



Linnéuniversitetet

Kalmar Växjö

Examensarbete

Att köra eller inte köra

*En studie av miljömedvetna bilisters
dissonansreducerande- och
identitetsupprätthållande strategier*



*Författare: Max Ankarvik
Handledare: Henrik Hultman
Examinator: Ola Agevall
Termin: VT 14
Ämne: Sociologi
Nivå: Grundnivå
Kurskod: 2SO30E*

Abstrakt

Att köra eller inte köra is a qualitative study aiming to show how environmentally conscious people who utilizes cars deal with their dissonant behavior, but at the same time maintain an identity as environmentally conscious. The study is based on the fact that a third of those who drive cars in the municipality of Växjö would like to decrease their use of cars while at the same time having the infrastructural conditions to utilize other means of transportation. The study investigates inner obstacles in the form of habits and lifestyle, but also the different strategies the motorists use to reduce their cognitive dissonance and maintain a green identity. The indicators show that the reason the majority of the motorists continue to utilize cars is part due to inner obstacles (it's a deeply rooted habit, but also a big part of their lifestyles), part due to that the individuals have defenses for their use of their cars, defenses designed to have a dissonance reducing effect. The indicators also show that the motorists value their family higher than the environment, and in this way they can legitimize many of their car uses. The study finds hints suggesting that the motorists associate good parenting with using cars and therefore risk another type of dissonance linked to parenthood if they should stop using cars. The majority of the motorists in the study have grown up in a rural environment suggesting that the car is a big part of a norm system linked to the motorists' cultural background, which in itself could be an explanation for why the individuals associate good parenting with the use of cars.

Nyckelord

Miljösociologi, Gröna bilister, Kognitiv dissonans, Identitet, Vanor, Livsstil

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Problemformulering och frågeställning	5
2	Bakgrund – Växjö kommuns resevaneundersökning 2013	6
2.1	De motvilliga bilisterna	7
2.2	Motvilliga bilister per stadsdel	8
2.2.1	Öjaby/Räppe	8
2.2.2	Öster/Högstorp	9
2.2.3	Sandsbro/Norremark	9
2	Tidigare forskning	10
2.1	Att färdas som man lär?	11
2.2	Människa och miljö	13
2.3	Allmänhetens miljöpåverkan	14
2.4	Gamla vanor	15
2.4.1	Vanebrytande forskning (interventions forskning)	16
2.5	Kunskap	17
2.6	Summering av tidigare forskning	18
3	Teori och metod	19
3.1	Kognitiv dissonans	20
3.2	Inre hinder	21
3.3	Gröna bilister	22
3.4	Identitetsmarkörer och grupptillhörighet	23
3.5	Urval	24
3.6	Summering datainsamlingsmetod	24
3.7	Genomförande	26
3.7.1	Intervjuerna	27
3.8	Metoddiskussion (Reabilitet och validitet)	27
3.9	Intervjuareffekten	29
3.10	Etiska överväganden	30
4	Resultat och Analys	31
4.1	Intervjupersonerna	32
4.2	Samvetet	36
4.3	Bilåkandet som vana	38
4.4	Attityder och värderingar kring bilen	41
4.5	Viktiga faktorer vid inköp av bil	43
4.6	Behov av bilen	45
4.7	Attityder och värderingar gentemot bilens påverkan på miljön	47
4.8	Övervägande vid val av transportmedel	49
4.9	Miljömedvetenhetens uttryck i handlingar	53
4.9.1	Kompensationsteori	58
5	Summerande analys	59
5.1	Vana och livsstil som inre hinder	59
5.2	Kognitiv dissonans och identitetsupprätthållande strategier	60

6	Diskussion	63
	Referenslista:	66
	Bilaga 1: Tabeller och figurer	1

1 Inledning

Miljöproblem har uppmärksammats mycket under de senaste årtiondena. Lösningar på miljöproblemen eller snarare minskningar på miljöpåverkan presenteras av naturvetare. Man kan således tycka att miljöfrågor främst tillhör det naturvetenskapliga fältet. Detta stämmer till en stor del. Men när människor och organisationer är medvetna om sin miljöpåverkan utan att faktiskt göra något åt det, blir miljöfrågan ett sociologiskt problem (Lindskog & Sundqvist 2011:21). Miljöproblem har sin uppkomst ur samhället och blir således en samhällsfråga som är relevant för sociologen att studera (ibid:8). Växjö kommun har länge haft som mål att reducera biltrafiken inom kommunens gränser. Dock har målen som satts upp inte uppnåtts. Bland annat framgår det enligt Växjö kommuns resevaneundersökning (2013) att målet med att endast 45 procent av alla resor som görs under 5 km skulle genomföras med bil misslyckats (Växjö kommuns budget 2010). För tillfället genomförs 48 procent av dessa resor med bil. Detta beror inte på att Växjöborna saknar intresse av att minska sitt bilåkande. Enligt resevaneundersökningen (2013) är 32 procent av Växjöborna villiga att minska sitt bilåkande. Det vill säga att cirka en tredjedel av bilåkarna använder bilen i större utsträckning än vad de skulle vilja. Detta fenomen har jag valt att undersöka vidare och kommer vara ursprunget till min problemformulering.

1.1 Problemformulering och frågeställning

- Hur kommer det sig att en stor del av bilisterna i Växjö åker mer bil än vad de vill?

För att få svar på problemformuleringen kommer jag att söka svar på följande frågeställningar:

- Vilka faktiska förutsättningar har dessa bilister i form av alternativa transportsätt för att minska sitt bilåkande? (Yttre hinder)
- Varför väljer de att köra bil? (Inre hinder)
- Hur hanterar dessa motvilliga bilister sitt dissonanta beteende?

Frågeställningarna har sitt ursprung ifrån tidigare studier inom det miljösociologiska fältet. Begreppen inre- och yttre hinder kommer jag att redogöra för i avsnittet om tidigare forskning. Under teoridelen kommer jag även att precisera hur dessa begrepp kommer att användas i min studie. Begreppen baseras på att individer som vill agera

miljövänligt kan stöta på hinder av olika slag som resulterar i att handlingen inte utförs, därmed blir dessa frågeställningar intressanta för att söka svar på i min problemformulering.

I Växjö kommuns resevaneundersökningen (2013) framgick det att 32 procent av bilisterna kör mer bil än vad de egentligen skulle vilja göra. För att förklara detta fenomen har jag valt att avgränsa mig till att undersöka individer som vill minska sitt bilåkande på grund av att de vill minska sin miljöpåverkan. De individer som kör bil men inte vill det på grund av att de vill minska sin miljöpåverkan, hamnar i kognitiv dissonans (Festinger 1957). Det vill säga att individen ifråga utför en handling som går emot hans eller hennes värderingar. Jag kommer att redogöra närmare för begreppet kognitiv dissonans i teoridelen.

I kommande stycke ska jag, med hjälp av statistik hämtad ifrån resevaneundersökningen (2013), precisera vilka de motvilliga bilisterna är, eller snarare var de i Växjö kommun befinner sig. Genom att göra det kommer jag kunna få en uppfattning om, bland annat, deras socioekonomiska förhållanden och därmed vilken typ av person jag bör rikta undersökningen mot. Jag kommer även att få svar på vilka kollektivtrafikförbindelser som finns i dessa områden och därmed få klarhet i huruvida individerna ifråga har möjlighet att använda sig av andra transportmedel för sina resor.

Sammanfattningsvis kommer jag att i kommande del att undersöka närmare vilka de motvilliga bilisterna är och var de befinner sig inom Växjö kommuns gränser, detta för att föra mig ett steg närmare svaret till varför de individer som vill minska sitt bilåkande inte gör det. För att få svar på frågan, måste jag helt enkelt veta vem jag ska fråga.

2 Bakgrund – Växjö kommuns resevaneundersökning 2013

Som jag beskrev i föregående stycke, kommer jag nu presentera statistik från Växjö kommuns resevaneundersökning (2013). Statistiken som lyfts fram kommer främst att ha som syfte att beskriva vilka de motvilliga bilisterna är, var de bor, om de har möjlighet att använda sig av kollektivtrafik och vad det är för typ av resor de gör med bilen. Jag kommer att inleda med att beskriva mer detaljerat vilka de motvilliga bilisterna är.

2.1 De motvilliga bilisterna

Jag beskrev i inledningen av studien att 32 procent av bilisterna som deltagit i resevaneundersökningen kör mer bil än de skulle vilja. I datamaterialet finns det ingen fråga som exakt ger svar om huruvida respondenterna kör bil mer än de vill, frågorna som ställts har istället kretsat kring huruvida bilisterna är positivt inställda till att minska sitt bilåkande. Jag har därmed kategoriserat de som är positiva till att minska sin bilåkning som motvilliga bilister.

Kategorin motvilliga bilister består av två olika typer av respondenter. Dessa två olika typer av respondenter är (se bilaga: tabell 1):

- 1.) De som har svarat: Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag funderar på att minska min bilanvändning. Jag är dock osäker på när och hur det ska gå till.
- 2.) De som har svarat: Jag använder bil för de flesta av mina resor men jag har som mål att minska min bilanvändning. Jag har redan provat att ersätta vissa resor eller har tankar på hur jag ska göra det.

Som det går att uttyda från de två ovanstående kategorierna av respondenter, är att de inte skiljer sig väsentligt ifrån varandra. Gemensamt för dessa två typer av respondenter är att de båda vill minska sitt bilåkande. De delar egenskapen att de kör bil mer än vad de vill, vilket gör dem till motvilliga bilister. Dessa två kategorier motsvarar 16 procent vardera av respondenterna som besvarat frågan, vilket resulterar i 32 procent (16 % + 16 %) motvilliga bilister (Se bilaga: tabell 1). Vi kan därmed konstatera att 32 procent av Växjös bilister är motvilliga bilister. Härnäst kommer jag att redogöra för vilka dessa bilister är.

Enligt Växjö kommuns resevaneundersökning (2013) är dessa motvilliga bilister främst kvinnor, yngre och högutbildade som har tillgång till kollektivtrafik (Växjö kommuns resevaneundersökning 2013:8). Det faktum att majoriteten av de motvilliga bilisterna har tillgång till kollektivtrafik indikerar att det motsägelsefulla beteendet (bilåkning) inte går att förklara med hjälp av bristande infrastruktur. Individerna har således möjlighet att välja andra transportsätt än bilen, vilket tyder på att de hinder individerna har för att minska sitt bilåkande inte är av rent fysisk karaktär (Yttre hinder). Hindren måste således vara något inom individen, det vill säga så kallade inre hinder. För att förklara detta beteende har jag använt mig av en mer djupgående kvalitativ metod, mer om detta i metoddelen.

Sammanfattningsvis har jag kartlagt vilka sociala kännetecken som de flesta motvilliga bilisterna är bärare av: de är oftast yngre, kvinnor och högutbildade. Den gemensamma nämnaren är att majoriteten av de motvilliga bilisterna har tillgång till kollektivtrafik, vilket utesluter rent fysiska hinder som förklaring på bilåkandet. Härefter kommer jag att undersöka närmare vilka stadsdelar majoriteten av de motvilliga bilisterna befinner sig i. Detta för att bringa större klarhet i vilka personer som är intressanta att studera noggrannare.

2.2 Motvilliga bilister per stadsdel

Som nämnts ovan ska jag nu redogöra för i vilka områden i Växjö som majoriteten av de motvilliga bilisterna är bosatta. I Växjö kommuns resevaneundersökning (2013) finns statistik på hur många procent av bilisterna i varje stadsdel som anser sig vara motvilliga bilister (se bilaga: tabell 2). Jag kommer nu att presentera de tre stadsdelar som har flest motvilliga bilister.

2.2.1 Öjaby/Räppe

Den stadsdel med absolut högst antal procent motvilliga bilister är Öjaby/Räppe med 43 procent (43 procent av bilisterna i stadsdelen anser sig vara motvilliga bilister).

Öjaby/Räppe är ett villaområde placerat i Växjö stads utkant. Området är ett höginkomsttagarområde (se bilaga: tabell 3) med den högsta biltätheten (se bilaga: tabell 4) i Växjö. Det är även Öjaby-/Räppeborna som utför flest resor med bil per dygn. Kollektivtrafiken som finns tillgänglig i området är buss, det finns ett flertal olika bushållplatser och bussturer går med en tidsintervall på 30 minuter (dagtid under vardagen, bussen går med längre tidsintervaller under helger och kvällar).

Kollektivtrafikförbindelserna är således inte de bästa i jämförelse med andra stadsdelar inom Växjö. Turen universitetet till resecentrum t.ex. (och vice versa) går med en tidsintervall på tio minuter (Länstrafiken Kronoberg). Den frekventa bilanvändningen i området skulle möjligen kunna förklaras med de något glesa bussturer, det vill säga att det finns en viss grad av yttre hinder i området. De yttre hindren i området tar sig form av relativt glesa bussturer och relativt långt avstånd till Växjö centrum. Därmed blir de motvilliga bilisterna i Öjaby/Räppe inte lika intressanta för mig att studera vidare då en del av bilismen i området går att förklara med yttre hinder.

2.2.2 Öster/Högstorp

Den stadsdel i Växjö som kommer på andra plats i antal procent motvilliga bilister är Öster/Högstorp med 41 procent. Detta kan tyckas märkligt då Öster/Högstorp ligger någorlunda centralt inom Växjö stads gränser. Enligt Växjö kommuns resevaneundersökning (2013) görs majoriteten av alla resor med bil till centrala Växjö och Västra mark (se bilaga: figur 1). Öster/Högstorp är även försedd med kollektivtrafik i form av buss. Det finns ett flertal olika busshållplatser i området och bussarna går med någorlunda täta turer, till skillnad i mot Öjaby/Räppe. Bussturerarna går med 15 minuters intervall, det vill säga att det går dubbelt så många bussar ifrån Öster/Högstorp än ifrån Öjaby/Räppe(Länstrafiken Kronoberg). Därmed kan man tycka att det är märkligt att det finns nästintill lika många motvilliga bilister i Öster/Högstorp som det finns i Öjaby/Räppe, då invånarna i Öster/Högstorp har godare fysiska förutsättningar för att minska sitt bilåkande (fler bussturer och närmare avstånd till centrum). Därmed blir de motvilliga bilisterna som är bosatta i områden där det finns goda förutsättningar att minska sitt bilåkande mer intressanta för min studie.

