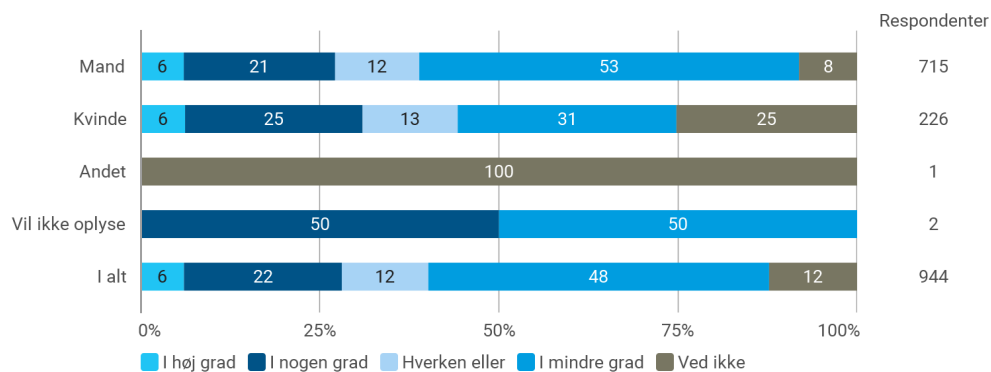
Respondenter DK:



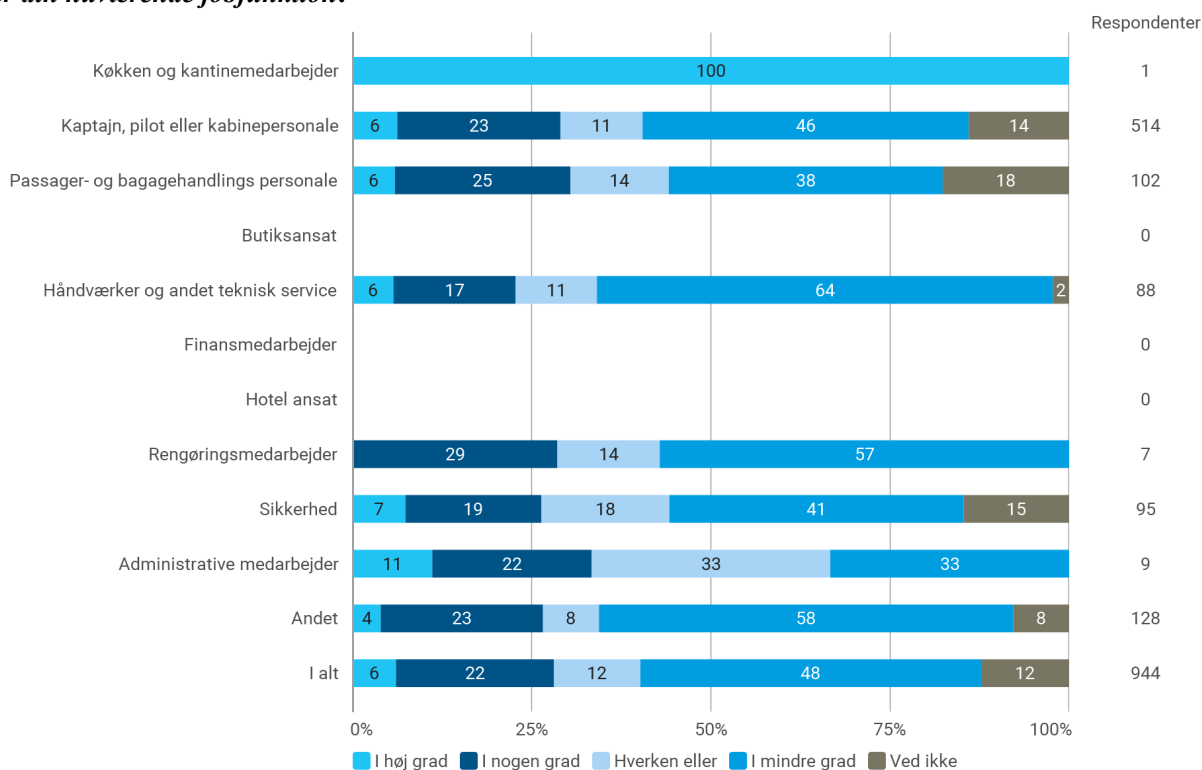
Respondenter EN:



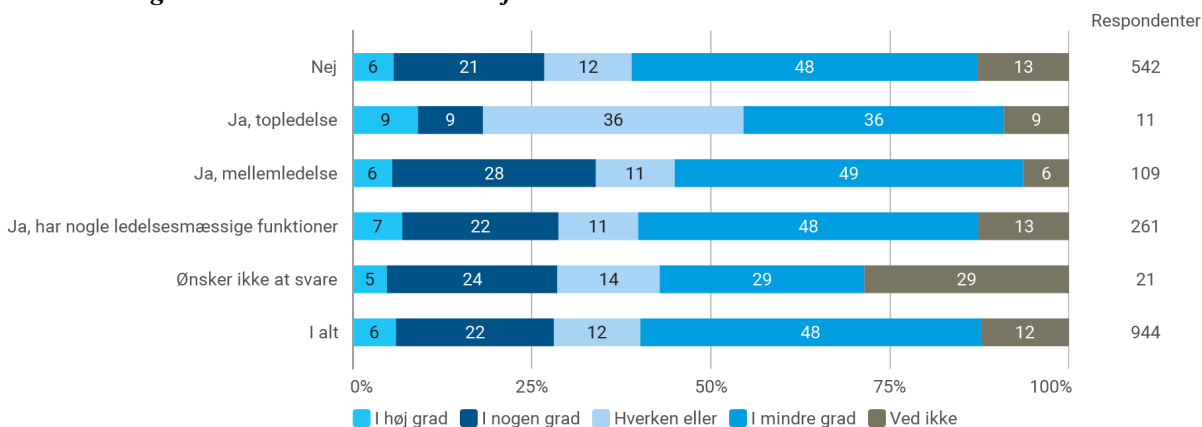
Krydsning: Hvor realistisk er det efter din mening at gøre indenrigstrafikken helt klimaneutral i år 2030 + køn?



