

שינוי האקלים ואני - מה אני יכול לעשות? טיסות

הקדמה למורה:

בשיעור זה התלמידים יציעו פעילויות לצמצום פליטות גזי החממה שבתחום השפעתם. לטיסות יש מחיר סביבתי כבד מאוד. בעידן של "שמיים פתוחים" התרבו מאוד הטיסות. באיחוד האירופי, פליטת גזי חממה מהתעופה גדלה ב-87% בין 1990 ל-2006. על פי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ב-2017 יצאו לחו"ל 3.8 מיליון ישראלים ב-7.6 מיליון נסיעות, רובן המכריע (7.1 מיליון) בטיסה. תעשיית התיירות העולמית אחראית, על פי הערכות, לכ-5 אחוזים מסך פליטות גזי החממה בעולם. מאידך, בימי משבר הקורונה נסגרו השמיים ובבת אחת הופסקו כל הטיסות. האם יכול להיות מצב דומה בו יפחיתו את הטיסות על מנת לצמצם את פליטות הפחמן?

בפעילות זו התלמידים

1. יכירו את מחשבון הפד"ח הנפלט מטיסות
2. יביעו עמדה לגבי נכונותם האישית להימנע מטיסות
3. יכירו המלצות ויעלו רעיונות לצמצום ההשפעות הסביבתיות של טיסות
4. יפעלו להגדלת החשיפה להמלצות אלו.

פעילות זו מתוך יחידת הוראה [מבוא לשינוי האקלים](#), שיעור 10 (פיתוח: ד"ר נירית לביא אלון, ד"ר הגר ליס, מרכז בידינו)

משך השיעור: 45 דקות

מיומנויות בשיעור: אוריינות שפתית - הבעה בכתב ובעל פה, חילוף מידע מטקסט דבור או כתוב. חשיבה יצירתית - גמישות מחשבתית, יישום.

פתיחה לשיעור:

בידינו הדבר - נציג [סרטון Ted של גרטה תונברג](#), שצולם ב-2018 נבקש מהתלמידים להתייחס לתחושות שהסרטון מעלה, לפתרונות שמוצעים בו, ליכולות שלהם לפעול בהשראתה.

שאלות לדין בעקבות הסרטון:

מהן הבעיות שגרטה מתארת?

הבעיות:

- העדר התייחסות לשינוי האקלים בתקשורת
- העדר חקיקה ומדיניות מספקים, בפרט לגבי שריפת דלקים
- גם אם נפסיק פליטות - יש גזי חממה באטמוספירה שימשיכו את תהליך ההתחממות
- הכחדת מינים אינטנסיבית (ההכחדה השישית) של כ-200 מינים ביום, בקצב של 1000-10000 מהיר יותר מאשר בעבר.
- אי צדק סביבתי בין מדינות עשירות לעניות
- חוסר מודעות ואדישות של האוכלוסייה לגבי תוצאות המעשיות של חיי היום יום והשינויים הנדרשים
- המשך של טיסות ושל צריכת מוצרי בשר וחלב

● **חושבים רק על העתיד הקרוב ולא מעבר ל 2050 - מה נשאר לילדים ולנכדים שלנו?**

גרטה מתבוננת על שינוי האקלים בצורה מאוד פסקנית - שחור או לבן - האם גישה זו נכונה לדעתכם?
גרטה טוענת שיש לנו כבר את כל הפתרונות לשינוי האקלים וכל מה שנדרש הוא עשייה ולא תקווה. האם אתם מסכימים עם טענה זו? הסבירו.

גוף השיעור:

א. מחשבון פד"ח מטיסות. הציגו לתלמידים את מחשבון פליטת פחמן דו חמצני מטיסות- <https://www.goodenergy.org.il/co2> והזמינו מתנדב לחשב את הפחמן שפלט בטיסה האחרונה שלו.

