



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Den miljömedvetna flygresenären



Bild 1. Euractive (2016)

Företagsekonomiska institutionen
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
Marknadsföring
VT 2019
Författare: Lisa Hillerbratt & Caroline Kärreman
Handledare: Erik Lundberg

Sammanfattning

Svenska medborgare reser i större utsträckning än världsgenomsnittet. Den övervägande delen innefattar semesterresor varav en stor del av befolkningen föredrar flyg som transportmedel till sin destination. Den växande reskulturen är problematisk då flyg bidrar till höga nivåer av koldioxidutsläpp som påverkar klimatet. Samtidigt som det går att studera denna växande trend är den övervägande delen svenska medborgare medvetna om vilka klimatutmaningar vi står inför. Fler och fler väljer att anpassa sin livsstil för att minska koldioxidutsläppen genom att exempelvis avstå kött eller minska sin klädkonsumtion. Det leder oss till våra forskningsfrågor kring hur denna stora skara av miljömedvetna personer tenderar att flyga på semester och hur detta beteende rättfärdigas. Inom denna grupp människor tenderar gapet mellan attityd och beteende vara stort vilket gjort att vi använt oss av Intention-Behaviour Gap som grundteori. Som tillägg till grundteorin tillkommer ytterligare fyra teorier som kan förklara fenomenet. Åtta kvalitativa intervjuer har genomförts med personer som frekvent flyger på semesterresor och i övrigt lever en hållbar livsstil. Resultatet visar att semesterresorna för många blivit en vana som fortsatt utan vidare friktion fram till 2018. Förklaringen att flygandet har fortlöpt under en lång tid grundar sig till stor del i social påverkan. Det finns även tydliga tecken på rättfärdigande i form av kognitiv dissonans och kompensationsbeteende som visar på hur gapet mellan attityd och beteende hålls isär. Då de sociala normerna börjat förändras angående flygresor har rättfärdigandet förstärkts och skapat friktion i vanebeteendet. Sammantaget visar undersökningen hur de sociala influenserna tenderar att styra individen i större utsträckning än den miljömedvetna attityden vad gäller semesterresor. Därav är det relevant för fortsatt forskning att fokusera på hur friktion skapas i ett beteende och få en närmare förståelse för den sociala påverkan. Framförallt studeras det normativa inflytandet närmare med anledning av att det är grunden till hur vi mottar information. Det normativa inflytandet har sedan möjlighet att skapa friktion i beteendet och påverka de övriga områdena vilket möjliggör förändring till ett mer hållbart samhälle.

Abstract

Swedish citizens travel to a greater extent than the world average. The predominant part includes leisure travel, of which a large part of the population prefers flights as means of transport to their destination. The growing travel culture is problematic as flights contribute to high levels of carbon dioxide emissions that affect the climate. While it is possible to study this growing trend, the majority of Swedish citizens are aware of the climate challenges we now are facing. More and more people are choosing to adapt their lifestyle in order to reduce carbon dioxide emissions by for example renouncing meat or reducing their clothing consumption. This leads us to one of our research questions about how this large group of environmentally conscious people justifies their air travel. Within this group of people, the gap between attitude and behavior tends to be large which means that we used Intention-Behavior Gap as the main theory. Adding to our main theory, four more theories have been chosen that can explain the phenomenon. Eight qualitative interviews have been conducted with people who frequently fly on leisure trips and otherwise live a sustainable lifestyle. The result shows that the leisure travel for many have become a habit that continues without further friction until 2018. The explanation is largely based on social impact. The man's desire to feel togetherness and who is the sender of information are two main components that affect the individual's behavior. There are also clear signs of justification in the form of cognitive dissonance and compensatory behavior that show how the gap between attitude and behavior is kept apart. Since the social norms have begun to change regarding air travel, justification has been strengthened and friction has been created in the habit behaviour. Hence, it is relevant for continued research to focus on how friction is created in a behavior and get a closer understanding of the social impact. Above all, study the normative influence more closely because it is the basis for how we receive information. The normative influence has the opportunity to create friction in the behavior and influence the other areas which makes it possible to make a changes to a more sustainable society.

Förord

Vi vill tacka vår handledare Erik Lundberg för ditt stöd och den erfarenhet du delat med dig av under uppsatsens gång. Vi vill också tacka de miljömedvetna flygresenärer som ställt upp och bidragit till vår studie, utan er hade det inte varit möjligt. Vi tackar för allt engagemang och alla nya erfarenheter vi fått med oss. Vi vill också passa på att tacka övriga inblandade som på något sätt varit med och bidragit till vår studie.

Göteborg, Maj 2019

Lisa Hillerbratt och Caroline Kärreman

Innehållsförteckning

1 Introduktion	5
1.1 Problemformulering	5
1.2 Syfte	7
2 Teori	7
2.1 Intention-behaviour gap	8
2.1.1 Vanebeteende	10
2.1.2 Sociala influenser	12
2.1.3 Kompensationsbeteende	13
2.1.4 Kognitiv dissonans	15
3 Metod	16
3.1 Design	16
3.2 Urval	17
3.3 Insamling och bearbetning av data	19
3.3.1 Primärdata	19
3.4 Trovärdighet och kvalitet	21
4 Resultat och analys	22
4.1 Den miljömedvetna flygresenären	22
4.2 Förändrade semestervanor	23
4.3 Vikten av avsändaren	25
4.4 Rättfärdiga flygande	28
5 Slutsatser och rekommendationer	35
5.1 Studiens begränsningar	36
5.2 Rekommendationer till vidare forskning	37
6 Referenser	38
7 Bilagor	41
7.1 Intervjuguide	41

1 Introduktion

Genom ett starkt välstånd och konsumenters ökade tillgång till billiga flygresor har en växande resekultur skapats i Sverige. För många tycks en långresa till Thailand eller en weekendresa till Barcelona snarare anses vara en rättighet än ett unikt privilegium (Antimova, Nawijn & Peeters, 2012). Många flyger världen över utan hänsyn till vilka konsekvenser deras beteende har för klimatet, trots vetenskapen om det intensifierade klimathotet. Majoriteten av Sveriges befolkning är medvetna om vilka klimatutmaningar vi idag står inför, samt hur man kan och bör bete sig för att inte förvärra situationen (Naturvårdsverket, 2018). Befolkningen har generellt sett en positiv attityd till att förändra sin livsstil till en mer hållbar. Enligt Naturvårdsverkets undersökning (2018) anser 78% av svenskarna att de har ett ansvar i att bromsa klimatförändringarna vilket är en siffra som stigit de senaste åren. Det är allt fler som väljer bort kött, fler som källsorterar, fler som väljer att ta cykeln eller att åka kollektivt istället för att ta bilen för att transportera sig. Antalet miljömedvetna konsumenter tenderar att öka i antal sett till flera områden. Men trots svenska konsumenters gröna attityd går den obemärkt vid val av semesterresor. Att sluta flyga är en av de största möjligheterna till att reducera sitt koldioxidutsläpp, men utvecklingen visar ett stort avstånd mellan konsumentens attityd och beteende inom detta området (Naturvårdsverket, 2018).

Hållbara handlingar handlar om mer än omsorg för miljön och klimatet, vilket blir tydligt i valet av semesterresor. Det finns fler sociala och psykologiska faktorer att ta i beaktande för att förstå beslutsprocessen och varför människor inte alltid agerar i linje med sina intentioner. Många av de annars miljömedvetna konsumenterna tycks även de vara en del av den växande resekulturen vilket är ett något utmärkande beteende. Att få en djupare empirisk kunskap kring fenomenet kan förklara en del av det så kallade *Intention-behaviour gap* som råder inom semesterresor hos dessa personer. Det kan samtidigt komma att bli en betydande faktor för hur vi ska kunna omvända en ohållbar resekultur.

1.1 Problemformulering

Genom en ökad medvetenhet om de klimatutmaningar vi står inför tenderar människor i Sverige att ha en positiv attityd till strävandet efter ett hållbart samhälle (Naturvårdsverket,

2018). Fler och fler visar sin omsorg för klimatet genom miljömedvetna handlingar som blir en del av vardagslivet. Utvecklingen visar sig stark inom många områden vilket gör att Sverige är ett av de länder som ligger i topp i globala miljörelaterade mätningar (EPI, 2018). Dock har svenska medborgare ett utmärkande icke hållbart förhållningssätt till flygresor, vilket framförallt gäller semesterresor. I jämförelse med annan konsumtion är flygresor något som stigit markant de senaste 20 åren (Klimatsmartsemester, 2018). Det finns många anledningar till den starka resekulturen i Sverige idag. Tidigare var man tvungen att gå in på en resebyrå för att planera sin resa medan man idag enkelt kan sitta hemma och skraddarsy sin semester för ett billigt pris. Wall & Mathieson (2006) beskriver hur information om destinationer finns lättillgängligt över internet och inspirerande bilder från fjärran länder flödar över sociala medier vilket lockar människor till att upptäcka nya platser. De fortsätter förklara hur semesterresor kan medföra många positiva känslor såsom frihet, lycka och gemenskap. Det är ett sätt att lära om andra kulturer och människor. En möjlighet att få vara tillsammans med de man bryr sig om, fri från vardagens måsten. Det kan skapa lugn och avkoppling i en annars ofta hektisk vardag. De positiva semesterupplevelserna delas mellan vänner, familj och bekanta (Wall & Mathieson, 2006). Historierna sprider sig och skapar ringar på vattnet vilket inspirerar fler att resa. Oavsett om man är medveten om det eller ej så påverkas vi av varandras beteende och attityder. Social påverkan har en stor inverkan på hur människor agerar, vilket kan resultera i handlingar som inte alltid överensstämmer med sina intentioner (Deutsch & Gerard, 1955).

Därför är det av intresse att fördjupa oss i det avvikande beteendet vid valet av dessa resor. Inför en semester görs flera val, bland annat hur man tar sig till destinationen, vilket boende man väljer samt vilka aktiviteter man väljer att utföra. Beslutsprocessen varierar och man kan välja en semester som är bättre eller sämre ur ett hållbarhetsperspektiv (Gössling, 2005). Värst för klimatet är flygresorna genom sina stora koldioxidutsläpp (Naturvårdsverket, 2019). För att förklara hur stor miljöpåverkan en veckas semester för 1 person från Göteborg till Barcelona har på ett förståeligt sätt använder vi oss av klimatsmartsemester.se och beräknar resans utsläpp. Resans totala utsläpp för flyg och ett medelhotell är 894 kg koldioxid. Dessa utsläpp motsvarar 44,7% av ett års totala koldioxidutsläpp om vi ska nå klimatmålen år 2030. Av dessa 894 kg koldioxidutsläpp ansvarar flyget för 73%. Trots detta väljer 70% av de svenska resenärerna att flyga på utlandssemester (Vagabond, 2018).

Det finns många olika faktorer som motiverar människan till att flyga vilket kommer att belysas i denna studie. Med hjälp av vår empiriska undersökning och kunskap kring konsumentens beteende- och beslutsprocess förväntar vi oss kunna få en djupare förståelse kring varför en person, som är medveten om klimatkrisen och dess allvar, genomför en handling som orsakar stor skada på klimatet. Detta för att sedan kunna utnyttja kunskapen i marknadsföringssyfte och skapa en positiv förändring till ett mer hållbart semesterland.

1.2 Syfte

Syftet med vår uppsats är att beskriva och analysera kring varför miljömedvetna konsumenters gap mellan attityd och beteende tenderar att vara så stort inom området semesterresor.

Ovanstående syfte mynnar ut i följande frågeställningar.

- Varför har miljömedvetna människor valt att flyga på semester?
- Hur rättfärdigar miljömedvetna flygare sitt semesterbeteende?