Krydsning: Hvor realistisk er det efter din mening at gøre indenrigstrafikken helt klimaneutral i år 2030 + hvad er din nuværende jobfunktion?

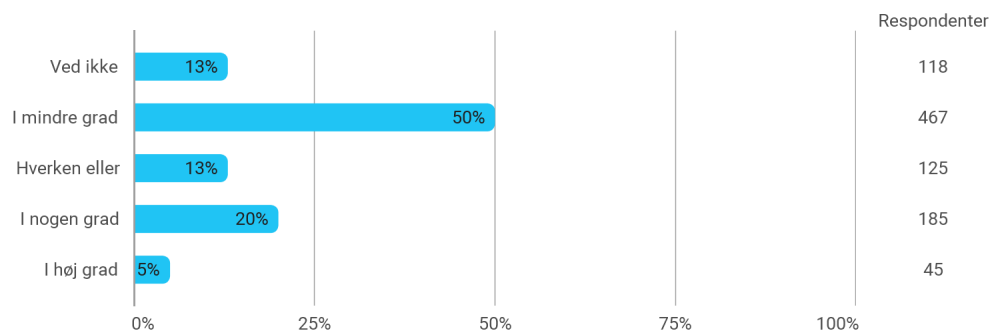


Krydsning: Hvor realistisk er det efter din mening at gøre indenrigstrafikken helt klimaneutral i år 2030 + har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?

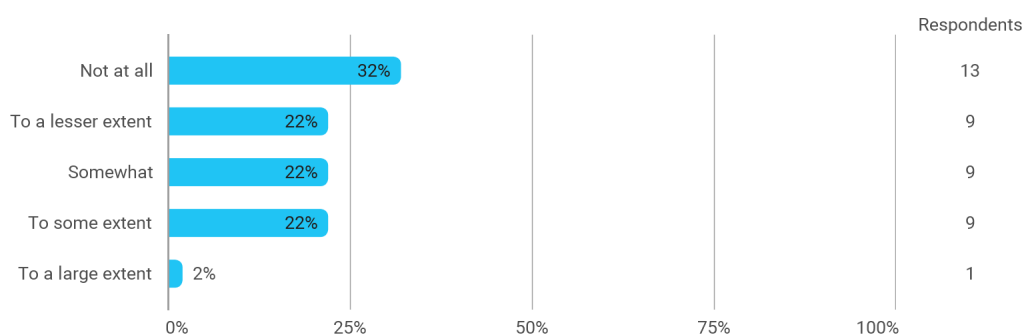


Hvor realistisk er det efter din mening at etablerer en klimaneutral indenrigsrute i år 2025?

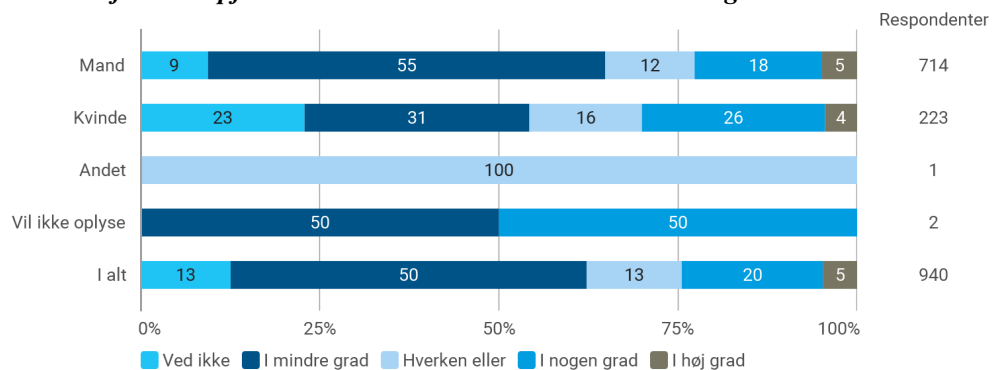
Respondenter DK:



