



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

”När jag reser kommer miljön i andra hand”

Den svenska 80-talistgenerationens uppfattningar om
internationellt resande och miljöproblematiken

Kandidatuppsats i Kulturgeografi med inriktning mot turism, HT 2012
Institutionen för Kulturgeografi och Ekonomisk geografi
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Författare: Terese Svensson
Handledare: Kristina N. Lindström

Förord

Denna uppsats har gett mig möjlighet att fördjupa mig i ett område inom turism som jag tycker är väldigt intressant och som jag även tror kommer att ha stor betydelse i framtiden. Arbetet med denna uppsats har bidragit till att jag har lärt mig otroligt mycket och har även bidragit till reflektioner över mitt eget resande och miljöansvar. Under arbetet med denna uppsats har jag insett att jag är en av dem som måste ändra mitt förhållningsätt till miljön, inte bara när jag reser utan generellt i vardagen. Förhoppningsvis har jag även lyckats väcka dessa tankar hos andra som varit en del av denna uppsats genom diskussioner, samtal och inte minst de intervjuer som genomfördes.

Med denna uppsats knyter jag ihop säcken och avslutar en resa som tidvis har varit tuff, men väldigt lärorik och spännande på alla sätt och vis. Tack till alla ni som har funnits där på vägen till mitt slutmål!

Ett stort tack riktas också till min handledare Kristina N. Lindström för värdefulla tips och råd under arbetet med uppsatsen.

Terese Svensson

Sammanfattning

Den här uppsatsens huvudsyfte är att undersöka uppfattningar kring internationellt resande och miljöproblematiken. Vidare har uppsatsen två delsyften som är att undersöka uppfattningar och kunskap om hållbarhet och turismens och det internationella resandets effekter på miljön, samt att undersöka hur miljömedvetenhet och miljöansvar skiljer sig åt beroende på kontext, i vardagen och på resa.

Uppsatsen utgår från teori inom två fält; hållbar utveckling och hållbar turism, samt turistbeteende och miljöansvar. I den del där hållbar utveckling och hållbar turism behandlas ges en bakgrund av begreppens utveckling och definitioner. Vidare fördjupas den miljömässiga dimensionen av hållbar turism och behandlar specifikt turismens globala miljöeffekter i form av klimatförändringar. I kapitlets andra del presenteras teori kring konsumentbeteende inom turism och diskuterar även turisternas roll i miljöproblematiken.

Uppsatsens empiriska del utfördes genom en kvalitativ studie i form av intervjuer med tio respondenter från den svenska 80-talistgenerationen och som tillhörde en medelrörlig grupp som har rest utomlands minst två gånger under det senaste året.

Studiens resultat visar att det finns en medvetenhet om resandets negativa effekter på miljön, men att detta inte har någon större påverkan på beslut om var och hur man väljer att resa. Studien visar också på att det brister i kunskapen om hållbar utveckling och hållbar turism och även om turismens bidrag till globala miljöproblem. Miljömedvetenhet och miljöansvar i vardagen överförs sällan till situationer när man reser, vilket uppfattas bero på för dålig kunskap om miljöproblematiken och brist på miljövänligare alternativ för internationellt resande. Resandet prioriteras alltså framför miljön och ansvaret för miljöproblematiken uppfattas ligga på en högre nivå än på individen.

Ett antal slutsatser dras varav en övergripande slutsats är att det uppstår en konflikt i förhållningsättet till miljön i vardagen och när man reser. En annan slutsats är att kunskap är en avgörande faktor för ett förändrat turistbeteende ur miljösynpunkt, där hållbar utveckling och konsumentbeteende inom turism är av central betydelse.

Innehåll

1. Inledning.....	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Problemdiskussion.....	7
1.3 Syfte.....	8
1.4 Avgränsningar	8
1.5 Disposition.....	9
2. Teoretiskt ramverk	10
2.1 Inledning	10
2.2 Hållbar utveckling och hållbar turism	10
2.2.1 Miljöaspekten av Hållbar Turism	11
2.3 Turistbeteende och miljöansvar.....	13
2.3.1 Konsumentbeteende inom turism	13
2.3.2 Ansvar för miljöproblematiken.....	16
2.3.3 Beteendeteorier	17
2.4 Sammanfattning.....	18
3. Metod	19
3.1 Inledning	19
3.2 Undersökningsmetod	19
3.2.1 Alternativa metoder.....	20
3.3 Urval	21
3.4 Genomförande	24
3.4.1 Bearbetning av material	25
3.5 Validitet	26
4. Resultat och analys.....	27
4.1 Uppfattningar om hållbar utveckling och hållbar turism.....	27
4.1.1 Resultat	27
4.1.2 Analys	28
4.2 Uppfattningar om turismens miljöeffekter	29
4.2.1 Resultat	29
4.2.2 Analys	32
4.3 Uppfattningar om miljöansvar och turistresande.....	33

4.3.1 Resultat	33
4.3.2 Analys	37
4.4 Uppfattningar om ansvar för miljöproblematiken	37
4.4.1 Resultat	37
4.4.2 Analys	39
4.5 Sammanfattning.....	40
5. Slutsatser och avslutande diskussion.....	42
5.1 Sammanfattning.....	42
5.2 Slutsatser och rekommendationer.....	43
5.3 Förslag på fortsatta studier	44
Källförteckning.....	45
Bilagor.....	48
Bilaga 1: Intervjuformulär	48
Bilaga 2: Intervjuguide	49

Figurer och tabeller

Figur 1: Uppsatsens avgränsningar	9
Figur 2: Nyanser av gröna turister	14
Figur 3: The Travel Career Patterns Concept (TPC).....	15
Tabell 1: Grupper med olika grad av internationell rörlighet	22
Tabell 2: Redovisning av respondenter	24

1. Inledning

1.1 Bakgrund

I skrivandets stund pågår FN:s klimatförhandlingar i Doha, Qatar, där ledare från hela världens träffas under ett antal dagar för att diskutera och lyfta fram FN:s arbete för att hjälpa människor runt om i världen som drabbas av konsekvenserna av klimatförändringar (United Nations, 2012). I samband med dessa förhandlingar publicerade Världsbanken, i november 2012, en ny rapport om klimatförändringar; "Turn Down the Heat: Why a 4°C Warmer World Must be Avoided". I rapporten konstateras det att det globala klimatmålet att inte överstiga en temperaturökning av 2°C, för att undvika allvarliga klimatförändringar, inte är sannolikt med de nuvarande utsläppstrenderna. Istället visar prognoserna att en temperaturökning av 4°C är sannolik att ske inom detta århundrade, och så tidigt som år 2060, med katastrofala konsekvenser för miljön och mänskligheten som följd.

Människans påverkan på miljön och att våra levnadsvanor medför konsekvenser för miljön är inte längre något som ifrågasätts i samma utsträckning som för bara några år sedan, utan är snarare ett konstaterande. Miljöproblematiken har fått större uppmärksamhet vilket också har lett till en ökad medvetenhet om dessa problem, och det är framförallt i vardagen som vi har blivit mer miljömedvetna.

Turism spelar en viktig roll i denna miljöproblematik då det är en sektor som i stor utsträckning bidrar till bl.a. klimatförändringar. Vi reser allt mer och längre bort vilket innebär fler och längre resor med flyg. Flyget är i sin tur en av de största bidragande faktorerna till klimatförändringar genom stora utsläpp av växthusgaser (Gössling, 2002). Enligt World Tourist Organization (UNWTO) är turismsektorn den största och snabbaste växande ekonomiska sektorn i världen och antalet turistankomster har ökat från 277 miljoner år 1980 till 983 miljoner år 2011 (UNWTO, 2012). Ökandet av turism och resor medför också att turismens olika effekter ökar, däribland miljöeffekterna. Även turismens miljöeffekter har fått ökad uppmärksamhet inte bara inom turismindustrin utan även hos andra aktörer såsom myndigheter, frivilligorganisationer, den privata sektorn, inom den akademiska världen och hos allmänheten (Holden, 2008). Oron kring vad turism och resande kan ha för negativa effekter är inget nytt fenomen, men har blivit alltmer uttalat ju mer uppenbara dessa effekter är, särskilt i form av olika miljöproblem. Holden (2008) beskriver hur turismens miljöeffekter

ifrågasattes redan på 1970-talet i samband med att man blev mer medveten och bekymrad över miljöproblem i allmänhet, samtidigt som turismens negativa effekter började bli mer uppenbara och 1977 bildade Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) en grupp av experter för att undersöka samspelet mellan turism och miljön. Samtidigt som turismindustrin fortsatte att expandera och massturismen ökade under 1980- och 90-talen ökade även oron och medvetenheten kring miljöproblem kopplade till turism inte bara hos myndigheter, organisationer och akademiker, utan även hos turisterna själva och eko-turism och hållbar turism började bli etablerade begrepp (Holden, 2008). Debatten om turism och miljön har fortsatt och intensifierats under 2000-talet och är nu mer debatterat än någonsin. Hållbar utveckling och hållbar turism är begrepp som är högaktuella i det här sammanhanget och de flesta branscher arbetar numer med hållbarhetsfrågor i sin verksamhet, men för att minska och motverka turismens negativa effekter är det också nödvändigt att turisterna själva blir mer medvetna om vad deras resande har för effekter på miljön (Aronsson, 2000).

Inom ramen för denna uppsats är det den miljömässiga aspekten av internationellt resande och hållbar turismutveckling som tyngdpunkten ligger på och närmare bestämt turismens och det internationella resandets globala miljöpåverkan. Vidare fokuserar uppsatsen på turisternas medvetenhet och uppfattningar kring hur turism och resande bidrar till globala miljöeffekter, framförallt i samband med flyg till och från destinationen. Mot bakgrund av turismens globala miljöeffekter är detta ett viktigt och aktuellt ämne att ta upp i diskussionen om hållbar utveckling och hållbar turism då klimatförändringar och konsekvenserna av detta inte längre går att ignorera.

Uppsatsen knyter an till två centrala begrepp i kulturgeografi; globalisering och mobilitet. Dessa två begrepp är förutsättningar för turism och resande och placerar uppsatsen i en tidsrumslig kontext och är av betydelse för uppsatsens kulturgeografiska relevans.

1.2 Problemdiskussion

Turism och resande ökar både i Sverige och internationellt och har blivit en väl integrerad del av det moderna samhället. Prognoser visar att den globala turismen ökar och har så gjort under de senaste 60 åren (UNWTO, 2012). Trenden i Sverige följer ett liknande mönster där det internationella resandet hos svenskar har ökat under de senaste decennierna. Enligt en studie av Frändberg & Vilhelmson (2002) om den svenska befolkningens utlandsresande mellan åren 1994-2000 har antalet långväga utrikesresor ökat från 7 miljoner till 9,5 miljoner resor varje år. Aktuell statistik från Transportstyrelsen visar att antalet passagerare på svenska flygplatser under 2010 uppgick till 26,9 miljoner passagerare och av dessa var 20,78 miljoner utrikespassagerare (Transportstyrelsen, 2011).

Samtidigt har turismens och resandets negativa effekter på miljön uppmärksammats både inom forskningen och hos allmänheten och det har uppstått en diskussion om miljömedvetenhet och miljöansvar kopplat till turism. Ett flertal studier visar att det finns stora skillnader mellan miljöansvar i vardagen och när man reser. Då turism och resande ofta uppfattas som något ”extraordinärt” och kopplas till livskvalitet och flykt från vardagens ansvar kan en persons miljöansvar och beteende skilja sig avsevärt från hur man beter sig i vardagen och hur man beter sig när man reser (Frändberg, Thulin & Vilhelmson, 2005; Prillwitz & Barr, 2011). Forskning om turisternas uppfattningar och beteende i relation till miljömedvetenhet har visat att miljöansvar i vardagen inte nödvändigtvis påverkar resvanor och resbeteende i särskilt hög utsträckning och att det här saknas kunskap och medvetenhet kring resandets miljöeffekter hos turister (Prillwitz & Barr, 2011; Gössling, Bredberg, Randow, Sandström & Svensson, 2006).

Den fortsatta ökningen av flygresor och därmed det fortsatta utsläppet av växthusgaser i atmosfären och de allvarliga konsekvenserna av klimatförändringar kan även komma att ha stor påverkan på turismindustrin, då det finns en stark koppling mellan turism och klimat (t.ex. sol och bad- turism och fjällturism). Det krävs därför att turismindustrin anpassar sig till dessa förhållanden genom att utveckla och implementera policys och strategier för att förebygga och minska effekterna av klimatförändringar och sträva efter att uppnå hållbarhet. (Becken & Hay, 2007).

Eftersom resandet fortsätter att öka trots att dess negativa konsekvenser har bevisats bl.a. som en bidragande orsak till global uppvärmning och klimatförändringar, krävs det förändring både rent teknologiskt genom miljövänligare transport- och drivmedel, men också genom ett förändrat beteende och ökat miljöansvar hos turister. Därför ligger fokus i denna uppsats på uppfattningar kring miljöproblem och ansvar kopplat till turism och internationellt resande, och specifikt den enskilda turistens beteende, i ett försök att öka förståelsen för hur eller om individens miljöansvar i vardagen kan föras över till situationer när vi reser.