2.2.3 Sandsbro/Norremark

På tredje plats med antal motvilliga bilister kommer Sandsbro/Norremark, med 38 procent. Sandsbro/Norremark ligger i utkanten av Växjö stad, det är relativt långt in till stadskärnan i jämförelse med Öster/Högstorp. Även här har stadsdelens invånare tillgång till kollektivtrafik i form av buss. Busshållplatserna är dock något mer utspridda i jämförelse med de ovan nämnda stadsdelarna. Bussturerarna går med en tidsintervall på 20 minuter, alltså något oftare än från Öjaby/Räppe men något glesare än från Öster/Högstorp(Länstrafiken Kronoberg).

De motvilliga bilisterna i Sandsbro/Norremark är fortfarande intressanta att studera djupare, dock anser jag fortfarande att de motvilliga bilisterna i Öster/Högstorp är de som är absolut mest intressanta för mig att studera vidare, då de har de bästa förutsättningarna för att inte använda bilen.

Sammanfattningsvis har jag kartlagt i vilka områden som det finns flest motvilliga bilister, jag har sedan undersökt vilka infrastrukturella förutsättningar (bussturer och avstånd till centrum) som råder i dessa områden. Speciellt intressant är att området Öster/Högstorp som har relativt goda infrastrukturella förutsättningar för låg bilism, nära avstånd till centrum och goda kollektivtrafikförbindelser, ändå har näst högst antal procent motvilliga bilister inom Växjö kommun. På detta sätt har jag ringat in vilka

individer som blir extra intressanta för studie, individer som har relativt goda förutsättningar att minska sitt bilåkande, och som trots att de vill minska sitt bilåkande ändå inte gör det. Jag vill ta reda på hur dessa personer hanterar sitt dissonanta beteende. Beteendet blir dissonant då jag valt att avgränsa mig till individer som vill minska sin bilåkning på grund av miljöskäl. I nästkommande stycke kommer jag att redogöra för tidigare forskning som gjorts på ämnet, detta för att finna möjliga förklaringsmodeller till det motsägelsefulla beteendet.

2 Tidigare forskning

Jag ska nu redogöra för den tidigare forskning som gjorts kring ämnet motvillig bilism. Som jag nämnt tidigare har jag valt att avgränsa mig till individer som vill minska sin bilåkning på grund av att de vill minska sin miljöpåverkan. Anledningen till motvilligheten mot bilåkningen framgår inte i Växjö kommuns resevaneundersökning (2013), därmed kan jag enbart anta att en andel av de bilisterna, i Växjö, som vill minska sitt bilåkande, vill det på grund av miljöskäl.

Det är svårt att bedöma hur pass stor andel av de 32 procenten motvilliga bilister som är motvilliga på grund av miljöskäl. Dock finns det indikatorer som pekar på att de skulle kunna vara en större andel, detta på grund av att de motvilliga bilisterna tenderar till att vara bosatta i medel-/ höginkomststagarområden, vilket tyder på att ekonomi inte är av avgörande betydelse för individerna. En möjlig förklaring till motvilligheten skulle kunna vara att individerna anser bilåkandet som dyrt. En stor andel av de motvilliga bilisterna tenderade även att vara högutbildade (Växjö kommuns resevaneundersökning 2013), vilket enligt tidigare forskning, är en variabel som går hand i handske med miljömedvetenhet (Kollmuss & Agyeman 2002). Därmed menar jag att många av de motvilliga bilisterna kan tänkas vara motvilliga på grund av miljöskäl. Motvilligheten till bilåkandet blir således en form av antydning till att vilja agera miljövänligt, individerna vill agera miljövänligt men hindras av något. Därmed kommer jag att fördjupa mig i tidigare forskning som gjorts kring ämnet miljömedvetet agerande.

Tidigare forskning som gjorts på området miljövänligt agerande är främst av miljösociologisk karaktär. Fokus i studierna ligger främst på människans agerande (kopplat till miljön) och hur beteendet påverkas av individens attityder och föreställningar kring miljö. Några av arbetena jag har tagit del av fokuserar mer

generellt på människans handlingsfärdighet när det kommer till olika anpassningar av sitt beteende för att minska sin miljöpåverkan, till exempel källsortering, nedskräpning med mera. Andra studier fokuserar enbart på bilåkare, dock bör det understryckas att mycket forskning inte har gjorts på ämnet miljömedvetna bilister.

Nedan kommer jag att presentera olika studier som gjorts på ämnet miljövänligt agerande. Som jag nämnt tidigare kommer redogörelsen av den tidigare forskningen ha till syfte att hjälpa mig finna förklaringsmodeller (teorier) som jag kan applicera på mitt studieobjekt. Jag har ämnat studien till att undersöka vilka inre hinder de motvilliga bilisterna stöter på som förhindrar dem från att minska sitt bilåkande. Således kommer jag att under min genomgång av den tidigare forskningen att lägga fokus på de aspekter som lyfter fram olika typer av inre hinder som förhindrar individer från att agera miljövänligt.

2.1 Att färdas som man lär?

Petra Krantz har i sin avhandling *Att färdas som man lär?* (2001) undersökt människors attityder och föreställningar kring bilåkandets miljöpåverkan. Hon har även undersökt hur individens attityder och föreställningar påverkar beteendet. Beteendet undersöks i form av minskat bilåkande. Hon undersöker även vad bilåkare har för inställning till införandet av politiska beslut som reglerar eller sanktionerar bilåkande.

Krantz kategoriserar bilåkare i två olika kategorier, gröna och gråa bilister. Gröna bilister är bilåkare som är miljömedvetna, det vill säga, de är medvetna om bilåkandets inverkan på miljön (Krantz 2001:19). De gråa bilisterna skulle man kunna definiera som de gröna bilisternas motsats. De är således inte medvetna om miljön eller anser inte miljöproblem vara ett verkligt problem. Det märkliga enligt Krantz är att bilister med gröna föreställningar tenderar att använda bilen rätt mycket trots deras föreställningar. De flesta gröna bilister har bilen som huvudfärdsätt (Krantz 2001:188). Krantz lyfter även fram att de gröna bilisterna i stor utsträckning har de infrastrukturella förutsättningarna för att inte använda bilen så mycket som de gör. Detta fenomen undersöks djupare.

En av slutsatserna blir att information om bilens inverkan på miljön bara påverkar individen i ringa grad. Individen blir mindre benägen att använda bilen vid vardagliga resor beroende på hur stor miljöbov de anser bilen är. Men Krantz kommer fram till att

miljöinformationen förmodligen inte är lösningen på att få människor att välja andra transportsätt (mer miljövänliga) framför bilen. Detta på grund av att de miljömedvetna bilisterna har ursäkter eller försvar för sitt bilkörande som fungerar som ”stödben”. Krantz kartlägger dessa försvar och menar på att dessa ”stödben” måste kapas för att bilisterna ska förändra sitt beteende (Krantz 2001: 179).

Två olika typer av försvar radas upp till varför gröna bilister inte förändrar sina bilvanor. Det första försvaret är att vissa resor inte skulle vara möjliga utan bilen. Sådana resor skulle t.ex. vara att hälsa på sin morfar eller åka till sommarstugan etc. Det andra försvaret är att bilen har många fördelar i jämförelse med andra transportsätt. Dessa fördelar är 1.) lastmöjlighet, vid t.ex. storköp. 2.) Tidseffektiv, går snabbare än buss och annan kollektivtrafik. 3.) Bilen fungerar som ett skydd mot omvärlden (vädret, andra människor etc.). 4.) Rörligheten/flexibiliteten (friheten) är mycket större än med andra transportmedel(ibid).

En summering av Krantz slutsatser är att individer som vill minska sitt bilåkande på grund av miljöideologiska tänkesätt (attityd), men inte gör det, hamnar i kognitiv dissonans, ett obehagstillstånd som individen kan ta sig ur genom att skapa så kallade ”stödben”. Stödbenen består av olika ursäkter eller försvar. Dessa ursäkter är att individen inte kan utföra vissa resor utan bilen och att bilen är ett bättre transportsätt än kollektivtrafiken. Krantz menar därmed att information till bilisterna om bilens negativa miljöpåverkan inte har någon större verkan vad gäller minskat bilåkande så länge individerna har stödben att luta sig på.

Krantz studie är därmed ytterst relevant för min undersöknings syfte då Krantz undersökt samma studieobjekt (gröna bilister). Jag kommer att använda Krantz studie som utgångspunkt för hur bilisterna hanterar sitt dissonanta beteende. Krantz studie kommer därmed att fungera som en form av utgångsläge för min vidare studie. Begreppet ”gröna bilister” kommer jag att använda i stället för ”motvilliga bilister” då jag redogjort för att mitt studieobjekt är bilister som vill minska sitt bilåkande på grund av miljöskäl. Jag kommer även att använda mig av Festingers (1957) teori om kognitiv dissonans för att söka svar på hur de gröna bilisterna hanterar sitt motsägelsefulla beteende, mer om detta i metod och teori delen. Krantz har dock inte kartlagt vad som försatt individerna i kognitiv dissonans, det vill säga vilka inre hinder (t.ex. livsstil och gamla vanor som jag kommer presentera senare) individerna stött på som gör att de

börjat köra bil och därmed hamnat i detta obehagstillstånd. Något som även gör att ytterligare en studie bör göras på ämnet gröna bilister är på grund av att det inte gjorts särskilt många på ämnet. Det var även ett flertal år sedan Krantz studie på gröna bilister gjordes, mycket kan ha förändrats sedan dess, bland annat har miljöbilen gjort ett större inträde på bilmarknaden, fler typer av miljövänliga handlingar och olika typer av miljöproblem diskuteras i media i dag än vad som gjordes för 10 till 15 år sedan. Jag menar därmed att en studie på samma ämne är ytterst relevant.

2.2 Människa och miljö

Lindén har i sin forskning *Människa och miljö* (1994) undersökt vilka faktorer som påverkar individers miljöhandlande. Det vill säga; vad är det som får vissa individer att agera mer miljömedvetet än andra. Hon undersöker faktorer som attityder, livsstil, livsform, med mera.

Lindén lyfter fram att attityden individen har i miljöfrågor (problem) är betydande för individens miljöbeteende. Med attityd menar Lindén de kunskaper en person har om en företeelse samt de känslor kunskapen ger upphov till. Adderar man dessa två variabler (kunskap + känslor) får man fram individens handlingsberedskap. Handlingsberedskap behöver inte innebära att personen faktiskt kommer att agera enligt sina känslor kring kunskapen om företeelsen, i detta fall miljöproblem. Men attityd är en bidragande faktor för att en handling ska genomföras. Även om många av faktorerna pekar på att individen bör handla på ett visst sätt behöver det inte vara fallet. För att en person med en hög handlingsberedskap (uttalar att han eller hon vill agera på ett visst sätt) ska utföra en handling krävs det att det råder rätt omständigheter. Uppkommer det hinder eller andra förutsättningar blir risken stor att handlingen inte genomförs. Detta är förklaringen till varför många av Lindéns intervjupersoner inte genomförde så många miljöhandlingar som de uppgav att de skulle vilja (Lindén 1994).

Sammanfattningsvis kommer Lindén fram till att attityden (kunskap + känslor) en individ har till vissa miljöfrågor är av stor betydelse för huruvida individen väljer att agera miljövänligt. Dock menar Lindén att attityden inte är det absolut avgörande. Stöter individen (med rätt attityd) på hinder av olika slag kan individen lätt komma på andra tankar. De hinder som Lindén lyfter fram bör således vara relevanta för min studie, då de gröna bilisterna jag ska studera bär på den rätta attityden för att förändra sitt beteende. Lindén fördjupar sina resonemang kring de olika hindren i en senare gjord

studie på samma ämne. Jag kommer nedan att redogöra för denna studie och därefter beskriva hur studien kommer användas i min undersökning.

2.3 Allmänhetens miljöpåverkan

Lindén har i sin forskning *Allmänhetens Miljöpåverkan* (2001) mer generellt kartlagt vilka olika miljöhandlingar en individ kan genomföra och hur det påverkar hans eller hennes livsstil. Hon lyfter även fram vad som krävs för att dessa handlingar/beteendeförändringar ska genomföras.

Lindén beskriver att det finns två olika typer av drivkrafter som påverkar människans agerande, yttre och inre drivkrafter. De inre drivkrafterna (kallas även individuella faktorer) består av de värderingar, bedömningar och kunskaper som individen har om en företeelse. Dessa faktorer (värderingar, bedömningar och kunskaper) omsätts för individen till en uppfattning kring hur viktigt det är att utföra (eller sluta med) en handling. Det vill säga att tror individen att hans eller hennes agerande kommer att göra någon skillnad, eller ha någon betydelse, är chansen större att individen kommer att agera (Lindén 2001:46).

De yttre drivkrafterna kallar Lindén för samhällets stödjande struktur. Det vill säga det samhället kan göra för att underlätta att individer agerar på ett visst sätt. Samhällets stödjande struktur kan delas upp i två kategorier. Immateriellt och materiellt stödjande. Det immateriella stödandet består av kulturella och samhällsliga värderingar som tar sig i uttryck genom traditioner och politik. Det immateriella stödandet påverkar således individens uppfattning kring t.ex. miljöproblem. Materiella stödjande strukturer är de rent fysiska åtgärderna som kollektivet (staten/kommunen etc.) kan bidra med för att underlätta för individen att agera miljövänligt. Som t.ex. utökad kollektivtrafik, möjlighet att källsortera etc. När både de materiella och immateriella strukturerna stämmer överens med varandra kan man se effektiva resultat i form av förändrat beteende. Är dock dessa två strukturer motsägelsefulla kan man räkna med ett motsatt resultat. Som att rekommendera folk att köra mindre bil och samtidigt öka priserna för resor med kollektivtrafiken (Lindén 2001:46f).