2 Teori

För att klargöra syftet hur miljömedvetna personer rättfärdigar att frekvent använda flyg som transportmedel använder vi oss av modellen *Intention-Behaviour Gap*, vilket är den första teorin som kommer presenteras. Studiens teoretiska utgångspunkt grundar sig i Juvan & Dolnicars (2014) sex förklaringar till rättfärdigande inom semesterresor med flygtransport. Vidare presenteras ytterligare fyra teorier som valts för att besvara syftet vilket bygger på mottagen information från intervjutillfällena. Dessa fyra teorier ska förklara orsaken till varför ett *Intention-Behaviour Gap* existerar inom området semesterresor för våra miljömedvetna respondenter. De fyra teorierna är *vanebeteende*, *social influens*, *kompensationsbeteende* och *kognitiv dissonans*.

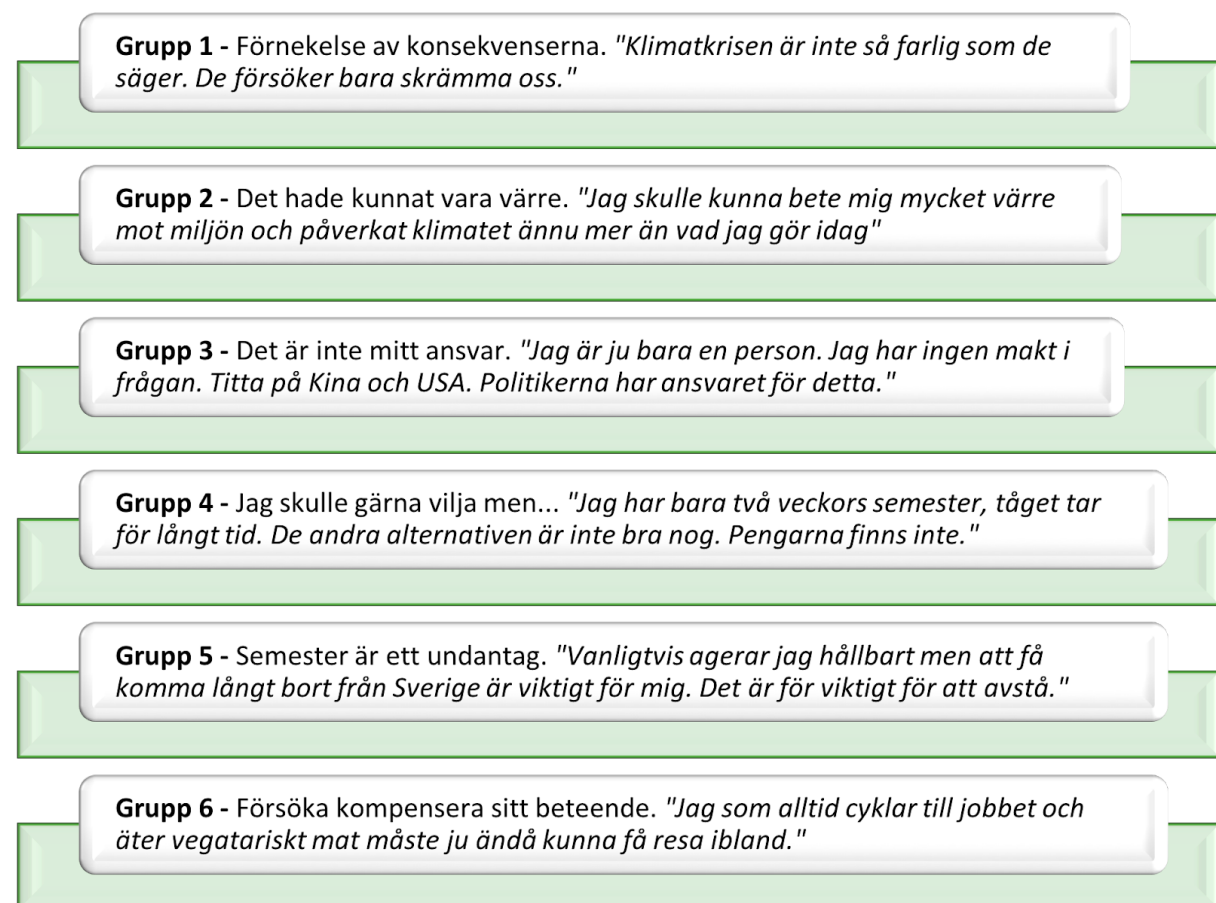
2.1 Intention-behaviour gap

Intention-Behaviour Gap kallas det gap som skapas hos en människa där attityd och beteende tenderar att skilja sig åt. Människans attityd går inte i linje med dess konsumtionsbeteende (De Pelsmacker, Driesen & Rayp, 2005). Detta gap grundar sig främst i en rad personliga och psykologiska hinder som är förankrade i såväl individuella som sociala åsikter och övertygelser och används som ett verktyg för beteende- och handlingsfrihet (Antimova, Nawijn & Peeters, 2012). Andra faktorer som kan påverka gapet är omvärldsfaktorer, såsom ekonomiska och demografiska samt brist på kunskap och information (Young, Hwang, McDonald & Oates, 2010). Juvan och Dolnicar (2014) förklarar att detta är vanligt förekommande inom framförallt attityd till hållbara och miljömedvetna handlingar. Människor anses ha en hållbar attityd och identifierar sig som miljövänliga, främst genom att man till exempel både källsorterar, äter närproducerat och avstår från bilåkande. Trots detta tenderar dessa personer att utföra vissa handlingar som är skadliga för klimatet och miljön. Det är när attityden till klimatförändringar och miljön i helhet inte översätts till konkreta åtgärder och handlingar genom personligt engagemang som gapet uppstår. Gapet grundar sig alltså i personer som aktivt gör miljövänliga val hemma, men som sedan åker på semester vilket medför negativa konsekvenser för klimatet. Det existerar ett tydligt gap mellan attityd och beteende vad gäller hållbar turism. (Juvan & Dolnicar, 2014)

Enligt Antimova, Nawijn & Peeters (2012) finns det främst tre förklaringar till det existerande gapet, mellan attityd och beteende i relation till frekvent flygande. Det första är brist på politiska handlingar, så länge politikerna inte agerar kommer inte heller konsumenterna att göra det. Det andra är den så kallade *Free-Rider effekten* där folk anser att deras enskilda personliga bidrag inte kommer att ge något resultat, på samma sätt som att "flyget kommer ändå att gå". Den tredje förklaringen som ges är på grund av sociala normer, att det idag snarare anses som en rättighet att flyga på semester snarare än ett unikt privilegium. För att kunna motverka detta gap och förändra beteendet är kunskap om miljöfrågor och klimatet nödvändigt. Faktum är att 82% av alla flygresenärer är överens om att flyg bidrar till klimatförändring, men att denna medvetenhet inte leder till någon beteendeförändring. Vilket kan grunda sig i att inom turism är få villiga att faktiskt ändra på

sitt beteende och sina vanor, inte ens i syfte att minska klimatförändringar. (Antimova, Nawijn & Peeters, 2012)

Juvan & Dolnicar (2014) menar att turister värnar om miljön, och önskar att inte bidra till klimatförstöring samtidigt är de till viss del medvetna om de negativa konsekvenser deras resande medför. Det förekommer ett tydligt *Intention-Behaviour Gap*. Juvans & Dolnicars (2014) redovisar en rad olika anledningar till varför människor tenderar att skilja sina handlingar och sitt beteende från sin attityd i relation till semesterresande. Med inspiration från Juvan & Dolnicar (2014) redogörs en rad olika anledningar nedan i *Figur 1*.



Figur 1. Förklaringar till Intention-Behaviour Gap (Juvan & Dolnicar, 2014)

Trots all information som finns kring *Intention-Behaviour Gap* så finns det varken någon förklaring eller lösning i form av ett teoretiskt ramverk (Antimova, Nawijn & Peeters, 2012). I tidigare studier har *Intention-Behaviour Gap* diskuterats i samband med semesterresor, vilket främst förklaras genom avsaknad av kunskap kring flygets klimatpåverkan. Då flygets

klimatpåverkan är något som uppmärksammats mycket på senare tid kan därför resultatet komma att skilja sig åt vad gäller hur det kommer sig att gapet existerar hos de miljömedvetna personer som besitter kunskap om flygets klimatpåverkan samt hur de legitimerar det. Det krävs en rad olika teorier och tillvägagångssätt för att förklara och förändra detta beteende. I denna studie har följande teorier valts *vanebeteende, sociala influenser, kompensationsbeteende och kognitiv dissonans* vilka förklaras i kommande stycken.

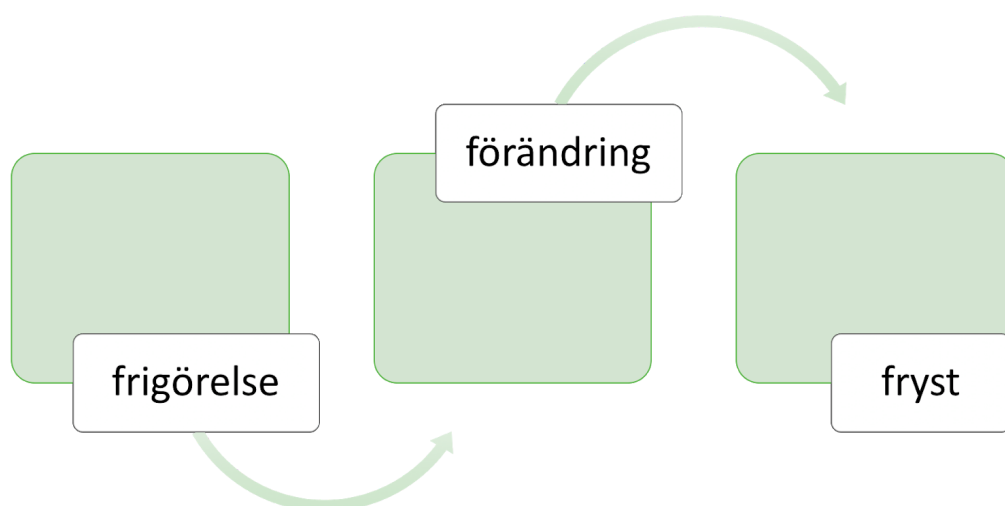
2.1.1 Vanebeteende

En vana kan definieras som ett upprepat beteendemönster som utlöses i specifika sammanhang. Kurz, Garder, Verplanken & Abraham (2015) presenterar ett vanebeteendes uppkomst i fyra steg. Ett första steg är att det tas ett beslut om en ny handling som triggas av någon form av motivation och intention. Som ett andra steg ska handlingen sedan etableras genom någon form av inläring. Det finns alltså till en början en avsikt i den handling som genomförs (Lally & Garder, 2013). Det tredje steget är då handlingen upprepas frekvent vilket leder till att det krävs en lägre grad av kognitiv förmåga för att fortsätta med sitt beteende. I det fjärde steget blir det frekventa beteendet något av en automatisk process. Lally & Grader (2013) diskuterar om huruvida det mer automatiserade vanebeteendet gör att individen blir mindre mottaglig för påverkan av nya alternativ. Vad som tidigare lärdes in med en viss avsikt får senare väldigt lite tankekraft och övervägande. De fortsätter, att det även resulterar i att det är en större risk att fortsätta med ett inlärt beteende även fast intentioner skulle skifta. Värderingen och motivet som infinner sig vid inlärningsprocessen är det som styr vårt framtida vanebeteende. Om sedan värderingen skulle skifta krävs då en ny inlärningsprocess följt av en ny vana som kräver en högre grad av kognitiv förmåga för att genomföras vilket inte alltid är enkelt att förändra. För att sluta med en vana krävs det många gånger att den måste ersättas med en ny som genererar ett positivt utfall för individen (Kurz, Gardner, Verplanken & Abraham, 2015).