ב. מי מוכן לוותר על טיסות? שאלו את התלמידים האם יהיו מוכנים לוותר על טיסות לטובת צמצום פליטת גזי חממה? בקשו מהם לנמק את עמדם אישית. רוב הסיכויים שמרבית התלמידים לא יסכימו לוותר על הטיסות שלהם.

ג. מה ניתן לעשות על מנת לצמצם את ההשפעות הסביבתיות של הטיסות? בקשו מהתלמידים לקרוא את המאמר [לטוס ולשמור על הסביבה](#) שפורסם ב Ynet ב 2018 ולרכז את ההמלצות המרכזיות העולות מהכתבה (נספח מאמר ומשימה + תשובה למורה)

שאלו את התלמידים - אלו מבין ההמלצות הכירו קודם או עד כמה ההמלצות חדשות עבורם? כיצד ניתן להפיץ את ההמלצות הללו ולהגדיל את המודעות להשפעות הסביבתיות של הטיסות?

סיכום:

קמפיין לצמצום ההשפעות הסביבתיות של הטיסות - בקשו מהתלמידים להעלות רעיונות להגדלת המודעות והחשיפה להמלצות לצמצום ההשפעות הסביבתיות של הטיסות- למשל לחפש ולפרסם לציבור אתרים שעורכים השוואה בין חברות התעופה ובוחנים את מידת הסביבתיות שלהם, לפנות למשרדי ממשלה בהצעה לקמפיין פרסומי שיעורר מודעות, לפנות לחברות תעופה פופולריות בישראל ולבקש שיציעו לנוסעים תוכנית לקיזוז פחמן וכו'.

נספח - לטוס ולשמור על הסביבה

קראו את המאמר לטוס ולשמור על הסביבה מאת רן בן מיכאל [שפורסם ב Ynet](#), ב 24.3.2019

ישראלים אוהבים לטוס לחו"ל. כמה אוהבים? על פי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ב-2017 יצאו לחו"ל 3.8 מיליון ישראלים ב-7.6 מיליון נסיעות, רובן המכריע (7.1 מיליון) בטיסה.

על פי הנתונים, הקבוצה הגדולה ביותר היא כנראה של אלו שעושים "קפיצה קטנה לחו"ל" ונוסעים פעם בשנה לארבעה ימים. אם אתם שייכים לקבוצה זו, נראה שהסביבה היא לא בראש מעייניכם או שאתם קצת בהכחשה. נראה שאפילו לא הרגשתם ששנת 2017 הייתה שנת תיירות בת קיימא של האו"ם.

תעשיית התיירות העולמית אחראית, על פי הערכות, לכ-5 אחוזים מסך פליטות גזי החממה בעולם (קשה לכמת במדויק, שכן תיירות מורכבת ממגוון גורמים שפולטים גזי חממה, מטיסות, בניית מלונות ועד מיזוג או חימום החדרים). אם לא יחול כל שינוי לטובה בפליטות גזי החממה של תעשיית התעופה, יגדלו הפליטות של הסקטור כולו ביותר מפי שניים עד 2050.

אם ענייני קיימות ושינוי האקלים בכל זאת חשובים לכם ואתם רוצים, אפילו ממש רוצים, להפוך את הנסיעה לחו"ל למעט "ירוקה" יותר, הנה כמה נתונים שחשוב שתכירו - ואחריהם, טיפים חשובים שיוכלו לעזור לכם לטוס לחו"ל ולחזור עייפים, מרוצים וסביבתיים.

טסים בלי חשבון

מקור האנרגיה של ענף התעופה כיום הוא אך ורק דלק ממקור מתכלה, כלומר - דלק מאובנים שנשאב ממעמקי האדמה או הים, ונשרף במנועי המטוסים תוך שהם פולטים גזי חממה וגזים מזהמים אחרים. מדובר על כמות לא מבוטלת של 5 מיליון חביות נפט ליום. תעשיית התעופה, כמו גם הספנות, הוחרגה מן ההסכמים הבינלאומיים שנוגעים להפחתת פליטות פחמן דו-חמצני, ואף שענף התעופה הגיע להסכם עצמאי בתחום, מדובר בהסכם חלש ואינו מחייב. כך, למעשה, ענף התעופה ממשיך לגדול ולהתרחב מבלי שהוא עושה הרבה כדי לצרוך פחות דלק.