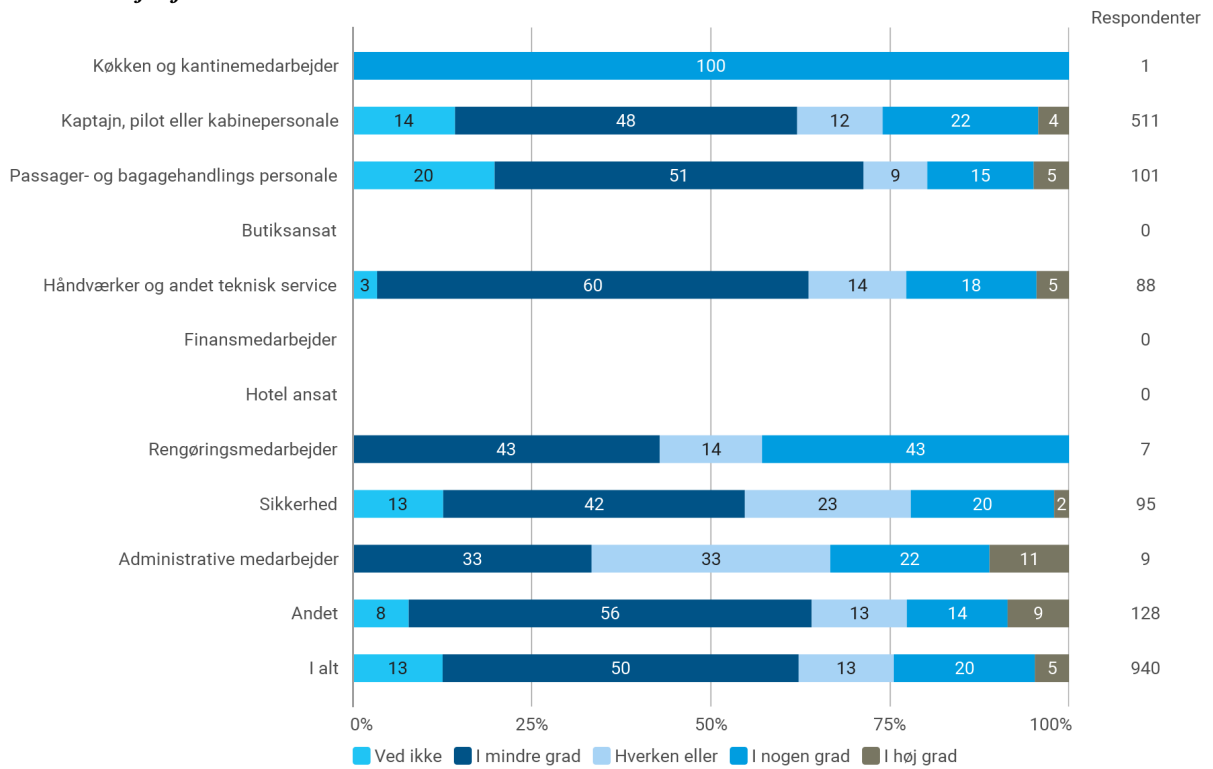
Respondenter EN:



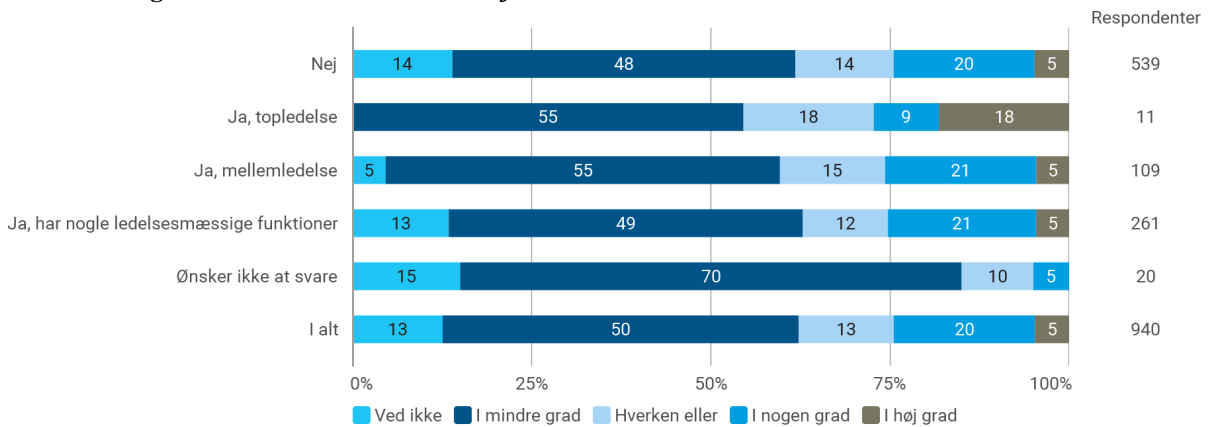
Krydsning: Hvor realistisk er det efter din opfattelse at etablere en klimaneutral indenrigsrute i år 2025 + køn?



Krydsning: Hvor realistisk er det efter din opfattelse at etablere en klimaneutral indenrigsrute i år 2025 + hvad er din nuværende jobfunktion?



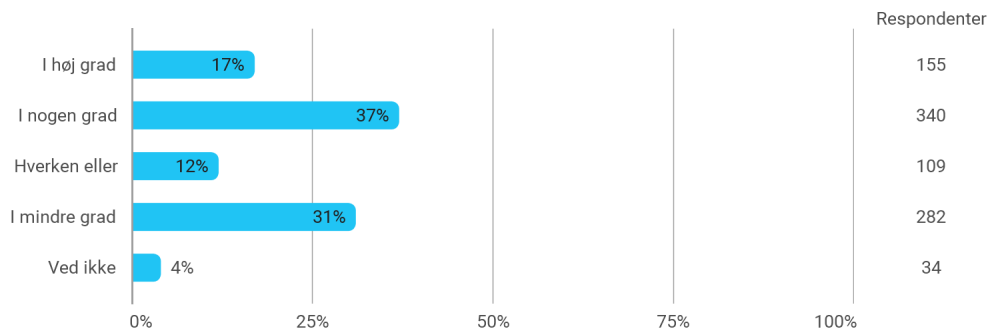
Krydsning: Hvor realistisk er det efter din opfattelse at etablere en klimaneutral indenrigsrute i år 2025 + har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?



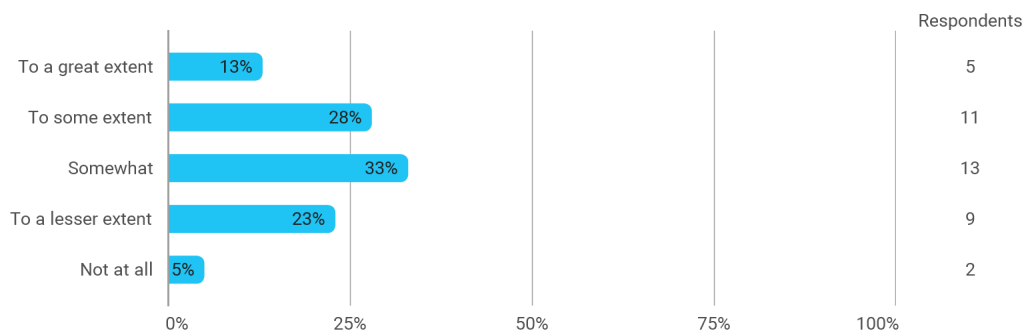
Hvor enig eller uenig er du i forhold til de fire følgende scenarier for luftfartens fremtid?