Kurz, Gardner, Verplanken & Abraham (2015) diskuterar om att ett långsiktigt beteendemönster kan ha en stor inverkan på människors liv och på miljön. Därför benämns ofta vanor som bra och dåliga. Länge har vanor diskuterats mycket inom området hälsa och vilken betydelse små förändringar i vardagen kan göra. Att göra sig av med en dålig vana

som att röka och skapa en ny vana som att cykla till jobbet är exempel på något som kan ha en stor inverkan på våra liv. På senare tid har vanor fått allt större uppmärksamhet inom området hållbarhet. Likväl som kroppen påverkas av dåliga och bra beteendemönster så gör vår miljö och klimatet också det. Att människor förändrar sina vanor kan ge stor effekt på globala problem (Kurz, Gardner, Verplanken & Abraham, 2015). Konsumtion såsom mat och kläder, vilka transportmedel vi väljer, vårt beteendemönster i hemmet är områden där våra vanor har en stor inverkan. För att leva en mer hållbar livsstil krävs det att gamla vanor byts ut mot nya som är snällare för miljön och klimatet, att exempelvis äta mindre kött, köpa mindre kläder, cykla till jobbet och källsortera (Världsnaturfonden WWF, 2019).

Det är därför viktigt att förstå hur många handlingar som utförs frekvent generellt sett inte är genomtänkta utan sker endast på grund av tidigare handlingars konstruktion. Dahlstrand och Biel (1997) förklarar hur vanor utmärker sig inom miljörelaterade beteenden med hjälp av frysmodellen skapat av Lewin (1958). Modellen kan exemplifieras genom val av transportmedel till jobbet. Vid inlärningsprocessen av vanan som möjligen går långt tillbaka i tiden fanns det då exempelvis endast en funktionell syn på handlingen genom att ta sig till jobbet på snabbast tid. Det fanns inte något annat större övervägande som inkluderar andra faktorer. Beteendet fortsatte och blev automatiserat, vad Lewin menar *fryst*. För att vanan ska frigöras menar han att en grundläggande faktor är att den blir ifrågasatt. Vid ifrågasättandet öppnar man upp en mottaglighet för annan input och får då möjlighet att förändra vanor. När en ny vana sedan etableras fryser den igen och beteendet fortsätter utan övervägande. Exempel visas i *figur 2*, inspirerad av Lewins förändringsmodell.



Figur 2. Frysmodellen (Kurt Lewin 1958)

Förutom att vanebeteendet blir ifrågsatt finns det några andra viktiga faktorer att ta hänsyn till. Ett återkommande sätt som vissa menar krävs för att bryta det gamla mönstret är att ersätta det med ett nytt som motiverar personen att gå i en annan riktning (Lally & Grader, 2013). Det är också viktigt att identifiera vad som triggar till beteendet för att sedan kunna undvika de specifika situationerna, personerna eller miljöerna. Ett annat hjälpmedel är att belöna och supporta dig själv under din process vilket genererar positiva känslor kopplat till ditt nya beteende (Goetz, 2016). Sammantaget är det svårt att sluta med en gammal dålig vana utan att motiveras av något positivt. Ju mer positiva känslor och tillfredsställelse som kopplas till förändringen desto större motivation känner personen vilket då ökar chanserna att sluta med den gamla vanan. Den gamla vanan kan i sin tur utveckla negativa känslor och obehag vilket reducerar risken att återgå till gamla beteendet (Lally & Grader, 2013).

2.1.2 Sociala influenser

Individens beteendemönster kan i hög grad förklaras utifrån relationer med omvärlden. Medvetet eller omedvetet tas beslut som på något sätt anpassas efter en person eller gruppering. På olika sätt påverkas människor av omvärlden, varav ett av dessa är genom konformitet. Begreppet konformitet innebär en typ av likformighet som handlar om att människor tenderar att medvetet eller omedvetet anpassa sig efter grupper. Inom ramen för konformitet och socialt inflytande finns det enligt Deutsch and Gerard (1955) två olika kategorier att ta i beaktande. Den första kategorin är informativt inflytande vilket är den typ då en person erhåller information som påvisar verkligheten. Att påverkas av bevislig fakta kan leda till att individen omvärderar sina åsikter eller sociala position. Detta resulterar i ett närmre intervall mellan attityd och beteende och oftast en högre kvalitet gällande beslutsfattande (Kaplan & Miller, 1987). Detta beteende börjar redan från födseln, all information som tas emot ligger till grund för tankar och värderingar. Det är först när motsatsen bevisas som ens uppfattningar och värderingar kommer att förändras (Deutsch & Gerard, 1955). Det informativa inflytandet behöver dock inte enbart bygga på verkligheten. Det är individen som själv beslutar var hen lägger sin tillit och vilken version av verkligheten som uppfattas, även fast tanken är att basera sin uppfattning på fakta behöver så inte vara fallet. Gruppdynamiken är en stark kraft som kan manipulera människors uppfattning av verkligheten. Studier visar att gruppens påverkan på en individ blir allt starkare i relation till gruppens storlek och vilken typ av makt personer eller gruppen besitter (Kelman, 1958).

Deutsch och Gerard (1955) beskriver en andra kategori som benämns normativt inflytande vilket styrs av andra faktorer. I denna kategori är det andras förväntan och åsikt som är den drivande kraften bakom beteendet. Det finns ett behov av att följa sociala normer för att passa in i en grupp. Inom normativt inflytande finns det en högre grad av social press till skillnad från den informativa. Författarna fortsätter beskriva, att följa gruppens värderingar innebär något positivt för individen och skapar en känsla av samhörighet. Med samhörighet till andra genereras viktiga känslor såsom tillgivenhet, kärlek och emotionellt stöd vilket är något som eftersträvas naturligt för människan. Samtidigt som det finns positiva aspekter som eftersträvas finns det också negativa som vill undvikas. Att gå emot gruppens värderingar kan skapa negativa känslor i form av skuld, skam och oro för att bli avvisad. Samhörigheten och att anpassa sig till gruppen blir därmed viktigare än sin egen åsikt. Normativt inflytande kan därmed också vara en stark kraft som påverkar en människas åsikter och uppfattningar. Att anpassa sitt beteende efter en grupp kan i vissa fall innebära att gå emot sina egna värderingar vilket innebär att man då riskerar att skapa ett längre intervall mellan attityd och beteende (Deutsch & Gerard, 1955).

2.1.3 Kompensationsbeteende

Sörqvist & Langeborg (2019) beskriver att människan tenderar att försöka kompensera för sina handlingar. Det handlar om att försöka balansera sina bra och dåliga handlingar för att nå en jämn nivå. Det ses därmed som ett sätt att försvara sämre handlingar, då de kompenseras genom att göra något bra. Detta beteende är inte främmande utan det är en del av människans naturliga tankeprocess och beteendet accepteras av samhället, därav är det svårt att undvikas (Sörqvist & Langeborg, 2019). Ett vanligt förekommande exempel på detta beteende är i hur vi resonerar kring kost och träning där många kompenserar en ohälsosam måltid med ett löppass, i syfte att rättfärdiga sin dåliga handling som i detta fallet var en ohälsosam lunch med en bättre handling, ett löppass (Kaklamanou, Jones, Webb & Walker, 2015). Det förekommer även i motsatt riktning, att vi tenderar att kompensera en bra handling med en sämre. Ett vanlig förekommande område detta visar sig är i relation till miljön och klimatvänliga alternativ, många tenderar att utföra en klimatvänlig handling och kompensera det med en klimatfarlig handling (Spence, Poortinga & Pidgeon, 2012). Detta på grund av att människan tenderar att balansera termer av miljövänliga och miljöfarliga beteenden (Sörqvist

& Langeborg, 2019). Människan redogör genomsnittet av sina handlingar, snarare än summan av dem, vilket har lett till att en begränsning av maximala koldioxidutsläpp anses mindre viktig (Bratt, 1999). Det är dessa handlingar som ligger till grund för *compensatory behaviour* i förhållande till hållbarhet och vårt klimat. Sörqvist & Langeborg (2019) menar på att det finns gott om exempel kring kompensationsbeteende i förhållande till miljö och hållbarhet. Faktum är att personer som försöker agera hållbart många gånger försämrar vårt klimat. Dessa personer tenderar att utföra miljöfarligare handlingar som ett resultat av en miljövänlig handling. Exempel på detta kan vara genom att handla lite extra varor efter att ha köpt närproducerade råvaror eller att unna sig en utlandsresa med flyg då man i vanliga fall cyklar till jobbet. Det anses okej att konsumera mer när man åstadkommit någonting bra för miljön, både socialt och psykiskt. Trots att den sämre handlingen påverkar klimatet betydligt mer än den bättre. Kompensationsbeteendet tenderar därför att leda till miljökadliga och ohållbara handlingar. (Sörqvist & Langeborg, 2019)

Många ser klimatförändringar och miljön som väldigt komplext där kompensationsbeteendet främst grundar sig i distansen till problemen, både geografiskt och tidsmässigt (Spence, Poortinga & Pidgeon, 2011). I Sverige märks inte konsekvenserna av dessa ohållbara handlingar på samma sätt som i andra delar av världen som exempelvis befinner sig i zoner där naturkatastrofer sker mer frekvent. Problemen kom dock närmre den svenska befolkningen 2018 då stora skogsbränder bröt ut i landet som ett resultat av de ökade koldioxidutsläppen (Världsnaturfonden WWF, 2019). Att klimathotet sträcker sig över generationer anses också komplext vilket bidrar till distansen. Människan tenderar dessutom att värdesätta sig själv som individ före kollektivet och genom att miljöproblemen anses globala är det få som tar ansvar för problemen fullt ut (Sörqvist & Langeborg, 2019). Ett hållbart beteende innebär att individen behöver offra värdeskapande aktiviteter, här i egenskap av flygresor. Människans beteende är skapat genom samhället samt dess normer och förväntar sig något i gengäld för något man offrar. Därmed är det svårt att se vinsten av ett hållbart beteende och minskade flygningar (Sörqvist & Langeborg, 2019). Bratt (1999) argumenterar för att fler hade haft en hållbar livsstil om hållbara handlingar hade varit bekvämare. Vissa gånger upplevs det som för komplext och kräver mycket uppoffrande.

Faktum är att miljöfarligt beteende och miljöfarliga handlingar inte går att kompensera bort eller att få ogjorda. Dessa ohållbara handlingar och beteenden ger miljön permanenta konsekvenser. Det går inte att klimatkompensera genom att välja bort bilen eller att utöka antalet köttfria dagar. Flygresandet kommer fortfarande påverka klimatet i lika stor utsträckning genom sina koldioxidutsläpp (Sörqvist & Langeborg, 2019).

2.1.4 Kognitiv dissonans

Ett vanligt förekommande fenomen i en beslutsprocess är kognitiv dissonans. Det är en typ av psykologisk stress som förekommer hos alla människor och kan uppstå i många olika typer av situationer. Fenomenet handlar om när individen har en intern diskurs med sina egna känslor. Det finns två eller fler tankar som motsätter sig varandra vilket skapar en dissonans (Buckley, 2015). Att denna motsättning uppstår beror på att individen har beslutat sig för att erhålla en viss attityd vilket kan grunda sig i ett eget behov eller påverkan från andra. Trots dessa interna motsättningar måste ett beslut tas att agera utefter, vilket innebär att den ena tanken eller idén genomförs samtidigt som den andra väljs bort. Att välja bort en tanke eller idé kan många gånger skapa en obehagskänsla. Denna obehagskänsla kan sedan resultera i att individen genom sitt tankesätt försöker få sig själv att må bättre genom att rättfärdiga sitt val (Festinger, 1962). Individen vill övertala sig själv om att den idén som valdes bort ändå inte var så bra som man först tänkt och att det är det bästa möjliga beslutet man har agerat utefter. Festinger (1962) belyser ett klassiskt exempel av kognitiv dissonans i form av rättfärdigandet att röka cigaretter. Personen i fråga är medveten om riskerna kopplade till rökning men vill ändå genomföra handlingen. Den motsatta idén kan då vara att personen intalar sig själv att *“jag uppskattar rökning så pass mycket att det är värt det”* eller *“jag kan inte undvika alla farliga situationer i livet, då kan jag ju inte leva på riktigt”*. Det finns alltså två olika idéer som motsätter sig varandra och det har uppstått en dissonans. Han fortsätter, att tro på idén som sedan går i linje med sitt beteende dämpar ångesten om vetskapen att man ökat riskerna att en dag få lungcancer.