1.3 Syfte

Mot bakgrunden av turismens bidrag till globala miljöproblem som diskuterats ovan är syftet med denna uppsats att undersöka uppfattningar kring internationellt resande och den globala miljöproblematiken hos en grupp som klassificeras som medelrörig. Utifrån detta huvudsyfte har ytterligare två delsyften formulerats;

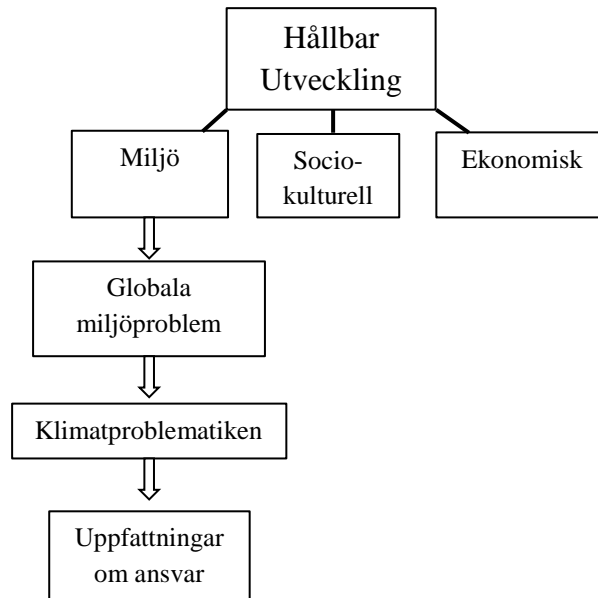
- Att undersöka uppfattningar och kunskap om hållbar utveckling och turismens och det internationella resandets effekter på miljön.
- Att undersöka hur miljömedvetenhet och miljöansvar skiljer sig åt beroende på kontext, i vardagen och på resa.

1.4 Avgränsningar

Denna uppsats har två centrala avgränsningar;

- Hållbar utveckling och hållbar turism har avgränsats till den miljömässiga dimensionen. Fokus i denna uppsats ligger på en global nivå med utgångspunkt i globala miljöproblem där transporter i turismsyfte är en bidragande faktor. Mer specifikt är det globala miljöproblem såsom klimatförändringar orsakat av utsläpp från flyg som lyfts fram (se figur 1).
- Studien som uppsatsen bygger på har undersökt en specifik grupp som består av representanter för den svenska 80-talistgenerationen. Denna specifika grupp valdes på grund av faktorer som ansågs vara betydande för att uppfylla studiens syfte, då det är en

generation där internationellt resande är vanligt och som även präglats av att de globala miljöproblemen fått större uppmärksamhet i samhällsdebatten under senare år. (För vidare diskussion om urvalsgruppen se kap 3.3.)



Figur 1: Uppsatsens avgränsningar

1.5 Disposition

I nästa kapitel presenteras uppsatsens teoretiska ramverk som har delats in i två delar. Den första delen tar upp hållbar utveckling och hållbar turism som sedan kopplas till turismens miljöeffekter. Den andra delen redogör för teorier kring turistbeteende och miljöansvar.

Kapitel tre redogör för den metod som använts i studien och ger en beskrivning av undersökningsmetod, urval, genomförande, bearbetning av material och slutligen en diskussion om studiens validitet.

Det fjärde kapitlet består av en resultatredovisning och analys. Först presenteras det empiriska materialet som följer strukturen av det teoretiska ramverk som presenterats i tidigare kapitel.

Detta följs sedan av en analys av materialet.

Det femte och sista kapitlet innehåller sammanfattning, slutsatser och en avslutande diskussion kring studiens syfte.

2. Teoretiskt ramverk

2.1 Inledning

I följande kapitel presenteras den teori som studien bygger på och kapitlet har delats in i två delar med två olika utgångspunkter. Den första utgångspunkten som inleder kapitlet ger en översikt på teorier kring hållbar utveckling och hållbar turism. Vidare ges en översikt av den miljömässiga aspekten av hållbar turism och turismens globala miljöeffekter.

Kapitlets andra utgångspunkt redogör för teorier kring turistbeteende och miljöansvar. Först ges en översikt på konsumentbeteende inom turism för att sedan föra ett resonemang kring turisternas roll i miljöproblematiken, vilket grundar sig på litteratur både inom turismfältet, men även inom miljöpsykologi.

2.2 Hållbar utveckling och hållbar turism

Begreppet hållbar utveckling fick genomslag på allvar i samband med rapporten ”Our Common Future” av The World Commission on Environment and Development 1987, även känd som Brundtlandrapporten. Här definieras hållbar utveckling som *en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov* (World Commission on Environment and Development, 1987). Enligt rapporten har hållbar utveckling tre grundläggande komponenter; miljömässig hållbarhet, ekonomisk hållbarhet och social hållbarhet.

Till följd av denna rapport blev även begreppet hållbar turism ett uppmärksammat begrepp, trots att det endast nämns kort i rapporten. 1992 hölls United Nations Conference on Environment and Development (UNCED) i Rio de Janeiro, även känt som Rio Earth Summit, där hållbar turism fick större utrymme och blev nu snabbt både en princip och målsättning för både turismindustrin och forskare (Gössling, Hall & Weaver, 2009). Det var under denna konferens som Agenda 21 togs fram, vilket är ett handlingsprogram för att främja hållbar utveckling världen över, från global till lokal nivå (Holden, 2008).

Hållbar turism har behandlats i en stor mängd litteratur och har därmed också en mängd olika definitioner, men FN-organet World Tourism Organisation's (UNWTO) definition av hållbar turism är den som utgör den internationellt officiella modellen och den som man ofta utgår från.

Enligt UNWTO (2004) bör hållbar turism:

1. Optimera användningen av de naturresurser som utgör nyckelfaktorer för turismutveckling på ett sätt som bibehåller viktiga ekologiska processer och bidrar till att skydda natur- och kulturarvet och den biologiska mångfalden.
2. Respektera den sociokulturella autenticiteten hos den lokala regionen, bevara regionens skapade och levande kulturella arv och traditioner, samt bidra till interkulturell förståelse och tolerans.
3. Säkerställa tillförlitlig, långsiktig ekonomisk verksamhet som ger samhällsekonomiska och rättvist fördelade förmåner till alla berörda parter, innefattande stabila anställningar och inkomstmöjligheter, samt social service till den lokala regionen och bidrag till att lindra fattigdom.

För att kunna applicera hållbar utveckling på turism borde alla aspekter av turism inkluderas i sammanhanget, såsom livsstil i samband med fritidsaktiviteter, turism- och fritidsresande och turism på destinationen (Aronsson, 2000). Enligt Aronsson (2000) ligger ansvaret för att realisera principerna för hållbar turism hos ett antal olika aktörer, både konsumenter (turisterna själva) och producenter (olika organisationer) och det krävs ett gemensamt arbete för att uppnå målen av hållbarhet.

2.2.1 Miljöaspekten av Hållbar Turism

Det miljömässiga dimensionen av hållbar turism innefattar en mängd olika aspekter i relationen mellan miljön och turism och strävar efter att förebygga och minska de negativa effekterna av turism. Turismens miljöeffekter är ett väldigt brett ämne och sker på flera olika geografiska skalor, från lokalt till globalt. Enligt Gössling (2002) kan globala effekter av turism delas in i fem kategorier;

1. Markanvändning
2. Energiförbrukning
3. Förändringar i biosfären och utrotning av vilda djurarter
4. Sjukdomsspridning
5. Förändringar i uppfattningar och förståelse för miljön

I den andra kategorin, energiförbrukning, ingår transporter som är i fokus för diskussionen om turismens globala miljöeffekter i denna uppsats. Transportsektorn inom turism spelar en avgörande roll och är en förutsättning för att turism och resande ska kunna äga rum. Det har dock också blivit uppenbart att de ökande negativa konsekvenserna av transporter måste bemötas eftersom de negativa effekterna börjar överstiga de positiva och därmed inte är hållbara (Holden, 2007). Transporter är en stor bidragande faktor till globala miljöproblem och framförallt flyget anses ha en betydande negativ påverkan på miljön i form av global uppvärmning och klimatförändringar (Becken & Hay, 2007; Gössling, 2002, Holden, 2008). Global uppvärmning och klimatförändringar orsakas kortfattat av utsläpp av växthusgaser, såsom koldioxid, och flyget är det transportmedel som producerar mest koldioxid per passagerarkilometer än någon annan form av transport. Vidare tros effekten av koldioxidutsläppen från flyg vara 2,5 gånger högre än utsläpp från vägtransporter på grund av att utsläppen sker på så hög höjd. (Holden, 2008).

Globala flygtransporter har ökat stadigt de senaste 50 åren, en ökning som skett i en snabbare takt än landtransporter, och enligt UNWTO (2012) skedde över hälften (51 %) av alla internationella resor med flyg år 2011. Enligt Becken & Hay (2007) ökade flygresandet med 5,5 % per år mellan 1990 och 2000, vilket var mer än för både väg och tåg. Även i Sverige har flygresorna ökat då utlandresorna har ökat i omfattning, både i antal och avstånd och utgjorde 10 % av samtliga långväga resor från Sverige under perioden 1994-2000 (Frändberg & Vilhelmson, 2002).

Enligt Becken & Hay (2007) har ökningen av flygresor inte bara konsekvenser i form av globala miljöproblem, utan medför även konsekvenser för turismindustrin som måste anpassa sig till nya förhållanden skapade av exempelvis klimatförändringar, eftersom turism och klimat är så nära sammanlänkade. Enligt Aronsson (2000) är det inom transportsektorn som de största miljöproblemen uppstår samtidigt som det många gånger är dessa miljöproblem som är svårare att hantera.

2.3 Turistbeteende och miljöansvar

En viktig aspekt i diskussionen kring det ökande resandets bidrag till globala miljöeffekter är vad turisternas roll är i sammanhanget och vilket ansvar man som individ har när man reser. Holden (2008) diskuterar detta genom att ställa frågan om det är moraliskt försvarbart att flyga till destinationer utomlands, när man samtidigt är medveten om att utsläpp från flyg spelar en allt viktigare roll i allvarliga globala miljöproblem. Denna frågeställning är väldigt komplex då det är så många olika faktorer som spelar in när det gäller hur och vart turister väljer att resa och hur hållbarhet ska uppnås.

I den här uppsatsen utgår jag från teori om turistbeteende och konsumentbeteende inom turism då detta har betydelse för att förstå hur turisternas beteende kan förändras och bidra till hållbar utveckling. Denna teori kan i sin tur kopplas till turisternas miljöansvar och miljömedvetenhet och därmed olika beteendeteorier.

2.3.1 Konsumentbeteende inom turism

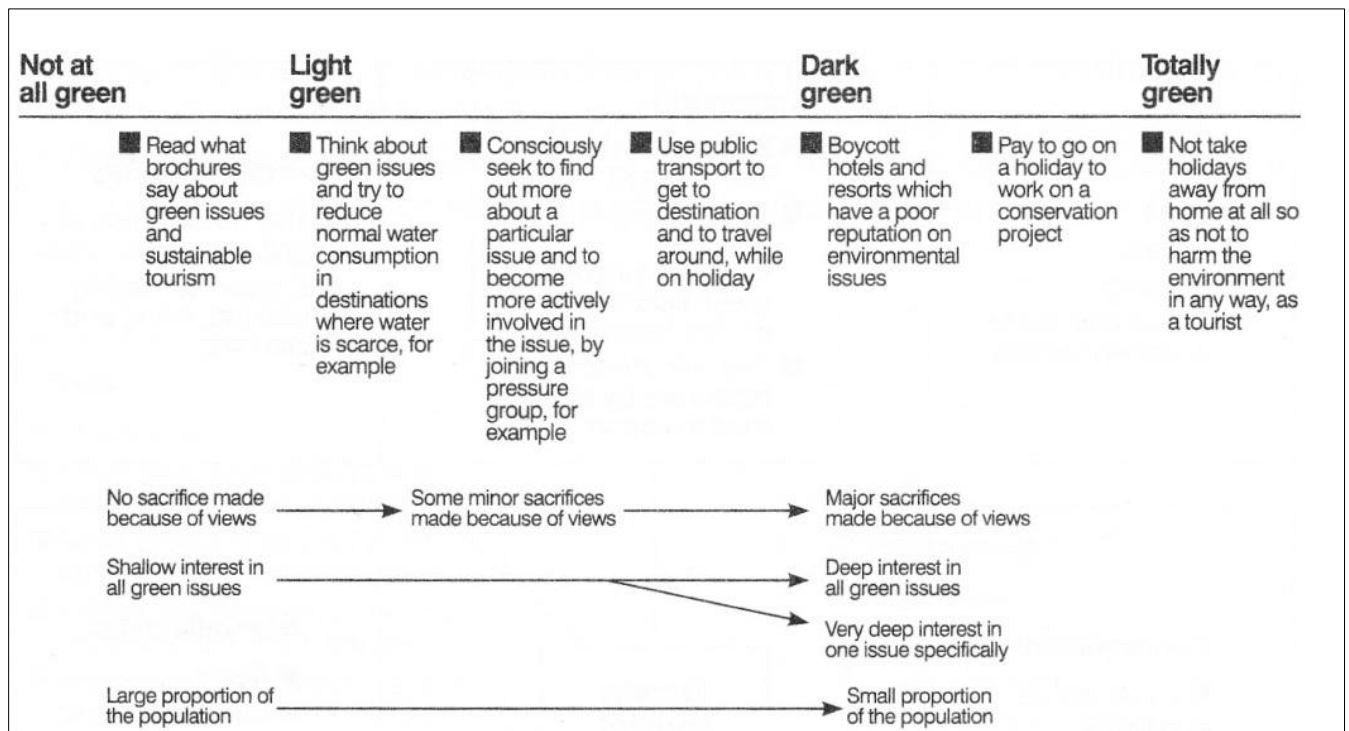
Varför människor reser och vad som motiverar människor till att resa är fundamentala frågeställningar i turismstudier och det är ett antal olika faktorer som spelar in när det gäller människors önskan att resa och vad som påverkar beslutet om vart man väljer att resa (Page & Connell, 2009). Enligt Page & Connell (2009) är en konsument en individ som genom en beslutsprocess erhåller varor eller tjänster för egen konsumtion och att konsumentbeteende inom turism har ytterligare en viktig dimension i form av upplevelsen, då turisten konsumerar en plats eller kultur såväl som turismprodukter. Swarbrooke & Horner (1999) använder följande definition för att beskriva konsumentbeteende generellt och som även fångar in upplevelseaspekten av turismprodukter:

‘ Consumer behavior is the process involved when individuals or groups select, purchase, use, or dispose of products, services, ideas or experiences to satisfy needs and wants ’. (i Swarbrooke & Horner, 1999, s. 6)

Att studera konsumentbeteende handlar om att förstå hur denna beslutsprocess går till och hur det går att påverka den för att sälja specifika produkter som matchar konsumentens behov och efterfrågan. Denna förståelse är i sin tur avgörande för en effektiv marknadsföring och ligger

till grund för all marknadsföringsaktivitet som utförs av organisationer för att utveckla och sälja turismprodukter. (Swarbrooke & Horner, 1999).