Scenarie 1: Luftfartsindustrien vil vende tilbage til "normalen" fra før COVID-19 og vil forsætte udviklingen uden de store forandringer?

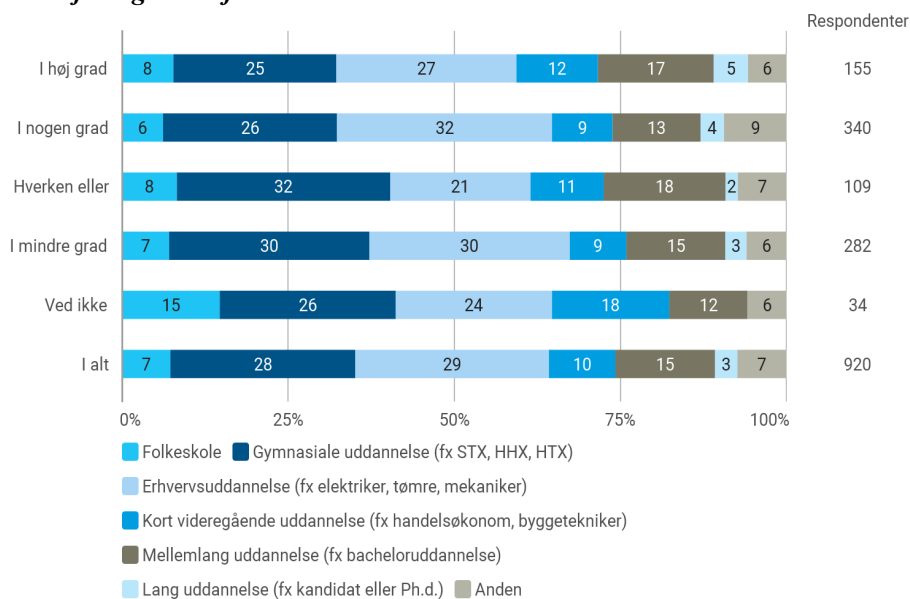
Respondenter DK:



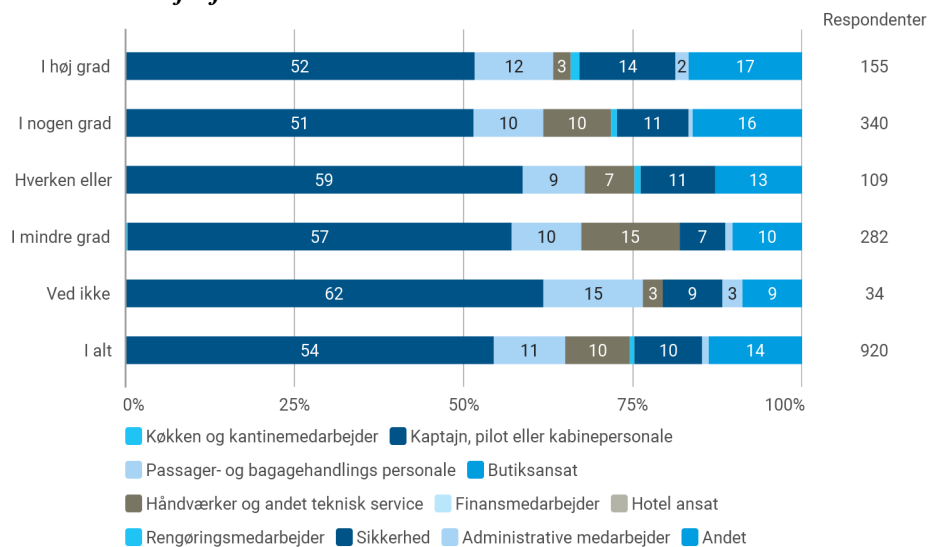
Respondenter EN:



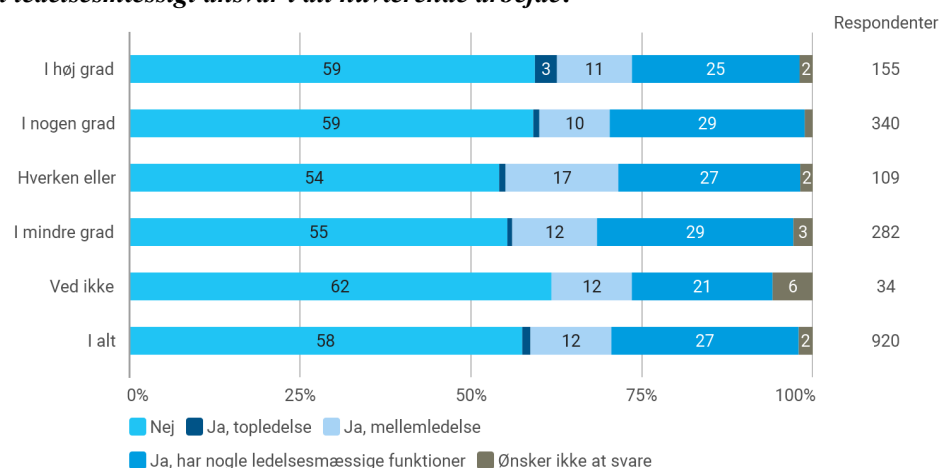
Luftfartsindustrien vil vende tilbage til "normalen" fra før COVID-19 og vil forsætte udviklingen uden de store forandringer + hvad er din højeste gennemførte uddannelse?