Kognitiv dissonans förekommer även inom området hållbarhet. I en situation då en person som identifierar sig som miljömedveten genomför en handling som inte ligger i linje med dessa värderingar skapar lätt en obehagskänsla. Thogersen (2002) beskriver att kravet för hur kognitiv dissonans uppstår inom miljörelaterade beslut kräver att personen i fråga har

kunskap och är medveten om vilka negativa effekter en viss handling har på miljön och/eller klimatet men trots detta sedan utför den ändå. Det kan handla om en mindre handling som exempelvis slänga plast i det vanliga sopnedkastet eller något med större påverkan såsom att beställa en flygresa till Thailand. Festinger (1962) antyder på att den miljömedvetna personen skapar därför en dissonans med sitt begär och önskan, som inte har samma tanke om ett samhällsansvar i just den situationen. När begäret väl har vunnit och en handling har genomförts som är dålig för miljön så skapas ett obehag. Följande blir den naturliga reaktionen att rättfärdiga sitt beteende på något sätt. I situationen om beslutet att resa till Thailand kan handlingen rättfärdigas med tankar om att “.. jag som har jobbat och slitit hela året är värd det här” eller “man lever bara en gång”, vilket gör att det känns mer okej. Obehaget dämpas som en naturlig effekt för att minska klumpen i magen som skapas i vetskapen om nivån av koldioxidutsläpp resan kommer att innebära. Förutsatt att personen i fråga har någon slags kunskap om vilken miljöpåverkan det har (Festinger, 1962).

3 Metod

3.1 Design

För att få en fördjupad förståelse kring varför konsumenters gap mellan attityd och beteende tenderar att vara så stort inom området semesterresor genomfördes åtta stycken kvalitativa semistrukturerade intervjuer med fokus på beslutsprocesser och vanor kring semestrar. Intervjuobjekten utgjordes av åtta personer vilka bedömdes ha ett stort *Intention-Behaviour Gap* för att kunna besvara syftet och frågeställningen på bästa möjliga sätt (Patel & Davidson, 2016). Att dessa personer besitter ett stort gap visar sig genom att de i hög grad är miljömedvetna samt att de frekvent flyger på semesterresor. Deras miljömedvetenhet visas genom att de alla äter närproducerat och ekologiskt, helt eller delvis minskat sin köttkonsumtion, minskat sin klädkonsumtion, åker kollektivt eller kör miljöbil samt att de sorterar sina sopor. De semistrukturerade intervjuerna möjliggör för en djupare förståelse kring hur miljömedvetna personer resonerar och planerar kring semesterresor, primärt flygresor. En kvalitativ intervju ger intervjuobjekten möjlighet att förklara på djupet (Patel & Davidson, 2016), vilket varit gynnsamt i denna studie då den omfattar ett ämne som kan upplevas känsligt och där folk tenderar att svara oärligt för att rättfärdiga sig själva och sina

val (Juvan & Dolnicar, 2014). Då studien kräver en samverkan mellan empiri och teori för att kunna besvara varför miljömedvetna personer fortsätter flyga trots kunskap kring flygets klimatpåverkan valdes en abduktiv metod. Först valdes teorin *Intention-Behaviour Gap*. Med hjälp av intervjuerna uppenbarades olika attityder och beteenden som förklarar gapet, vilka sedan förklaras med hjälp av olika teorier från befintliga studier för att få en förståelse kring vad gapet grundar sig i. Samtliga metodval har valts i syfte att öka studiens trovärdighet.

3.2 Urval

En diskussion fördes vid beslutet om vilka intervjuobjekt som skulle kunna vara passande till vårt syfte. Eftersom huvudteorin grundar sig i gapet mellan attityd och beteende är det lämpligt att fokusera på de konsumenter som besitter en hög miljömedvetenhet och i stor utsträckning lever en hållbar livsstil. Det var viktigt att informanterna tydligt påvisat att de förstår allvaret av klimatförändringarna samt att de visar en genuin omsorg för miljön samtidigt som de visar sig ha ett avvikande beteende inom semestrande. Urvalet utgick därmed från forskningsfrågan. Enligt Bryman & Bell (2013) lämpar sig ett icke-sannolikhetsbaserat, målstyrt urval i sammanhanget då urvalet strategiskt anpassas efter undersökningens forskningsfråga. De fortsätter, att det är av fördel att sedan i den ursprungliga urvalsgruppen ha en hög grad av variation genom exempelvis ålder och egenskaper vilket presenteras i *Tabell 1* nedan. Att få information från intervjuobjekt i olika åldrar och livssituationer kan ge en bättre förståelse kring fenomenet. Det kan framförallt leda till en intressantare analys och bli till större nytta för framtida forskning. Urvalet innefattar ett åldersspann från cirka 20 till 50 år. Detta på grund av att de yngre har fler år kvar att resa vilket innebär en högre risk för ökade koldioxidutsläpp. Största möjliga nytta för framtida forskning kring vårt valda ämne har hela tiden varit i beaktande vid diskussionerna och har därmed väglett oss genom arbetet.

Först valdes fem intervjuobjekt ut strategiskt för vilka vi vet har en positiv inställning till hållbarhet och god kunskap kring nutidens miljöproblem, men som samtidigt tenderar att flyga på semesterresor i stor utsträckning. Det finns alltså ett stort *Intention behaviour gap* inom semestrande hos dessa personer. En första pilotintervju genomfördes tillsammans med en person i den närmare bekantskapskretsen. Detta för att testa kvalitén på vår skrivna

intervjuguide. De övriga fyra intervjuobjekten kontaktades samtidigt för bokning av intervju. Vid dessa intervjuer beslutade vi oss för att söka vidare efter informanter med hjälp av ett snöbollsurval. Denna metod innebär att vi med hjälp av de första personerna blev tipsade om nästkommande informanter som låg inom ramarna för vår forskningsfråga. Antalet intervjuer bestämdes under processen av datainsamlingen beroende på när svaren blev allt för återkommande och viss empirisk mättnad anses uppnådd (Bryman & Bell, 2013). Det resulterade i totalt åtta olika intervjuer.

Att samtliga intervjuobjekt är miljömedvetna visar sig genom olika hållbara handlingar, bland annat så sorterar de sina sopor, handlar närproducerade och ekologiska varor, majoriteten har valt att enbart äta vegetariskt, de försöker att inte åka bil drivna av fossila bränslen utan väljer istället kollektivtrafik och eldrivna bilar samt att de undviker plast och övrig konsumtion i den utsträckning det är möjligt. Trots dessa hållbara handlingar så väljer samtliga att flyga på semester, vilket gör att de besitter ett stort *Intention-Behaviour Gap*. Trots att intervjuobjekten har detta gap gemensamt så är det en relativt heterogen grupp vilket bland annat visar sig i deras ålder, livssituation, var de bor samt vilka ekonomiska förutsättningar de har. En del bor ensam, andra med sin familj, en del studerar, andra jobbar samt att en del bor i storstad medan andra i mindre städer och förorter. Trots dessa åtskilda livssituationer delar samtliga personer många värderingar, vilket gör att respondenterna till viss del kan upplevas homogena. Intervjuobjekten beskrivs nedan, se *tabell 1*.

Kön	Ålder	Sysselsättning	Hållbart beteende	Flygtimmar 2018
Kvinna	25	Studerar byggingenjör	Vegan, odlar egna grönsaker, slänger inte mat, åker kollektivt, sopsorterar, undviker plast och engångsartiklar	11
Man	52	Servicetekniker	Minimerad köttkonsumtion, undviker plast, sopsorterar, köper endast second hand-kläder, cyklar 1 mil till jobbet enkel väg varje dag	10
Kvinna	22	Butiksbiträde	Vegetarian, åker kollektivt, undviker plast, sopsorterar, väljer närproducerade och ekologiska matvaror, slänger inte mat, minskad klädkonsumtion	62

Man	24	Snickare	Minskad köttkonsumtion, väljer närproducerade och ekologiska varor, undviker engångsartiklar och plast, sopsorterar, slänger inte mat, låg klädkonsumtion	40
Kvinna	27	Studerar socionom	Vegan, slänger inte mat, åker kollektivt, sopsorterar, undviker plast och engångsartiklar, miljövänligt elavtal, låg klädkonsumtion	36
Man	49	Egenföretagare	Minskad köttkonsumtion, slutat använda engångsartiklar, undviker plast, källsorterar, kör laddhybridbil, låg klädkonsumtion, överväger "minimalisering"	15
Kvinna	50	Ekonomiansvarig	Minimerad köttkonsumtion, odlar egna grönsaker, slänger inte mat, sopsorterar, undviker plast, cyklar ofta, låg klädkonsumtion	14
Kvinna	47	Ekonomikonsult	Minskad köttkonsumtion, väljer närproducerade och ekologiska varor, sopsorterar, undviker bilen, undviker plast, skänker kläder	20

Tabell 1. Beskrivning av informanter.

3.3 Insamling och bearbetning av data

3.3.1 Primärdata

Den primära datan insamlades genom semistrukturerade intervjuer. Intervjuformen gav möjlighet att skapa ett öppet samtal där intervjupersonen fick frihet att uttrycka sina upplevelser vilket var passande för vårt valda undersökningsområde. Som hjälpmedel inför intervjuerna skapades en intervjuguide med hög grad av standardisering som innefattade tre huvudområden - semesterresande, beslutsprocess och attityd till hållbarhet (Patel och Davidson, 2016). Vid första kontakt med våra valda intervjuobjekt informerades de om vad intervjun skulle innefatta. Vidare till intervjutillfällena var det högst angeläget att även där ge intervjupersonen en god förklaring för syftet och vilken innebörd samtalet kommer att ha för vårt forskningsområde. Vid intervjutillfällena intog vi en hermeneutisk karaktär som enligt Patel och Davidson, 2016, beskrivs som en djupare förståelse kring personens tankar och känslor. Det gjorde vi genom att tydligt förklara att vi är medvetna om att den resekultur som

råder idag inte endast beror på konsumenterna samt att vi inte vill lägga någon skuld på intervjuobjekten. Vi anser att personerna i fråga kan vara till stor hjälp för forskningen kring ämnet och att de är goda kandidater till att förmedla en ärlighet och uppriktighet. Under intervjuerna hade vi även ett genomgående förstående uttryck och bemötande. Detta med anledning till att få tillgång till en mer ofärgad bild av våra erhållna svar. Intervjupersonerna gav tillstånd till att spela in samtliga intervjuer i syfte att enklare kunna bearbeta informationen. I tillägg till intervjufrågorna användes efter samtalen ett digitalt verktyg för att mäta personen i frågas kunskap om semesterresor i relation till koldioxidutsläpp. Det digitala testet genomfördes genom att intervjuobjektet fick en tabell där hen först gissar hur många ton koldioxid den senaste semesterresan med flyg genererade. Därefter använde vi oss av hemsidan klimatsmartasemestrar.se för att jämföra med det verkliga koldioxidutsläppet. På så sätt fick vi en möjlighet att sprida och mäta kunskap. Den första intervjun genomfördes som en pilotintervju för att testa den strukturella kvalitén. Under pilotintervjun visade det sig att ordningen på frågorna behöver omstruktureras något samt att fler bakgrundsfrågor kommer att gynna kvaliteten på intervjuerna. Efter att dessa justeringar gjorts påbörjades genomförandet av intervjuer.