למרות פריצות דרך של שימוש בחומרים חדשים או הנדסה, הטכנולוגיה של מנוע הסילון השורף דלק מאובנים ושל בניית המטוסים לא השתנתה מזה עשרות שנים. השימוש במקורות אנרגיה אחרים, למשל דלק ממקור ביולוגי, הוא עדיין בהיקף זניח. גם הישג ההיסטורי של סולאר אימפולס לפני יותר משנה, להקיף את העולם באמצעות מטוס סולארי, כנראה לא מבשר שמטוס הנוסעים הסולארי נמצא מעבר לפינה, ושימוש מסחרי בתאי דלק של מימן נוזלי עדיין רחוק גם הוא.

גם לתשתית - שדות התעופה - חתימת פחמן גבוהה, החל במיזוג האוויר וכלה בכלי הרכב שמסיעים את המטוסים מהשרוול. נמל התעופה של הלסינקי בפינלנד הצהיר כי הפך באוגוסט האחרון לניטרלי מבחינת פליטות בהתאם לתו תקן בינלאומי. אך זו רק טיפה בים: יש בערך 1,200 שדות תעופה בינלאומיים - תלוי כיצד סופרים אותם - ועוד אלפים שמשרתים תעבורה פנים-ארצית.

טיסות זולות, מחיר סביבתי גבוה

כל עוד לא יתרחש שינוי מדיניות בתחום, כנראה לא נראה שינוי בהשפעה הסביבתית - אך מהלך כזה מתעכב, ממספר מניעים. בראש ובראשונה, הסיבה לכך היא שרוב הפעילות הכלכלית הגלובלית שהתרגלנו אליה כל כך תלויה בענף התעופה (דמיינו את ההזמנה הבאה מעלי אקספרס מגיעה בספינה), והוא תומך בתיירות, שהיא מרכיב חשוב בכלכלתן של מדינות רבות, כולל ישראל. אפילו פעילות לטובת הסביבה תלויה בתעופה זמינה: למשל, ארגוני שמירת טבע בינלאומיים יתקשו להגיע לאתרי הפעילות שלהם ללא טיסות זולות.

ענף התעופה גם חסין במידת-מה בפני כלי מדיניות רגילים: האם פוליטיקאים יכולים לבצע רגולציה על שוק הלואו-קוסט, שממנו נהנים עשרות ומאות מיליונים ברחבי העולם - כנוסעים או כמועסקים? האם גם נבחרינו יהיו מוכנים לוותר על האפשרות לקפוץ לשנייה לחו"ל בעצמם לצורך פעילות פרלמנטרית וקצת שופינג?

אם התעשייה לא ממש עושה שינוי, אולי השינוי יבוא מהתנהגות הצרכנים? כנראה שגם לא, סקר עולמי של האתר booking.com מהשנה שעברה מראה הרבה כוונות טובות אבל פחות מודעות ועוד פחות עשייה מצד התייר הבודד. אז מה אפשר לעשות? הנה כמה נקודות למחשבה בפעם הבאה שאתם מחפשים כרטיס זול באחד מעשרות האתרים והיישומונים הזמינים לכם.