Luffartsindustrien vil vende tilbage til "normalen" fra før COVID-19 og vil forsætte udviklingen uden de store forandringer + hvad er din nuværende jobfunktion?

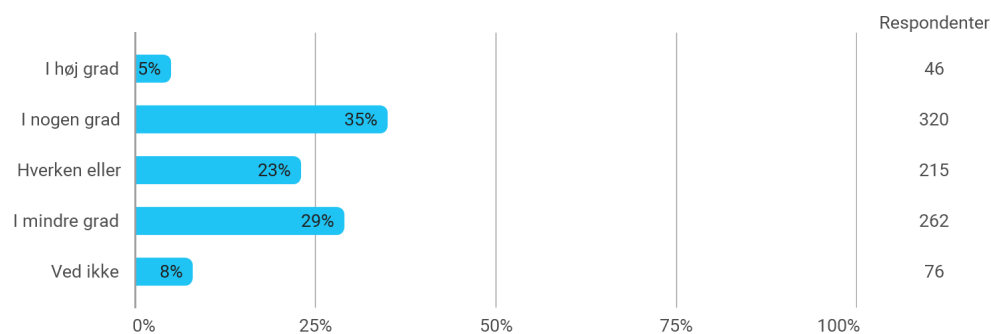


Luffartsindustrien vil vende tilbage til "normalen" fra før COVID-19 og vil forsætte udviklingen uden de store forandringer + har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?

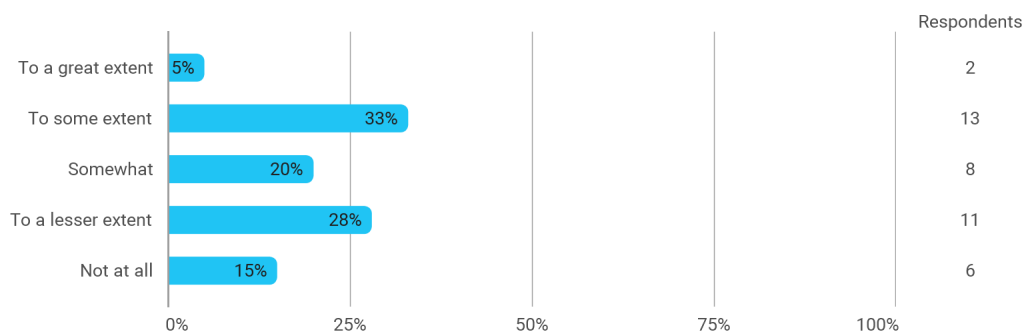


Scenarie 2: Den internationale geopolitiske ustabilitet medfører i fremtiden mere regionaliserede rejsemønstre, hvor især færre mennesker flyver langdistance imellem kontinenterne

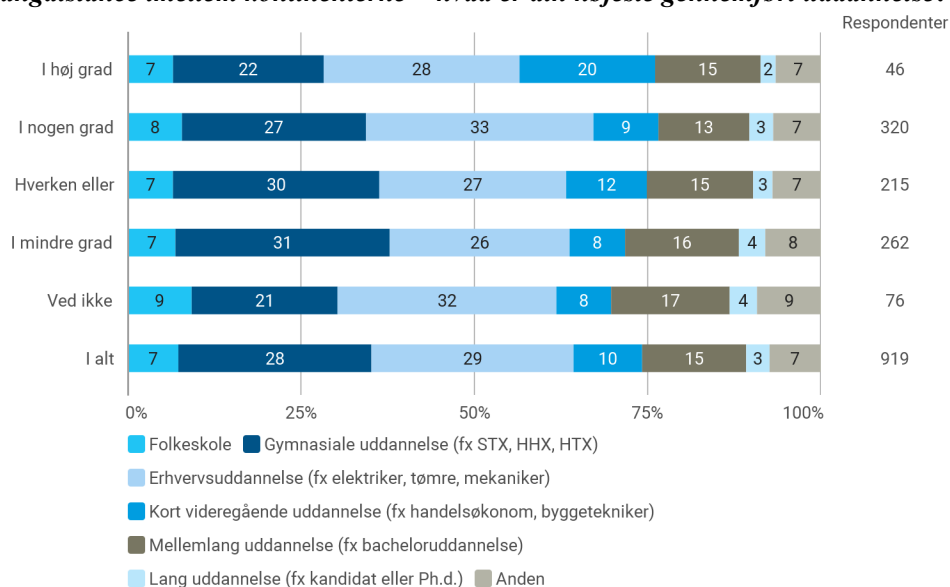
Respondenter DK:



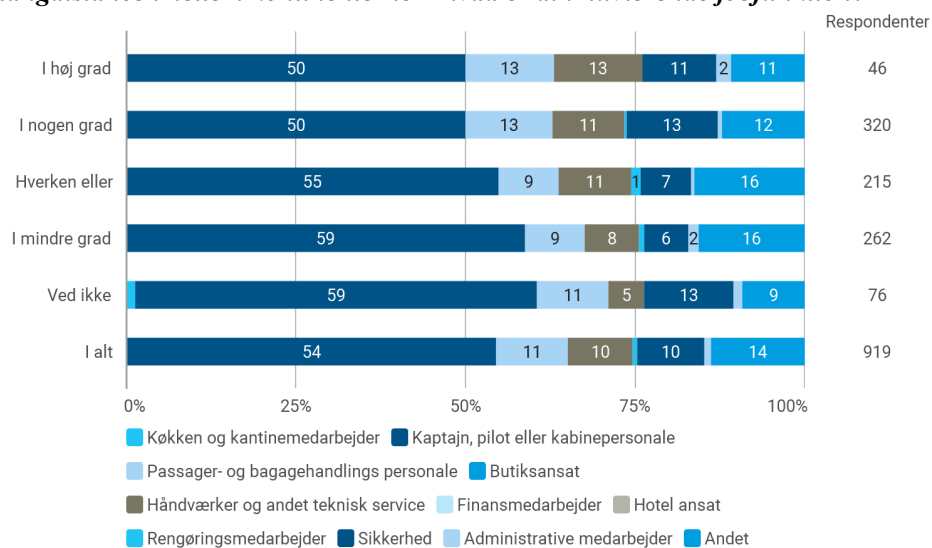
Respondenter EN:



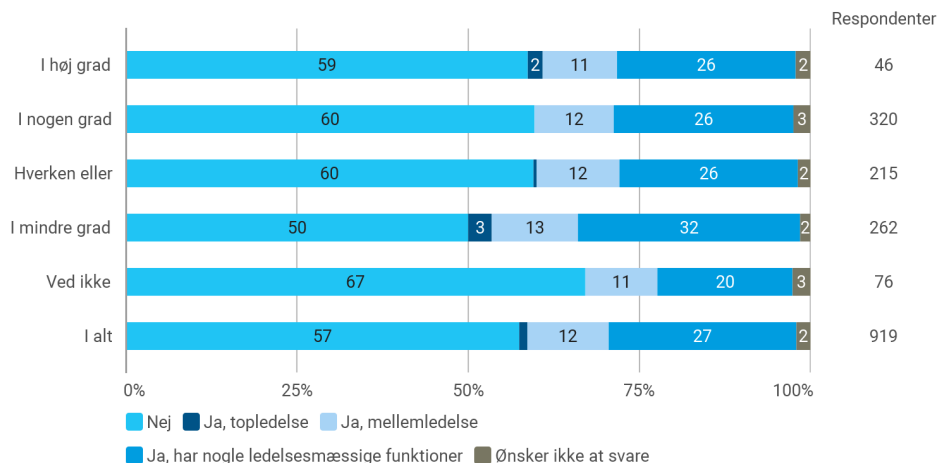
Den internationale geopolitiske ustabilitet medfører i fremtiden mere regionaliserede rejsemønstre, hvor især færre mennesker flyver langdistance imellem kontinenterne + hvad er din højeste gennemført uddannelse?:



Den internationale geopolitiske ustabilitet medfører i fremtiden mere regionaliserede rejsemønstre, hvor især færre mennesker flyver langdistance imellem kontinenterne + hvad er din nuværende jobfunktion?:

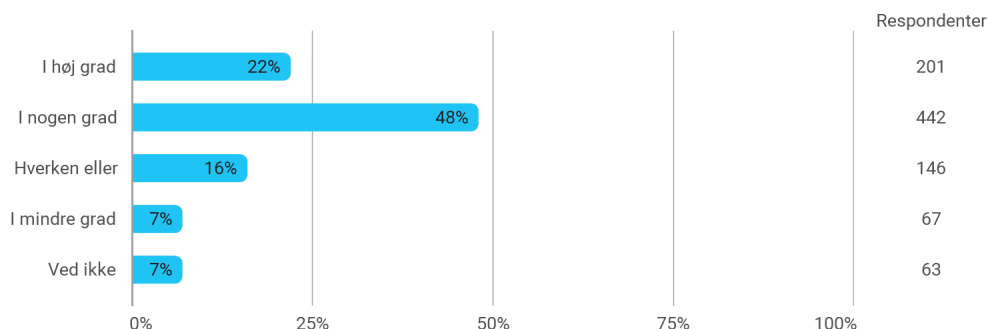


Den internationale geopolitiske ustabilitet medfører i fremtiden mere regionaliserede rejsemønstre, hvor især færre mennesker flyver langdistance imellem kontinenterne + har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?

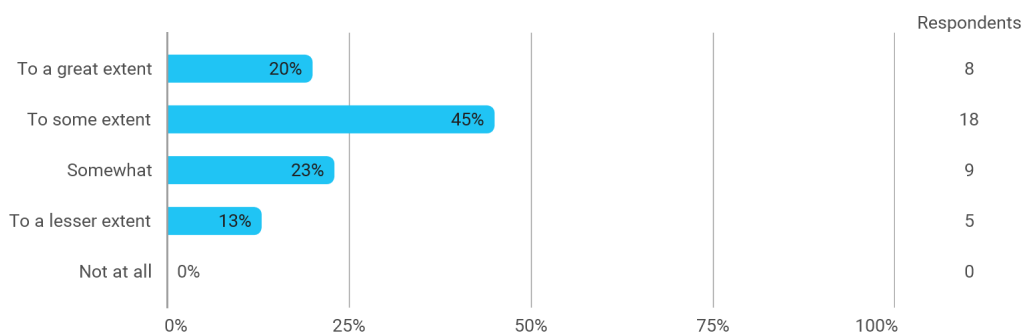


Scenarie 3: Luftfartsindustrien udvikling vil i fremtiden være drevet af digitalisering og smarte teknologier som sikre et bedre og mere effektivt rejsesystem i fremtiden