Crang och Cooks (2007) förklaringar kring analys av insamlat fältmaterial används som grund och inspiration för att bearbeta insamlad primärdata. Efter varje intervjutillfälle bearbetades den insamlade datan i form av en ordagrann transkribering, vilket möjliggjordes genom att varje intervju spelades in. Denna transkribering genomfördes direkt efter intervjutillfället för att i största möjliga mån komma ihåg ansiktsuttryck för bättre kvalitet på transkriberingen. Även skratt, pauser och uttryck angavs i transkriberingen för att kunna tolka intervjuobjekten på bästa möjliga sätt. För att sedan sälla ut de viktiga delarna ur intervjuerna lästes samtliga transkriberingar igenom och viktiga delar kodades. Viktiga och intressanta aspekter som framkommit i transkriberingen tolkades och analyserades för vidare bearbetning i en kommande empiri. För att undvika egna slutsatser och förutfattade meningar användes tillvägagångssättet *open coding*, där främsta fokus ligger på meningen bakom varje enskild mening istället för att kategorisera in i olika stycken (Crang & Cook, 2007). Därefter kategoriseras det viktigaste som lyfts fram genom samtliga intervjuer och transkriberingar för att kunna bilda och skapa en förståelse och ett sammanhang. Kategorisering baserades utefter de beteenden som kunnat utläsas. Efter att genomförandet av denna första kodning

gjorts bearbetades materialet i syfte att säkerställa att detta material återspeglas med våra transkriberingar på lämpligt sätt. Genom denna bearbetning möjliggjordes det också att identifiera och sammanfoga liknande koder inom samma beteenden (Crang & Crook, 2007). Inom de olika kategorierna kunde vi finna likheter och olikheter, som bidrog till kommande analys. För att kunna förklara det *Intention-Behaviour Gap* som intervjuobjekten besitter valdes slutligen fyra stycken teorier, vilka beskriver de beteenden som kunnat utläsas. Dessa ligger till grund för vår analys, vilken presenteras i avsnittet *resultat och analys*.

3.4 Trovärdighet och kvalitet

Då en kvalitativ studie genomförts är det inte möjligt att mäta varken reliabiliteten eller validiteten, istället försäkras trovärdigheten i studien genom andra sätt. Enligt Bryman & Bell (2013) bedöms kvalitativa studiers trovärdighet genom fyra olika kriterier, *konfirmering*, *pålitlighet*, *tillförlitlighet* och *överförbarhet*. Trovärdighet i form av *konfirmering* är viktigt då studiens resultat ska spegla verkligheten i högsta grad. Objektivitet, personliga åsikter och värderingar bör därför undvikas för att inte påverka studiens slutsatser. Genom hela arbetets gång har stor vikt lagts vid att utesluta personliga värderingar och åsikter, för att få fram ett rättvist resultat. Detta bidrar i sin tur till ökad trovärdighet. Vidare följer vikten av *pålitlighet*. För att studien ska vara pålitlig är det viktigt med en komplett och tillgänglig redovisning av studiens alla faser och processer, hur forskningsproblemet skapats, hur data insamlats och bearbetats tills hur slutsatsen säkerställs (Bryman & Bell, 2013). För att säkerställa att detta redogörs har vi tagit hjälp av personer utanför som granskat samtliga delar av studien, i syfte att nå en hög trovärdighet. Nästa kriterium bygger på *tillförlitlighet* vilket vid semistrukturerade intervjuer är anknutet till intervjuare. Detta innebär att om intervjuaren uppfattar intervjuobjektet fel eller på annat sätt missbedömer sanningen kan det komma att påverka studiens resultat och tillförlitlighet (Patel & Davidson, 2016). För att minimera risken att detta problem ska uppstå har samtliga intervjuer spelats in och transkriberats för att kunna bearbetas och tolkas på bästa möjliga sätt. Det sista kriteriet för att nå en hög trovärdighet är *överförbarhet*. Överförbarhet nås genom att resultatet går att matcha och appliceras i andra teorier och studier. Då intervjuobjekten besitter ett stort *Intention-Behaviour Gap* möjliggör det ett djup inom ämnet, i syfte att täcka så stora delar som möjligt inom det valda området. Vilket gör resultatet överförbart (Bryman & Bell, 2013).

4 Resultat och analys

4.1 Den miljömedvetna flygresenären

För att kunna förklara varför konsumenters gap mellan attityd och beteende tenderar att vara så stort inom området semesterresor krävs information kring om och varför beteendet skiljer sig från attityden. Respondenterna har ett flertal gemensamma nämnare, främst är att samtliga identifierar sig som miljömedvetna samt att de flyger frekvent. Att de är miljömedvetna visar sig tydligt genom intervjuerna. Det är en del handlingar som genomgående upprepas under samtliga intervjuer och som tyder på en hållbar livsstil. Dessa handlingar är att de sorterar alla sopor, väljer närproducerade och ekologiska varor, hälften av personerna som intervjuats väljer att äta vegetariskt eller veganskt, medan övriga nämner att de minskat sin köttkonsumtion. Det framkom också att en del odlar sina egna grönsaker för att minska påverkan på miljön. De flesta försöker dessutom att minimera mängden mat som slängs och istället planera sina måltider bättre och göra matlådor av de rester som blir över. Samtliga undviker helst att köra bil och väljer istället andra alternativ, såsom att gå, cykla eller att åka kollektivt. Två av intervjupersonerna har dessutom valt att köra laddhybridbil för miljöns skull. Alla personer som intervjuats försöker att helt undvika plastpåsar och tar istället med sig egna påsar till affären samt att majoriteten har fått sig en tankeställare kring övrig plastkonsumtion och försöker att undvika engångsartiklar i plast. De försöker dessutom att konsumera så lite kläder som möjligt och väljer gärna second hand. Den uttalade orsaken till deras hållbara beteende inom dessa områden beror främst på att de vill bidra med så mycket de kan för att planeten ska må bra. De vill göra så litet avtryck som möjligt samt minska klimatförändringarna. Det framkom därmed att personerna i fråga har utvecklat ett miljösamvete vilket gör att det skapar ångest och obehag att inte följa den livsstil dem numera gjort sig vana vid. En respondent beskriver känslorna kring ett av sina hållbara beteenden:

“Det känns bra att sortera. Det skulle inte kännas bra att slänga konserver i soporna.

Jag får dåligt samvete om jag inte betar mig miljövänligt.

Den känslan kommer inifrån.” - Kvinna, 50 år

4.2 Förändrade semestervanor

Vid diskussionen kring respondenternas hållbara beteende visar det sig att ingen av dem tycker det är speciellt svårt att följa. De specifika handlingar som presenterades i föregående stycke grundar sig dels i att mycket sker av vana som flera vill benämna det. Till en början fanns det i vissa fall lite svårigheter att anpassa sig och bryta sina gamla mönster men efter en tid skedde det frekvent och per automatik vilket påvisar ett vanebeteende. Såsom respondenterna beskriver anpassningen till att sopsortera, cykla till jobbet eller äta grönare visar på en form av inlärningsprocess. Exempelvis vid minskandet av köttkonsumtionen var det till en början en viss process att skaffa sig kunskap om nya maträtter och testa sig fram bland de vegetariska alternativen i mataffären. Det nämns även att samhället har gjort det lättare att utföra dessa handlingar vilket ökat motivationen till en grönare livsstil. Det visar sig att mycket positiva känslor infinner sig vid utförandet av dessa handlingar och tanken att gå tillbaka till den tidigare vanan skulle skapa obehag. Dock är semesterresor inte en vana likt sopsortering eller matkonsumtion då beteendet inte sker i det vardagliga livet. Det är snarare en handling av hedonistisk karaktär vilket är viktigt att nämna och ha i beaktande vid analyserandet om varför gapet mellan attityd och beteende tenderar att vara så stort (Wang, 2002). Det går dock att studera ett liknande mönster av vanebeteende inom semesterresor. Med hjälp av vanebeteendets struktur kan vi få hjälp att förstå gapet mellan attityd och beteende och genom det förklara de miljömedvetna konsumenternas fortsatta flygande.

“Att äta vegetariskt är ingen stor uppoffring, snarare något som påverkar mig positivt. Det är mer hälsosamt och det finns väldigt många bra vegetariska alternativ. Speciellt när man lärt sig laga vegetarisk mat själv.” - Kvinna, 22 år

Strukturen framkom hos de flesta av våra respondenter men hos den äldre generationen blev det extra tydligt. De berättar hur semesterresande såg annorlunda ut för 15 år sedan. Det var en tid då det var mer vanligt att åka på campingsemester på sommaren och åka skidor i de svenska fjällen på vintern. Känslorna och spänningen kopplade till semestrandet var

dotsamma. De hade inte tankar på några andra alternativ. När det sedan blev känt att det första vännerna åkte på semester till Thailand bröts trenden. Så som är det utmärkande sättet att avsluta en vana så uppkom, vad våra respondenter ansåg vara ett bättre alternativ. Det nya alternativet skapade nya behov av att komma iväg på solsemester på vintern. Vid inlärningsprocessen, skapandet av vanan, nämner de att de inte alls hade samma tankar och vetskap om klimatförändringarna som idag vilket gjorde att de inte tog det i beaktande från start. En av våra äldre respondenter uttalar sig bland annat som följande:

“För 10-20 år sen var det bara fjällen varje år och man längtade till vintrarna. Sen började vi åka till Thailand och tyckte det var härligt. Men det talades inte om klimatförändringarna då. Det tänkte vi aldrig på.” - Kvinna, 47 år

Denna händelseprocess går att sammankoppla med Lewins frys-modell. Vetskapen om att vänner och media satte en ny typ av resande i fokus triggade för 15 år sedan igång det första steget i modellen vilket är *frigörelse*. För att frigörelsen ska inträffa krävs det ett ifrågasättande av den nuvarande vanan vilket går att se som det nya alternativet av resmål och transportmedel. Ifrågasättandet hade även kunnat innebära att inta ny kunskap och nya insikter som skapar en friktion till det ett nuvarande beteende. I detta fallet infann sig ett nytt alternativ på samma bana som campingsemestern och fjällsemestern vilket påverkade dem i så pass stor utsträckning att de började omvärdera sitt beteende. Vilket sedan leder oss vidare till *förändringen* som är det andra steget i Lewins modell. Vid den tiden berättar de om avsaknaden av kunskap om klimathotet och att det inte fanns något större fokus på miljöfrågor varken i media eller i deras bekantskapskretsar. Den bristande kunskapen och medvetenheten som saknades påverkade förändringsprocessen. Det nya semesterbeteendet blev betingat med en mängd positiva känslor. De mest förekomna känslorna kopplade till semesterresor hos våra äldre respondenter som nyfikenhet, spänning och avkoppling. Det fanns ingen som helst friktion i förändringen som skulle kunna skapa djupare överväganden och ta klimatet i beaktande. Vidare till det tredje steget är då vanan faktiskt blir till en vana vilket enligt modellen förklaras som att den *fryser*. Det är då beteendet tenderar att bli mer automatiserat. Detta menar Lally & Garder (2013) påverkar individen till att bli mindre mottaglig för ny information och nya alternativ, vilket i sin tur kan förklara varför de möjligen har varit “immuna” mot vissa informationsflöden. Frys-läget för beteendet kan vara

en orsak till varför de nuvarande semestervanorna inte analyserats under så pass lång tid. Samtliga respondenter intygar att semestervanorna som pågått inte har ifrågasatts förrän 2018 vilket först nu verkar ha skapat friktion för respondenterna. En förklaring till denna friktion kan vara genom social påverkan, vilket förklaras i följande stycke. Möjligen kan detta vara en väg till ett första steg av frigörelse.

4.3 Vikten av avsändaren

Att flyget medför stora koldioxidutsläpp har inte varit någon hemlighet varken för forskare eller allmänheten. Dessutom lever vi i en värld där det blir allt lättare att samla information om saker vi anser viktiga. Att miljömedvetna människor tycks ha undgått denna information kan därför uppfattas som märkligt. Frys-effekten av flygresor har pågått under en lång tid utan att informationen tagits in av mottagaren. Det kan dels bero på vem eller vilka som är avsändare av informationen och individens uppfattning om sin egen situation. En diskussion kring dessa frågor kan hjälpa oss öka vår förståelse om det stora gapet mellan attityd och beteende inom semesterresor.