- חשבו פעמיים לפני שתבחרו חברת תעופה: נסו לבחור חברת תעופה שיש לה פרופיל טוב יותר מבחינת הפעילות הסביבתית - צי מטוסים צעיר יותר עם מודלים חדשים (יעילות אנרגטית ורעש מופחת), ניהול מושבים (יותר נוסעים משמעותו ניצול יעיל יותר של המטוס ופחות פליטות בממוצע לכל נוסע), מדיניות צמצום וטיפול בפסולת וכדומה. עדיין אין רשימה מוסכמת של חברות תעופה "ירוקות" והדברים מתבססים לעתים על התרשמות סובייקטיבית, אבל אפשר להתחיל כאן וכאן, ולהמשיך בחיפוש עצמאי ברשת.

- הקטינו את מספר הטיסות: אם אתם נוסעים מתמידים, אולי כבר ראיתם הכול. אם אתם יכולים לטוס בטיסה ישירה, זה עדיף על טיסה עם חניות ביניים. במקום טיסת המשך קצרה, אפילו לנהיגה או לנסיעה בתחבורה ציבורית יש יתרון על פני טיסה; לעתים גם של זמן, אבל בוודאי של פליטות גזי חממה. אתם יכולים גם לחשוב על האפשרות לצאת לחופשה ארוכה יותר במקום שתי נסיעות ליעדים סמוכים (נאמר ברצלונה ומדריד) לזמן קצר בכל אחד מהם.

- אל תתפנקו: אם אתם לא בורנים, גם כשאתם יכולים (והסטארט-אפ המצליח שלכם מרשה), מחלקת תיירים עדיפה; חתימת הפחמן של מחלקת עסקים או מחלקת ראשונה גבוהה יותר. טיסות לואו-קוסט עדיפות עוד יותר; הסיבה לכך היא שחברות אלו מטיסות יותר נוסעים - שכולם שווים זה לזה מבחינת מושב ושירותים בטיסה - ומקפידות על משקל הכבודה. וזכרו גם שאתם לא באמת צריכים הכול: ארזו פחות לנסיעה; המשקל הכולל של המטוס משפיע על כמות הדלק שנצרך, בעיקר בהמראה ובנחיתה.

- מצאו חלופה לטיסה: בצעו "נסיעה" מקדימה בעזרת גוגל earth ותוכלו לקיים ביקור באמצעות מציאות מדומה באתרים רבים. אם אתם נוסעים לפגישת עסקים או לכנס, בררו אם אפשר לקיימה או לנכוח בו בעזרת אמצעים טכנולוגיים.

- רכשו קיזוז פחמן: קיזוז פחמן מאפשר לפצות על פליטות הפחמן שנעשו בטיסה שלכם באמצעות תמיכה בפעילויות או בארגונים שחוסכים פליטות פחמן. ראשית חשבו את טביעת הרגל הפחמנית שלכם באמצעות מחשבון פחמן, ואז בדקו אלו חלופות קיימות עבורכם כדי להפחית את טביעת הרגל הפחמנית הזו - דרך חברת התעופה, אתר מכירת הכרטיסים או חברות למסחר פחמן. על אף שהביקורת גורסת שקיזוז פחמן אינו שווה ערך להפחתת פליטות במקור (כמו הדרכים שהוצעו למעלה), לעתים יש טיסות שאי אפשר לוותר עליהן. טיפ נוסף: אם הגעתם ליעד ואתם שוכרים רכב, מספר חברות מציעות תוכניות קיזוז פחמן בעצמן, או כלי רכב היברידיים וחשמליים שכדאי כמובן להעדיף.

מהן ההמלצות המרכזיות העולות מהכתבה?

ملحق 2 - الطيران والحفاظ على البيئة المحيطة

اقرأوا المقال الطيران والحفاظ على البيئة المحيطة بقلم ران بن ميخائيل نُشر في [Ynet](https://www.ynet.co.il) بتاريخ 24.3.2019

يحب الإسرائيليون السفر إلى خارج البلاد، كم عدد الذين يحبون السفر؟ حسب دائرة الإحصاء المركزية، في سنة 2017 سافر 3.8 مليون إسرائيلي إلى خارج البلاد في 7.6 مليون رحلة، الغالبية العظمى (7.1 مليون) في الطائرة.