Utöver de inre och yttre drivkrafterna finns det ytterligare avgörande faktorer för huruvida en individ ska börja anamma ett visst handlingsmönster. De handlingar, som ”kostar” lite i uppoffringar i individens rådande livsstil, är personen mer villig att

genomföra. Dock påverkar de materiella och immateriella stödjande strukturerna individens villighet och möjlighet att genomföra en viss handlingstyp. Som tabellen nedan visar, har Lindén kartlagt fem olika handlingstyper som kräver olika mycket förändring i individens beteende. Det förändrade beteendet har olika mycket påverkan på personens livsstil. Som exempel på en passiv handling använder författaren att inte skräpa ner, detta i sig kräver en liten om ingen förändring i individens livsstil. Således blir det ingen större uppoffring att anamma denna handling och därför kommer handlingen lätt genomföras. En handling som däremot kräver en livsstilsändring kan vara att byta bort bilen som huvudtransportmedel. En sådan förändring innebär att personen skulle behöva planera sina resor på ett annat förmodligen mer tidskrävande vis. Även vardagliga ärenden som inköp och dylikt kommer att behövas förändras. Om individen dessutom är en del av en familj kan omställningen tänkas vara ännu större. (ibid:52f)

<u>Handlingstyp</u>	<u>Beteende</u>	<u>Livsstilspåverkan</u>
Passiv handling	Undvikande	Liten
Frekvent vana	Prestigelös	Justering/komplettering
Planerad handling	Ändra vanor	Ändringspotential
Omvärldsberoende	Byta beteende	Förändring
Omställning	Byta handlingsmönster	Livsstilsändring

För att knyta an till min studie kan vi således konstatera att de gröna bilisterna jag ska studera vidare, har blivit påverkade av samhällets stödjande struktur i form av immateriellt stödjande då de vill minska sitt bilåkande på grund av miljöskäl, men även av materiellt stödjande då majoriteten av de gröna bilisterna har tillgång till kollektivtrafiken, men de kör fortfarande bil. Detta tyder på att det inre hindret i form av livsstil eller livsstilspåverkan möjligen skulle kunna vara en förklaring till varför de gröna bilisterna inte minskar sitt bilåkande. Jag kommer därmed att inkludera begreppet livsstil och livsstilspåverkan i min studie som en form av inre hinder, mer om detta i metod- och teoridelen.

2.4 Gamla vanor

Samtliga faktorer som tas upp av både Lindén (1994 & 2001) och Krantz (2001) är majoriteten av forskarna inom fältet överens om har betydelse (attityden till en företeelse påverkar handlingsberedskapen m.m.). Dock lyfter Kollmuss & Agyeman (2002) fram ännu en ytterst vital barriär som kan förhindra en individ att agera miljövänligt. Denna barriär består av gamla vanor. Författarna menar att inre- och yttre

faktorer fortfarande är av betydelse men att den beteendevetenskapliga forskningen på miljöhandlande missat denna väsentliga detalj, gamla vanor (Kollmuss & Agyeman 2002:256). Lite forskning har gjorts på ämnet att bryta vanor, speciellt vanor kopplade till miljönegativt beteende. Nedan kommer jag att redogöra för en studie som gjorts på detta ämne.

2.4.1 Vanebrytande forskning (interventions forskning)

Som nämnt ovan har forskning gjorts på människors vanor och hur de kan brytas.

Forskning har visat på att det finns två olika sätt för en individ att bryta en vana. Det första sättet är att individen måste bli medveten om sin vana och besluta sig för att sluta med den. Det andra sättet är att individen flyttas till en ny kontext, till exempel en ny plats eller en ny situation och därmed inte kan utföra vanan (Davidov 2007:317).

Davidov har i sin undersökning *Explaining habits in a new context: the case of travel-mode choice* (2007) undersökt om människor kan förändra sina resevanor om de flyttar till en ny stad. Individerna som studerats har nyligen flyttat till en ny stad och i samband med flytten blivit informerad om alternativa transportsätt till bilen. Personerna i studien har även fått en heldags gratis resa med kollektivtrafiken inom den nya staden. Davidov har på detta vis undersökt om information i samband med att en individ hamnar i en ny kontext påverkar individen till att bryta gamla vanor (att använda bilen). Davidov kommer fram till att information hade en delvis positiv effekt på att bryta vanor i en ny kontext. Dock var denna effekt bara tillfällig. Vid en senare uppföljning hade majoriteten av respondenterna återgått till sina tidigare vanor. Davidov lyfter fram att vissa sociodemografiska faktorer var avgörande för huruvida en individ fortsätter att använda bilen i den nya kontexten. Dessa var 1.) hushållet äger en bil och 2.) hushållet har en hög utbildning.

Om ett hushåll äger en bil är det inte så konstigt att de tenderar att använda den. Bilen blir lätt tillgänglig och det kan förklara saken. Dock kan man tycka att den höga utbildningen istället borde ha motsatt effekt på bilåkandet, i och med att med en högre utbildningsnivå kommer en högre kunskap om miljön. Davidov menar på att människor med högre utbildning kan tänkas värdesätta bilen som en statussymbol i högre utsträckning och möjligen se ner på kollektivtrafiken som något för de fattiga (Davidov 2007:330).

Utifrån Davidovs studie kan vi således konstatera att bilåkandet som vana har en stor inverkan på huruvida en individ ska sluta med beteendet. Information i samband med att en individ kom i en ny kontext räckte inte för att individerna skulle sluta med sin gamla vana, att åka bil. Därmed tolkar jag det som att en djupt rotad vana är en starkt bidragande faktor till varför vissa individer inte slutar med ett beteende som de skulle vilja förändra. Dock framgår det inte i Davidovs studie huruvida individerna han studerade ville minska sitt bilåkande eller om de var miljömedvetna eller inte. Därmed blir vanor intressanta att ta med som ett inre hinder i min studie för att vidare utveckla forskningen på gröna bilister, detta kommer jag att förklara vidare i metod- och teoridelen.

2.5 Kunskap

En av de rådande debatterna inom forskningsfältet för miljövänligt agerande är hur stor betydelse kunskapen kring miljön har för att en individ ska börja agera mer miljövänligt. Som Davidov (nämnd ovan) beskrev hade hög utbildning snarare negativ effekt på huruvida en individ väljer att sluta med ett negativt miljöagerande (bilåkandet). Nedan kommer jag att redogöra för den rådande något polariserade debatten.

Inom forskningen på människors miljöagerande har kunskapens betydelse för förändrat beteende diskuterats. De finns de forskare (Grob 1991 & Kaiser 1999) som anser att det finns en direkt korrelation mellan individens kunskap om miljön och hur den sedan väljer att agera (Kollmuss & Agyeman 2002). Sedan finns det forskare (Fliegenschnee & Schelakovsky 1998; Lehmann 1999) som anser att kunskap inte är av väsentlig betydelse för att få en individ att förändra sitt beteende i en mer miljövänlig riktning. Majoriteten anser det senare. Som exempel på kunskapens bristande betydelse lyfts kvinnor fram. Kvinnor tenderar till att ha mindre kunskap om miljön men väljer i större utsträckning att engagera sig för miljön, de är även mer villiga att förändra sitt beteende till fördel för miljön. Kunskapen om miljöproblem ökar desto fler år personen har studerat. Men kunskapsnivån behöver inte få individen att agera mer miljövänligt (ibid). Det finns även mer forskning som understryker kunskapens bristande betydelse för miljövänligt beteende. Bland annat har Kempton (1995) undersökt miljörelser och antimiljöorganisationer i USA. I denna studie lyfter Kempton fram att medlemmarna i de båda organisationerna tenderade till att ha relativt låg kunskap om miljön.

Således kan vi konstatera att kunskapen inte är av avgörande betydelse för huruvida en individ väljer att agera miljövänligt, vilket även indikerar på att känslan mot kunskapen är av betydelse, vilket Lindén (1994 & 2001) hävdade. Kemptons studie understryker även att känslan mot kunskapen måste vara avgörande, då både antimiljö- och miljöorganisationers medlemmar tenderade till att ha relativt låg kunskap kring miljön. Det viktiga blir således för mig att undersöka individer som *vill* minska sitt bilåkande och därmed inte bara intervjua bilåkare med hög kunskap kring miljön, för viljan till att minska bilåkandet indikerar på att individen bär på den rätta attityden mot företeelsen (miljöproblem).

2.6 Summering av tidigare forskning

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att individer som är miljömedvetna eller har den rätta attityden för att förändra sitt beteende, inte gör detta på grund av olika hinder. Det kan vara yttre hinder som t.ex. bristande kollektivtrafik, eller så kan det vara inre hinder. Inre hinder syftar på hinder som finns inom individen, d.v.s. hinder som inte är av fysisk karaktär. Inre hinder kan vara att beteendet som individen vill förändra är en gammal vana (Davidov 2007, Kollmuss & Agyman 2002) eller en väsentlig del i individens rådande livsstil (Lindén 2001). Bilåkning beskrivs som en sådan svårföränderlig handling, en handling som är en stor del av personers livsstil.

Individen som inte förändrar sitt beteende på grund av inre hinder hanterar sin kognitiva dissonans genom olika ursäkter (Krantz 2001). Därmed kan vi konstatera att kunskapen eller attityden till miljön inte är avgörande för huruvida en individ ska sluta eller minska sitt bilåkande, vilket majoriteten av forskarna inom fältet är överens om (Kempton 1995 m.fl.). Kunskapen kan bidra till att skapa en positiv attityd till att vilja förändra sitt miljönegativa beteende, men inre hinder sätter stopp för detta i stor utsträckning.

Genomgången av den tidigare forskningen har hjälpt mig med att plocka fram lämpliga teoretiska verktyg för att angripa min problemformulering. Jag har identifierat inre hinder i form av livsstilspåverkan och gamla vanor. Jag har även bekantat mig med Krantz undersökning av gröna bilister, som fungerar som en form av utgångspunkt för min vidare studie, då vi studerar samma fenomen. Utifrån Krantz studie har jag hämtat begreppet grön bilist men även teorin om kognitiv dissonans (Festinger 1957). Jag kommer i teori- och metoddelen att precisera hur dessa teoretiska begrepp kommer att användas i min studie.

Något jag tycker mig sakna i den tidigare forskningen är miljömedvetenheten som identitet och hur detta påverkar en individ som utför en handling som är miljönegativ. Jag kommer därmed även att ta med miljömedvetenhet som identitetsmarkör som en teoretisk infallsvinkel i min studie och därmed även fördjupa forskningen på ämnet. Något, som även saknas i den tidigare forskningen, är vad det finns för kulturella kopplingar till bilen. Möjligen kan kulturella kopplingar till bilen fungera som en form av inre hinder, jag kommer därmed även att undersöka om en bilkultur kan vara en form av inre hinder.

3 Teori och metod

I detta stycke kommer jag att beskriva de teoretiska infallsvinklar jag anser lämpliga för att söka svar på min problemformulering (Hur kommer det sig att en stor del av bilisterna i Växjö åker mer bil än vad de vill?). De teoretiska infallsvinklarna har främst sitt ursprung i den tidigare forskningen jag redogjort för. Jag kommer även att presentera mitt metodval baserat på de teoretiska begrepp jag använder mig av, detta för att ge mig en uppfattning om vilken metod som är mest lämplig för att besvara de teoretiska frågorna. Metoden kommer således att bestämmas utifrån de teoretiska frågor som behöver besvaras. Därmed kommer jag inte att först presentera vilken teori jag valt och sedan vilken metod jag kommer att använda mig av, utan metod och teori kommer att beskrivas i förhållande till varandra (Dannefjord i Bergman & Olofsson 2005:18ff).

Som jag har beskrivit tidigare har jag beslutat att studera bilister som vill minska sin bilåkning på grund av att de vill värna om miljön. Enligt tidigare studier på ämnet hamnar dessa bilister i kognitivt dissonans (se Krantz 2001) och jag kommer därför att tillämpa teorin om kognitiv dissonans för att söka svar på min problemformulering. Om bilisterna ifråga befinner sig i kognitiv dissonans blir det intressant för mig att kartlägga vilka försvar dessa individer använder sig av för att hantera dissonansen. Försvaren individerna använder sig av har främst till syfte att legitimera och rationalisera sitt motsägelsefulla beteende, så att individen kan motivera för sig själv men även för andra varför han eller hon agerar som de gör. För att kunna kartlägga vilka försvar bilisterna använder sig av, för att reducera obehagskänslor, blir den mest lämpliga metoden kvalitativ. Detta för att jag bedömer det som väldigt svårt att undersöka hur en individ tänker och rationaliserar ett visst beteende via kvantitativ metod. Jag misstänker även att utifall att jag skulle använda mig av en kvantitativ

metod, skulle frågorna möjligen kunna bli något ledande. Då jag i princip redan måste ha en uppfattning kring vilka försvar individerna kan tänkas legitimera sitt bilåkande med.

Kvantitativ metod brukar även kritiserats inom samhälls- och beteendevetenskap för att vara allt för stelbent när det kommer till att förklara människors beteende. Kritikerna menar att människans beteende sällan kan förklaras med hjälp av mätning, kategorisering eller systematisering, människans beteende är mer komplext än så (Kavle & Brinkmann 2009:70ff). Jag menar dock inte att kvantitativa metoder aldrig är ett lämpligt tillvägagångsätt för studier inom sociologin. Dock menar jag att intervjuer är mest lämpligt i mitt fall, då min studie riktar sig till att undersöka individers känslor och upplevelser kring ett fenomen (Rosengren & Arvidsson 2002:140). Risken med att använda en kvantitativ metod för en studie, som denna, är att man missar oväntade svar och även uppföljnings möjligheter i form av följdfrågor (Esaiasson, Gilljam, Oscarsson & Wängnerud 2007:283f). I metodboken *Metodpraktikan* lyfter till och med författarna fram Krantz studie *Att fördas som man lär?* (2001) som ett praktexempel på när en kvalitativ metod gör sig som bäst (ibid:287f). Jag avser därmed inte att närma mig studieobjektet med någon annan metod än kvalitativ, dels för att Krantz studie fungerar som en utgångspunkt för min undersökning.