Något som framkom i alla intervjuer är att det har skett en ökning av flygandet de senaste 5-10 åren. De menar att flygandet har fortskridit friktionslöst under hela denna perioden fram tills i år. Priserna för flygtransport har blivit allt billigare med tiden, information om resor har blivit mer lättillgänglig och flygresorna bokas med ett enkelt knapptryck. Flera respondenter upplever även att media och svenska myndigheter har varit tysta om problematiken kring flygresor och inte påvisat det faktiska allvaret. Naturvårdsverket (2018) gjorde en undersökning angående vilket organ det svenska folket föredrar att motta sin information kring klimatförändringarna ifrån. Media fick då de övervägande rösterna på 43%. Följt av svenska myndigheter som resulterade i 25%. Intresseorganisationer, föreningar och övriga politiska partier fick endast 12%. Siffrorna kan vara ett tecken på att media nämns flera gånger under intervjuerna där flera menar på att diskussionen inte fått något utrymme förrän senaste året vilket också kan förklara varför våra respondenter inte varit medvetna om allvaret. Nedan beskrivs en respondenternas syn på situationen:

“Hade det kostat mer hade inte folk flugit så mycket. Jag skulle aldrig betala dubbelt så mycket för en resa till Thailand. Politikerna börjar ta det på allvar nu.

Media utbildar politikerna och folket.

Det får inte vara så lättillgängligt om folk ska dra ner på resandet.” - Man, 52 år

Informationen tycks dock ha nått alla våra respondenter från föregående år och framåt. Vid intervjun genomfördes ett digitalt test då de deltagande fick gissa hur mycket koldioxidutsläpp deras senaste semesterresa med flyg genererade därav samtliga gissade närliggande det verkliga utsläppet. De var dock noga med att poängtera att detta var kunskap det fått senaste året. Resultatet av detta är att attityden stärkts enormt mycket i relation till tidigare.

Att de deltagande först tar in denna information om flygets effekter 2018 går att studera genom konformitet vilket är den typ av social påverkan som tidigare presenterats (Deutsch & Gerard, 1955). Förhållningssättet till vilka organ det svenska folket helst vill motta eller skaffa information kan också handla om nivån av trovärdighet de känner. Att diskutera kring huruvida attityden genom detta varit svag kan förklara varför den inte haft någon stark dragningskraft till ett hållbart beteende.

Med hjälp av teorin kring informativt inflytande som Deutsch & Gerards (1955) presenterar kan den svaga attityden förklaras. Det informativa inflytande är det spektrum av vad en person uppfattar vad hen anser är verklighet. Spektrumet består av tillit och makt vilket påverkar personens förmåga att ta åt sig information. Det kan se olika ut för olika personer samt att vissa kan ha ett bredare och vissa ett snävare spektrum. Det kan ses som en orsak till att en person slår ifrån sig information som skulle kunna påverka hen till förändring, vilket kan vara fallet hos våra respondenter. Eftersom flygets påverkan inte har varit någon hemlighet för allmänheten har informationen funnits tillgänglig under alla dessa år av frekvent flygande. Människor har kämpat för klimatet under en lång tid. Klimatorganisationer såsom exempelvis Naturskyddsföreningen, Greenpeace och Fältbiologerna har länge försökt förmedla allvaret till allmänheten vilket verkar ha undgått våra respondenter (Framtiden, 2019).

“Jag har inte varit medveten om konsekvenserna av flyg innan. Alltså inte alls. Det har saknats kunskap. Det är ju först nu, det senaste året, som man ser det på nyheterna.”

- Kvinna, 25 år

En förklaring till vår respondents uttalande ovan kan grunda sig i att det informativa inflytandet varit för svagt hos de exempelvis klimatorganisationer som yttrat sig om problemet tidigare. Avsändaren av informationen har då befunnit sig utanför spektrumet i vilket personen i fråga känner tillit eller har inflytande på. Inom normativt inflytande anser man ändra sig när motsatsen av ens upplevda verklighet förändras och man har motbevisats. För att det ska kunna ske krävs det att informationen kommer från en plats inom personens spektrum som påverkas av vad man litar på och vilken makt aktören eller personen har som förmedlar budskapet (Kelman, 1958).

En annan slags konformitet som Deutsch & Gerards (1955) benämner normativt inflytande tycks ha en minst lika stor betydelse för att förklara gapet mellan attityd och beteende inom semesterresor. Det hållbara beteende som våra respondenter besitter behöver inte ha uppkommit enbart ur en omsorg för miljön, även fast de nu menar på att det är den största faktorn. Att exempelvis sopsortera, äta vegetariskt/veganskt och undvika plast har näst intill genomgående uppkommit genom att en nära person tidigare anammat beteendet. Det har sedan spridit sig som ringar på vattnet genom bekantskapskretsen och människor har inspirerat varandra att leva mer hållbart. Det går att se tydliga tecken på normativt inflytande hos våra respondenter när de talar om nuvarande hållbara beteenden men också semesterresor med flyg som transportmedel. Det visar sig genom att det finns tecken på andras förväntan och påverkan i argumenten. Flera av respondenterna rättfärdigar sitt beteende genom att antyda att ingen annan brytt sig om flygresor tidigare. Det visar hur människans beteende i hög grad styrs av omgivningens så väl handlingar som intentioner och inte alltid följer sina egna (Kaplan & Miller, 1987). När sedan begreppet *flygskam* kom att bli en diskussion bland de svenska folket och fick stor plats i media infann sig tydligare intentioner inom respondenternas bekantskapskretsar (Aftonbladet, 2019). Eftersom de flesta anser sig omges av människor som bryr sig mycket om miljön och klimatet är det möjligt att det gav en extra stor påverkan inom de kretsarna. I en av intervjuerna beskrevs det såhär:

“Jag var inte medveten om hur dåligt det var innan. Det fanns ingen flygskam i mina kretsar men nu gör det det. Det handlar mycket om normer. Man vill inte vara den dåliga.

Man blir påverkad av de nya normerna.” - Kvinna, 27 år

Av kvinnans uttryck att döma tyder det på en viss social press vilket är utmärkande för normativt inflytande. Att inte vilja vara den dåliga tyder på en oro att bli avvisad från gruppen eller sedd på ett sätt som inte är önskvärt för henne. Andras förväntningar och åsikter har här en tendens att styra beteendet (Deutsch & Gerard, 1955). En tillräckligt stor insats av media tycks ha nått våra miljömedvetna respondenters bekantskapskretsar vilket antingen kommer att leda till annorlunda semestervanor som inte innefattar flyg eller ett betydligt svårare rättfärdigande. Tecken på rättfärdigande har förekommit genomgående i intervjuerna vilket presenteras i nästa stycke.

4.4 Rättfärdiga flygande

Från de tidigare studier vi tagit del av, vilka behandlar *Intention-Behaviour Gap* i relation till semesterresor, är den främsta förklaringen till gapet brist på kunskap om flygets klimatpåverkan. Antimova, Nawijn & Peeters (2012) förklarar att gapet grundar sig i den så kallade *Free-rider effekten*, att folk har svårt att förstå hur deras handlingar, hållbara som ohållbara, kommer att påverka klimatet. Detta är någonting som Juvan & Dolnicar (2014) håller med om. Resultatet i vår undersökning skiljer sig dock från dessa slutsatser. Genom intervjuerna uppenbaras en tydlig medvetenhet hos respondenterna kring hur flygresor påverkar klimatet. Trots en hållbar livsstil och ökad medvetenhet kring vad som påverkar klimatet tas ingen hänsyn till dessa faktorer vid planering och beslutsprocess. Samtliga flyger fortfarande på semesterresor frekvent.

För att grundläggande undersöka varför de väljer att flyga trots vetskapen om flygets negativa konsekvenser på klimatet ställdes frågan varför de åker på semesterresor. Samt vad de värdesätter under sina resor. För våra respondenter är det viktigt med miljöombyte och att få komma bort från vardagen. De värdesätter bland annat att upptäcka nya platser, miljöer och kulturer samt att träffa nya människor, vilket överensstämmer med de primära motiven Wall & Mathieson (2006) ser till resande. Resandet berikar dem som individer och det bidrar till

personlig utveckling. Det är också viktigt med sol, bad och värme. Ur intervjuerna framgår det att de känslor som semesterresor framkallar främst är längtan, lycka, spänning, nyfikenhet, frihet samt lugn och harmoni. En förklaring till att våra respondenter väljer att fortsätta resa är på grund av de känslor som framkallas under semestern, samt behovet av att komma bort från en annars mycket stressig och prestigefull vardag.

“Jag känner att jag lever. I Sverige känner jag mig lite.. vad ska man säga - som en robot. Det känns som att det handlar mer om pengar i Sverige men det kanske inte är sant. Det bara känns så. Det är höga krav och du ska vara bra på allt.” - Kvinna, 25 år

Att de inte tagit hänsyn till klimatet vid val och bokning av resor förklaras dels genom att man inte haft samma kunskap om flygets klimatpåverkan tidigare men också för att semesterresor är något som värdesätts och därmed prioriteras. Vidare diskuteras begreppet *flygskam* vilket bidragit till viss medvetenhet samt en känsla av skam och skuld. Trots att deras beteende inte förändrats så uppstår en viss flygskam, vilken gör att man försöker rättfärdiga sitt flygande för både sig själv och för andra. Genom intervjuerna blev detta rättfärdigande tydligt då våra respondenter rättfärdigar sitt flygande både medvetet och omedvetet. Det är något som utvecklats de senaste åren, i takt med att medvetenheten ökat.

Efter att ha sammanställt de olika sätt våra respondenter rättfärdigar sitt flygresande kan vi se att det görs på liknande sätt av samtliga respondenter. Vi kan placera våra respondenter i fyra av de sex grupper som Juvan & Dolnicar (2014) beskrivit för att förklara det *Intention-Behaviour Gap* som uppstår när miljömedvetna personer väljer att flyga, *se figur 3*. Vi ser inga tendenser till rättfärdigande som skulle göra att dem hamnar inom grupp 1 och 3. Det tror vi grundar sig i att samtliga respondenter har tillräckligt med kunskap för att förstå att de själva bär ett ansvar och tar klimatkrisen på allvar. Hade urvalet av respondenter varit annorlunda och personer utan kunskap hade valts ut hade detta resultat troligtvis skiljt sig mot det vi kommit fram till. Våra respondenter tenderar istället att rättfärdiga sitt resande genom att det hade kunnat vara värre, att semestern är ett undantag, att det finns hinder för att motstå flygandet samt genom att dem försöker att kompensera bort sitt flygande. Dessa olika tekniker de använder för att rättfärdiga sitt flygresande kan förklaras genom kognitiv dissonans, kompensationsbeteende, vanebeteende samt social påverkan.

Grupp 1 - Förnekelse av konsekvenserna. "Klimatkrisen är inte så farlig som de säger. De försöker bara skrämma oss."

Grupp 2 - Det hade kunnat vara värre. "Jag skulle kunna bete mig mycket värre mot miljön och påverkat klimatet ännu mer än vad jag gör idag"

Grupp 3 - Det är inte mitt ansvar. "Jag är ju bara en person. Jag har ingen makt i frågan. Titta på Kina och USA. Politikerna har ansvaret för detta."

Grupp 4 - Jag skulle gärna vilja men... "Jag har bara två veckors semester, tåget tar för långt tid. De andra alternativen är inte bra nog. Pengarna finns inte."

Grupp 5 - Semester är ett undantag. "Vanligtvis agerar jag hållbart men att få komma långt bort från Sverige är viktigt för mig. Det är för viktigt för att avstå."

Grupp 6 - Försöka kompensera sitt beteende. "Jag som alltid cyklar till jobbet och äter vegetariskt mat måste ju ändå kunna få resa ibland."

Figur 3. Förklaringar till *Intention-Behaviour Gap* i relation till vår empiriska insamling (Juvan & Dolnicar, 2014)

Nedan redogörs hur respondenternas rättfärdigande passar in i de fyra olika grupperna.