حسب المعطيات، ربما تكون أكبر مجموعة من أولئك الذين يقومون بـ "فترة قصيرة جدًا إلى خارج البلاد" ويسافرون مرة واحدة في السنة لمدة أربعة أيام. إذا كنتم تنتمون إلى هذه المجموعة، يبدو أن البيئة المحيطة ليست في سُلّم أولوياتكم، أو أنكم تنكرون الحفاظ على البيئة المحيطة قليلًا. يبدو أنكم لم تشعروا حتى أن عام 2017 كان عامًا في السياحة المستدامة لهيئة الأمم المتحدة.

السياحة العالمية مسؤولة وفقًا للتقديرات عن حوالي 5 في المائة من انبعاثات غازات الدفيئة في العالم (من الصعب تحديد الكمية بدقة، لأن السياحة تتكون من مجموعة متنوعة من العوامل التي تنبعث منها غازات الدفيئة، مثل: الرحلات الجوية، بناء فنادق وتبريد أو تدفئة الغرف). إذا لم يحدث تغيير للأفضل في انبعاثات غازات الدفيئة في طيران السياحة، فإن انبعاثات القطاع بأكمله ستزيد بأكثر من ضعفين بحلول عام 2050.

إذا كانت الاستدامة وأزمة المناخ لا تزال مهمة بالنسبة لكم، وتريدون أن تجعلوا الرحلة إلى خارج البلاد "خضراء" قليلًا، نعرض عليكم بعض المعلومات المهمة التي يجب أن تعرفوها، بالإضافة إلى نصائح مهمة يمكن أن تساعدكم على السفر إلى خارج البلاد، أن تستمتعوا وأن تحافظوا على البيئة المحيطة.

طيران بدون حساب

مصدر الطاقة في فرع الطيران اليوم هو وقود من مصدر يتناقض فقط، أي الوقود الأحفوري الذي تم ضخه من أعماق الأرض أو البحر، ويتم حرقه في محركات الطائرات التي تُطلق انبعاث غازات الدفيئة وغازات ملوثة أخرى. يدور الحديث عن كمية كبيرة مقدارها 5 ملايين برميل من النفط يوميًا. تم استثناء الطيران والشحن من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. على الرغم من أن فرع الطيران توصل إلى اتفاق مستقل في هذا المجال، إلا أن الاتفاقية ضعيفة وغير ملزمة. وبالتالي، في الواقع، يستمر الطيران في النمو والتوسع دون أن يبذل جهد لتقليل استهلاك الوقود.

على الرغم من الانجازات العلمية في استخدام مواد جديدة أو الهندسة، إلا أن تكنولوجيا المحرك النفاث الذي يحرق الوقود الأحفوري وبناء الطائرات لم تتغير منذ عقود. استخدام مصادر الطاقة الأخرى، على سبيل المثال الوقود من مصدر بيولوجي، لا يزال ضئيلاً. الإنجاز التاريخي لـ Solar Impulse، منذ أكثر من عام، حول استخدام طائرة شمسية، ربما لا تبشر بأن طائرة الركاب الشمسية قريبة الاستعمال، ولا يزال الاستخدام التجاري لخلايا وقود الهيدروجين السائل بعيد المنال.

البنية التحتية - المطارات - لها بصمة كربون عالية أيضًا، ابتداءً من تكييف الهواء وانتهاءً بالمركبات التي تقود الطائرات داخل المطار. صرح مطار هلسنكي في فنلندا أنه أصبح محايدًا في أغسطس الماضي من حيث الانبعاثات وفقًا للمعيار الدولي.

لكن هذه مجرد قطرة في بحر: هناك حوالي 1200 مطار دولي، هذا يتعلق بكيفية عدها، وهناك آلاف المطارات الأخرى التي تخدم حركة المرور المحلية.