Valet av kvalitativ metod i form av intervjuer beror även på att man skulle kunna se det som att jag som intervjuare blir en del av teorin då jag ställer frågor kring det motsägelsefulla beteendet. Individen kommer att presentera för mig varför de agerar som de gör. Intervjupersonen kommer således att försöka legitimera det motsägelsefulla beteendet för mig och det är på detta sätt jag kommer att kunna kartlägga individens försvar eller ”stödben”. Jag får även på detta sätt reda på hur individerna går tillväga för att fortfarande framstå som miljömedveten, med andra ord, hur de upprätthåller en grönidentitet.

Nedan kommer jag att beskriva mer utförligt teorin om kognitiv dissonans och hur den kan användas för att söka svar på min problemformulering.

3.1 Kognitiv dissonans

Om en individ använder bilen som färdssätt trots att hon i själva verket hade velat transportera sig med en annan typ av transportmedel (för att värna om miljön), hamnar

personen i *kognitiv dissonans*. Med andra ord betyder det att personen upplever att de egna handlingarna inte stämmer överens med de egna föreställningarna (eller attityd mot en företeelse). I ett sådant tillstånd upplever individen en obehagskänsla, och för att minska denna känsla målar individen upp försvar för att motivera sitt handlande. Obehagskänslan kan variera i styrka beroende på hur pass starka värderingar man om företeelsen (Miljön)(Festinger 1957:18ff). Denna teori går således att applicera på min undersöknings problemformulering. Känslan av kognitiv dissonans borde således slå hårt mot en individ som anser sig var miljömedveten och vet om att bilåkning skadar miljön. Som jag nämnde tidigare kommer jag att behöva kartlägga dessa individers försvar som reducerar deras obehagskänslor. Något som bör nämnas är att i Krantz studie (2001) på gröna bilister, främst fokuserade på hur individerna legitimerade sitt motsägelsefulla beteende för sig själv, studien tog inte hänsyn till hur individen legitimerade sitt beteende för sin omgivning (Krantz 2001:114). Detta kommer jag således fördjupa mig i genom att undersöka intervjupersonernas miljömedvetenhet som en form av gruppstillhörighet, mer om detta senare.

För att ta reda på individernas olika försvar kommer jag att ställa någorlunda neutrala frågor som handlar om hur individen resonerar när han eller hon väljer transportmedel. Jag har valt någorlunda neutrala frågeställningar för att jag vill undvika att individen ska känna sig påhoppad eller anklagad (ibid: 123f). Frågor som direkt fokuserar på varför de agerar dissonant kommer därmed utseslutas. Jag kommer således att få uttyda deras försvar genom deras olika resonemang kring varför de köpte bil, hur de motiverar sina bilresor etc.

3.2 Inre hinder

Utöver teorin om kognitiv dissonans kommer jag även att försöka kartlägga de inre hinder individerna kan ha stött på, vilka har försatt dem i kognitiv dissonans. Yttre hinder är inte lika intressant för mig då det visade sig i Växjö kommuns resevaneundersökning 2013 att majoriteten av de ovilliga bilisterna faktiskt har tillgång till kollektivtrafik. För att komma åt vilka inre hinder individerna utsätts för kommer jag att behöva få svar på när individerna började köra bil, under hur lång tid (hur många år) individen har använt bilen frekvent etc., detta för att redogöra hur pass rotat bilåkandet är i individens vardagliga handlingsmönster, vilket Davidov (2007) visade var ett avgörande inre hinder.

Jag kommer även att ställa frågor om vad som skulle förändras i individens liv utifall att han eller hon skulle sluta åka bil. Detta för att få en uppfattning om hur stor roll bilen spelar i individens livsstil. Har bilåkningen en stor del i individens livsstil blir det mycket svårt för individen att sluta med handlingen enligt Lindén (2001).

3.3 Gröna bilister

Lindéns matris över olika handlingstyper och deras livsstilspåverkan (se tidigare forskning) kommer även att användas för att kunna identifiera vilka miljövänliga handlingar som mina intervjupersoner faktiskt utför. Detta för att få en objektiv uppfattning om hur mycket individerna har anpassat sin livsstil för att vara miljömedvetna. Miljömedvetenhet är subjektivt, det vill säga att en individ kan anse sig vara miljömedveten men om man jämför med en annan individ, kanske den första personen inte framstår som särskilt miljömedveten längre. Därmed kommer jag att kartlägga vilka olika ”miljövänliga” handlingar individerna utför. Jag kommer således ställa frågor till intervjupersonerna angående deras konsumtionsvanor och andra möjliga miljövänliga handlingar. Frågor kommer även att ställas angående deras kunskaper kring miljön och miljöproblem. På detta sätt kommer jag kunna redogöra för huruvida intervjupersonen är en ”grön bilist”.

Begreppet grön bilist har jag hämtat ifrån Krantz (2001) studie (se tidigare forskning). En grön bilist är en person som har stor kunskap kring miljön och hyser känslor mot miljön, känslor som motiverar individen till att vilja minska sin negativa miljöpåverkan. Genom att identifiera vilka kunskaper individerna har kring miljön och vilka miljövänliga handlingar de olika individerna utför, kommer jag att kunna placera in individerna i en skala från grå till grön eller med andra ord en miljömedvetenhetsskala. Gröna bilister blir således mitt optimala urval. För att vidare utveckla Krantz studie på de gröna bilisterna kommer jag att addera ett ytterligare teoretiskt perspektiv på min undersökning. Detta teoretiska perspektiv baseras på att miljömedvetenhet och miljövänliga handlingar fungerar som en identitetsmarkör (symboliserar en grupptillhörighet). Som jag nämnde tidigare har Krantz främst fokuserat på hur individerna motiverar för sig själva sitt motsägelsefulla beteende, genom att addera att individerna vill upprätthålla en grön identitet, kommer jag även lägga fokus på hur individerna motiverar sitt motsägelsefulla beteende för andra. Med andra ord hur gör den gröna bilisten för att upprätthålla sin gröna idetitet trots sitt miljönegativa agerande. Nedan kommer jag generellt redogöra för vad en identitetsmarkör är.

3.4 Identitetsmarkörer och grupptillhörighet

Som individ i ett samhälle har man en uppfattning av vilka sociala sammanhang man tillhör samt vilka man inte tillhör. Man skaffar sig en uppfattning om sin identitet och vilka grupper man tillhör, och vilka grupper man vill vara medlem i. Vilka grupper man känner tillhörighet till, beror mycket på individens sociala position i samhället. Faktorer som påverkar individens sociala position är bland annat ålder, kön, etnicitet, utbildning m.m. Grupptillhörighet kan baseras på ett flertal olika indikatorer som t.ex. musiksmak. För att signalera sin grupptillhörighet till omvärlden använder gruppmedlemmarna sig av identitetsmarkörer. Sådana identitetsmarkörer kan vara t.ex. klädstil och symboler men kan även vara beteendebaserade (Lidskog & Sundqvist 2011:103).

Utifrån beskrivningen ovan menar jag således att miljömedvetenhet kan ta sig i uttryck som en identitet. Personen identifierar sig med andra personer som är miljömedvetna och man vill gärna signalera att man tillhör gruppen miljömedvetna människor. Som nämnts ovan använder sig individer av identitetsmarkörer för att signalera sin grupptillhörighet. Identitetsmarkörerna kan ta sig uttryck via symboler och klädstil, men även via handlingar. Gröna bilister kan därmed tänkas vilja upprätthålla någon form av grön identitet eller grön profil, trots att de åker relativt mycket bil. Frågor som blir intressanta för mig att besvara blir således hur dessa individer går tillväga för att upprätthålla en grön identitet trots deras motsägelsefulla beteende. Som nämnts ovan kan handlingar fungera som en form av identitetsmarkör. Jag kommer således söka svar på vilka miljövänliga handlingar som de gröna bilisterna utför för att bibehålla en grön identitet. Eller mer generellt, vilka försvar individerna använder sig av för att upprätthålla en grön identitet.

Som jag nämnde tidigare kommer jag att använda mig av Lindéns (2001) beteendematrix för att kartlägga vilka miljövänliga handlingar de gröna bilisterna utför. Detta för att få en uppfattning kring hur ”gröna” de olika intervjupersonerna är. Utöver de miljövänliga handlingarna kommer jag även att undersöka hur pass gröna de intervjuade anser sig vara, samt hur pass viktigt de anser det är att vara miljömedveten i deras umgängeskrets (privat och arbetsrelaterade). Detta kommer jag att undersöka för att få en uppfattning kring hur pass viktigt det är för individen att upprätthålla en grön identitet. De intervjupersoner som anser sig vara väldigt gröna, och tycker att det är viktigt i deras umgängeskrets att vara miljömedveten, kommer förmodligen att vara

tvungna att stärka sin gröna identitet med fler identitetsmarkörer i form av miljövänliga handlingar för att kunna kompensera för sitt bilåkande.

3.5 Urval

Mitt urval baserar sig på dels Växjö kommuns resevaneundersökning (2013) men även på de teoretiska infallsvinklar jag valt att använda mig av. I resevaneundersökning (se bakgrund) lyfte jag fram Öster/Högstorp som ett av de områden i Växjö som har högst antal motvilliga bilister. Öster/Högstorp är även ett av de områden i Växjö med bäst fysiska förutsättningar för att minska sitt bilåkande, det vill säga att det går täta bussturer därifrån och det är relativt nära in till Växjös centrum (majoriteten av alla bilresor inom Växjö är till centrum och Väster mark). De motvilliga bilisterna i detta område blir därmed extra intressanta för mig att studera djupare, då de inte direkt har några synliga yttre hinder. Ett av mina kriterier för urval blir således att individen ska bo inom Växjö stad och ha relativt goda fysiska förutsättningar för att inte använda bilen.

Som nämnt är jag intresserad av att intervjua ”gröna bilister”, det vill säga bilister som är miljömedvetna men ändå kör relativt mycket bil. Ytterligare ett av mina kriterier för urval blir således att individen ska vara miljömedveten och även äga en bil. Individen ska använda bilen någorlunda frekvent och även uttrycka att han eller hon skulle vilja minska sitt bilåkande.

Mina urvalskriterier blir följande i punktform:

- Personen ska anse sig själv vara miljömedveten.
- Personen ska bo inom Växjö stad och ha någorlunda god tillgång till kollektivtrafik och relativt nära avstånd till centrum (eller inga direkta yttre hinder).
- Personen ska använda bilen någorlunda frekvent (2-5ggr i veckan).
- Personen ska ha en önskan om att vilja minska sitt bilåkande.

3.6 Summering datainsamlingsmetod

För att besvara mina teoretiska frågor kommer jag att använda mig av intervjuer. Intervjuerna är av riktat öppen karaktär, d.v.s. att jag kommer att ställa frågor kring olika teman men intervjupersonerna kommer att ha möjlighet att svara fritt på frågorna (Rosengren & Arvidsson 2002:140). Metodvalet baseras på att jag med hjälp av mina

teoretiska utgångspunkter har kunnat formulera frågor, som bäst besvaras kvalitativt, jag har använt mig av öppna frågor för att ge intervjupersonerna möjlighet att svara fritt, på detta sätt kommer jag även kunna lämna utrymme för svar som går utanför mina teoretiska utgångspunkter.

Majoriteteten av frågorna som kommer att ställas till intervjupersonerna har någon form av teoretisk utgångspunkt, de teorier som jag beskrivit tidigare, men jag kommer även att ställa frågor av mer utforskande karaktär. Dessa mer utforskande frågor kommer främst kretsa kring individens kulturella kopplingar till bilen. Mitt frågeformulär (se bilaga) är baserat på Krantz (2001) frågeformulär som användes i hennes studie *Att färdas som man lär?* - dock har frågeformuläret utvecklats och reducerats något. Jag har använt mig av samma tematik men frågorna har jag förändrat något, då jag utgått från ett bredare teoretiskt perspektiv. Jag kommer nu att presentera en summering av de teoretiska frågor jag ämnar besvara. Frågorna kommer att tematiseras utefter teoretiskt perspektiv samt vilken frågeställning de kan tänkas besvara.

Frågeställning: Hur hanterar dessa motvilliga bilister sitt dissonanta beteende?

Kognitiv dissonans

- Frågor som kretsar kring hur individen resonerar och motiverar sina bilresor, hur motiverar individen att han eller hon införskaffade bil etc.

Grön Bilist

- Frågor som besvarar vad individen har för attityd mot miljön, om individen anser sig miljömedveten, vilka miljövänliga handlingar han/hon utför i övrigt etc.

Grönidentitet

- Frågor som kretsar kring huruvida det är viktigt i individens umgängeskrets att vara miljömedveten. Har individen dåligt samvete för sin miljöpåverkan, vad gör individen för miljövänliga handlingar etc.

Frågeställning: Varför väljer de att köra bil?

Inre hinder

- *Vanor*: Frågor som kretsar kring när individen införskaffade sin första bil, hur bilen har använts under individens vuxna liv.
- *Livsstil*: Frågor som kretsar kring vad som skulle förändras i individens liv utifall att han eller hon skulle göra sig av med bilen.

Övriga utforskande frågor (Bilkultur, bilen som statussymbol etc.)

- Frågor kring hur bilen har använts under individens uppväxt, vad individen känner kring bilen, vad har bilen fyllt för funktion under individens uppväxt etc.

Jag har nu redogjort för vilka teoretiska frågor jag vill besvara, hur de ska besvaras (intervjuer) och vilka som ska besvara frågorna (Gröna bilister utan yttre hinder). Nedan kommer jag presentera hur jag genomfört min studie.