Grupp 2 (*det hade kunnat vara värre*): En del av våra respondenter menar att dem hade kunnat bete sig ännu värre, det finns personer som flyger mer än vad de själva gör samt att de faktiskt avstår vissa flygresor och istället väljer alternativa transportmedel som tåg och bil. Vilket ses som ett sätt att rättfärdiga sina flygtimmar.

Grupp 4 (*jag skulle gärna vilja men...*): Majoriteten av våra respondenter visar en tydlig vilja till ett förändrat beteende vad gäller flygresande, men hittar trots detta anledningar till att flyga ändå. Dessa anledningar är främst avsaknad av alternativ till att flyga, ett outvecklat tåg-nät som idag både är tidskrävande och dyrt. Det finns inga alternativ som är bra nog för

att ersätta flyget. Att alla andra flyger framkommer också som ett sätt att rättfärdiga sitt resande.

Grupp 5 (*semester är ett undantag*): Här passar samtliga av våra respondenter in. De värdesätter sin semester starkt och skyller på att semestern är ett undantag till en annars väldigt hållbar livsstil och vardag. De känner ett starkt behov av att komma iväg och få upptäcka nya platser och kulturer samt att få en paus ifrån vardagen. Semesterresandet har blivit en vana och en social norm, vilket gör att det godtas som ett undantag.

Grupp 6 (*försöka kompensera sitt beteende*): Även i denna grupp kan vi placera flera av våra respondenter. De anser sig leva en hållbar livsstil och tänker sig för inom andra områden. De menar på att de är duktiga hemma och därmed anses det känns mer okej att flyga på semestern, vilket är ett sätt att rättfärdiga sina handlingar.

Dessa olika grupper kan kopplas ihop med de teorier vi använt för att förklara varför miljömedvetna konsumenters gap mellan attityd och beteende tenderar att vara så stort inom området semesterresor. Följande visas olika citat som tydliggör för olika typer av rättfärdiganden samt hur dessa teoretiskt kan förankras.

“Jag orkar inte vara så duktig hela tiden. Jag är ju så duktig på många andra sätt. Man jämför sig med någon sämre.” - Kvinna, 27 år

“Då det är en självklarhet att resa nu för tiden så gör jag också det på samma sätt som alla andra, jag försöker tänka mig för inom andra områden istället.” - Man, 24 år

I citateten ovan visas tendenser på *kompensationsbeteende*, vilka tydligt placeras i grupp 6. De båda rättfärdigar sitt flygande genom att intala sig själva att de är duktiga inom andra områden. Detta beteende anser Sörqvist & Langeborg (2019) vara ett sätt att försvara sina handlingar. Sämre handlingar kompenseras genom en bättre handling och tvärtom. Detta beteende ses som ett sätt att balansera sina handlingar vilket visar sig tydligt vad gäller det *Intention-Behaviour Gap* som uppstår. De miljömedvetna flygresenärerna tenderar att skilja sina handlingar genom att flyga, från den hållbara attityd och livsstil som de annars lever.

Bratt (1999) beskriver att människan tenderar att redogöra för genomsnittet av sina handlingar istället för summan av dem, vilket tydligt bevisas genom respondenternas beteenden. Detta kompensationsbeteende kan dock starkt ifrågasättas. En av de ovanstående personerna hade 40 flygtimmar förra året, vilket innebär betydligt högre koldioxidutsläpp än de han *sparat in* genom sina klimatmedvetna handlingar under året. Hans sätt att resonera och försvara sig är dock inte ovanligt, utan ett beteende människan är uppväxt till och som dessutom accepteras av samhället (Sörqvist & Langeborg, 2019). Kompensationsbeteendet som tydligt visar sig ovan sker dock omedvetet, och vi ser dessa tendenser hos samtliga respondenter. När vi rakt och ärligt ställde frågan om de kompenserar dessa flygningar så är svaret nej. Det går aldrig att varken balansera eller kompensera för dessa flygtimmar vilket bevisar att de också besitter en kunskap om hur mycket flyget faktiskt påverkar klimatet samt att deras kompensationsbeteende sker omedvetet.

“Jag är medveten om vilka konsekvenser flygresor har för klimatet, men med tanke på att jag flyger så sällan så har jag inte dåligt samvete över de få gånger jag flyger.” - Man, 49 år

“Helst hade jag slutat flyga helt, men den svenska vintern är fruktansvärd. Hade jag kunnat vara ledig längre perioder på vintern så hade man kunnat åka med andra alternativ.” - Kvinna, 47 år

I ovanstående citat visas exempel på en övertalan, en diskurs som respondenterna har med sig själv och sina känslor. Ett försök att intala och övertyga sig själv, samt ett sätt att rättfärdiga sitt flygande. Det finns faktorer som motsätter sig varandra, attityden till hållbarhet ställs emot värdet av semester. Dessa motsättningar skapar en *kognitiv dissonans* (Buckely, 2015). Att med hjälp av kognitiv dissonans kunna rättfärdiga sina ohållbara handlingar placeras i samtliga grupper. Att kognitiv dissonans hamnar inom flera grupper förklaras genom att samtliga rättfärdiganden går under beteendet kognitiv dissonans, se följande krav. Thogersen (2002) beskriver att kravet för hur kognitiv dissonans uppstår inom miljörelaterade beslut kräver att personen i fråga har kunskap och är medveten om vilka negativa effekter en viss handling har på miljön och/eller klimatet men trots detta utför den ändå. Genom att de båda visar en tydlig medvetenhet om flygets konsekvenser på klimatet, men trots detta går emot denna kunskap och fortsätter flyga, bevisas en kognitiv dissonans. Att de trots denna kunskap

fortsätter flyga beror på att de övervägt olika alternativ och slutligen övertygat sig själva om att resan värdesätts mer än klimatet. Denna övertygelse kan grunda sig i egna behov samt påverkan från andra (Festinger, 1962). För att det valda alternativet, i detta fall att åka på flygresor, ska kännas som rätt beslut rättfärdigar de sitt val. I ovanstående exempel rättfärdigas resandet genom att jämföra sig med andra, vikten av sol och värme samt en rådande tidsbrist. Hos majoriteten av våra respondenter indikeras tecken på kognitiv dissonans.

“Kan alla andra flyga kan jag, att det anses vara en social norm” - Kvinna, 22 år

“Alla andra flyger ju så varför ska inte jag få? Varför ska min lycka ta skada om ingen annan verkar bry sig.” - Kvinna, 27 år

“Andra reser och man påverkas av att följa med, man vill inte missa tillfällena att skapa nya minnen med vänner och familj.” - Man, 49 år

I citaten ovan klargörs en tydlig trend på att skylla sitt resande på någon annan, att man gör det som andra gör och det som sociala normer säger att man ska göra. Ett tydligt tecken på *social påverkan*. Medvetet eller omedvetet tas beslut som på något sätt anpassas efter en person, en gruppering eller sociala normer, både genom informativt och normativt inflytande (Deutsch & Gerard, 1955). Rättfärdigande av flygresor genom normativt inflytande grundar sig främst i att man påverkats av andras förväntan och åsikter och använder det som ett sätt att försvara sina egna handlingar. Att man rättfärdigar sitt flygresande genom att man följt de sociala normer som anser att man ska flyga på semester. Samhörigheten anses även som något viktigt hos våra respondenter, vilket tyder på att en resa tillsammans med vänner och familj är ett undantag från den klimatkris vi står inför. Tecken på normativt inflytande syns främst i grupp 5. Deutsch & Gerard (1955) beskriver att om man anpassar sitt beteende efter en grupp riskerar man att gå emot sina egna värderingar vilket innebär att man då skapar ett större gap mellan attityd och beteende, vilket vi tydligt ser tecken på hos våra respondenter.

Att man rättfärdigar sitt flygresande genom informativ social påverkan tydliggörs också. En del av våra respondenter skyller på att man för ett par år sedan inte hade informationen om hur farligt det var, att våra politiker och media inte tagit sitt ansvar och förmedlat flygets

faktiska konsekvenser samt att man genom information från nära och kära skapat sig uppfattningar som ligger till grund för respondenternas beteende. Man tenderar att göra som sin omgivning gör (Kelman, 1958), vilket tydligt visar sig även inom flygresor. I citaten ovan kan vi se att våra respondenter tenderar att rättfärdiga sitt flygande med att sätta sig själv i relation till andra. Denna typ av rättfärdigande kan placeras i grupp 2 och 4.

Att miljömedvetna flygresenärers fortsatta klimatfarliga handlingar till stor del kan förklaras genom social påverkan är något som också visats i de tidigare studier vi tagit del av. Antimova, Nawijn & Peeters (2012) gav tre förklaringar till varför miljömedvetna konsumenters gap mellan attityd och beteende tenderar att vara så stort inom området flygresor, varav två av dem grundade sig i social påverkan i form av politikens handlande samt sociala normer.

“Det har blivit en vana att åka iväg under sommaren, det har vi alltid gjort och är inget jag reflekterat över.” - Kvinna, 22 år

“Flygresandet vid semester har blivit som en typ av vana som jag ser det.” - Kvinna, 50 år

Att rättfärdiga sitt flygresande genom att det blivit ett *vanebeteende* förekom också genom våra intervjuer, dock inte i lika hög grad som övriga sätt att rättfärdiga sitt beteende. Vi kunde däremot se att deras gap grundar sig i ett vanebeteende, att man under en längre tid flugit på semester. Enligt Kurz, Garder, Verplanken & Abraham (2015) definieras en vana som ett upprepat beteendemönster som utlöses i specifika sammanhang och tecken på att semesterresor med flyg blivit en vana hos våra respondenter visar sig i citaten ovan. Hur vidare vanor kan vara ett sätt att rättfärdiga sitt flygande på kan dels kopplas till avsaknad av alternativa transportmedel till sina semesterdestinationer. Denna typ av rättfärdigande placeras främst i grupp 2 och 4, där dem skyller sitt flygande på avsaknad av alternativ. Lally & Grader (2013) menar att en individ som skapat ett vanebeteende är mindre mottaglig för nya alternativ, vilket kan förklara respondenternas sätt att rättfärdiga sitt flygresande genom avsaknad av tillräckliga alternativ. Vanebeteendet som visar sig i citaten ovan tyder också på att semestern är undantag, vilket placeras i grupp 5. Att rättfärdiga sin semester genom att skylla på vanor i relation till att semestern är ett undantag kan grunda sig i att inom turism är

få villiga att faktiskt ändra på sitt beteende och sina vanor, inte ens i syfte att minska klimatförändringar (Antimova, Nawijn & Peeters, 2012).

5 Slutsatser och rekommendationer

Syftet med studien har varit att beskriva och analysera kring varför miljömedvetna konsumenters gap mellan attityd och beteende tenderar att vara så stort inom området semesterresor. Genom att besvara studiens frågeställningar har vi kommit fram till att miljömedvetna personer fortsätter flyga på grund av det vanebeteende de byggt under en längre tid vilket beror på yttre faktorer såsom social påverkan. Då det fortsatta flygandet tenderar att gå emot de miljömedvetna flygresenärernas attityd förekommer ett rättfärdigande, främst i form av kognitiv dissonans och kompensationsbeteende.

Genom ökad kunskap och medvetenhet om flygets klimatpåverkan har behovet av att rättfärdiga sina flygresor växt. Detta tyder på att personer som identifierar sig som hållbara fortsätter flyga, trots denna kunskap och medvetenhet. Utifrån de respondenter som deltagit i studien kan miljömedvetna konsumenters gap mellan attityd och beteende inom området semesterresor bland annat förklaras genom de vanor man har. *Vanebeteendet* kring semesterresor skapades i en tid då klimathotet inte hade samma utrymme som idag vilket därav inte var något våra informanter tog i beaktande. Genom åren har beteendet till viss del automatiserats och inte givits någon närmare analys eller övervägning. Detta har fått gapet att växa från deras annars hållbara attityd. Det är ett beteende som enligt våra respondenter fram till 2018 fått fortlöpa utan friktion i form av ifrågasättande eller information. Dock har vanan fortsatt trots friktionen som skapats på senare tid vilket visar på att vanebeteendet även kan vara en typ av rättfärdigande.