I takt med en växande konsumtionskultur under den senare delen av 1900-talet och in på 2000-talet har konsumtions- och motivationsmönstret hos turister förändrats från att ha efterfrågat standardiserade semesteralternativ, då turister har blivit mer erfarna, medvetna och kräsna och efterfrågar mer individualiserade produkter (Page & Connell, 2009). En del av denna utveckling kan tänkas vara kopplad till den ökade medvetenheten om turismens miljöeffekter som diskuterats i tidigare kapitel och 'grön konsument' och 'grön turist' har blivit alltmer erkända termer. Dessa nya grupper av konsumenter/turister har gjort att turismindustrin har behövt anpassa sig utefter deras motiv och kartlägga vad de efterfrågar, vilket är komplext då det inte är en homogen grupp utan istället kan beskrivas som en grupp bestående av turister med olika 'gröna nyanser'(se figur 2). (Swarbrooke & Horner, 1999).

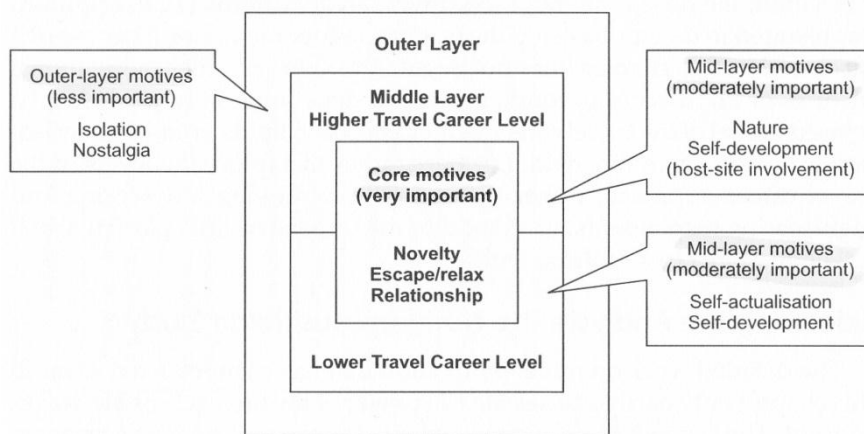


Figur 2: Nyanser av gröna turister (Swarbrooke & Horner, 1999, s. 202)

En viktig faktor i konsumentbeteende inom turism är motivation, som en del av beslutsprocessen. Beslut om att resa är ett resultat av motivation som i sin tur påverkas och begränsas av bl.a. av ekonomiska, sociala, psykologiska, kulturella och politiska influenser (Page & Connell, 2009). Enligt Swarbrooke & Horner (1999) är de faktorer som motiverar turister olika för varje enskild individ, men de går att dela in dessa i olika huvudfaktorer; personlighet, livsstil, tidigare erfarenheter, uppfattningar och image.

En annan teori som också tar upp olika faktorer som motiverar turister är 'The Travel Career Ladder' (TCL) som beskriver turistmotivation genom olika nivåer av behov, och är delvis baserad på Maslow's teori om "Behovshierarkin" (Pearce & Lee, 2005).

De fem olika nivåerna av motivation som är identifierade i TCL-teorin är avkopplingsbehov, säkerhetsbehov, relationsbehov, behov av självkänsla och självutveckling samt behov av självförverkligande. Dessa behov är organiserade i en hierarki eller steg som turisterna ses klättra upp för ju mer reseerfarenheter denne samlar på sig. Kritik mot denna teori har dock tagit upp denna rörelse steg för steg i en hierarki eller steg som ett problem. Som svar på denna kritik har TCL-modellen vidareutvecklats från de hierarkiska elementen till att istället fokusera på mönster, 'The Travel Career Pattern' (TPC). (Pearce, 2005).



Figur 3: The Travel Career Patterns Concept, TPC, (Pearce, 2005, 79)

Enligt TPC- modellen kan motivation att resa betraktas som ett mönster som är kopplat till olika nivåer av en 'travel career', som i sin tur kan mätas genom tidigare erfarenheter av att resa och turistens livsfas och ålder. Vidare pekar modellen på att vissa motiv är viktigare och vanligare än andra och att detta beror på nivån av turistens 'travel career' vilket illustreras i figur 3. Motivationsmönstret förändras alltså under en livstid och beroende på turistens erfarenheter enligt denna modell. (Pearce 2005).

2.3.2 Ansvar för miljöproblematiken

Att människor är miljömedvetna i det vardagliga livet behöver inte nödvändigtvis betyda att detta beteende är detsamma när man reser, särskilt när det gäller långväga utlandsresor, vilket flera studier inom fältet kring turismens miljöeffekter visar på. Istället finns här en stor skillnad på hur ett beteende gentemot miljön hos en och samma person kan förändras beroende på olika situationer och där turism och resande är en kontext där miljömedvetna beslut sällan övervägs i beslutsprocessen om att resa. (Becken, 2007; Prillwitz & Barr, 2011; Gössling et al, 2006 & Hares, Dickinson & Wilkes, 2010). En viktig förklaring till detta kan vara att många turister inte är medvetna om vad deras resande har för konsekvenser för miljön och hur flyget bidrar till bland annat klimatförändringar och att den miljömedvetenhet som turister uppvisar istället har ett lokalt fokus i form av exempelvis nedskräpning på destinationen (Becken, 2007, Gössling et al 2006).

Även om medvetenheten om resandets miljöpåverkan kan vara närvarande, så är det inte så pass påtagligt att man på individnivå ser det som sitt eget ansvar och väljer istället att hålla denna medvetenhet ifrån sig (Frändberg, 2009). En annan aspekt som gör det moraliska dilemmat av att resa än mer komplicerat, är resonemanget om friheten att resa som Becken (2007) och Miller, Rathouse, Scarles, Holmes & Tribe (2010) diskuterar. Att flyga har blivit mer och mer accepterat som en viktig del i människors liv och frihet att resa värderas för högt för att vilja kompromissa om det, då fördelarna med att resa överväger de eventuella bekymmer som man associerar med resandet (Becken, 2007).

En annan relevant studie i det här sammanhanget är Hares et al. (2010) studie om medvetenheten om resandets effekter på klimatförändringar hos turister i Storbritannien. Här identifieras olika barriärer för ett förändrat beteende hos turisterna; motvilja gentemot alternativa transportmedel istället för flyg, värdet och betydelsen av friheten att åka på semester och uppfattningen att ansvaret för klimatförändringar ligger på andra och inte på individen (Hares et al. 2010).

Enligt Becken (2007) spelar graden av miljömedvetenhet en viktig roll i turisternas beteende och här finns ett resonemang kring interna och externa faktorer som påverkar detta beteende. De interna faktorerna handlar delvis om att det saknas kunskap hos turister kring globala

miljöproblem och deras eget bidrag till dessa och att det sällan görs en koppling mellan det egna beteendet (t.ex. att flyga till destinationer) och miljöeffekter. En annan faktor handlar om ansvarstagande och att detta verkar skilja sig åt beroende på vilken roll individen ser sig ha, som turist eller vanlig medborgare, och att begränsa flygets effekter inte anses inte vara ett individuellt ansvar. De externa faktorer som påverkar turistens beteende handlar om externa aktörer såsom regeringar och att det här ligger ett ansvar att införa och kontrollera klimatpolicys för att påverka individers beteende. (Becken, 2007).

2.3.3 Beteendeteorier

Litteraturen om turismens påverkan och bidrag till globala miljöproblem tar alltså upp aspekten kring turisternas beteende som en betydande faktor i begränsningen av turismens miljöeffekter. Bowen & Clarke (2009) gör ett resonemang kring turisternas roll i hur hållbar utveckling och hållbar turism ska uppnås och handlar om att hitta alternativa sätt att resa på och en förändring av turistens beteende, snarare än att avstå helt från att resa.

Eftersom forskningen kring beteende och miljö ofta har utgångspunkt i miljöpsykologi, vilket är ett väldigt brett område, är teorier som tas upp i följande stycke begränsade till teorier som är centrala inom ramen av miljömedvetenhet och beteende och som även är relevanta ur ett turistiskt perspektiv.

En teori som är återkommande i litteraturen om miljöpsykologi och beteende i relation till miljömedvetenhet och som även förekommer studier kring turistens beteende i relation till miljön (Miller et al, 2010 & Hares et al, 2010) är 'Theory of planned behavior' (TPB) (Ajzen, 1991). Teorin utgår ifrån individens avsikt att bete sig på ett visst sätt, vilket påverkas av olika faktorer; attityd till beteendet, subjektiv norm och uppfattad kontroll. Kaiser, Wölfling & Fuhrer (1999) vidareutvecklar TBP-modellen med ytterligare två koncept som anses vara nödvändiga för att kunna förutsäga beteende i en miljökontext; kunskap om miljön och värderingar kring miljövänligt beteende. Människor med bättre kunskap om miljön och som har höga värderingar i förhållande till miljön beter sig mer miljövänligt än människor med sämre kunskap och lägre värderingar enligt detta resonemang (Kaiser et al, 1999). Vidare beskriver Jagers, Martinsson & Nilsson (2009, s.31) TBP som *'utformad för att förutsäga beteenden som är under individens kontroll, alltså sådana man väljer att utföra'*. Teorin påvisar att det inte enbart är attityder som påverkar individers beteende och att sambandet

mellan attityder och beteende kan vara svagt på grund av de olika faktorerna (attityder, normer och kontroll) som påverkar ett visst beteende (Jagers et al, 2009).

Enligt Bowen & Clarke (2009) är TBP-modellen även relevant inom turismforskningen, särskilt gällande att förutse turisternas tankar kring avsikter och beteende. I detta sammanhang kopplas teorin till turistens upplevelser där attityder gentemot upplevelserna blandas med normer och upplevd kontroll, vilket påverkar turistens beslut (Bowen & Clarke, 2009).

'The low-cost Hypothesis' (Diekmann & Preisendörfer, 2003) är en annan teori som kan användas för att bättre förstå varför det uppstår ett glapp mellan ett miljömedvetet beteende i vardagen och när man reser. Denna teori går ut på ett resonemang där miljömedvetenhet främst påverkar ekologiskt beteende i situationer och under förutsättningar som förknippas med låga kostnader och mindre besvär för individen, såsom exempelvis sopsortering. Ju lägre kostnaderna är i en situation, desto lättare är det för individen att förändra dess attityder till motsvarande beteende, vilket gör att individens miljömedvetenhet har mindre påverkan i situationer som förknippas med höga kostnader, större besvär och mindre bekvämlighet. Mobilitet och resande kan klassas som hög-kostnadsområde enligt denna teori, vilket kan förklara varför turister har ett helt annat miljöbeteende och tar ett större miljöansvar i vardagen än när det kommer till beteende när man reser. (Diekmann & Preisendörfer, 2003).

2.4 Sammanfattning

Detta teorikapitel har presenterat teori om hållbar utveckling och hållbar turism med fokus på den miljömässiga dimensionen. Miljöproblematik kopplat till turism hade ett globalt fokus i form av miljöproblem såsom klimatförändringar. Vidare förklarades dessa miljöproblem som ett resultat av det ökande resandet, framförallt med flyg. För att vidare belysa detta problem presenterades teori om konsumentbeteende inom turism och miljöansvar, då detta är av stor betydelse för miljöproblematiken. För att förstå hur hållbar utveckling kan uppnås krävs det en förståelse av vad som motiverar turister till att resa och vad som kan påverka deras beteende när det gäller miljöansvar och miljömedvetenhet när de reser.