3.7 Genomförande

Jag kommer nu beskriva mitt tillvägagångssätt för att komma i kontakt med individer som passar in på mina urvalskriterier. Till en början riktade jag mitt fokus mot miljöpartister, då jag tar för givet att individer som är aktiva inom miljöpartiet bör anse sig själva vara miljömedvetna. Jag sökte kontakt med miljöpartister i Kronobergs län via deras officiella facebook-sida. Min kontakt med miljöpartisterna var dock föga lyckad, då jag enbart fick kontakt med en respondent på detta sätt. Möjligen att individer som starkt förknippar sig själva med miljöaktivism i olika sammanhang har svårt för att prata om ett beteende som är miljönegativt. Möjligen att ämnet bilism kan betraktas som något tabu inom de mest miljömedvetna kretsarna och det kan vara anledningen till den lilla respons jag fick från denna grupp.

I och med att jag inte fick tag i ett tillfredställande antal intervjupersoner ifrån miljöpartiet fick jag rikta blicken mot andra potentiella sammanhang där denna typ av individer kan tänkas befinna sig. Jag började fråga runt bland vänner och bekanta om de kände någon som kunde tänkas passa in på mina urvalskriterier. På detta sätt kom jag i kontakt med ytterligare en intervjuperson.

Nu var jag uppe i två intervjupersoner, vilket inte var ett tillfredställande antal, jag var tvungen att söka vidare. En tanke som slog mig var att individer som arbetar med miljöfrågor måste med största sannolikhet anse sig vara miljömedvetna. Jag tog kontakt med en arbetsplats som har som huvuduppgift att arbeta med miljöfrågor. Detta var betydligt mer framgångsrikt då jag kom i kontakt med fem intervjupersoner på denna arbetsplats som passade in på mina urvalskriterier. Jag har således genomfört sju stycken riktat öppna intervjuer.

3.7.1 Intervjuerna

Intervjuerna genomfördes i enrum med enbart mig och intervjupersonen. Vid ett tillfälle genomfördes intervjun i respondentens hem, i övriga fall genomfördes intervjuerna på arbetsplatsen jag var i kontakt med. Intervjuerna genomfördes i enrum för att intervjupersonen ifråga skulle känna sig fri att svara fritt på frågorna utan att någon annan hör, detta dels för att frågorna i sin kontext möjligen kan uppfattas som känsliga. En person som jobbar på en arbetsplats vars huvudsyfte är att förbättra miljön, har många kollegor som är väldigt miljömedvetna, måhända att det kan uppfattas som känsligt att prata om ett miljönegativt beteende i denna kontext. Således valde jag att genomföra intervjuerna i enrum. Jag gjorde följaktligen mitt bästa för att individen skulle känna sig någorlunda trygg, dock är jag medveten om att jag som intervjuare kan ha haft en viss effekt på intervjupersonen (mer om detta under intervjuareffekten). Intervjuerna spelades in och transkriberades efter genomförandet.

Intervjuernas längd varierade något, allt ifrån 40 minuter, till en och en halv timme. Min första intervju tog bara drygt 40 minuter, det samma gällde för min andra intervju. Efter dessa två intervjuer ökade intervjuernas längd markant. Möjligen utvecklades min intervjuarteknik något efter de två första intervjuerna. Jag spelade in samtliga intervjuer och lyssnade igenom dem efteråt. Efter att jag lyssnat igenom mina två första intervjuer bestämde jag mig för att ge mer utrymme för tystnad efter att en fråga ställts och ett svar givits. Jag började anamma denna metod efter de två första intervjuerna, vilket kan ha påverkat att intervjuerna blev längre. Jag adderade även ytterligare frågor till frågeformuläret under intervjuerna, främst frågor av karaktären följdfrågor (varför tänker du så? etc.). Detta tror jag även har påverkat att mina senare genomförda intervjuer blev tidsmässigt längre. Sen spelar säkerligen intervjupersonernas sociala egenskaper in när det gäller hur pass ingående svar de ger, vilket även har en inverkan på intervjuens längd. Jag bedömer därmed att intervjuernas varierande längd inte har någon inverkan på deras giltighet.

Efter datainsamlingen och transkriberingen, analyserades resultatet. Analysen har gjorts efter olika teman beroende på teoretisk infallsvinkel.

3.8 Metoddiskussion (Reabilitet och validitet)

Ett problem jag stött på under min studies gång är att det har varit svårt att få tag i respondenter som passar in på mina urvalskriterier. Under studiens gång har jag fått

anpassa urvalskriterierna något, till exempel hade jag till början som mål att enbart intervjua personer som passar in på kriteriet ”grön bilist”. För att få tag i respondenter som är gröna bilister, måste jag ha en stor del bakgrundsinformation om personen till en början. Jag måste veta att intervjupersonen utför många miljövänliga handlingar och har en stor kunskap om miljön, det vill säga är miljömedveten och lever där efter. Det problematiska blev att jag i princip var tvungen att genomföra en intervju med personen enbart för att kontrollera att han eller hon passade in på kriteriet grön bilist. Jag har därmed fått använda mig av en mer subjektiv definition av miljömedvetenhet, kriteriet gick från ”grön bilist” till att individen anser sig vara miljömedveten. Detta tror jag dock inte är någon nackdel när det kommer till resultatet av datainsamlingen och analysen, då en av mina teoretiska infallsvinklar just fokuserar på skillnader mellan olika sätt att hantera ett miljönegativt beteende beroende på hur pass grön eller miljömedveten man är. Intervjupersonerna skiljer sig således från varandra i vilka kunskaper de har om miljön och vilka miljövänliga handlingar de utför, men gemensamt är att samtliga intervjupersoner anser att de är miljömedvetna.

Syftet med studien är, som nämnts, att studera varför många bilister i Växjö använder bilen mer än de egentligen vill. Jag har valt att avgränsa mig till de som vill minska sitt bilåkande på grund av att de vill minska sin miljöpåverkan. Därmed spelar det ingen större roll hur miljömedveten individen är, utan det viktiga blir således, att individen vill minska sitt bilåkande på grund av att han eller hon vill minska sin miljöpåverkan.

Ytterligare ett problem som uppstått i relation till urvalskriterier är att jag till en början annonserade att jag sökte individer inom Växjö kommun. Jag nämnde inte specifikt att de skulle ha tillgång till bra kollektivtrafikförbindelser eller att de skulle vara bosatta relativt nära centrum. Detta resulterade i att jag genomförde en intervju med en individ som var bosatt långt utanför Växjö stads gränser och därmed faktiskt inte har möjlighet att använda sig av andra transportmedel än bilen. Som tur var, var detta min andra intervju som enbart varade i ca 40 minuter. Efter detta snedsteg preciserade jag mer noggrant att jag sökte respondenter bosatta relativt centralt i Växjö.

Nedan kommer jag att redogöra för ytterligare faktorer som kan tänkas ha påverkat mitt resultat.

3.9 Intervjuareffekten

Något som kan påverka resultatet av en intervju är den så kallade intervjuareffekten. Det vill säga att jag som intervjuare kan påverka intervjuens utfall. Rosengren & Arvidsson benämner det som att intervjun kan påverkas av intervjuaren beroende på vilka olika egenskaper intervjuaren bär på. Sådana egenskaper kan t.ex. vara kön, etnicitet, attityd, religion m.m. (2002:145). Jag tror att intervjupersonerna möjligen kan ha burit på uppfattningen att jag personligen är väldigt miljömedveten i och med studiens syfte. Möjligen kan detta faktum ha påverkat intervjupersonerna till en viss del.

Intervjupersonerna kanske kände att de var tvungna att övertyga mig om att de verkligen är miljömedvetna och även att de måste försvara sitt bilåkande till det yttersta. Man skulle kunna tänka sig att de hamnar i någon form av försvarsposition. Dock tror jag inte att detta har någon större påverkan på intervjuens giltighet då en del av mitt syfte faktiskt är att kartlägga de försvar som bilisterna använder sig av för att reducera sin kognitiva dissonans. Som jag nämnde tidigare fungerar min roll som intervjuperson som en del i teorin om identitets upprätthållande. I och med att intervjupersonerna bär på uppfattningen att jag är väldigt miljömedveten, måste de således presentera för mig varför de fortfarande kan betraktas som miljömedvetna. På detta sätt kan jag bilda mig en uppfattning kring inte bara hur de legitimerar sitt motsägelsefulla beteende för sig själva utan även för andra miljömedvetna människor. Jag menar därmed att deras uppfattning kring min attityd inte behöver vara en nackdel utan snarare en fördel.

Tilly beskriver i sin bok *Why?* (2006) anledningar till varför folk ger vissa anledningar. Tilly framhäver att individer ger olika svar eller anledningar beroende på kontext och social relation (ibid:16f). Om en person till exempel vill ursäkta ett visst beteende eller reparera en relation till en annan individ, tenderar anledningarna som ges oftast ha vissa moraliska undertoner (ibid:76ff). Med detta i åtanke kan jag tänka mig att mina respondenter möjligen kan känna att de måste ursäkta sitt dissonanta agerande, som jag beskrev tidigare. Jag kommer därmed att vara uppmärksam på potentiella moraliska försvar eller ursäkter. Dessa försvar kan möjligen vara en del i individens kamp om att upprätthålla en grön identitet.

Pierre Bourdieu benämner det som att det kan uppstå social asymmetri mellan intervjuaren och den intervjuade beroende på vilka sociala positioner de två parterna befinner sig i. Social asymmetri har negativ eller förvrängande effekt på intervjuresultatet. Det vill säga att desto större socialt avstånd det är mellan den

intervjuade och intervjuaren desto sämre giltighet får resultatet (Bourdieu 1999:608ff). Som jag nämnt tidigare misstänker jag att mina intervjupersoner möjligen känner att de måste försvara eller ursäkta sitt dissonanta agerande för mig. Intervjuerna kommer med andra ord inte att likna ett spontant samtal mellan två individer i samma sociala position, vilket Bourdieu skulle förespråka. En intervju med en sådan karaktär är förmodligen den bästa metoden om man verkligen vill få fram vad individen känner eller upplever. Mitt syfte är dock ett annat. Jag vill ta reda på hur individerna hanterar sitt dissonanta beteende, inte främst inför sig själva utan även inför andra. I och med att jag och intervjupersonen har en någorlunda formell relation till varandra, där respondenten dessutom upplever mig som väldigt miljömedveten, kommer förmodligen resultera i att vårt samtal inte kan liknas med ett vanligt samtal mellan intervjupersonen och en närstående vän. Svaren kommer förmodligen variera från de olika sociala kontexterna. Jag menar dock att detta inte behöver vara en nackdel, hur ofta kan det tänkas att intervjupersonen faktiskt behöver försvara sitt bilåkande för någon överhuvudtaget? Förmodligen inte särskilt ofta. Jag menar därmed att intervjuens sociala kontext snarare kan klargöra en ny insikt när det gäller hur en individ motiverar ett motsägelsefullt beteende (bilåkning) och fortfarande upprätthåller en grön identitet. I ett sammanhang där individen umgås med personer som kanske inte är lika miljömedvetna som han eller hon själv, kommer förmodligen individen inte behöva anstränga sig särskilt mycket för att framstå som väldigt miljömedveten. Det intressanta blir således när han eller hon blir intervjuad av en uppfattningsvis miljömedveten person.

3.10 Etiska överväganden

I detta stycke kommer jag att redogöra för de etiska övervägande jag har tagit i beaktning i samband med min undersökning. De etiska övervägande jag tagit i beaktning baseras på Vetenskapsrådets (2010) fyra forskningsetiska principer: Informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet.

Innan jag påbörjade intervjuerna informerade jag respondenterna om syftet med studien, jag informerade om studiens stora drag (miljömedvetna människor som kör bil) men jag beskrev inte syftet i detalj. Jag valde att inte ge en allt för detaljerad beskrivning av syftet med studien, för att om jag skulle göra det finns det en risk att intervjupersonen får en uppfattning av vilken typ av svar jag är ute efter (Repstad 2007:114f). Jag informerade dem även om att de kommer att vara anonyma och att de har rätt att avbryta

intervjun när helst de känner för det. Respondenten informerades även om att de inte behövde svara på frågorna om de inte ville.

Med tanke på att jag enbart har genomfört ett fåtal intervjuer (sju stycken), varav fem genomfördes med personer på samma arbetsplats, är risken stor att intervjupersonernas identitet skulle kunna avslöjas av deras medarbetare. Med detta i åtanke anser jag ändå att jag vidtagit åtgärder för att bibehålla deras anonymitet så gott det går. Möjligen att deras identitet kan avslöjas av deras medarbetare, men då studiens syfte inte är av allmänt känslig karaktär bedömer jag det som att studiens etiska legitimitet inte förminsкас. Det bör även tilläggas att de fem intervjupersoner som jag intervjuade på samma arbetsplats är bekanta med varandra. Intervjupersonerna har alltså redan i stor grad kännedom om den information som skulle kunna kopplas till de olika individerna. Detsamma gäller för deras medarbetare. Därmed avslöjas ingen direkt ny eller känslig information om de olika individerna.

4 Resultat och Analys

Jag kommer nu att presentera mitt resultat, och min analys av resultatet. Jag kommer att redogöra för vad mina intervjupersoner har svarat på mina frågor, samt därefter analysera det som intervjupersonerna presenterat som svar utefter mina teoretiska infallsvinklar. Presentationen av resultatet och analysen kommer att göras under olika teman.

Tema ett, *Samvetet*, kommer främst att ha till syfte att uppmärksamma hur framgångsrika de olika individerna är på att reducera sin kognitiva dissonans.

Tema två kallar jag för *bilåkandet som vana*, under detta tema kommer jag redogöra för de svar som intervjupersonerna givit kring frågor om när de införskaffade sin första bil, varför de införskaffade sin första bil, hur har bilen använts under deras vuxna liv etc. Detta för att bilda mig en uppfattning om hur pass djupt rotat bilåkandet är som vana och därmed kunna uttyda ett eventuellt inre hinder. Under detta tema har jag även ställt något mer utforskande frågor kring vad bilen hade för betydelse i familjen och bland vänner m.m. Detta för att kunna uttyda om det finns några kulturella kopplingar till bilen.