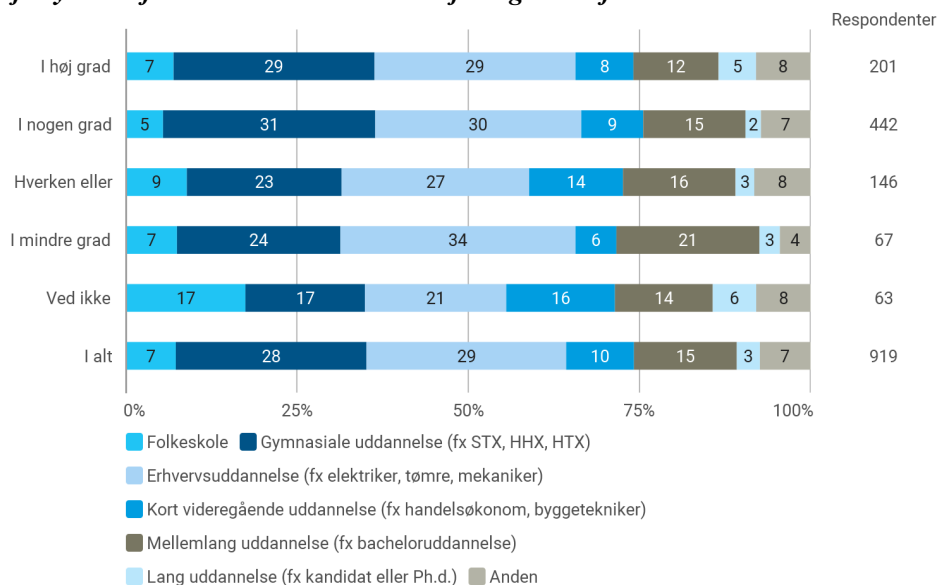
Respondenter DK:



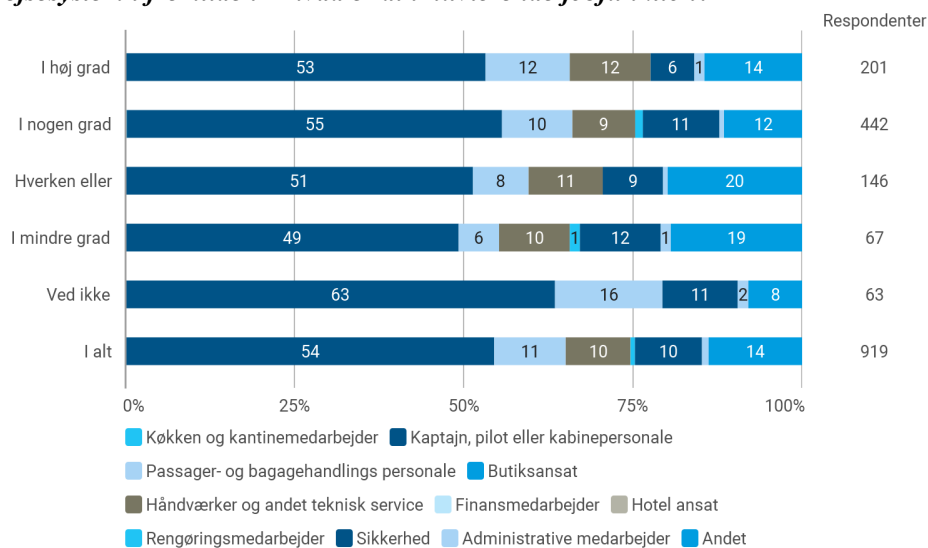
Respondenter EN:



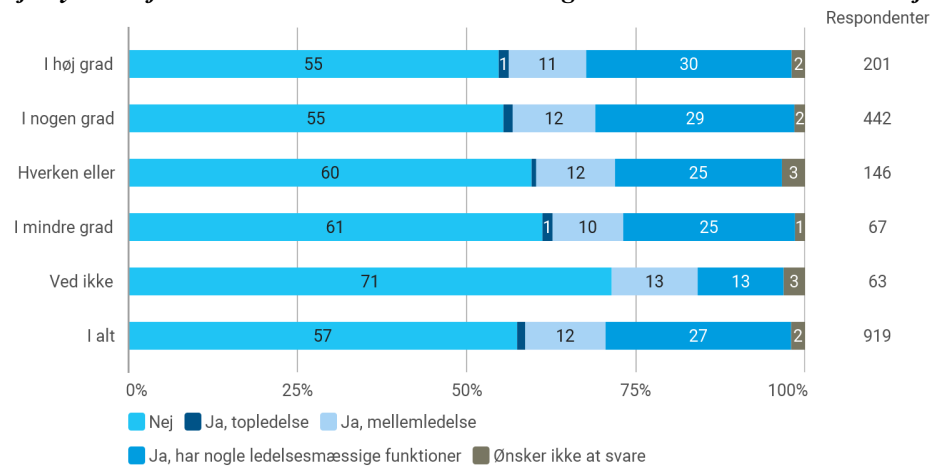
Luffartsindustrien udvikling vil i fremtiden være drevet af digitalisering og smarte teknologier som sikre et bedre og mere effektivt rejsesystem i fremtiden + hvad er din højeste gennemført uddannelse?



Luffartsindustrien udvikling vil i fremtiden være drevet af digitalisering og smarte teknologier som sikre et bedre og mere effektivt rejsesystem i fremtiden + hvad er din nuværende jobfunktion?

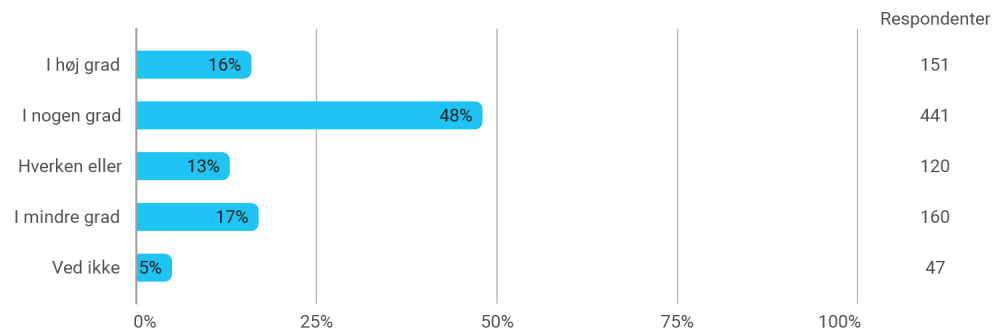


Luffartsindustrien udvikling vil i fremtiden være drevet af digitalisering og smarte teknologier som sikre et bedre og mere effektivt rejsesystem i fremtiden + har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?