3. Metod

3.1 Inledning

Det metodologiska ramverk som en studie grundar sig på är studiens föremål och metod, alltså vad som studeras och hur det studeras (Graham, 2005). För att utföra vetenskapligt arbete och forskning krävs det även ett vetenskapligt förhållningsätt, vilket innebär ett kritiskt och reflekterande förhållningsätt till hur vetenskaplig kunskap skapas (Gren & Hallin, 2003). Inom vetenskapsteorin finns det två huvudinriktningar; positivism och hermeneutik (Thurén, 2007). Positivismen har sitt ursprung i naturvetenskapen och grundar sig i tanken att kunskap endast kan uppnås genom iakttagelser med de fem sinnen eller genom logiskt uträknande, och strävar efter kvantifiering och generalisering av fakta och data. Den andra inriktningen, hermeneutiken, som även kallas tolkningslära, har ett humanistiskt ursprung och går ut på att tolka och förstå människor och deras handlingar och motiverar därför kvalitativa metoder. (Thurén, 2007).

Då syftet med denna uppsats är att förstå och tolka människors uppfattningar och tankar kring turistresande och miljöansvar och miljömedvetenhet, bygger denna studie på ett hermeneutiskt vetenskapsperspektiv. Den metod som används i denna studie har således en kvalitativ inriktning i form av kvalitativa intervjuer, vilket motiveras då studien strävar efter att uppnå en djupare förståelse och kunskap om människors åsikter, attityder och uppfattningar.

3.2 Undersökningsmetod

Vilken undersökningsmetod som är lämplig för att uppnå studiens målsättning avgörs till stor del genom formulering av studiens syfte (Flowerdew & Martin, 2005). Forskningsmetoder kan delas upp i två inriktningar; kvantitativa metoder och kvalitativa metoder.

Ahrne & Svensson (2011) beskriver svårigheten med att definiera kvalitativa metoder och utgår istället från kvalitativ data eller empiri och jämför detta med kvantitativ data. Här används siffror och statistik som exempel på kvantitativ data och intervjusamtal och observationer som exempel på kvalitativ data. Vidare beskrivs kvantitativ data i termer av beräkningar, såsom antal, vikt och summa, medan kvalitativ data beskrivs i termer av en händelse eller ett yttrande. Ahrne & Svensson (2011) tydliggör även hur kvalitativa metoder

skiljer sig från kvantitativa metoder i sättet man arbetar på och tar upp olika aspekter av kvalitativ forskning såsom att forskarrollen är annorlunda, större flexibilitet i forskningsprocessen, skillnad i analys av data och att det ställer andra krav på trovärdighet och generaliserbarhet inom kvalitativ forskning.

Valet att genomföra intervjuer för att uppfylla studiens syfte bygger bland annat på resonemang kring fördelarna med intervjuer, jämfört med kvantitativa metoder. Dessa innefattar att intervjuer tillåter respondenter att uttrycka komplexiteter och ger respondenten möjlighet att uttrycka och förklara sina upplevelser och tankar med sina egna ord, till skillnad från kvantitativa metoder, som exempelvis enkäter, som tenderar att ställa enklare frågor och är konstruerade för att klassificera svaren i olika kategorier (Valentine, 2005).

En annan viktig utgångspunkt i val av metod baserar sig på metoder som använts i tidigare forskning på liknande teman om turism och miljö, däribland en studie av Becken (2007) om turisternas uppfattningar om det internationella resandets effekter på det globala klimatet och en studie av Gössling et al. (2006) om turisternas uppfattningar om klimatförändringar.

Intervjuer är i sig en kvalitativ metod, men det finns även flera olika typer av intervjuer. Eriksson-Zetterqvist & Ahrne (2011) gör en indelning av kvalitativa intervjuer i ostrukturerade eller semi-strukturerade intervjuer, expert- eller elitintervjuer eller intervjuer med nyckelpersoner, djupintervjuer eller etnografiska intervjuer och fokusgruppintervjuer eller livshistorieintervjuer. Fördelen med ostrukturerade eller semi-strukturerade intervjuer är enligt Eriksson-Zetterqvist & Ahrne (2011) att det inte krävs en förbestämd ordning på frågeställningarna eller vilka frågeställningar som ska vara med, utan att det går att anpassa frågorna utefter situationen under intervjun, vilket i sig kan leda till att man får svar på andra frågor.

Den typ av intervjuer som används i denna studie är semi-strukturerade intervjuer, med utgångspunkt ur ett antal teman.

3.2.1 Alternativa metoder

Fokusgrupper är en annan kvalitativ metod som ofta används i forskningen kring människors uppfattningar om turismens miljöeffekter (Prillwitz & Barr, 2011 & Miller et al, 2010).

Fokusgrupper går ut på att samla en grupp individer för att diskutera ett visst ämne eller tema och kan vara ett sätt att undersöka människors tankar och uppfattningar kring detta ämne och även hur dessa skiljer sig mellan olika människor (Conradson, 2005). Fokusgrupper bygger på ett antal antaganden; att människor interagerar med varandra, att deltagarna har gemensamma och delade erfarenheter, att kunskap skapas i en tillåtande och tolerant miljö, att fokusgruppens kollektiva natur kan ge individer mod och förmåga att uttrycka sina åsikter och erfarenheter och att det skapas en medvetenhet hos individerna som deltar i fokusgruppdiskussionen (Dahlin-Ivanoff, 2011).

Denna metod uteslöts för denna studie, främst på grund av min begränsade erfarenhet och kunskap om fokusgruppmetoden, men även för att jag var mer intresserad av att få en djupare kunskap och insikt om enskilda personers tankar och uppfattningar. Andra faktorer som spelade in var även svårigheter med att organisera en sådan gruppdiskussion både vad det gäller lämplig lokal och en tid som skulle passa alla deltagare, vilket var lättare att anpassa efter varje enskild person som skulle intervjuas.

En annan alternativ metod som valdes bort var kvantitativ metod i form av exempelvis en enkätundersökning. En sådan undersökning hade kunnat ta upp liknande teman, men frågorna hade varit av en enklare karaktär och konstruerade för att klassificera svaren i förbestämda kategorier. Denna metod skulle begränsa analysen och inte gett någon djupare förståelse och kunskap om människors uppfattningar och tankar och därmed inte kunna uppfylla studiens syfte. Denna metod är heller inte aktuell då studien inte strävar efter att generalisera svaren på en större population, utan istället strävar efter en djupare förståelse av en mindre urvalsgrupp (Valentine 2005).

3.3 Urval

Till skillnad från en kvantitativ studie där man strävar efter ett representativt urval genom statistiskt korrekta urval, så gäller inte samma regler för representativitet för kvalitativa studier (Eriksson-Zetterqvist & Ahrne, 2011). Målet med kvalitativa studier och när man rekryterar respondenter för intervjuer grundar sig istället på att välja ut ett illustrerande urval (Valentine, 2005). Det som avgör hur urvalet ser ut och vem eller vilka som ska studeras avgörs vidare av studiens syfte och forskningsfrågor och är därför ofta teoretiskt motiverat (Valentine, 2005). Enligt Eriksson-Zetterqvist & Ahrne (2011) är det ändå viktigt att tänka på

olika urvalsproblem som kan uppstå och att det är viktigt att kunna redogöra för hur respondenterna rekryterats för att visa på studiens trovärdighet och att inte resultaten beror på att man valt ut vissa respondenter men inte andra.

Urvalet för denna studie har därmed styrts av syftet att undersöka en specifik grupp människors uppfattningar kring internationellt resande och miljöproblematiken. Vidare fastställdes vissa urvalskrav för att säkerställa att intervjuerna genomfördes med personer som är relevanta för studien och dessa innefattade resvanor och ålder. För att uppfylla urvalskraven skulle potentiella respondenter ha åkt i genomsnitt på två utlandsresor per år under de senaste 2-3 åren och vara född under 1980-talet. Antalet resor baserar sig på en indelning av graden av internationell rörlighet, där denna grupp klassificeras som en medelrörlig grupp som reser mer än en stor del av resten av befolkningen. (Frändberg & Vilhelmson, 2002).

Tabell 1: Grupper med olika grad av internationell rörlighet, baserad på Frändberg & Vilhelmson (2002)

Internationell rörlighet	Genomsnittligt antal utlandsresor under ett år	Andel av befolkning
Orörlig	0	47 %
Lågrörlig	1	28 %
Medelrörlig	2	12 %
Högrörlig	3-5	9 %
Hyperrörlig	6-	3 %

Den specifika åldersgrupp som valts ut, den svenska 80-talistgenerationen, grundar sig på ett antal olika faktorer. I rapporten "80-talisterna- så funkar de" som producerats av United Minds (2010) beskrivs 80-talistgenerationen i detalj och är baserad på olika kvantitativa undersökningar såväl som intervjuer och fokusgrupper. Enligt rapporten är 80-talistgenerationen den generation som kommer anses vara den mest beresta på längre sikt, vilket sägs bero på bland annat Sveriges medlemskap i EU och Schengenavtalet, den tekniska utvecklingen och möjligheten att resa till låga kostnader. Rapporten visar också att det är vanligt med utlandresor efter gymnasiet bland 80-talisterna, då mer än fyra av tio har rest utomlands och var tionde har varit utomlands i ett halvår eller längre. Denna generation är även en generation som präglas av att globala miljöproblem fått större utrymme och

uppmärksamhet i samhällsdebatten. Enligt rapporten har denna oro över ”klimathotet” präglat 80-talisterna och klimatet och miljöproblem rankas, efter fattigdom och svält, som de allra största av världens utmaningar.

Enligt Halvorsen (1992) är strategiska urval vanligt i kvalitativa studier, då det är kvaliteten på informationen som är det viktiga och inte att urvalet ska vara representativt och att man strävar efter att hitta respondenter som har den största kunskapen inom ämnet.

Det finns olika tillvägagångssätt för att rekrytera respondenter och ett av dem är ett så kallat ”snöbollsurval”, vilket går ut på att använda en kontakt för att komma i kontakt med andra potentiella respondenter. En fördel med detta tillvägagångssätt är att det kan hjälpa intervjuaren att överkomma problemet med att vinna respondentens tillit, men det är även viktigt att använda sig av ett antal olika första kontakter för att undvika att urvalet endast består av personer från en liten grupp av likasinnade (Valentine, 2005). Enligt Eriksson-Zetterqvist & Ahrne (2011) kan detta tillvägagångssätt även innebära risker i form av att respondenterna kan förmodas ha liknande tankar och uppfattningar eftersom de redan känner varandra.

För denna studie rekryterades tio respondenter vilket skedde bland annat genom ”snöbollsurval” där jag frågade personer i min omgivning om de kände till någon som uppfyllde urvalskraven, vilket gjordes både personligen och via sociala medier. Intervjuerna påbörjades innan alla tio respondenter var rekryterade, eftersom varje ny intervju potentiellt kunde leda till en ny kontakt, vilket även kan vara en fördel då man kan varva intervjuer och analys (Eriksson-Zetterqvist & Ahrne, 2011).

De tio respondenter som valdes ut bestod av sex kvinnor och fyra män som var födda mellan 1980 och 1986 och var alltså mellan 32 och 26 år gamla. Alla de tio respondenterna var bosatta i Göteborgsområdet och hade olika socio-ekonomiska bakgrunder, då några var studenter och några arbetade (se tabell 2).

Från början var målsättningen att ha omkring femton respondenter, men då det redan efter de första fem intervjuerna gick att se vissa mönster och liknande resonemang kring frågorna som ställdes upplevdes att en mättnad i materialet hade uppnåtts. Enligt Eriksson-Zetterqvist & Ahrne (2011) innebär denna mättnad att tillräcklig med kunskap har genererats och att fler intervjuer inte kommer innebära någon helt ny kunskap.

Tabell 2: Redovisning av respondenter

Respondent	Kön	Födelseår	Sysselsättning	Antal utlandresor per år
R1	Kvinna	1985	Arbetar	2
R2	Kvinna	1985	Mammaledig	2
R3	Man	1982	Arbetar	3
R4	Kvinna	1985	Arbetar	2
R5	Kvinna	1980	Arbetar	2
R6	Kvinna	1984	Student	3
R7	Man	1984	Arbetar	2
R8	Man	1986	Student	2
R9	Man	1980	Arbetar	2
R10	Kvinna	1986	Student	2

3.4 Genomförande

Innan arbetet med att genomföra de tio intervjuerna påbörjades, genomfördes två pilotintervjuer. Detta för att kontrollera att frågorna fungerade och kunde ge relevanta svar och även för att öva på rollen som intervjuare, då jag har begränsad erfarenhet av detta¹. När jag sedan fick kontakt med aktuella respondenter informerade jag kortfattat om vad uppsatsen handlar om och dess syfte, om intervjuens ungefärliga längd och under vilken period som intervjuerna behövde genomföras. Respondenterna fick sedan själva bestämma vilken tid och plats som passade för att genomföra intervjuerna. Detta varierade mellan de olika respondenterna och några intervjuer hölls på kaféer och några hölls i respondenternas hem. Enligt Valentine (2005) kan det vara en fördel att genomföra intervjun i respondentens hem eftersom det kan främja en mer avslappnad konversation och även ger intervjuaren en chans att lära känna respondenten bättre.

Innan varje intervju påbörjades bads respondenten att fylla i ett formulär med information om kön, ålder, sysselsättning och resvanor (se bilaga 1). På formuläret fanns även ett antal påståenden kring miljömedvetenhet och miljötänk i vardagen som utformats baserat på Kaiser et al. (2009), Klimatkontot.se (2012) och Konsumentverket (2012). Anledningen till att

¹ Genomförde en metodövning under B-kursen som innefattade en kvalitativ intervju.

respondenten tillfrågades om att fylla i detta var för att senare kunna använda denna information för en analys och diskussion kring skillnader i miljömedvetenhet och miljöansvar i vardagen och när man reser och därmed bidra till att uppfylla studiens syfte. Då detta kan anses vara känsligt och respondenten kan få en känsla av att ”göra fel” så försäkrades att jag som roll av intervjuare inte skulle titta på svaren under intervjuens gång.