Tema tre, *Attityder och värderingar kring bilen*, kommer främst att fokusera på individernas emotionella kopplingar till bilen. Frågorna som ställts är av mer utforskande eller sökande karaktär. Frågorna fokuserar på vad de känner när de kör bil, vad de känner för sin bil överlag.

Tema fyra, *Attityder och värderingar gentemot bilens påverkan på miljön*, kommer att fastställa vad individerna har för inställningar till bilens påverkan på miljön. Detta för att kunna synliggöra försvar, men även understryka individernas kognitiva dissonans.

Tema fem kallar jag för *viktiga faktorer vid inköp av bil*. Under detta tema kommer jag att presentera vad intervjupersonerna har givit för svar på vad som är viktigt när de ska köpa bil, detta främst för att bilda mig en uppfattning kring vad respondenterna har för syfte med användningen av bilen m.m. och på detta sätt möjligen kunna synliggöra försvar eller ”stödben”.

Tema sex är döpt till *Behov av bilen*. Här kommer jag redogöra för vad individerna använder bilen till, om de skulle kunna göra sig av med bilen, vad skulle förändras om de gjorde sig av med bilen etc. Dessa frågor har ställts för att jag ska kunna uttyda hur stor del bilåkandet är av individernas livsstil och därmed även kunna kartlägga ett inre hinder. Eventuella stödben kommer även att uppmärksammas under detta tema.

Tema sju, *Övervägande vid val av transportmedel*, kommer främst fokusera på hur individerna legitimerar och rationaliserar sitt bilåkande, detta för att uttyda stödben.

Tema åtta, *Miljömedvetenhetens uttryck i handlingar*. Under detta tema kommer jag att presentera vilka typer av miljövänlighandlingar som intervjupersonerna utför, detta för att synliggöra möjliga försvar men även för att få en uppfattning om hur ”grön” identitet de olika respondenterna har. På detta sätt kommer jag även kunna bilda mig en uppfattning om huruvida individerna kan upprätthålla en grön identitet/reducera sin dissonans genom praktiskaförsvar.

4.1 Intervjupersonerna

Jag kommer att inleda med att presentera mina intervjupersoner. Jag kommer att beskriva intervjupersonernas allmänna bakgrundsfakta (kön, ålder, utbildning, familj, familjebakgrund etc.) samt även motivera hur de passar in på mina urvalskriterier. Jag

kommer att benämna mina intervjupersoner vid förkortningen ”Ip” med en siffra efter (Ip 1, Ip 2 etc.).

Ip 1

Intervjuperson 1 är en man på 46 år. Han bor tillsammans med sin sambo och två barn i ett ”kedjehus” i området Högstorp i Växjö. Ip 1 kommer ifrån en arbetarklassfamilj, där bilen använts frekvent under hans uppväxt. Han har cirka fyra kilometer till jobbet, och tre kilometer till centrum. Som sysselsättning arbetar Ip 1 med miljörådgivning inom den offentliga sektorn. Ip 1 har sålunda vissa expertkunskaper inom miljöfältet, främst kunskaper kring energieffektivisering. Sina kunskaper har han främst fått via sin utbildning, en tvåårig folkhögskoleutbildning med inriktning energi. Ip 1 anser sig vara miljömedveten, men är inte utöver sitt arbete engagerad i andra miljöorganisationer. Ip 1 tenderar till att rösta på miljöpartiet.

Ip 1 passar in på mina urvalskriterier på alla punkter; han äger en bil, han bor inom området Öster/Högstorp (vilket är bland de områden i Växjö med bäst fysiska förutsättningar för att minska bilåkning), han använder bilen två till tre gånger i veckan, han skulle vilja minska sitt bilåkande men vet inte hur, och han anser sig vara miljömedveten (har vissa expertkunskaper om miljön).

Ip 2

Ip 2 är en ensamstående man på 55 år. Han är bosatt på landsbygden och bor i ett stort hus. För tillfället är Ip 2 arbetslös och befinner sig i fas 3. Respondenten kommer från en arbetarklassfamilj med rötter inom jordbruket. Under uppväxten fanns det alltid en bil i hushållet. Ip 2 skaffade körkort när han var 38 år gammal. Ip 2 är aktiv miljöpartist och ger mycket tid åt politiska aktiviteter med miljöinriktning. Ip 2s föräldrar var även de miljömedvetna, dock var föräldrarna engagerade inom centerpartiet.

Ip 2 är den intervjupersonen jag nämnde i metoddelen som inte passar in på mina urvalskriterier. Som nämnts ovan är Ip 2 bosatt på landsbygden och har därmed inte möjlighet att använda sig av något annat transportmedel än bilen för sina resor. På övriga punkter passar dock Ip 2 in på mina urvalskriterier.

Ip 3

Ip 3 är en man på 29 år som studerar till gymnasielärare. Han bor i en hyresrätt på Teleborg tillsammans med sin sambo. Teleborg har bland de tätaste bussturena inom staden, därmed avviker inte Ip 3 ifrån mina urvalskriterier då han har goda förutsättningar för att använda sig av andra mer miljövänliga transportsätt. Utöver studierna jobbar han även som värdetransportförare. Ip 3 kommer från en lantbrukarfamilj, men för tillfället jobbar båda föräldrarna inom vården. Bilen användes flitigt under hans uppväxt, detta för att det inte direkt fanns någon kollektivtrafik i hans omgivning då han är uppvuxen på landsbygden. Ip 3 har tidigare varit vänsterpartist men i dagsläget plockar han lite ifrån de olika partierna. Föräldrarna har alltid varit miljömedvetna och odlat större delar av maten som de äter i hemmet. Ip 3 anser sig vara miljömedveten, han har fått majoriteten av informationen kring miljöproblem via media.

Ip 3 passar in på mina urvalskriterier, han anser sig miljömedveten, han använder bilen ett flertal gånger under veckan, han har relativt goda förutsättningar att använda sig av andra mer miljövänliga transportsätt, och han skulle vilja minska sitt bilåkande.

Ip 4

Ip 4 är en man i 60-årsåldern. Ip 4 är utbildad civilekonom (Magisterexamen i ekonomi). Han bor i centrum i en bostadsrätt tillsammans med sin fru och två barn. Han kommer från början från Stockholmstrakten och är uppvuxen i en välmående arbetarklassfamilj. För tillfället jobbar han som projektansvarig inom den offentliga sektorn med speciellt fokus på miljöförbättring. Ip 4 anser sig vara miljömedveten, men har inte blivit det förrän på senare år. Det är i samband med sitt arbete som han har blivit miljömedveten. Tidigare kunde han tycka att miljörelsen var lite löjlig, men den bilden har förändrats till det positiva.

Ip 4 passar in på samtliga av mina urvalskriterier; anser sig miljömedveten, bor i centrum (inga yttre hinder), använder bilen någorlunda frekvent och skulle vilja minska sitt bilanvändande.

Ip 5

Ip 5 är en kvinna på 44 år. Hon bor på Norrmark i en villa tillsammans med sin sambo och tre små barn. Ip 5 kommer ifrån en medelklassfamilj där båda föräldrarna är läkare. Som utbildning har Ip 5 en flerårig universitetsutbildning i nationalekonomi. För

tillfället jobbar Ip 5 inom den offentliga sektorn som utredare. Hon utreder främst projekt kopplade till miljöfrämjande aktiviteter. Ip 5 anser sig vara mycket miljömedveten. Hon blev miljömedveten under sin tid på universitet då hon engagerade sig i en miljöorganisation som hon slutligen blev ordförande för. För tillfället är hon inte aktiv medlem i någon miljöorganisation, men är ”passiv” medlem i ett flertal. Även Ip 5 tenderar till att rösta på miljöpartiet.

Ip 5 passar in på alla mina urvalskriterier. Dock bor hon på Norremark, vilket är ett utav de områdena i Växjö med högst antal motvilliga bilister. Som jag lyfte fram i bakgrunden har inte Sandsbro/Norremark de absolut bästa förutsättningarna för minskad bilåkning (d.v.s. inte nära till centrum och täta bussturer), men området har inte heller de sämsta förutsättningarna. Jag kommer ta hänsyn till detta faktum i kommande delar av analysen.

Ip 6

Ip 6 är en kvinna strax över 40 år. Hon är utbildad civilingenjör och jobbar som projekteringsledare inom den offentliga sektorn. Hennes arbete är ofta riktat mot att förbättra vissa miljöaspekter. Hennes familj består av hennes man och tre barn. De bor tillsammans i en villa i Sandsbro. Ip 6 kommer ifrån en medelklassfamilj där båda föräldrarna var välutbildade. Ip 6 uttrycker det som att hon är miljömedveten men att hon inte låter sin miljömedvetenhet begränsa henne. Hon har blivit miljömedveten dels via sin utbildning men även via jobbet och vänner.

Ip 6 passar också in på samtliga av mina urvalskriterier. Även hon är bosatt i området Sandsbro/Norremark vilket inte har de bästa förutsättningarna för minskad bilåkning, som nämnt under föregående Ip-presentation (Ip 5). Jag kommer därmed även ta detta i beaktande i fortsatta delar av analysen.

Ip 7

Ip 7 är en kvinna på 36 år. Ip 7 är utbildad arkitekt/planarkitekt och jobbar för tillfället inom den offentliga sektorn med detaljplaner, översiktsplanering och planprogram. Ursprungligen kommer Ip 7 från Polen, men är bosatt i Sverige sedan fem år tillbaka. Nu bor hon centralt i Växjö tillsammans med sin make och son. Hennes närmsta släkt bor kvar i Polen (mamma, pappa osv.). Ip 7:s föräldrar är båda utbildade lantmätare och har jobbat som det. Politiskt är Ip 7 mer åt det socialistiska hållet. Ip 7:s föräldrar var

inte miljömedvetna och det var inte Ip 7 heller när hon bodde i Polen. I Polen anses det lite tabu att prata om miljöproblem, dels för att de använder mycket kol till uppvärmning, dels för att bilen har en hög status. Ip 7 är mycket miljöintresserad. Miljöintresset väcktes i samband med att hon flyttade till Sverige. Hon tror att hon blev intresserad i samband med att hon började jobba på sin nuvarande arbetsplats, där man arbetar mycket med miljöfrågor.

Ip 7 passar in på mina urvalskriterier på samtliga punkter.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att samtliga intervjupersoner mer eller mindre uppfyller mina urvalskriterier, bortsett från Ip 2 som inte har de fysiska förutsättningarna för att faktiskt kunna använda sig av andra transportmedel. Intervjupersonerna skiljer sig något från varandra främst när det kommer till boende, vissa har bättre förutsättningar att minska sitt bilåkande. När det kommer till individernas miljömedvetenhet framgår det att majoriteten av intervjupersonerna besitter goda kunskaper om miljön, då flertalet av de intervjuade arbetar med miljöfrågor på något sätt. Ip 3 skiljer sig ifrån de övriga intervjupersonerna på denna punkt, han arbetar inte med miljöfrågor, men anser sig ändå ha goda kunskaper kring miljön då han kommer ifrån en miljömedveten familj. Ip 3 & Ip 2 har främst fått sin information om miljön och miljöproblem via media till skillnad från de övriga intervjupersonerna som fått sin information via utbildning och arbete (och i vissa fall även från vänner).

4.2 Samvetet

Under detta tema kommer jag inleda med att presentera om intervjupersonerna får dåligt samvete för sin miljöpåverkan. Detta för att klargöra för hur framgångsrika de olika intervjupersonerna är på att reducera sin kognitiva dissonans. Senare i analysen kommer jag att mer utförligt kartlägga och kategorisera olika typer av dissonansreducerande strategier.

På frågan om individen känner att han eller hon får dåligt samvete för sin miljöpåverkan har intervjupersonerna svarat olika. Vissa upplever att de kan få dåligt samvete, medan andra uppger att de inte direkt får dåligt samvete. Något som även skiljer dem åt är att vissa får dåligt samvete för olika saker. Majoriteten uppger dock att de kan få dåligt samvete i samband med bilåkning. Ip 1 uppger att han främst kan få dåligt samvete när

han sitter fast i bilköer, för att han vet om hur mycket skadliga ämnen bilen släpper ut i sådana situationer.

Ibland kan jag få det när jag kör bil till och från jobbet och det är köer och så vidare, det är ju inte så ofta jag kör bil, men när det väl händer och det är köer så blir man frustrerad, dels då på grund av miljö- och klimatpåverkan men även det att man tappar fritid så att säga. (Ip 1)

Ip 3 uppger att han mer allmänt kan få dåligt samvete för att vara en medborgare i ett I-land, då han vet hur mycket resurser vi gör av med och hur stor miljöpåverkan vi som kollektiv har. Ip 3 uttrycker det även som ”/.../det är pinsamt att ta sig runt med bil när man bor i en stad där man kan ta sig runt kollektivt/.../”(Ip 3). Ip 7 uttrycker att hon kan få dåligt samvete när hon gör längre resor med bilen för att hälsa på sin släkt utomlands. Ip 6 beskriver det som att hon ibland kan få dåligt samvete när hon skjutsar sin son till match och upptäcker att alla de andra föräldrarna gjort det samma, hon försöker därmed att arrangera samåkning för att minska de ”ensamma resorna” med bil. Ip 4 däremot uppger att han främst får dåligt samvete för att han tenderar till att ta många långa duschar. Men utöver det får han inte dåligt samvete, han menar på att han förmodligen är mer miljövänlig än den genomsnittliga svensken.

Det är bara en av intervjupersonerna (som passar in på urvalskriterierna, Ip 2 har givit liknande svar) som uppgett att hon inte får dåligt samvete för sin miljöpåverkan. Ip 5 beskriver det som att hon inte får dåligt samvete, men att hon möjligen skulle ha kunnat få dåligt samvete om hon inte hade utfört så många miljövänliga handlingar.