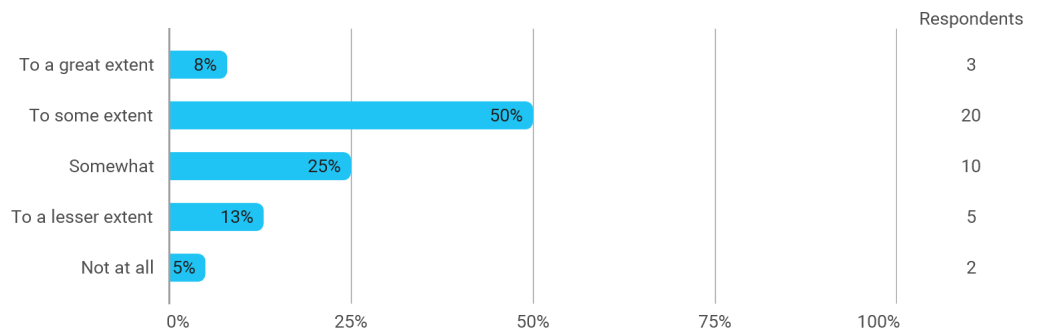


Scenarie 4: Flyselskaber og lufthavne vil i fremtiden blive klimaneutral med fokus på grøn produktion, teknologi og brændstof

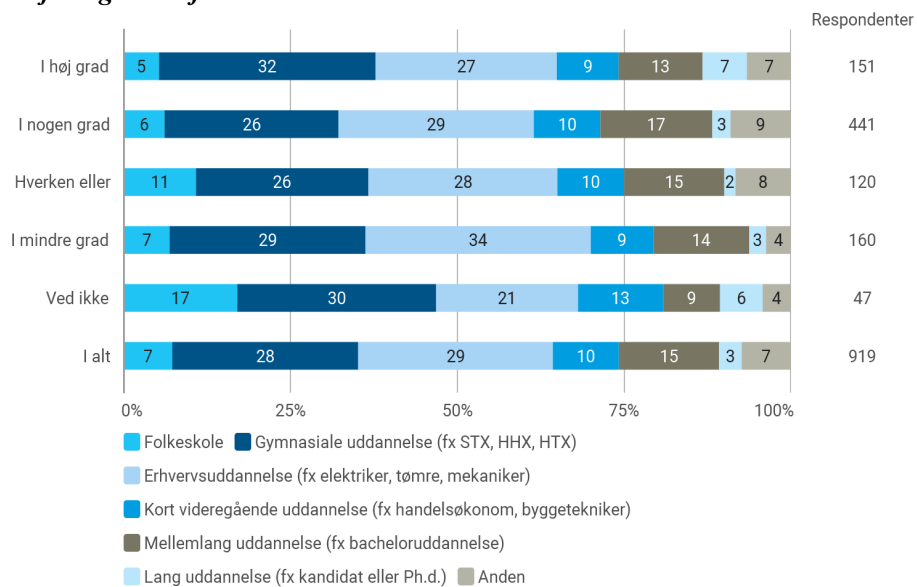
Respondenter DK:



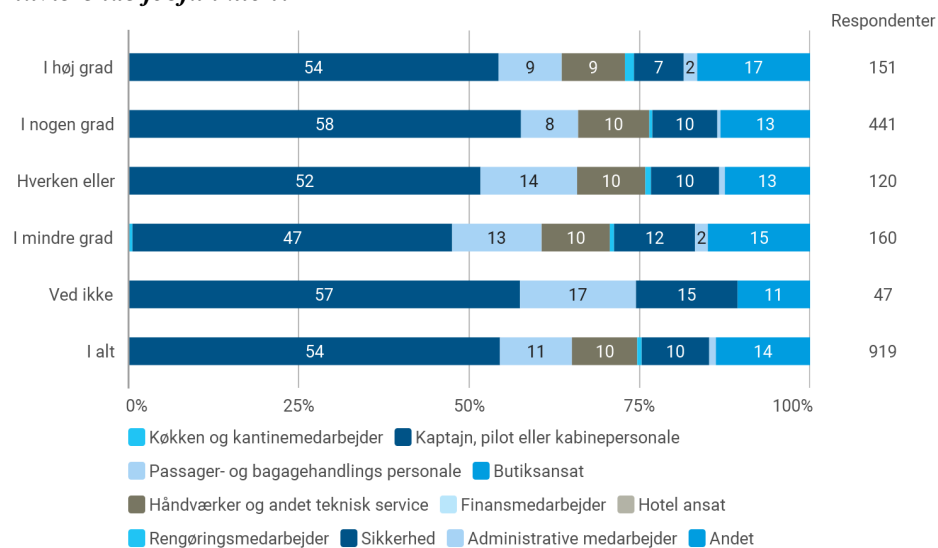
Respondenter EN:



Flyselskaber og lufthavne vil i fremtiden blive klimaneutral med fokus på grøn produktion, teknologi og brændstof + hvad er din højeste gennemført uddannelse?



Flyselskaber og lufthavne vil i fremtiden blive klimaneutral med fokus på grøn produktion, teknologi og brændstof + hvad er din nuværende jobfunktion?



Flyselskaber og lufthavne vil i fremtiden blive klimaneutral med fokus på grøn produktion, teknologi og brændstof + har du et ledelsesmæssigt ansvar i dit nuværende arbejde?