Innan intervjun påbörjades tillfrågades även respondenten om det gick bra att intervjun spelades in, detta för att som intervjuare kunna ägna full koncentration åt intervjun och inte distraheras av att anteckna.

Intervjuerna genomfördes med hjälp av en intervjuguide med tre olika teman; resvanor och resmönster, miljö och turism och miljömedvetenhet och miljöansvar (se bilaga 2). Under varje tema hade ett antal frågor utformats som ett hjälpmedel för att hålla intervjun inom det aktuella ämnet som studeras. Dessa frågor ställdes inte med någon särskild ordningsföljd, utan anpassades istället efter samtalets riktning och även följdfrågor och andra frågor som inte ingick i intervjuguiden ställdes under intervjuens gång för att få så mycket kunskap som möjligt kring respondentens tankar och uppfattningar. Under intervjun tydliggjordes även att det inte fanns några rätt eller fel svar, utan att det är respondentens egna tankar som är det viktiga.

Intervjuerna varade under cirka en timma. Varje intervju inleddes med samma fråga då respondenten fick berätta om sin senaste utlandsresa, då detta var ett sätt att skapa en bekväm och lättäm stämning. Intervjuerna avslutades även med att fråga om respondenten hade några övriga tankar kring samtalet och i vissa fall gav det ytterligare information som inte tagits upp under själva intervjun, då respondenten hunnit fundera lite mer kring det vi pratat om.

3.4.1 Bearbetning av material

Enligt Rennström och Wästerfors (2011) är det viktigt att få en översikt över materialet redan under insamlingen och att sedan bli förtrogen med materialet genom att läsa det flera gånger och även att ordna eller sortera materialet under läsningen. Efter varje intervju fördes därför inspelningen över till en dator och transkriberades ordagrant så snart som möjligt. Under det arbetet antecknades även mina egna tankar och reflektioner kring materialet för att sedan kunna använda det i sorteringen, sammanställningen och analysen av materialet. Varje intervju skrevs sedan ut och tilldelades ett nummer och en färg för att underlätta

organisationen av materialet och säkerställa att informationen från de olika intervjuerna inte blandades ihop. Därefter bearbetades alla intervjuer igenom en och en och texten delades upp under olika teman med utgångspunkt ur studiens huvudsyfte och två delsyften. Detta arbete utfördes manuellt genom att klippa och klistra i texterna eftersom materialet inte ansågs vara tillräckligt omfattande för att behöva utföra det dataprogram såsom exempelvis Nvivo.

3.5 Validitet

Enligt Halvorsen (1992) innebär validitet giltighet eller relevans och handlar om att datan som samlas in är relevant för studiens problemformulering och syfte.

En viktig första utgångspunkt för att säkerställa validiteten i denna uppsats var en noggrann fördjupning i teorin och de begrepp som ligger till grund för studien. Själva undersökningens utformning är därmed grundad i liknande studier som utförts på området. De teman och frågor som formulerades i intervjuguiden har utgångspunkt i uppsatsens problemdiskussion och syfte, men även i uppsatsens teoretiska ramverk.

Eftersom det på förhand inte går att säkerställa om frågorna kommer att ge relevanta svar utfördes två pilotintervjuer som även tillät mig att öva på rollen som intervjuare, en roll som även utvecklades under studiens gång.

Under arbetets gång upplevde jag ibland att min begränsade erfarenhet av forskningsprocessen bidrog till vissa problem. Ett av dessa problem innefattade svårigheter att få ut så mycket relevant information som möjligt under intervjuerna, utan att ställa frågor som kan anses vara ledande. Detta förebyggdes genom att kritiskt reflektera över intervjusituationen efter varje intervju och ytterligare fördjupning i metodlitteratur om kvalitativ forskning. Ett annat problem som upplevdes under arbetets gång var att hålla rätt fokus under bearbetningen och analysen av det insamlade materialet. Under hela forskningsprocessen har jag därför kontinuerligt reflekterat över studiens problemställning, syfte, teoretiska ramverk, metodval och analys. Att varva intervjuer med analys var också ett sätt att behålla rätt fokus i arbetet.

4. Resultat och analys

I följande kapitel presenteras studiens resultat enligt uppsatsens olika utgångspunkter; hållbar utveckling och hållbar turism, turismens miljöeffekter, turistbeteende och miljöansvar samt ansvar för miljöproblematiken. Dessa utgår i sin tur från studiens syfte att undersöka uppfattningar kring internationellt resande och miljöproblematiken. Resultatredovisningen varvas med en analys av de olika utgångspunkterna och därefter avslutas kapitlet med en sammanfattande analys och reflektion över uppsatsens huvudsyfte.

4.1 Uppfattningar om hållbar utveckling och hållbar turism

4.1.1 Resultat

Ett resultat är att kunskapen och uppfattningarna om hållbar utveckling och hållbar turism var väldigt skiftande bland de tio respondenter som intervjuades. Ett fåtal uppger att de aldrig hört talas om begreppen och några uppger att de har stött på begreppen i olika sammanhang, men har svårt att förklara deras innebörd med egna ord. Hållbar utveckling verkar dock vara ett mer välkänt begrepp för några av respondenterna som även kan ge en förklaring av begreppens innebörd.

På frågan om vad hållbar turism innebär associerades detta med miljömässiga aspekter såsom turismens miljöpåverkan genom transporter, miljöproblem på destinationer som orsakas av turism samt ekoturism. En annan aspekt som lyfts fram av flera respondenter när de ska förklara vad de tror att hållbar turism innebär handlar om resursanvändning och hur nyttjandet av resurser är kopplat till turism och hållbarhet. En respondent för ett resonemang kring detta genom att förklara det i ett företagsammanhang;

R5: ”...företaget använder ju en massa resurser naturligtvis och på något sätt så måste man ge tillbaka resurser, inte av samma slag naturligtvis, men andra resurser som gör att det blir som ett slags kretslopp. På något sätt att de här resurserna som han ger kan väga upp för de resurser han tar, det är hållbarhet för mig”.

Några respondenter svarade att de aldrig stött på eller hört talas om begreppet hållbar turism, men var däremot mer bekanta med hållbar utveckling som även här kopplades till företag och utveckling av företag. De respondenter som inte hört talas om hållbar turism kunde dock föra

ett resonemang kring vad de trodde att det innebär. Här var den ekonomiska kopplingen mer uppenbar än den miljömässiga.

R3: *”Det första jag tänker på är att man har någonting som, oavsett vilket konjunktur det är i, så är det fortfarande så att folk kommer till den typen av turism. Alltså att den inte är så konjunkturberoende, det är väl det första jag skulle kunna tänka att det kan innebära.”*

Av de tio respondenter som intervjuades svarade fyra att de hört talas om antingen hållbar utveckling och/eller hållbar turism och kunde även redogöra för begreppens innebörd. Av dessa fyra respondenter hade tre av dem kommit i kontakt med dessa begrepp genom studier, där en hade kommit i kontakt med hållbar turism och de två andra med hållbar utveckling. De två respondenter som var mer bekanta med hållbar utveckling kunde ändå redogöra för vad hållbar turism innebär grundat på deras kunskap och uppfattningar om hållbar utveckling generellt. Även här associerades hållbar turism mest till miljö, men även sociokulturella aspekter i form av hur turism påverkar människor på platser dit turister åker lyftes fram.

R10: *”Det handlar om att man tar tillvara, eller vad ska man säga... Hållbar turism, att man tänker på det man lämnar efter sig, eller man tänker på det avtrycket man gör på platsen eller vad man lämnar efter sig på platsen.”*

Begreppet hållbar utveckling ansågs vara ett välkänt och aktuellt begrepp av dessa respondenter och en av dem applicerar det på människans levnadssätt genom resor och konsumtion. På frågan om vad hållbar turism innebär är tankesättet dock snävare och mer oklart och resonemanget har då enbart ett miljömässigt perspektiv.

R7: *”Jag får en bild i huvudet av eko-turism. Att man åker runt på kanske någon landsbygd och kollar på ekologiska odlingar. Det är den bilden jag får i huvudet haha! Men kanske att man kompenserar för sitt flyg... men i övrigt så har jag svårt att föreställa mig vad det innebär.”*

4.1.2 Analys

Mot bakgrund av materialet om hållbar utveckling och hållbar turism som samlats in genom denna studie kan det konstateras att kunskapen och uppfattningarna om dessa begrepp inom denna grupp är väldigt skiftande och delvis begränsade. Några uppger att de aldrig hört talas om begreppen och några uppger att de har stött på begreppen i olika sammanhang, men har svårt att förklara deras innebörd med egna ord. Hållbar utveckling verkar dock vara ett mer

välkänt begrepp för några av respondenterna och deras förklaringar av dess innebörd ligger inte så långt ifrån den definition som används som utgångspunkt i denna uppsats (från Brundtlandrapporten, 1987) som innefattar en miljömässig dimension, en socio-kulturell dimension och en ekonomisk dimension. Dessa tre dimensioner av hållbarhet appliceras dock inte på begreppet hållbar turism, utan här är det i de flesta fallen endast den miljömässiga dimensionen som lyfts fram, och den socio-kulturella och ekonomiska dimensionen nämns sällan eller aldrig. Hållbar turism uppfattas generellt som turism som inte skadar miljön eller har en mindre miljöpåverkan. Den egentliga innebörden av hållbar turism, som i denna uppsats grundar sig på FN:s definition, är alltså främmande för samtliga respondenter och uppfattas som ett luddigt eller helt okänt begrepp.

För att främja hållbar turism krävs det att både producenter och konsumenterna tar sitt ansvar inom alla de tre dimensioner av hållbarhet (Aronsson, 2000). Det krävs dock att konsumenterna (turisterna i detta fall) har tillräcklig kunskap för att kunna ta detta ansvar. I denna studie framgår det att uppfattningarna och kunskapen om hållbar utveckling och hållbar turism är begränsade hos den aktuella urvalsgruppen. Hållbar turism förknippas till stor del med miljö och turismens negativa effekter på miljön. En annan viktig aspekt som framgår i intervjuerna är att dessa tankegångar och uppfattningar om hållbar turism vanligtvis har ett lokalt fokus där man pratar om destinationen eller platsen dit turister åker och vistas. Miljöeffekter på andra geografiska skalor tas inte upp i diskussionen om hållbar turism, vilket också visar på en begränsning i kunskapen om begreppets innebörd. Denna kunskap kan man i sin tur tänkas uppnå genom utbildning, då de respondenter som hade ett bredare perspektiv av hållbar utveckling och hållbar turism kommit i kontakt med dessa begrepp genom sin utbildning.

4.2 Uppfattningar om turismens miljöeffekter

4.2.1 Resultat

För att ta reda på vad respondenterna hade för tankar och uppfattningar om turismens miljöeffekter ställdes först en öppen fråga om vilka miljöeffekter som de tror eller anser att turism kan vara en bidragande faktor till. Svaren på denna fråga kan delas upp i tre kategorier; ett lokalt perspektiv, både ett lokalt och globalt perspektiv och endast ett globalt perspektiv i form av flyget och transporternas miljöpåverkan.

De respondenter som hade ett *lokalt perspektiv* pratade om vilka negativa effekter turism kan ha på platsen och destinationen, både i form av miljöeffekter och socio-kulturella effekter. Nedskräpning, exploatering av den naturliga miljön, hotellens hantering av handdukar och lakan, hantering av avfall och återvinning på framförallt hotell och tillgång till vatten där turisterna prioriteras var problem som togs upp och kopplades till negativa miljöeffekter på en lokal skala. Destinationens eller platsens bärkraft var också en aspekt som togs upp och hur platser hanterar att ta emot ett stort antal turister under en viss period. Detta kopplades även till andra socio-kulturella effekter där turisternas förmåga att anpassa sig efter kulturen som råder på platsen ansågs vara ett problem och att "västvärlden" gör avtryck på andra länder och för över sin egen kultur på de platser och människor som de besöker.