Nej, /.../jag tror inte det, men i och för sig har jag eliminerat ganska många av det som finns om man säger så, jag skulle nog kunna få det för huset då som är väldigt energislukande, men vi har fjärrvärme som gör nästan 90 procent biovärme. Visst, vi kör ju bil och det skulle kunna påverka mig jättemycket, men vi har en flexifuel etanoldriven bil som vi tankar med etanol dessutom, /.../, skulle kunna få det, men får det inte, det är nog mest för att jag har skurit bort alla de grejerna som i varje fall är lättast att skära bort. (Ip 5)

Utifrån Ip 5s beskrivning ovan, skulle man således kunna tolka det som att Ip 5 inte får dåligt samvete på grund av att hon har ”eliminerat” alla möjliga

handlingar som skulle kunna ge henne dåligt samvete. Ip 5 nämner att hennes bil är etanoldriven och menar även att det hjälper henne att lindra hennes samvete. Dock är Ip 5 medveten om att hennes bil inte är helt skonsam mot miljön då hon i senare ställd fråga beskrivit de negativa effekterna även miljövänliga bilar har på miljön.

Sammanfattningsvis kan vi uttyda att majoriteten av intervjupersonerna får någon form av dåligt samvete för sin miljöpåverkan. Detta indikerar att de inte helt lyckats med att reducera sin dissonans. Ip 5 är den enda intervjupersonen som uppger att hon inte får dåligt samvete överhuvudtaget för sin miljöpåverkan och måste därmed använda sig av en mer lyckad dissonansreducerande strategi. Jag kommer senare i analysen att utveckla detta resonemang. Till en början kommer jag att presentera de olika inre hinder som intervjupersonerna stött på, vilket har lett till att de hamnat i kognitiv dissonans.

4.3 Bilåkandet som vana

Under detta tema kommer jag att presentera intervjupersonernas bilhistorik, detta för att kunna redogöra för inre hinder i form av gamla vanor. Jag kommer att redogöra för när individerna införskaffade sin första bil och hur de har använt bilen under deras vuxna liv.

Majoriteten av de intervjuade äger en bil som hushållet delar på. Det är enbart i ett fall som hushållet äger två bilar. När jag frågade intervjupersonerna om när de skaffade körkort och började använda bilen frekvent, svarade de flesta att de tagit körkort i tidig ålder (mellan 18 och 20 år) och därefter börjat använda bilen frekvent. Bilanvändandet är således djupt rotat i deras handlingsmönster och har utvecklats till en vana. Det är enbart i ett av fallen som intervjupersonen (Ip 2) valt att ta körkort och införskaffa bil i sen ålder.

Några av de intervjuade började köra bil tidigt för att de ansåg det vara en nödvändighet. En av de intervjuade (Ip 3) som är uppvuxen på landet nämner att det var viktigt med bil för att kunna upprätthålla ett socialt umgänge. ”För oss har den främst varit ett väldigt bra redskap för att kunna ha ett socialt liv” säger Ip 3. Han nämner även att det var stigmatiserande för de individer som inte hade bil och körkort, då de blev betraktade lite som en börda av människor i deras närhet.

Han fick ju ta lite skit, han fick ju till exempel aldrig fylleköra, man behövde ju en person som körde till utställena som då låg fyra, fem mil bort minst, och han fick ju åka med. Klart han fick höra: varför har du inte körkort? (Ip 3)

Bilen hade även ett symbolvärde, Ip 3 nämner att individer utan bil bland annat hade svårt att skaffa flickvän osv. Det var främst bland männen det var viktigt att äga bil och körkort.

Jag tror att bland tjejerna i våran ålder så stod körkort ganska högt upp, om en kille hade körkort visade det att han var lite friare än om du inte hade körkort. (Ip 3)

Man kan således uttyda att Ip 3 kommer från ett område med en väldigt stark ”bilkultur”, där bilen har blivit en norm. Bryter man mot normen uppstår en form av stigmatisering, vilket har negativa sociala effekter för individen (svårt att skaffa flickvän och blir lite betraktad som en börda). Detta skulle även kunna indikera på att om det saknas kollektivtrafikförbindelser i ett område uppstår det en så kallad ”bilkultur”. Detta på grund av att individen behöver en bil för att kunna upprätthålla ett socialt umgänge, vilket i sin tur resulterar i att majoriteten i umgängeskretsen använder sig av bil, bilen blir således en norm.

Några av respondenterna betonar även att bilen var nödvändig för att kunna ta sig till arbetsplatsen. En av respondenterna arbetade mycket obekväma timmar, natt eller tidiga morgnar, vilket innebar att det inte gick att använda sig av kollektivtrafiken. Bilen var även ett måste för att få behörighet till arbetet. ”/.../ För att jag jobbade i hemtjänsten i obygden då, och det krävdes bil i tjänsten”, beskriver Ip 5. Jag tycker mig på detta sätt uttyda att majoriteten av intervjupersonerna införskaffat bil på grund av yttre faktorer. Det vill säga att individerna har varit tvungna att köpa en bil för att ha möjlighet att jobba eller upprätthålla sitt sociala nätverk. Bilen har med andra ord införskaffats på grund av bristande kollektivtrafikförbindelser. Vilket har resulterat i att de flesta av respondenterna har ägt eller haft tillgång till bil sedan tidig ålder, vilket i sin tur har lett till att bilanvändandet blivit en djuprotad vana. Vilket Kollmuss & Agyeman (2002) menar gör det väldigt svårt för en individ att sluta med ett visst beteende, bilåkning i detta fall. Värt att nämna är att många av de intervjuade är uppvuxna på landsbygden,

vilket i sig är en förklaring till varför kollektivtrafiken varit bristfällig under deras uppväxt.

Till skillnad från de intervjupersoner som betonar nödvändigheten av sitt första införskaffande av bil, berättar Ip 4 att han främst skaffade en bil i tidiga ungdomen för att han tyckte att bilen var rolig att använda, den fungerade främst som en "leksaker". Han berättar även att bilen fungerade som en statussymbol och som en åldersmarkör, vilket även Ip 1 uttrycker.

Det var för att ta mig till och från jobbet, många skaffar ju bil i den åldern, sen var det ju för lite resor och så, var faktiskt uppe med den i Sälen. Det var en del av den naturliga utvecklingen, på den tiden var det inte lika stort fokus på bilens utsläpp och så. (Ip 1)

Det var bara en självklarhet att man skulle ha en bil när man fyllt 18 år på 70-talet, det var inget snack om saken /.../ Frihetskänsla framför allt, man kunde röra sig, fara runt lite så, det var lite coolt kanske. Man markerade att man hade kommit upp i en viss ålder. (Ip 4)

Det faktum att Ip 1 och Ip 4 uttrycker det som att det var "självklart" eller "naturligt" att införskaffa sin första bil indikerar på att en viss bilkultur är etablerad. Det var normen att skaffa en bil när man kommit upp i en viss ålder. Något som även bör noteras är att Ip 1, Ip 3 och Ip 4 kommer ifrån arbetarklassbakgrund.

Sammanfattningsvis har majoriteten av respondenterna införskaffat bil i tidig ålder på grund av yttre faktorer. De har varit uppvuxna på landsbygden och har därmed inte haft tillgång till kollektivtrafik. Jag tycker mig även finna indikatorer som pekar på att bristande kollektivtrafik ger upphov till en bilkultur, då bilen blir ett måste för att kunna upprätthålla ett socialt umgänge. Bilen blir således en norm. Några av individerna som inte var uppvuxna på landsbygden uppger även att de införskaffade sin första bil på grund av normer. Viket indikerar på att bilkulturen även kan vara en förklaring till varför många införskaffade bil.

Det framgår därmed att det finns två huvudorsaker till varför bilisterna införskaffade sina första bilar, dessa är: Bristande kollektivtrafikförbindelser, och bilen som norm(bilkultur). Det faktum att samtliga intervjuade (bortsett från en respondent)

införskaffat bil i tidig ålder, menar jag indikerar på att bilåkandet har blivit en djuprotad vana, vilket i sig kan vara en förklaring till varför dessa miljömedvetna bilister fortsätter att åka bil, trots deras miljömedvetenhet. Desto äldre en vana är eller under ju längre period en handling har utförts, desto svårare är det att upphöra med handlingen (Davidov 2007). I Davidovs studie framgår det även att individer som kommer från områden med dåliga kollektivtrafikförbindelser har svårare för att minska sitt bilåkande när de kommer till en ny stad som har en välutvecklad kollektivtrafik. Möjligen att bilens kulturella status/norm är starkare på landsbygden och därmed även kan fungera som ett inre hinder i kombination med bilåkandet som vana när en individ flyttar in till en stad.

4.4 Attityder och värderingar kring bilen

Under detta tema kommer jag att redogöra för intervjupersonernas emotionella band till bilen. Jag kommer att presentera vad intervjupersonerna känner för bilen, vad de upplever för känslor när de kör bil etc.

Några av respondenterna uppger att de känner neutrala känslor till bilen. De känner sig varken positiva eller negativa gentemot den. De ser bilen som ett nödvändigt verktyg för att få vardagen att gå ihop. Men majoriteten känner ändå överlag en form av uppskattning mot bilen, då den underlättar transporter av olika slag.

./.../ Det är väldigt skönt med bil tycker jag. Men jag kan inte riktigt säga vad jag känner för den, ./.../. Det här är ju ingen häftig bil, den är inte ny, den är inte vacker./.../ Det är väldigt lite skrytbil, väldigt mycket packåsna. Men som packåsna är den en väldigt mycket uppskattad trotjänare. (Ip 5)

Detta indikerar på att de individer som införskaffade sin första bil främst på grund av att det inte fanns någon direkt kollektivtrafik i deras uppväxt ort, känner ungefär samma känslor mot deras nuvarande bil, en form av nödvändigt måste, trots att de på sin nuvarande bostadsort har tillgång till kollektivtrafik. Det vill säga att de upplever att bilen gör vissa aktiviteter möjliga. Detta tankemönster skulle kunna vara en kvarleva ifrån deras uppväxsorts kulturella värderingar och normer.

Några respondenter uppger att de känner blandade känslor till bilen, dels positiva och dels negativa. De negativa känslorna uppstår i många fall när oförutsedda utgifter uppkommer i form av reparationer, medan de positiva känslorna uppstår i samband med att bilen fungerar bra och underlättar transporter.

Jag har alltid känt en viss hatkärlek, hatet kommer med kostnaderna som är ganska höga för att ha en bil, hatet kommer när dom på bilbesiktningen säger att du måste nog byta katalysator eller det där skramlande ljudet från motorn måste du åtgärda. Kärleken kommer när bilen beter sig som den ska göra, när man får komplimanger för bilen eller när man upptäcker/.../ att bilen inte slukar så mycket bränsle. (Ip 3)

Majoriteten av intervjupersonerna upplever en mestadels positiv känsla när de kör bil, och ett vanligt förekommande svar bland respondenterna är att de upplever en stor frihetskänsla. Ip 5 beskriver det även som att hon känner sig stimulerad när hon åker bil för att hon då tar in många olika intryck på samma gång.

Vissa av respondenterna upplever stress i vissa bilrelaterade situationer. Detta främst när de har bråttom till en plats, sitter i bilkö eller när de befinner sig i en ny stad. Dock känner de sällan stress när de kör inom Växjö stads gränser. De flesta tycker att Växjö är välanpassat för bilåkare. Det uppstår sällan bilköer och det råder ingen nämnvärd bilträngsel inom staden. Det är lätt att ta sig till köpcentrum etc.

Som jag beskrev tidigare införskaffade några av respondenterna sin första bil för att den fungerade som en statussymbol och en åldersmarkör. Det framkom i intervjuerna att Ip 4 även betraktade sin nuvarande bil som en form av statussymbol. Han beskrev att han kunde känna en viss stolthet över sin bil och att den symboliserar framgång och välmående.

Jag gillar den, jag tycker den är fin, jag känner mig stolt när jag kör den, det är ju en ganska ny fin bil, den hjälper till att bidra till min image /.../ Framgång... Den reflekterar någon form av välbefinnande. (Ip 4)

Även Ip 3 beskriver att han tycker att bilen fungerar som en statussymbol. Det gemensamt för Ip 3 och Ip 4 är att de båda två införskaffade sin första bil p.g.a. normer i deras kulturella bakgrund. Möjligen är en sådan stark kulturell koppling till bilen är en

orsak till att bilen följer med en individ långt in i det vuxna livet. Ip 4 nämner även att han tycker att det skulle vara coolt att inte äga någon bil utifall att man skulle ha råd med en bil. Således syftar Ip 4 på att det är acceptabelt att inte äga en bil så länge man tillhör en viss klassposition (d.v.s. innehar ett visst ekonomiskt kapital). Ip 4 syftar på att om man har det ekonomiska kapitalet att inneha en bil men väljer att inte äga en, måste man göra det av rent ideologiska principer. Således kan man tolka det som att bilen är en symbol för ekonomiskt välbefinnande för Ip 4 och att det är viktigt för Ip 4 att visa på ekonomiskframgång.

Jag skulle kunna vara helt utan bil, jag skulle kunna tycka att det skulle kunna vara coolt det också. Jag har kompisar, välutbildade, som har råd att ha bil men har valt bort det. Jag respekterar det väldigt starkt. (Ip 4)

Sammanfattningsvis kan vi således konstatera att majoriteten av intervjupersonerna har någorlunda neutrala känslor till bilen som föremål, de ser bilen främst som ett transportmedel som underlättar deras vardag. Jag ser indikatorer på att intervjupersonerna bär med sig samma tankemönster kring bilens nödvändighet som de hade under deras uppväxt, när de införskaffade sig sin första bil. Vilket även skulle kunna indikera att bilkulturen från landsbygden kan fungera som ett eventuellt inre hinder. Två av intervjupersonerna (Ip 3 och Ip 4) anser att deras nuvarande bil även fungerar som en form av statussymbol, vilket går att koppla till att de införskaffade sin första bil av liknande anledning. Flertalet av de intervjuade nämnde även att de oftast upplevde positiva känslor när de kör bil, men även att det kan uppstå negativa känslor när de kör bil då de sitter fast i bilköer eller färdas i större städer.

4.5 Viktiga faktorer vid inköp av bil

Under detta tema kommer jag att presentera vad intervjupersonerna anser är viktiga faktorer när de ska införskaffa en bil. Detta främst för att bilda mig en uppfattning kring vad bilen förväntas att användas till.