رحلات رخيصة، ثمن بيئي محيط عالٍ

طالما لا يوجد تغيير في السياسة في هذا المجال، من المحتمل أن لا يكون هناك أي تغيير في التأثير على البيئة المحيطة - لكن تأخر هذا التغيير لعدة أسباب. أولاً وقبل كل شيء، السبب هو أن معظم النشاط الاقتصادي العالمي الذي اعتدنا عليه يعتمد بشكل كبير على الطيران (تخيل أن الطلب القادم من موقع AliExpress يصلكم عن طريق السفينة)، وهو

ידעם הסיחה הלי עד מכונו מהמו في اقتصاد العديء من الءول؁ بما في ذلك إسرائيل. حتى الأنشطة لصالء البيئة المحيطة تعتمد على طيران متوافر: على سبيل المثال؁ ستجد المنظمات الدولية للحفاظ على الطبيعة صعوبة في الوصول إلى مواقع نشاطها بدون رحلات رخيصة.

فرع الطيران محصن إلى حد ما من القرارات السياسية العادية: هل يستطيع السياسيون تنظيم سوق الطيران منخفض التكلفة (Low Cost)؁ الذي يستفيد منه عشرات ومئات الملايين حول العالم - كمسافرين أو كموظفين؟ هل سيكون ممثلونا المنتخبون على استعداد للتخلي عن إمكانية السفر إلى خارج البلد لمدة ثانية بمفردهم للأنشطة البرلمانية وبعض التسوق؟

إذا كانت السياحة لا تُحدث التغيير؁ ربما يأتي التغيير من سلوك المستهلك. ربما ليس كذلك؁ بين استطلاع عالمي لموقع booking.com على الإنترنت؁ من العام الماضي؁ الكثير من النوايا الحسنة؁ لكن الوعي قليل والنشاط قليل جدًا من جانب السائح الوحيد. إذن ما الذي يمكن أن نفعله؟ أمامكم بعض النقاط التي يجب أن تفكرون فيها في المرة القادمة التي تبحثون فيها عن تذكرة رخيصة في واحد من عشرات المواقع والتطبيقات المتاحة لكم.

- فكروا مرتين قبل اختيار شركة الطيران: حاولوا اختيار شركة طيران تتمتع بمواصفات أفضل من حيث النشاط البيئي المحيط - أسطول طائرات حديث مع طائرات جديدة (كفاءة طاقة عالية وضوضاء قليلة)؁ تنظيم المقاعد (المزيد من الركاب يعني استخدام الطائرة بنجاعة أكثر؁ ومعدل انبعاثات أقل لكل راكب)؁ سياسة تقليل ومعالجة النفايات وما شابه ذلك. لا توجد حتى الآن قائمة متفق عليها لشركات طيران "خضراء"؁ وهذا يعتمد أحيانًا على الانطباع الذاتي؁ لكن يمكنك البدء هنا؁ ومواصلة البحث المستقل في الإنترنت.

- تقليل عدد رحلات الطيران: إذا كنتم من الذين يسافرون باستمرار؁ ربما شاهدتم كل شيء. إذا كان بإمكانك السفر بطائرة مباشرة؁ فهذا أفضل من رحلة فيها محطات توقف. بدلاً من رحلة طيران قصيرة؁ يمكن قيادة سيارة أو السفر بوسائل نقل عامة؁ لأن ذلك يوفر الوقت أحيانًا؁ وبالتأكيد يقلل من انبعاثات غازات الدفيئة. يمكنكم التفكير أيضًا في إمكانية إجازة طويلة بدلاً من رحلتين إلى مكانين قريبين لفترة قصيرة في كل منهما (مثل: برشلونة ومديرد).