R7: *"I och för sig på turistorter och sådär om man åker till sådana här charterställen så är det väldigt dåligt med avlopp och oftast så blir det lite problem med sådant när man är på dem ställena för det är mycket snabba pengar och folk som inte bryr sig om miljön. Turisterna kommer dit och dem ser liksom inte bakom fasaderna och sådant där."*

De respondenter som hade både ett *lokalt och globalt perspektiv* i uppfattningen om turismens miljöeffekter uttryckte att resor, flyget och transporter bidrar till miljöproblem. Det var i första hand utsläpp från flyg som nämnades och flera respondenter uttryckte flyget som en "miljöbov". En respondent resonerade kring detta och vad det skulle innebära om människor skulle begränsa sitt resande och att detta då skulle påverka andra faktorer negativt;

R8: *"Ja men då kommer vi ju in på andra problem då. Då kanske vissa folk skiter i att resa men de ändå skickar iväg ett halvtomt plan. Så då har vi ändå samma miljöpåverkan men mindre inkomster till flygbolagen vilket i sin tur kanske leder till att flygbolagen går i konkurs och länder får mindre turism, och länderna går sämre och så blir det bara en kedjereaktion."*

Efter flygets påverkan på miljön var nedskräpning och natur som förstörs och exploateras miljöeffekter som togs upp. Även socio-kulturella effekter nämnades i form av negativa effekter på människor och samhällen och hur turismen lämnar avtryck på dessa;

R5: *"Det är klart att det finns en balans i en kommun eller i ett samhälle och den ändras ju väldigt mycket om det kommer lika många människor till som förväntar sig att ha det på ett visst sätt. Och igen, eftersom alla vill tjäna pengar så kommer det förändra samhällen naturligtvis, ändra fokus, vilket inte alltid är jättedåligt, men tyvärr ofta tar det ju bort fokus från de andra viktiga grejerna i ett samhälle faktiskt."*

Den tredje kategorin som identifierades hade svaren endast ett *globalt perspektiv* i form av flygets miljöpåverkan. Här var det utsläppen från flygen som associerades med miljöeffekter som turism bidrar till. Att flyga uttrycktes vara ”dåligt” för miljön, men ingen av respondenterna kunde peka på något specifikt på varför de anser att det är så. En respondent uttrycker att denne inte var tillräckligt insatt för att kunna säga mer än att flyga inte är bra för miljön;

R9: *”Det stora är ju flygplanet tror jag, helt klart. Allt bränsle och allt sådant är ju inte bra för miljön. Det vet ju alla att det inte är bra, att man inte ska köra för mycket och flyga för mycket för det påverkar ju miljön på något sätt. Men jag är inte så insatt så att jag kan svara vad det är som påverkas, utan att säga att det påverkar miljön på något sätt.”*

För att leda vidare samtalet kring turismens miljöeffekter ställdes en fråga om hur allvarliga dessa effekter anses vara. Majoriteten av respondenterna svarade här att de ansåg att de var mycket allvarliga eller allvarliga och resonerade kring vilka konsekvenser det kan leda till i form av höjning av temperaturen, att isarna smälter, naturkatastrofer och att turism bidrar till att ”förstöra” den naturliga miljön på platser och förändrar samhällen. Även om miljöeffekterna anses vara allvarliga uttrycker några respondenter en viss tveksamhet till turismens specifika påverkan och menar att det finns andra saker som bidrar och anses vara värre än turism, däribland fabriker och industrier;

R6: *”Men jag vet inte riktigt hur allvarligt det är om man jämför med typ alla fabriker i typ Kina. Dom är ju säkert mycket, mycket värre för miljön än vad turismen är för det är i en mycket större skala. Fabriker i allmänhet tror jag gör absolut mer skada än vad turismen gör.”*

Det här resonemanget är återkommande hos de respondenter som var mer tveksamma till hur allvarliga miljöeffekterna av turism och specifikt flyget är. En respondent anser sig vara för dåligt insatt i hur stor miljöpåverkan flyget har för att kunna uttala sig och ifrågasätter den allmänna kunskapen inom området. En annan respondent anser att utsläppen från flyg är allvarliga, men lyfter in individen i diskussionen som då får en annan riktning;

R3: *”...det som är på tapeten mest är ju det här med utsläppen från flygplanen och jag vet inte riktigt... Det är klart att det är allvarligt, men jag tror att jag som person släpper ju inte ut speciellt mycket om man slår ut på det liksom. Jag menar det finns bra många andra*

ställen du skulle kunna dra in på det då, jag menar industrier och så skulle kunna dra in på sina utsläpp innan de börjar gå på flygplanen så hårt... ”

Då själva resan och transporter varit ett återkommande tema under intervjuerna ställdes en fråga om man stött på resonemang om att långväga resande belastar miljön och här var det återigen en direkt koppling till flyget. Det var framförallt genom den allmänna samhällsdebatten kring ämnet och genom nyheter och tidningar som de flesta hade kommit i kontakt med detta resonemang. Ett fåtal respondenter svarade att de inte hört talas om det någonstans, men att de ändå visste att det var så rent logiskt. Just att de långväga resandet togs upp som ett miljöproblem ledde till en diskussion i flera av intervjuerna och det ifrågasattes om inte de korta resorna var värre än de längre när man talar om flygresor. Ett par respondenter uttryckte även att de kortare resorna sågs som mer ”onödiga” och att dessa skulle kunna bytas till ett annat miljövänligare transportmedel, men att de långväga resorna var mer nödvändiga eftersom människor måste kunna transportera sig och flyget är det enda alternativet för längre sträckor.

4.2.2 Analys

I diskussionen om turismens miljöeffekter kan tre av de fem kategorier som Gössling (2002) tar upp som globala effekter av turism identifieras. Dessa kategorier innefattar markanvändning, energiförbrukning, och förändringar i biosfären och utrotning av vilda djurarter. Det är framförallt ett lokalt fokus på turismens miljöeffekter som framgår tydligt med specifika exempel på negativa effekter som turism kan ha på destinationer och platser. De globala miljöeffekter som tas upp handlar om flygets påverkan på miljön, men här framgår det sällan några specifika exempel på vad dessa effekter innebär. Detta kan tolkas, i enighet med Becken (2007) och Gössling et al. (2006), som att turister inte är medvetna om vad resandets konsekvenser för miljön innebär ur ett globalt perspektiv. Det framgår alltså att samtliga respondenter är medvetna om miljöproblematiken kopplad till turism, men även att det finns begränsningar i kunskap om vad detta egentligen innebär och vad det kan ha för konsekvenser.

4.3 Uppfattningar om miljöansvar och turistresande

4.3.1 Resultat

Till samtliga respondenter ställdes frågan vad de tyckte att miljömedvetenhet och miljöansvar innebär, vilket blev en utgångspunkt för att senare fördjupa diskussionen kring miljömedvetenhet kopplat till turism och internationellt resande.

Miljömedvetenhet associerades generellt till livsstil och handlingar i vardagen som anses vara miljövänliga. Källsortering och avfallshantering var de handlingar som nämndes flest gånger och som oftast även var det som nämndes först i de flesta fallen. Att spara på elektricitet och vatten, att använda kollektivtrafik, konsumtion av varor, att köpa ekologiska varor och tänka på vad man äter var andra handlingar som flera respondenter ansåg innebar att vara miljömedveten. Utöver dessa handlingar ansågs det även att det handlade om att tänka på ens livsstil, att tänka på miljön i vardagen och att avstå från vissa saker som exempelvis att använda kollektivtrafik istället för bil och att åka tåg i stället för att flyga. Det fanns även en tveksamhet hos en respondent som uttryckte att ”miljömedvetenhet” verkade vara ett populärt uttryck, men att få människor verka förstå vad det egentligen innebär. Vidare hade denna respondent en uppfattning om begreppet som skiljde sig från övriga respondenter, då denne ansåg att genom att veta att man inte lever miljövänligt så är man miljömedveten och att det inte behöver innebära att utföra miljövänliga handlingar. En annan respondent sammanfattar sin uppfattning om miljömedvetenhet ur ett bredare perspektiv;

R4: ”Alltså miljömedvetenhet handlar ju om det man lever med varje dag, alltså vardagslivet och vad man kan göra för att göra så lite skada som möjligt för att efterlevande ska få ha det bra. Och kan man göra en liten del så är väl det jättebra...”

Miljöansvar var ett begrepp som ansågs vara nära förknippat med och ha samma innebörd som miljömedvetenhet. Här uttryckte dock flera av respondenterna att miljöansvar mer handlade om hur man tänker kring miljön och att varje enskild person har ett ansvar mot miljön. Det fanns dock olika uppfattningar kring kopplingen mellan de två begreppen. En respondent ansåg att vara miljömedveten även innebär att man tar miljöansvar och att man är medveten om hur ens livsstil påverkar miljön. En annan respondent gjorde skillnad på de två begreppen och ansåg att det är skillnad på att vara medveten och att agera;

R10: *”Ja alltså man kan ju vara miljömedveten och inte göra någonting, men om man visar miljöansvar så tar man ju sitt ansvar och försöker att göra det man anser är miljömedvetet i den största grad man kan. Att man inte bara snackar utan gör något också.”*

Skillnad mellan vardag och resa

Diskussionen om miljömedvetenhet och miljöansvar utgick tidigare från en vardagskontext. För att leda in diskussionen om hur dessa tankar och uppfattningar fördes över till ett sammanhang när man reser ställdes frågor om det var någon skillnad på hur respondenterna tänkte kring miljömedvetenhet och miljöansvar i vardagen och när de reser.

Endast en respondent uttryckte tydligt att denne inte upplevde någon skillnad i tankesättet kring miljön hemma och på resa. Den enda skillnaden som upplevdes var i samband med transporter och att det inte var möjligt att förändra detta eftersom flyg uppfattades som det enda alternativet vid utlandsresor.

Övriga respondenter reflekterade över att det var en märkbar skillnad i hur de tänker kring miljön i vardagslivet och när de reser och att detta hade olika anledningar. Ett återkommande tema här handlade om att man släpper sådana tankar för att man är på semester och inte vill behöva tänka på annat än att vara ledig, koppla av och njuta. Här var fokus endast på själva vistelsen och transporten till och från destinationen nämndes inte överhuvudtaget. En annan aspekt som togs upp som förklaring till varför denna skillnad mellan miljömedvetenhet i vardagen och på resa uppstår uttrycktes i termer som ”det är inte mitt problem”. Ett flertal respondenter förklarade här sitt eget beteende genom att man inte ansåg att det påverkade en själv eftersom det inte är ens eget land och att det är andra som får hantera de miljöproblem som kan uppstå. En respondent uttryckte att denne var lika medveten om miljöproblem och liknande på resa som i vardagen, men att detta inte påverkade dennes agerande i någon större utsträckning;

R6: *”Nej jag tror inte jag tänker på det särskilt mycket. Jag tänker att jag sitter här och säger det... Jag försöker väl lite... Jag vet själv vad man behöver göra men jag sätter inte in det i mitt eget agerande, det tror jag inte.”*

Att vara medveten om vilken miljöpåverkan individen har genom sitt beteende och konsumtion upplevs av en respondent som svår att hantera. En annan respondent för ett liknande resonemang och pratar om att trots att medvetenheten om miljöproblemen finns där, så upplevs även en känsla av att individen inte kan påverka i så stor grad och att det därför uppstår en inre konflikt;

R1: *”Jag tänker på det väldigt mycket, men sen tänker jag... hur mycket kan man egentligen göra? Det blir någon typ av inre konflikt där, mellan vad jag vill göra och vad jag kan göra. Både vad jag vill göra på min egen fritid, alltså mitt eget nöje, och vad jag kan göra för att inte påverka miljön, eller inte belasta miljön för mycket.”*

En annan aspekt som lyfts fram handlar om kunskap och att det upplevs som enklare att vara miljömedveten hemma eftersom man vet hur och vad man kan göra för att uppfylla detta. Hur miljömedveten man är och vilket miljöansvar man tar beror på var man reser enligt detta resonemang och att det underlättar när man lärt sig hur det fungerar i ett land eller på en plats. Flertalet respondenter nämnde detta som ett hinder för att kunna vara miljömedvetna när man reser, eftersom man helt enkelt inte vet hur man ska kunna vara det och att det inte finns samma möjligheter att vara det i andra länder som när man är hemma i Sverige.

Då diskussionen om miljömedvetenhet och miljöansvar kopplat till turism och internationellt resande hittills till stor del haft ett lokalt perspektiv på destinationen, ställdes frågor om hur miljöproblematiken påverkar respondenternas resande i stort.

Flertalet respondenter svarade att deras val av var och hur man reser inte alls påverkas av miljöproblematiken trots att man är medveten om den. Viljan att resa och göra ”vad man vill” går före och resandet anses vara för viktigt från att avstå ifrån;

R1: *”Jag hade känt att det var väldigt jobbigt för mig att begränsa mig i resandet faktiskt... alltså för att ta hänsyn till miljön. Jag skulle vilja göra det, men att göra det... det är ett väldigt stort glapp. Själva upplevelsen av att resa är för viktig för mig.”*

Ett par respondenter för dock ett resonemang om att detta kan komma att förändras i framtiden genom att det dels kan bli dyrare att resa och dels att människor och samhället överlag tar ett större miljöansvar. Det var tydligt i samtliga intervjuer att resandet prioriteras framför miljön och att det som skulle kunna påverka människor att resa mindre istället skulle vara pengar och ekonomi, att resa skulle bli för dyrt så att man inte har råd.

Ett annat resonemang som fördes utgick ifrån att man inte är beredd att resa mindre utan att det istället krävs fler alternativ som skulle innebära en mindre belastning på miljön. Det ansågs dock att det inte fanns några tänkbara alternativ i nuläget, främst när det gäller transporter, eftersom man inte är beredd att ändra resmål för miljöns skull. En respondent är till en början positivt inställd till att välja ett miljövänligare alternativ, men när en följdfråga ställs om det fortfarande skulle vara aktuellt om ett annat alternativ hade inneburit ett annat resmål på ett närmare avstånd, så ändrar denne uppfattning helt och säger att resan prioriteras först och miljön då kommer i andra hand;

R9: ”Då hade miljön fått komma i andra hand, för så miljövänlig är jag inte så att jag skippar en resa för att åka någon annanstans miljövänligare. Då tycker jag nästan det är bättre att tänka på miljön i vardagen, så får man offra de två, tre gångerna man reser. Så man väger upp det på något vis...”