Den *sociala påverkan* har också varit en viktig komponent att ta i beaktande då det styr människor till olika beteenden som inte alltid ligger i linje med deras intention. En stark social inverkan har bland annat en förmåga att frigöra en vana, vilket innebär att ett beteende upphör. Den kan också frysa en vana, vilket innebär att vanan uppkommer och blir mer automatiserad. Vår sociala samverkan har en betydande roll i hur vi beter oss vilket i vissa fall leder till ett *Intention-Behaviour Gap*. Inom social påverkan studerar vi två olika typer av

inflytande varav ett är informativt inflytande. Det påverkar individens gap genom hur vi mottar information och var vi lägger vår tillit. Den andra kategorin är det normativa inflytandet vilket påverkar gapet genom individens önskan av att känna tillhörighet och en rädsla att bli avvisad från en grupp eller person.

Slutligen har vi sett att samtliga respondenter försöker att rättfärdiga sitt frekventa flygande som ett sätt att försvara det *Intention-Behaviour Gap* som de besitter. Vi har sett olika sätt till rättfärdigande genom vår undersökning där samtliga har kunnat grupperas i fyra olika grupper. Alla fyra grupper har visat exempel på *kognitiv dissonans* genom att de uppfyller de krav som finns inom ramarna för kognitiv dissonans som uppstår inom miljörelaterade beslut. Det kräver att personen i fråga har kunskap och är medveten om vilka negativa effekter en viss handling har på miljön och/eller klimatet men trots detta utför den ändå (Thøgersen, 2002). Utöver kognitiv dissonans har det funnits andra teorier som förklarar de olika grupperna. Den första gruppen är de som menat på att det hade kunnat vara värre, vilket förklaras genom teorierna *informativ social påverkan* samt *vanebeteende*. Den andra gruppen är de som visat en tydlig vilja till ett förändrat beteende vad gäller flygresor men som trots detta ändå hittat anledningar till att flyga. Denna grupp förklaras också genom *informativ social påverkan* samt *vanebeteende*. Den tredje gruppen är de som menar på att semestern är ett undantag från deras hållbara livsstil, de värdesätter sina flygresor mer än klimatet och deras hållbara livsstil under semestertider. Att se semestern som ett undantag har förklarats genom *normativ social påverkan* samt genom *vanebeteende*. Den fjärde och sista gruppen av rättfärdigande är de som ansett sig kompensera sina flygresor med klimatvänliga handlingar, vilket tydligt kopplas till teorin om *kompensationsbeteende*.

5.1 Studiens begränsningar

Genom studien har en rad viktiga begränsningar tagits i beaktande. Studien är begränsad till ett litet urval vilket förklaras genom den tidsbegränsning vi haft. Därmed begränsas möjligheten till att kunna dra några generella slutsatser trots att viss empirisk mättnad nåddes. För att kunna dra en generell slutsats krävs ett bredare urval i form av fler informanter från ett större segment. Det är också viktigt att ha i beaktande att ämnet vi valt att studera kan

uppfattas som känsligt och skuldbeläggande hos informanterna vilket ökar risken för tillrättalagda svar där de tenderar att inte svara helt ärligt alla gånger.

5.2 Rekommendationer till vidare forskning

I vår undersökning har vi kunnat dra flera slutsatser kring orsaker till att det existerar ett *Intention-Behaviour Gap* hos våra informanter, varav en slutsats är att ett inrutat beteende endast förändras vid någon slags friktion. Detta ser vi kan vara föremål för framtida forskning. Ett alternativ är att göra en djupare analys angående hur friktion skapas och vilka medel som finns att använda för det. Samtidigt testa dess effektivitet för att ta reda på hur man kan få människor att sluta med beteenden som påverkar klimatet negativt. Som tidigare nämnt har vi undersökt en typ av friktion som sammanfattas under social influens. Det delar vi upp i informativt och normativt inflytandet vilket påverkar människor till förändring i attityd och beteende. Framförallt är det av intresse att studera det informativa inflytandet vidare. Bland annat hur det skiljer sig hos människor och hur man mest effektivt får dem att motta information. Hur man får individen att inte bara höra utan faktiskt ta åt sig av viktig information för att kunna styra samhället till ett mer hållbart och på så vis kunna minska gapet inom området semesterresor. Vid vidare forskning inom detta ämne rekommenderas även att undersöka ett större antal personer samt ett bredare urval.

6 Referenser

- Aftonbladet (2019). *Flygskam kan få oss att flyga i smyg*. Aftonbladet.
<https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/6nEqL3/flygskam-kan-fa-oss-att-flyga-i-smyg> (Hämtad 2019-05-10)
- Allerup, Jonas. (2019). *Flygets klimatpåverkan*. Naturvårdsverket.
<https://www.naturvardsverket.se/attityd-klimat-2018> (Hämtad 2019-05-03)
- Allerup, Jonas. (2019). *Hur kan jag minska min klimatpåverkan?* Naturvårdsverket.
<https://www.naturvardsverket.se/attityd-klimat-2018> (Hämtad 2019-04-30)
- Andersson, Per. (2018). *Resebarometern 2018: Stor granskning av svenska folkets resvanor*. Vagabond.
<http://www.vagabond.se/artiklar/nyheter/20180321/resebarometern-2018-stor-granskning-av-svenska-folkets-resvanor/> (Hämtad 2019-04-22)
- Antimova, R., Nawijn, J., & Peeters, P. (2012). The awareness/attitude-gap in sustainable tourism: a theoretical perspective. *Tourism Review* Vol. 67: pp. 7-16.
- Biel, A. & Dahlstrand, U. (1997). Pro-Environmental Habits: Propensity Levels in Behavioral Change. *Journal of applied social psychology*. Vol.27(7): pp.588-60
- Bratt, C. (1999). Consumers' Environmental Behavior: Generalized, Sector-Based, or Compensatory? *Environment and Behavior* Vol. 31(1): pp. 28–44
- Bryman, A., & Bell, E. (2013). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. Stockholm: Liber.
- Buckley, I. (2015). *What happens to the brain during cognitive dissonance?* Scientific American.
<https://www.scientificamerican.com/article/what-happens-to-the-brain-during-cognitive-dissonance1/> (hämtad 2019-04-15)
- Crang, M., & Cook, I. (2007). *Doing ethnographies*. London: SAGE.
- De Pelsmacker, P., Driesen, L., & Rayp, G. (2005). Do Consumers Care about Ethics? Willingness to Pay for Fair-Trade Coffee. *Journal of Consumer Affairs* Vol. 39: pp. 363-385
- Deutsch, M., & Gerard, H. B. (1955). A study of normative and informational social influences upon individual judgment. *The Journal of Abnormal and Social Psychology* Vol. 51(3): pp. 629-636
- Environmental Performance Index. (2018). *2018 EPI Results*. Yale University, Center of Environmental Law and Policy.

https://epi.envirocenter.yale.edu/epi-topline?country=&order=field_epi_rank_new&sort=asc
(Hämtad 2019-05-05)

Euractiv. (2016). Green aviation. [bild]
https://www.euractiv.com/section/all/special_report/greening-aviation/ (Hämtad 2019-05-16)

Festinger, L. (1962). *A Theory of Cognitive Dissonance*. Stanford, California: Stanford University Press.

Framtiden. 2019. *Miljöorganisationer*. Framtiden i våra händer.
<http://framtiden.a.se/organisationer/milj%C3%B6organisationer> (Hämtad 2019-05-12)

Goetz, T. (2016) *How to change unhealthy habits*. Psychology Today. Sussex Publishers, LLC.
<https://www.psychologytoday.com/intl/blog/renaissance-woman/201607/how-change-unhealthy-habits> (Hämtad 2019-05-15)

Gössling, S & Hall, CM (2005). An Introduction to Tourism and Global Environmental Change. *Tourism and Global Environmental Change. Ecological, social, economic and political interrelationships*. pp. 1-34.

Juvan, E., & Dolnicar, S. (2014). The attitude–behaviour gap in sustainable tourism, *Annals of Tourism Research* Vol. 48: pp. 76-95

Kaklamanou, D., Jones, C. R., Webb, T. L., & Walker, S. R. (2015). Using Public Transport Can Make Up for Flying Abroad on Holiday: Compensatory Green Beliefs and Environmentally Significant Behavior. *Environment and Behavior* Vol. 47(2): pp. 184–204.

Kaplan, M. F., & Miller, C. E. (1987). Group decision making and normative versus informational influence: Effects of type of issue and assigned decision rule. *Journal of Personality and Social Psychology* Vol.53(2): pp. 306-313

Kelman, H. C. (1958). Compliance, identification, and internalization: Three processes of attitude change. *Journal of Conflict Resolution* Vol. 2(1): pp. 51-60

Klimatsmartsemester (2018) *Varför och vart reser vi?*
<https://klimatsmartsemester.se/varfor-och-vart-reser-vi> (Hämtad 2019-05-12)

Kurz, T., Gardner, B., Verplanken, B., & Abraham, C. (2015). Habitual behaviors or patterns of practice? Explaining and changing repetitive climate-relevant actions. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change* Vol. 6(1): pp. 113-128

Lally, P., & Gardner, B. (2013). Promoting habit formation. *Health Psychology Review* Vol. 7: pp. 137-158

Lewin, K. (1958). Group decision and social change. *Readings in social psychology* pp. 459-473

Patel, R., & Davidson, B. (2016). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

Spence, A. , Poortinga, W., & Pidgeon, N. (2012). The Psychological Distance of Climate Change. *Risk Analysis* Vol. 32: pp. 957-972.

Söderqvist, Stina. (2018). *Allmänheten om klimatet 2018*. Naturvårdsverket.
<https://www.naturvardsverket.se/attityd-klimat-2018> (Hämtad 2019-04-20)

Sörqvist, P., & Langeborg, L. (2019). Why People Harm the Environment Although They Try to Treat It Well: An Evolutionary-Cognitive Perspective on Climate Compensation. *Frontiers in Psychology* Vol. 10: pp. 348

Thøgersen, J. (2002). Cognitive Dissonance and Sustainable Consumption. *Asia Pacific Advances in Consumer Research* Vol. 5: pp. 72

Young, W., Hwang, K., McDonald, S., & Oates, C. J. (2010). Sustainable consumption: green consumer behaviour when purchasing products, *Sust. Dev.* Vol. 18: pp. 20-31

Världsnaturfonden WWF. (2019). *Det här kan du göra*. Världsnaturfonden WWF.
<https://www.wwf.se/klimat/det-har-kan-du-gora/> (Hämtad 2019-05-08)

Wall, G., & Mathieson, A. (2006). *Tourism: changes, impacts, and opportunities* (2. ed.).

Wang, N. (2002). The Tourist as Peak Consumer. In G. Dann (Ed.), *The tourist as a metaphor of the social world*. pp. 281-295

7 Bilagor

7.1 Intervjuguide

1. Resvanor

Inledande ställs bakgrundsfrågor för att skapa en uppfattning kring hur informantens resvanor ser ut.

- Typ av resor
- Vad värdesätts på en resa
- Hur frekvent
- Känslor som uppstår

2. Beslutsprocess inför en resa

Här ställs frågor som ger oss en ökad förståelse till hur informantens beslutsprocess ser ut.

- Inspiration
- Beslutstid
- Val av destination
- Faktorer som tas hänsyn till vid val

3. Attityd till hållbarhet

För att ta reda på hur informanten tenderar att ta hänsyn till miljön och klimatet ställs frågor som ger oss en förståelse kring informantens livsstil.

- Hållbara handlingar i vardagen
- Varför/varför inte hållbar livsstil

4. Kunskap

För att mäta informantens kunskap i relation till hållbarhet ställs ett par frågor kring detta, samt att digitala kunskapstest genomförs.

- Generella frågor kring hållbarhet
- Hur mycket utsläpp hade din senaste resa? (Visa på www.klimatsmartsemester.se)
- Gör test på www.klimatkontot.se