- لا تتدللوا: بصمة الكربون للسفر في درجة رجال الأعمال؁ أو الدرجة الأولى العليا؁ عالية. الطيران منخفض التكلفة (Low Cost) أفضل من ذلك؁ لأن هذه الشركات تنقل الكثير من الركاب - وجميعهم متساوون من حيث المقاعد والخدمات على متن الطائرة - وتشدد هذه الشركات على وزن الأمتعة. تذكروا أيضًا أن تأخذوا أشياء قليلة تحتاجونها إلى الرحلة؁ لأن الوزن الإجمالي للطائرة يؤثر على كمية الوقود المستهلك؁ خاصة أثناء الإقلاع والهبوط.

- ابحث عن بديل للطيران: نفذوا "رحلة" تمهيدية بمساعدة برنامج Google Earth لزيارة العديد من المواقع؁ من خلال الواقع الافتراضي. إذا كنتم مسافرون لاجتماع عمل أو مؤتمر؁ افحصوا ما إذا كان يمكن عقده أو حضوره بوسائل تكنولوجية.

- اشتروا تعويض الكربون: يُتيح تعويض الكربون الحصول على تعويض مقابل انبعاثات الكربون الناتجة عن رحلتك؁ من خلال دعم الأنشطة أو المنظمات التي توفر انبعاثات الكربون. أولاً احسبوا بصمتكم الكربونية باستخدام حاسبة الكربون؁ ثم افحصوا البدائل المتاحة لك لتقليل بصمة الكربون؁ يمكنكم تنفيذ ذلك من خلال شركة الطيران أو موقع مبيعات التذاكر أو شركات تداول الكربون. على الرغم من أن الانتقاد لذلك يُشير إلى أن تعويض الكربون ليس مكافئًا لخفض الانبعاثات الناجمة من الأصل (كالطرق المقترحة أعلاه)؁ في بعض الأحيان هناك رحلات لا يمكن التنازل عنها. نصيحة أخرى: إذا وصلت إلى المكان واستأجرت سيارة؁ تقترح العديد من الشركات استعمال طريقة تعويض الكربون؁ أو تقترح السيارات الهجينة والكهربائية التي من الأفضل استعمالها.

ما هي التوصيات الرئيسية التي ظهرت في المقال؟

תשובות למורה:

- לבחור חברת תעופה סביבתית - צי מטוסים עם מודלים חדשים (יעילות אנרגטית ורעש מופחת), ניהול מושבים (יותר נוסעים משמעותו ניצול יעיל יותר של המטוס ופחות פליטות בממוצע לכל נוסע), מדיניות צמצום וטיפול בפסולת וכדומה.
- להקטין את מספר הטיסות - טיסה ישירה עדיפה על טיסה עם חניות ביניים. במקום טיסת המשך קצרה, עדיפה נהיגה או נסיעה בתחבורה ציבורית. עדיף לצאת לחופשה ארוכה יותר במקום שתי נסיעות ליעדים סמוכים לזמן קצר בכל אחד מהם.
- להעדיף מחלקת תיירים וטיסות לואו-קוסט - כשיש יותר נוסעים פר מטוס.
- לארוז פחות לנסיעה ולהפחית בכבודה - המשקל הכולל של המטוס משפיע על כמות הדלק שנצרך, בעיקר בהמראה ובנחיתה.
- למצוא חלופה לטיסה - טיול בעזרת גוגל earth או ביקור באתרים באמצעות מציאות מדומה. להעדיף פגישות עסקים או השתתפות בכנסים באמצעים טכנולוגיים.
- לקזז פחמן - לפצות על פליטות הפחמן שנעשו בטיסה שלכם באמצעות תמיכה בפעילויות או בארגונים שחוסכים פליטות פחמן. יש לחשב את טביעת הרגל הפחמנית באמצעות מחשבון פחמן, לקזז אותן דרך חברת התעופה, אתר מכירת הכרטיסים או חברות למסחר פחמן.
- תמכו בשינוי המיסוי על כרטיסי טיסה: אם אתם טסים רק פעם אחת לא תשלמו מס כלל, אם אתם טסים יותר, המס יעלה בהתאם.