För att få en bättre förståelse kring varför miljöproblem prioriteras så lågt trots att medvetenheten om dem är närvarande i samband med resande ställs frågor om respondenternas tankegångar kring detta. Här framgår ett tydligt resonemang om att de globala miljöeffekterna och miljöproblemen inte är tillräckligt påtagliga för att förändra människors beteende. Man ser inga direkta konsekvenser av det och det är därför svårt att ta till sig den information som finns om vad dessa miljöproblem kan komma att innebära i framtiden.

R4: ”För att man fattar nog inte riktigt att det är så jävla allvarligt som det är, för här i Sverige märker vi inte av det så. Kommer man ner till Asien eller bara Grekland, Spanien, så ser man ju direkt typ hur skräp... de har ju ingen sopsortering och så. Men här lever man i en liten bubbla, det kan väl inte skada oss. Gör det det så lever ju inte jag. Man är ju ändå människa och är ändå egoist, det är jag som gäller här och nu. Man fattar nog inte det stora hela, vad som kan hända. Det är så svårt att greppa det trots alla rapporter man får hela tiden, och man ser liksom på tv om hur isarna smälter, men man fattar ju inte...”

4.3.2 Analys

Det framgår alltså att det är stor skillnad på hur man tänker kring miljön och miljömedvetenhet i vardagen och när man reser. Det formulär som varje respondent fick fylla i innan intervjun visar på att flertalet respondenter utför mer än hälften av de handlingar som här klassificeras som miljömedvetet i vardagen. Det finns alltså en generell miljömedvetenhet i vardagen hos urvalsgruppen och vad det innebär att vara miljömedveten i vardagen exemplifieras av samtliga respondenter, men detta överförs sällan till situationer när dessa reser. Denna skillnad förklaras genom diskussioner om ansvar och vad som uppfattas vara möjligt för individen att göra för att ändra sitt beteende. Det uppfattas som lättare att vara miljömedveten och ta miljöansvar i vardagen då det handlar om enklare situationer såsom att källsortera eller att spara el och energi. En förklaring kan vara uppfattningen om att det inte är aktuellt med andra alternativ när det gäller utlandsresande, vilket är en av de barriärer som Hares et al. (2010) tar upp som hinder för ett förändrat beteende hos turister.

”The Theory of Planned Behavior” (Ajzen, 1991) kan appliceras här för att försöka tolka och förstå skillnaden i miljömedvetenhet i vardagen och när man reser som studiens resultat pekar på. De faktorer som spelar in här handlar om attityd till beteendet, den subjektiva normen och den uppfattade kontrollen. Attityden till beteendet i det här fallet kan tolkas i termer av att resande anses vara något man har rätt till oavsett vad det har för konsekvenser för miljön, den subjektiva normen som att resandet är en stor del av den moderna livsstilen och den uppfattade kontrollen som att individen upplever att denne inte kan påverka varken negativt eller positivt i någon större utsträckning när det gäller globala miljöproblem.

4.4 Uppfattningar om ansvar för miljöproblematiken

4.4.1 Resultat

I samtliga intervjuer uppstod en diskussion kring var och hos vem ansvaret ligger för att hantera dessa miljöproblem. Ansvaret diskuterades i termer av individnivå och en högre nivå och det visade sig att det var svårt att separera dessa två nivåer. De respondenter som ansåg att ansvaret ligger på varje enskild individ konstaterade även att det krävs information och bestämmelser ”uppifrån”;

R2: *"Jag tycker nog att det ligger på individen, som har det slutliga ansvaret faktiskt. Det är klart... politikerna försöker väl göra sitt men slutligen är det nog upp till var och en att tänka på det."*

Detta resonemang utvecklades av andra respondenter som ansåg att det är viktigt att varje enskild individ tar sitt ansvar, men att det krävs att någon förmedlar vad som behöver göras. Enligt denna uppfattning krävs det utbildning och information från de styrande i samhället för att förändra ett beteende och tankesätt hos allmänheten.

En annan uppfattning som tydligt framgick var att ansvaret helt och hållet ligger på en högre nivå såsom staten och regeringar och även företag. Enligt detta resonemang krävs det att människor tvingas till att ta ansvar och att det även ska innebära konsekvenser om detta inte uppfylls. Ansvaret anses inte kunna lämnas åt individen, utan det krävs lagar och regleringar som individer måste följa.

R7: *"I första hand politiker och i andra hand företag. Och egentligen borde det ju vara en själv men så funkar det liksom inte i praktiken utan det måste vara någon som går före tror jag."*

Information och kunskap var en annan faktor som lyftes fram i flertalet intervjuer där det ansågs att individen har för dålig kunskap och vad som är rätt och fel när det kommer till miljön, och särskilt i samband med resor. Här ansåg flera respondenter att det ligger ett ansvar på turismindustrin, bland annat i form av resebolag och flygbolag, att informera resenärer och turister om miljöproblematiken som är kopplad till resande och turism.

En annan uppfattning som framgick hos flertalet respondenter handlade om kopplingen mellan ett miljövänligt beteende och ekonomi och pengar. Flera respondenter ansåg att det behövs fler miljövänliga alternativ, men för att välja dessa får de inte kosta för mycket för individen. En respondent resonerar kring detta och anser att miljövänliga alternativ borde innebära en belöning istället för en extra kostnad;

R3: *"Och sen tror jag att det är viktigt att de inte ska göra massa saker som kostar folk massa pengar, som nu när de ska dra igång trängselskatten. Folk blir ju bara anti, det är klart att det är bra mot utsläppen för folk kommer att åka mer buss då, men det är ju inte på grund av*

att de vill välja det utan det beror på att de inte har lust att betala massa pengar för att köra bil. Då kommer det bli så att... det är därför det är sådant motstånd mot det liksom.”

På frågan om vad som skulle kunna motivera turister att ta större miljöansvar när de reser hade flera respondenter ett ekonomiskt perspektiv. Ett återkommande förslag var att miljövänliga resor borde vara billigare än ”vanliga” resor eller åtminstone ligga på en bra prisnivå för att människor ska välja det alternativet. Miljövänliga alternativ ansågs endast vara realistiskt att välja om det inte innebär en merkostnad eller rent av kostar mindre, och att det då egentligen inte är miljön som prioriteras utan snarare ekonomin;

R1: ”Människor har alltid egna val ändå men kan på något sätt påverka... vi kommer alltid att påverkas av pengar. Är det billigare att flyga så kommer vi att flyga och är det billigare och går fortare att flyga så väljer man ju det. Men är det billigare att ta tåg, men det kanske tar lite längre tid då kanske valet blir lite lättare att ta tåget, i alla fall för mig. Jag tror att det behövs många pusselbitar för att... i slutändan så kommer det alltid att sluta med hushållsekonomin. Vad har vi råd med egentligen? För vem det än gäller... oavsett hur stor plånbok man har. Även människor med mer resurser är medvetna om det skulle jag säga.”

4.4.2 Analys

Ansvar för miljön anses generellt ligga på ”alla”, från individnivå upp till en högre nivå av regleringar och beslutsfattande av politiker. När det gäller att resa skiftar uppfattningarna om ansvar och här anses det ligga ett större ansvar på andra aktörer än individen, eftersom denne inte har någon möjlighet eller makt att påverka i någon större utsträckning, då det inte anses finnas några möjliga eller likvärdiga alternativ.

En tydlig tendens som visar sig under intervjuerna som också kan kopplas till ansvar är hur flertalet av respondenterna uttrycker sig när de svarar på vissa frågor. På frågor om sina egna tankar och sitt eget beteende innehåller svaren ofta resonemang där de beskriver vad ”dem” gör och väldigt sällan uttrycker sig i jag-form. Detta kan tolkas som att man inte kopplar sitt eget tankesätt eller beteende till de situationer som beskrivs och därmed inte heller uppfattar att man har ett individuellt ansvar för eventuella miljöproblem.

Turism och resande uppfattas även som något man inte är beredd att kompromissa om, även om man är medveten om vad det kan ha för negativa miljöeffekter. Detta kan kopplas till teorier om resandets betydelse för människor (Becken, 2007, Miller et al, 2010) och även de faktorer som påverkar turisternas möjligheter och vilja att förändra ett beteende, vilket innefattar alternativa transportmedel, frihet att resa och uppfattningar om att ansvaret för miljöeffekter ligger på andra än en själv (Hares et al. 2010).

Motiv till att resa är en intressant aspekt att lyfta fram i denna diskussion då detta har betydelse i processen av var och hur turister väljer att resa (Page & Connell, 2009). Resultaten från intervjuerna visar på tydliga mönster av att individens motiv till att resa är starkare än eventuella bekymmer över vad resandet har för effekter på miljön. De motiv som ofta nämns handlar om att komma bort, koppla av, uppleva nya saker och att man förtjänar att resa för att kompensera för det hårda arbete man gör i vardagen. Dessa motiv stämmer överens med ”The Travel Career Pattern” där individens personliga motiv beskrivs som viktiga aspekter för att förstå turistbeteende och där dessa motiv anses som centrala (Pearce, 2005). Enligt studiens resultat anses alltså individens personliga motiv till att resa vara viktigare än att tänka på vad resandet har för konsekvenser för miljön.

En annan viktig aspekt som framgick av intervjuerna handlar om vad som kan få människor att förändra sitt beteende och ta större miljöansvar när de reser och här spelar pengar och ekonomi en stor roll. Detta kan förstås genom att applicera ”The low-cost Hypothesis” där miljömedvetenhet främst påverkar beteende i situationer som förknippas med låga kostnader och mindre besvär. Situationer som innebär högre kostnader och mer besvär anses inte kunna påverka till ett mer miljövänligt beteende, vilket kan kopplas till respondenternas resonemang om att man endast skulle välja miljövänligare alternativ om det innebär en mindre kostnad och inte är för besvärligt.

4.5 Sammanfattning

Samtliga respondenter som intervjuades ansåg att internationellt resande är en viktig del i deras liv. Alla har rest utomlands minst två gånger per år under de senaste två till tre åren, vilket var ett urvalskriterium, och samtliga uttryckte att de gärna skulle vilja resa mer om de kunde. Kopplingen mellan deras eget resande och globala miljöproblem framgick inte som att vara särskilt tydlig till en början, men blev mer uppenbar ju längre intervjuerna pågick. Det

blev dock även tydligare att trots att miljömedvetenheten är närvarande så har detta ingen stor påverkan på hur och vart man väljer att resa. Brist på likvärdiga alternativ till långväga utlandsresor, viljan och önskan att uppleva nya platser och kulturer och att ”komma bort” till ett varmare klimat uttrycktes som viktigare än att tänka på miljön, som därmed prioriteras bort till förmån att kunna resa hur och vart man vill.

Den begränsade kunskapen och medvetenheten om hållbar turism och turismens bidrag till globala miljöproblem kan vara en bidragande faktor till denna uppfattning och inställning. Svårigheten att avgöra var och hos vem ansvaret ligger för miljöproblematiken är ytterligare en viktig faktor att lyfta in i diskussionen eftersom detta till stor del påverkar uppfattningar om internationellt resande och miljömedvetenhet och miljöansvar.

Skillnaden mellan vardag och resa när det gäller miljömedvetenhet och miljöansvar och beteende var tydlig. Detta berodde på ett flertal olika faktorer som främst handlar om att individen inte anses behöva ta samma ansvar när man reser som när man är hemma, då resandet anses vara en flykt från vardagen och att man då inte vill tänka på eller bekymra sig över saker såsom miljöproblem.

5. Slutsatser och avslutande diskussion

5.1 Sammanfattning

Syftet med uppsatsen var att undersöka uppfattningar kring internationellt resande och den globala miljöproblematiken. Vidare formulerades två delsyften som innefattade att undersöka uppfattningar och kunskap om hållbarhet och det internationella resandets effekter på miljön, samt att undersöka om miljömedvetenhet och miljöansvar kan se annorlunda ut beroende på kontext, i vardagen och på resa.

Uppsatsens teoretiska ramverk har byggts upp med två huvudsakliga utgångspunkter; begreppen hållbar utveckling och hållbar turism, samt teorier hämtade från fälten turistbeteende och miljömedvetenhet. Vidare presenterar det teoretiska ramverket en översikt av turismens globala miljöeffekter och en inblick i teorier kring konsumentbeteende inom turism och turisternas roll i den aktuella miljöproblematiken som uppsatsen tar upp.

Studien genomfördes med en kvalitativ metod genom att intervjua tio personer som tillhörde den svenska 80-talistgenerationen och som hade rest utomlands minst två gånger under de senaste två till tre åren och därmed tillhör en medelrörlig grupp.

För att göra resultatet och analysen så överskådlig som möjligt sammanställdes dessa genom en uppdelning i följande kategorier; uppfattningar om hållbar utveckling och hållbar turism, uppfattningar om turismens miljöeffekter, uppfattningar om miljöansvar och turistresande, samt uppfattningar om ansvar för miljöproblematiken.

Tillsammans bidrog dessa kategorier till att uppfylla uppsatsens huvudsyfte där resultatet skildrar uppfattningar om det internationella resandet och miljöproblematiken kopplat till detta.

Studien visar att dessa uppfattningar inte har någon större påverkan på beslut om var och hur man väljer att resa, men att det ändå finns en medvetenhet om resandets negativa effekter på miljön. Resandet prioriteras framför miljön vilket kan förklaras genom att medvetenheten finns där, men det brister i kunskapen om globala miljöproblem och vilka konsekvenser dessa kan ha. Studien visar också ett tydligt mönster av hur miljömedvetenheten i vardagen inte överförs till situationer när man reser. Miljömedvetenhet förknippas med ansvar och

handlingar i vardagen och uppfattas inte vara av större vikt när man reser. En person som är miljömedveten i vardagen kan alltså uppvisa ett helt annat beteende när denne reser. Att förändra ett beteende när det gäller miljömedvetenhet ansågs vara lättare i vardagsituationer, då det uppfattades som svårt att veta vad individen kan göra för att förändra sitt beteende när denne reser, på grund av faktorer såsom för dålig kunskap om miljöproblematiken och brist på miljövänligare alternativ för internationellt resande.

5.2 Slutsatser och rekommendationer

En övergripande slutsats av denna studie är att det uppstår en konflikt i förhållningsättet till miljön i vardagen och när man reser, vilket innebär stora problem då det blir mer och mer tydligt att det moderna samhällets resvanor när det gäller internationella resor inte är hållbart. Den svenska 80-talistgenerationen är en generation som präglats av ett mer miljömedvetet samhälle där den globala miljöproblematiken ständigt är ett aktuellt ämne. Det är även en generation som präglats av att det internationella resandet har ökat och att resa utomlands har blivit en självklarhet och anses vara en viktig del av livsstilen. Detta är ett tydligt exempel på denna konflikt, då miljöfrågor anses viktiga samtidigt som internationellt resande är en självklar del av livsstilen.

Utifrån detta kan ytterligare slutsatser dras som innefattar hur denna konflikt kan förstås och hanteras. Här spelar kunskap och utbildning en stor roll, då turister generellt sett är dåligt insatta i miljöproblematiken som skapas genom turism och resande. Ett annat problem ligger i uppfattningen om vem som har ansvar för miljöproblematiken och där individen fråntar sig ett eget ansvar genom att istället placera detta på en högre nivå i form av bland annat regeringar, turismindustrin och flygbolag. Studien visar på att individer uppfattar att det krävs bestämmelser, regleringar och lagar för att begränsa eller förändra beteenden när det gäller miljöansvar och miljömedvetenhet. Studien visar också tydligt att drivkrafterna att resa är större än att ta miljöansvar och att andra faktorer såsom ekonomi istället har en mycket större påverkan på en begränsning av resandet.

Det finns alltså ingen enkel lösning för att få till en förändring av människors beteende när det gäller internationellt resande då det är många olika faktorer som spelar in. En första viktig utgångspunkt är att det krävs att allmänheten blir bättre insatt i den globala miljöproblematiken och vad turism och resande har för roll i detta genom kunskapshöjande

insatser. Här ligger ett stort ansvar på turismindustrins alla olika aktörer, tillsammans med andra aktörer i samhället, att förmedla denna kunskap genom att informera om och ställa krav på en större miljömedvetenhet och även implementera miljöpolicy och hållbar utveckling som innefattar turism och resande. Med utgångspunkt ur Swarbrooke & Horner's (1999) resonemang kring de olika nyanserna av 'gröna turister' (se figur 2) inom turism skulle detta kunna fungera som ett verktyg för olika aktörer inom turismindustrin för att bättre förstå och kunna påverka turisternas motivationsmönster och därigenom främja ett mer miljömedvetet beteende. Förståelse och kunskap om konsumentbeteende inom turism är alltså en avgörande faktor och här behöver hållbar utveckling bli en självklar utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av turism och internationellt resande.

Den här studien kan ses ur både ett optimistiskt eller pessimistiskt perspektiv. Å ena sidan visar studien på att det finns en tydlig medvetenhet och bekymmer över globala miljöproblem och att det finns en viss insikt i att det krävs en förändring av människors beteende och tankesätt när det gäller resande och turism. Å andra sidan är det också tydligt att denna medvetenhet är begränsad till tankar och resonemang och inte överförs till konkreta handlingar, vilket innebär att en förändring av människors resvanor troligtvis inte kommer att ske inom de närmaste åren.

5.3 Förslag på fortsatta studier

De faktorer som togs upp i denna studie, vilket innefattade att undersöka uppfattningar och kunskap om hållbarhet och turismens och det internationella resandets effekter på miljön, miljömedvetenhet i vardagen och på resa, samt ansvar för miljöproblematiken, förklarar bara till viss del turisternas miljöbeteende och vad som påverkar detta. Det skulle därför vara intressant med vidare forskning där man testar och fördjupar sig i de olika teorier och förklaringar som denna studie visar tar upp. Det skulle även vara intressant att göra en större undersökning med en större och bredare urvalsgrupp som skulle representera en större del av befolkningen, för att se om resultaten då skulle bli annorlunda än i den specifika åldersgrupp som undersöktes i denna studie. Då denna studie endast tog upp den miljömässiga dimensionen av hållbar utveckling och hållbar turism skulle det även vara intressant att lyfta in de två andra dimensionerna av hållbarhet i fortsatta studier. Det skulle kunna ge en bättre helhetsbild av uppfattningar och kunskap om hållbar turism, och inte begränsa detta endast till miljöfrågor.

Källförteckning

Ahrne, G., & Svensson, P.(Red.). (2011). *Handbok i kvalitativa metoder*. Malmö: Liber.

Aronsson, L. (2000). *The Development of Sustainable Tourism*. London: Continuum.

Azjen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2). 179-211.

Becken, S. (2007). Tourist's Perception of International Air Travel's Impact on the Global Climate and Potential Climate Change Policies. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(4), 351-368.

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

Bowen, D., & Clarke, J. (2009). *Contemporary Tourist Behavior. Yourself and Others as Tourists*. Cambridge: CABI

Conradson, D. (2005). Focus groups. I Flowerdew & Martin (Red.), *Methods in Human Geography. A guide for students doing a research project* (s.128-143). Harlow: Prentice Hall

Dahlin-Ivanoff, S. (2011). Fokusgruppsdiskussioner. I Ahrne & Svensson (Red.). *Handbok i kvalitativa metoder* (s. 71-82). Malmö: Liber.

Diekmann, A., & Preisendörfer, P. (2003). Green and Greenback: The Behavioral Effects of Environmental Attitudes in Low-Cost and High-Cost Situations. *Rationality and Society*, 15(4), 441-472.

Eriksson-Zetterqvist, U., & Ahrne, G. (2011). Intervjuer. I Ahrne & Svensson (Red.). *Handbok i kvalitativa metoder* (s. 36-57). Malmö: Liber.

Flowerdew, R. & Martin, D. (2005). *Methods in Human Geography. A guide for students doing a research project*. Harlow: Prentice Hall

Frändberg, L. (2009). *Utlandsresandets dilemma: om ungdomars förhållningssätt till resande och miljö*. (Occasional Papers 2009:3). Göteborg: Kulturgeografiska Institutionen, Göteborgs Universitet.

Frändberg, L., Thulin, E., & Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling. Om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.

Frändberg, L., & Vilhelmson, B. (2002). *Rörlighetens internationalisering. Den svenska befolkningens utlandsresande 1994-2000* (Occasional Papers 2002:2). Göteborg: Kulturgeografiska Institutionen, Göteborgs Universitet.

- Graham, E. (2005). Philosophies underlying human geography research. I Flowerdew & Martin (Red.), *Methods in Human Geography. A guide for students doing a research project* (s.8-33). Harlow: Prentice Hall
- Gren, M., & Hallin, P-O. (2003). *Kulturgeografi: en ämnesteoretisk introduktion*. Malmö: Liber
- Gössling, S. (2002). Global environmental consequences of tourism. *Global Environmental Change*, 12(4), 283-302.
- Gössling, S., Bredberg, M., Randow, A., Sandtröm, E., & Svensson, P. (2006). Tourist Perception of Climate Change: A Study of International Tourists in Zanzibar. *Current Issues in Tourism*, 9(4), 419-435.
- Gössling, S., Hall, M.C., & Weaver, D.B. (Ed.). (2009). *Sustainable Tourism Futures. Perspectives on Systems, Restructuring and Innovations*. London: Routledge.
- Halvorsen, K. (1992). *Samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Hares, A., Dickinson, J., & Wilkes, K. (2010). Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 466-473.
- Holden, A. (2008). *Environment and Tourism*. London: Routledge
- Holden, E. (2007). *Achieving Sustainable Mobility. Everyday and Leisure-time Travel in the EU*. Aldershot: Ashgate.
- Jagers, S., Martinsson, J., & Nilsson, A. (2009). *Kan vi påverka folks miljöattityder genom information? En analys av radiosatsningen "Klimatfeber"*. Stockholm: Fritzez
- Kaiser, F., Wölfing, S., & Fuhrer, U. (1999). Environmental Attitude and Ecological Behavior. *Journal of Environmental Psychology*, 19(1), 1-19.
- Miller, G., Rathouse, K., Scarles, C., Holmes., & Tribe, J. (2010). Public Understanding of Sustainable Tourism. *Annals of Tourism Research*, 37(3), 627-645.
- Page, S.J., & Connell, J. (2009). *Tourism. A Modern Synthesis*. Andover: South-Western Cengage Learning.
- Pearce, P.L. (2005). *Tourist Behaviour. Themes and Conceptual Schemes*. Clevedon: Channel View Publications.
- Pearce, P.L., & Lee, U. (2005). Developing the Travel Career Approach to Tourist Motivation. *Journal of Travel Research*, 43(3), 226-237.
- Prillwitz, J., & Barr, S. (2011). Moving Towards Sustainability? Mobility styles, attitudes and individual travel behavior. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1590-1600.

- Rennström, J., & Wästerfors, D. (2011). Att analysera kvalitativt material. I Ahrne & Svensson (Red.). *Handbok i kvalitativa metoder* (s.194-210). Malmö: Liber.
- Swarbrooke, J., & Horner, S. (199). *Consumer Behavior in Tourism*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Thurén, T. (2007). Vetenskapsteori för nybörjare. Stockholm: Liber.
- Transportstyrelsen. (2011). Luftfart 2010. Stockholm: Trafikanlays.
- United Minds. (2010). *80-talisterna – så funkar de*. Stockholm: United Minds.
- Valentine, G. (2005). Using interviews as a research methodology. I Flowerdew & Martin (Red.), *Methods in Human Geography. A guide for students doing a research project* (s.110-127). Harlow: Prentice Hall.
- World Bank (2012). *Turn Down the Heat: Why a 4°C Warmer World Must be Avoided*. Washington DC: The World Bank.
- World Commission on Environment and Development, 1987. *Our Common Future*. Oxford. Oxford University.

Elektroniska källor

- IVL Svenska Miljöinstitutet.(2012). *Klimatkontot*. Hämtad 2012-11-15, från <http://www.klimatkontot.se/>
- Konsumentverket – Ung konsument. (2012). *Snabbguide till en miljövänligare vardag*. Hämtad 2012-11-15, från <http://www.ungkonsument.se/Etik-och-miljo/>
- United Nations. (2012). Gateway to the United Nations Systems work on climate change. Hämtad 2012-12-06 från, <http://www.un.org/wcm/content/site/climatechange/gateway/>
- World Tourist Organization (UNWTO). (2004). Sustainable Development of Tourism Conceptual Definition. Hämtad 2012-10-08, från <http://www.unwto.org/sustainable/concepts.htm>
- World Tourist Organization (UNWTO). (2012). *UNWTO Tourism Highlihts 2012 Edition*. Madrid: World Tourism Organization.

Bilagor

Bilaga 1: Intervjuformulär

Allmän information:

Kvinna Man

Födelseår:

Sysselsättning/yrke:

Antal utlandsresor i genomsnitt per år:

Markera de påståenden som helt eller delvis stämmer in på dig:

- Jag köper miljömärkta och ekologiska produkter
- Jag undviker att använda engångsartiklar
- Jag köper begagnade varor istället för att köpa nytt
- Jag källsorterar hushållsavfall
- Jag sparar vatten (t.ex. inte diska under rinnande vatten, duscha istället för att ta ett bad)
- Jag försöker spara hushållsel (t.ex. använder lågenergilampor, släcker lampan när du lämnar rummet)
- Avstår från att använda bilen för vissa kortare resor
- Jag åker kollektivt/går/cyklar istället för att ta bilen

Bilaga 2: Intervjuguide

Resvanor och resmönster

- Hur många utlandresor per år?
- Vilken typ av resa/resor?
- Vad låg bakom val av destination?
- Hur mycket/oftra skulle du vilja resa utomlands per år?

Miljömedvetenhet och miljöansvar

- Vad enligt dig innebär det att vara miljömedveten?
- Vad innebär/innefattar miljöansvar? Hur ser detta ut i vardagen?
- Finns det några särskilda situationer då du brukar tänka på miljökonsekvenserna av ditt eget eller andras handlande i vardagen?
- Vem har ansvar för att förändra situationen med ökande miljöproblem?

Miljöeffekter och turism

- Har du hört talas om begreppet "Hållbar turism"? I vilket sammanhang i såfall?
- Vad har du för uppfattningar/kunskap om hållbar turism?
- Vilka miljöeffekter uppfattar du att turism kan vara en bidragande faktor till?
- Hur allvarliga anser du att dessa miljöeffekter är?

Miljömedvetenhet/miljöansvar och turism

- Har du stött på resonemang eller information om att långa resor belastar miljön?
- Vad tycker du att individen (du själv) skulle kunna göra för att minska turismens miljöeffekter?
- Är det någon skillnad på hur du tänker kring miljön i ditt vardagsliv och när du reser? Vad kan det bero på?
- Vad tror du skulle kunna motivera turister att ta större miljöansvar när man reser?
- Tror du att utlandsresandets omfattning kommer att fortsätta öka de kommande åren?