Respondenterna har alla olika typer av bilar, men har givit liknande svar på vilka faktorer som är viktiga när de köper bil. Utrymme nämner de flesta är en av de viktigaste faktorerna. De vill kunna transportera hela familjen på en och samma gång, och de ska även kunna transportera otympliga föremål (t.ex. barnens idrottsutrustning eller instrument). Mycket utrymme är även viktigt när de ska storhandla, de flesta

försöker att handla mycket på en och samma gång så att det inte behövs göras mer än några gånger i månaden. Säkerheten är även en avgörande faktor för majoriteten av respondenterna. De vill känna sig trygga när de kör bilen. Notera att majoriteten av svaren kretsar kring att bilen ska användas för att främja familjelivet.

Som småbarnsförälder har det blivit utrymme, det finns både bagageutrymme och plats inne i bilen, sen får den inte vara helt trafikfarlig, vissa säkerhetsaspekter går in där eftersom man ändå rör sig rätt så mycket i den... Den behöver inte vara vacker så länge som den fungerar och är rymlig. (Ip 5)

Många nämner även att bilen måste vara miljövänlig, dock skiljer sig bilarna mycket i hur pass ”miljövänliga” de är. ”Senast jag köpte bil tänkte jag lite mer miljövänligt, men sen gick jag kanske inte riktigt hela vägen.” beskriver Ip 4. Majoriteten av bilarna drivs på vanlig bensin eller diesel. En av respondenterna äger en bil med möjlighet till alternativt bränsle (etanol). Många av bilarna var miljöklassade när de köptes, men i samband med att definitionen av vad en miljöbil är har förändrats, är de inte miljöklassade i dagsläget.”/.../ den var en miljöbil tidigare men det är den inte längre /.../”(Ip 6). Det som intervjupersonerna syftar på med miljövänlighet är hur pass mycket bränsle bilen drar, och vilken typ av bränsle bilen går på. Intervjupersonerna bär på den subjektiva uppfattningen om att deras bilar är någorlunda miljövänliga.

Möjligen är den subjektiva uppfattningen om att bilen är miljövänlig är något som motiverar deras bilåkande. En typ av försvar en individ kan använda sig av, för att reducera sin kognitiva dissonans, är att förminska problematiken med sitt agerande (Festinger 1957). Individerna i detta fall menar att deras bilar ändå är relativt miljövänliga och därmed inte skadar miljön i så stor utsträckning som de skulle kunnat göra. Ytterligare ett syfte ifrån respondenten att lyfta fram miljöaspekten när de köpt bil skulle kunna vara för att bibehålla sin ”gröna identitet”. Det vill säga att individen legitimerar för mig att han eller hon är miljömedveten trots att de införskaffat och kör bil. Denna typ av försvar kallar jag för *identitetsupprätthållande försvar*. Medan försvaret om att bilen ändå är relativt miljövänlig snarare är ett *förminskande försvar* som främst syftar till att reducerar individens dissonans.

Sammanfattningsvis har jag kartlagt två olika typer av ”stödben”, som Krantz uttrycker det. Jag kommer härnäst att använda mig av begreppet dissonansreducerande strategi eller försvar istället för stödben. De två olika typerna av dissonansreducerande strategier jag kartlagt är ett förminskande försvar i form av att ”bilen är relativt miljövänlig” men även ett identitetsupprätthållande försvar i form av att ”jag tänkte på miljön när jag köpte bilen”. Något som även lyfts fram är att bilen ska fungera bra för att transportera familjen, möjligen att detta kan fungera som en form av identitetsupprätthållande försvar.

4.6 Behov av bilen

I detta stycke kommer jag att beskriva vad intervjupersonerna anser att de har för behov av bilen. Detta för att dels kunna uttyda dissonansreducerande strategier men även för att kunna få en uppfattning kring hur pass stor del bilåkandet har i deras livsstil. För att uttyda hur stor betydelse bilen har för individens livsstil kommer jag även att redogöra för huruvida intervjupersonerna tror att de skulle kunna göra sig av med bilen, och vad som skulle förändras utifall att de gjorde det.

I snitt använder respondenterna bilen mellan tre till fem gånger i veckan. Majoriteten av resorna med bilen används främst för korta sträckor inom staden. Bilen används vardagligt främst för att köra barn till olika fritidsaktiviteter, matinköp och övriga ärenden.

Majoriteten av respondenterna skulle vilja dra ner på sitt bilåkande, men anser att det inte är möjligt. Ip 4 beskriver det som att det inte är möjligt i och med att hans barn är beroende av att bli körda till skolan. ”Dels så kör vi ju den ena dottern till skolan varje dag /.../ det är inte lämpligt för henne att ta sig dit på egen hand, /.../” (Ip 4). I och med att majoriteten av respondenterna understryker hur de själva skulle vilja minska sitt bilåkande, men inte kan på grund av att barnen måste skjutas till olika aktiviteter indikerar det att individerna försvarar sitt bilåkande genom att lyfta fram ännu ett försvar som går att koppla samman med deras identitet. I detta fall handlar inte försvaret om att de vill bibehålla en grön identitet, som vid det tillfället när de lyfte fram att de tänkte på miljön när de köpte bil. Utan i detta fall handlar det snarare om att de vill lyfta fram andra goda egenskaper hos sig själva av mer moralisk karaktär, vilket Tilly (2006) menar är vanligt när en individ vill ursäka ett visst beteende. Genom att lyfta fram att de faktiskt kör bil på grund av barnen, indikerar respondenterna på att de är goda

föräldrar och därmed kan de moraliskt rättfärdiga sitt motsägelsefulla beteende. Jag kategoriserar detta försvar som ett *moraliskt försvar* som både kan ha dissonansreducerande effekt för individen men även en identitetsupprätthållande effekt för omgivningen. Individen kan därmed luta sig mot att han eller hon kanske kör lite mer bil än vad de vill, men de är åtminstone goda föräldrar.

Samtliga respondenter utom en äger en bil i hushållet. En intervjuperson (Ip 6) har två bilar i hushållet. Ip 6 beskriver att de var tvungna att införskaffa ytterligare en bil utöver den ordinarie p.g.a. av att hennes man jobbade mycket och inte hann hem i tid med bilen för att kunna skjutsa barnen till deras olika fritidsaktiviteter. Införskaffandet av en bil nummer två har resulterat i en minskad konfliktnivå mellan Ip 6 och hennes man. ”Det blev lite mindre diskussioner /.../ om logistiken och mindre irritationer från min sida när min man inte kom hem i tid, för nu behöver jag inte vänta, utan nu kan jag lösa det själv.” (Ip 6). På detta sätt lyfter Ip 6 även fram en typ av moraliskt försvar. Införskaffandet av en andra bil fungerar främst till att stärka familjen.

Anledningen till att majoriteten av intervjupersonerna införskaffade sin nuvarande bil handlar främst om att de har behov som inte går att uppfylla utan bilens hjälp. De behov som samtliga intervjupersoner lyfte fram, är att det inte skulle vara möjligt att ta sig till vissa platser utan bilen, platser som sommarstugor och släktingar på landsbygden.

Det är som transportmedel, vi har ju en sommarstuga som inte går att ta sig till med allmänna färdmedel, det är väldigt svårt att ta sig dit. (Ip 4)

För att vi kör långa sträckor flera gånger per år hem till föräldrarna, vi gillar båda två att umgås med vår släkt så att vi åker hem väldigt ofta, bussen går väldigt dåligt dit, det finns inga lokal förbindelser. (Ip 3)

Behovet av bil är en effekt av yttre faktorer, det vill säga att vissa behov inte går att tillfredsställa utan hjälp av bilen, som till exempel om de ska ta sig till sommarstugan. På detta vis kan vi uttyda ett stödben som även Krantz (2001) menar är av avgörande betydelse, att man inte kan ta sig till vissa platser utan bilens hjälp. Detta försvar baseras på objektiv fakta och kan i många fall helt reducera individens dissonanta känslor för vissa bilresor, enligt Krantz. Jag kommer kalla denna typ av dissonansreducerande strategi för *objektivt försvar*. Det går även att uttyda en kombination av objektivt och

moraliskt försvar utifrån Ip3s citat ovan. Ip 3 indikerar att han inte skulle kunna hälsa på sina föräldrar utan bilen, vilket han tycker om att göra. På detta sätt lyfter Ip 3 fram att han kanske kör mycket bil, men det är främst för att han är en god son. På detta sätt reducerar han både sin kognitiva dissonans men stärker även sin moraliska identitet. Ip 3 är även den enda respondenten som passar in på mitt urval som inte har barn, vilket de övriga intervjupersonerna har.

Sammanfattningsvis framgår det i resultatet att bilen även har en betydande roll inte bara för respondentens livsstil, utan även för respondentens familjs livsstil. Många av de bilresor som genomfördes hade främst till syfte att transportera barn till olika fritidsaktiviteter. Några av intervjupersonerna uttrycker det som att de själva skulle kunna göra sig av med bilen, men att det skulle påverka övriga familjemedlemmar i stor grad. ”För min personliga del blir det inte så stor skillnad /.../ men för familjen blir det för stora skillnader att inte ha någon bil” (Ip 1). På detta sätt har jag förmått kartlägga ännu ett försvar, det *moraliska försvaret*. Detta försvar kan möjligen ha både en dissonansreducerande effekt på individen men även en identitets upprätthållande effekt. Individen erkänner att han eller hon kör lite för mycket bil, men det är för att de bryr sig om sin familj. Dock menar jag inte att livsstilspåverkan inte har någon effekt som inre hinder, möjligen verkar livsstilspåverkan och det moraliska försvaret i en syntes. Det kan vara så att för att minska sitt bilåkande behöver respondenten först och främst förändra sin egen livsstil, men även övertyga sina barn om att deras livsstil kommer att behöva förändras. Utöver det moraliska försvaret har jag även kartlagt det objektiva försvaret som förmodligen är den mest effektiva dissonansreducerande strategin enligt Krantz.

4.7 Attityder och värderingar gentemot bilens påverkan på miljön

Jag kommer nu att presentera vad respondenterna anser om bilens påverkan på miljön för att kunna synliggöra andra möjliga dissonansreducerande strategier.

Samtliga av de intervjuade anser att bilen har negativ effekt på miljön. Dock skiljer sig deras synsätt något. Ip 3 anser t.ex. att det inte är bilåkandet i sig som gör mest skada utan att det snarare är produktionen av bilen som är mest skadligt. ”Jag tror att tillverkningen av bilen påverkar miljön mer än utsläppen”, säger Ip 3. En annan respondent hävdar att bilåkandet inte är så farligt längre, det har skett stora tekniska förändringar vilket gör att utsläppen inte gör lika stor skada.

Den är ju mindre nu än vad den var förr, jag är tacksam för att det finns en process där biltillverkarna har börjat tänka på miljön, jag önskar att den processen kommer att fortgå långt och att den ska följas så att de som köper bilarna får vinst i form av förbättrad energiprestanda, som då resulterar i besparingar tillsammans med att det får en positiv effekt på miljön. (Ip 4)

Majoriteten tycker dock att bilens utsläpp och tillverkning har allvarliga konsekvenser på miljön, men även att bildäckens slitage frisätter skadliga partiklar från däcken och asfalten. Detta stärker mitt resonemang om att intervjupersonerna befinner sig i kognitiv dissonans.

Ja dels så alstrar den koldioxidutsläpp/.../ tungmetaller och sånt från bromsbeläggningar och däckrester som kommer ut i våra dagvatten anläggningar och sjöar, så det finns ju negativa effekter från bilen. (Ip 6)

Även Ip 5 som har en bil som drivs på etanol, vilket är ett förnybart bränsle, poängterar att hon är medveten om att tillverkningen av etanol även har en negativ effekt på miljön. Flertalet av intervjupersonerna är således medvetna om vad deras bilåkande har för negativ effekt på miljön. Det är enbart Ip 3 och Ip 4 som syftar på att bilåkandet i sig inte är så farligt, möjligen att dessa två individer kan lindra sin kognitiva dissonans på detta vis. Denna typ av dissonansreducerande strategi kategoriserade jag tidigare som *förminskande försvar*, det vill säga att de förminskar betydelsen av sitt motsägelsefulla agerande. Dock understryker Ip 3 att det inte finns några miljövänliga bilar främst då för att det går åt en massa resurser för att producera bilen.

Jag avskyr när man kallar det miljöbil, för det finns inga bilar som är miljövänliga, det är det absolut dummaste nånsin att komma från en människa. Men vi har åtminstone köpt en bil som lämnar ett mindre fotavtryck och släpper ut mindre koldioxid och dricker betydligt mycket mindre bränsle än våra tidigare bilar, men vi kör ju fortfarande bil. (Ip 3)

Således kan vi konstatera att det finns två olika kategorier av bilister i min studie, de som anser att bilåkandet gör skada på miljön och de som anser att bilåkandet i sig inte är så farligt för miljön längre. Krantz (2001) kategoriserade sina bilister i olika grader av

grönhet beroende på kunskapsnivå och attityd till miljöfrågor, dock fokuserade Krantz sin analys enbart på en typ av bilister, de mörkgröna bilisterna, medan jag har använt mig av ett bredare urval. Utifrån Krantz bilistkategorisering skulle vi därmed kunna klassa Ip 3 och Ip 4 i en något lägre grönhetsskala än de resterande gröna bilisterna, jag kallar denna kategori ljusgröna bilister.

Vi kan således konstatera att alla bilåkarna är mer eller mindre medvetna om den negativa effekten bilåkandet har på miljön. Majoriteten är dock väldigt medvetna om bilens negativa effekter på miljön. Det intressanta är att dessa individer ändå använder bilen relativt frekvent. Jag har tidigare redogjort för några dissonansreducerande strategier som gör att intervjupersonerna kan legitimera sitt motsägelsefulla beteende, inte bara för sig själva utan även för andra. De olika strategierna jag hitintills kartlagt och kategoriserat är: förminskande försvar (man förminskar det motsägelsefulla beteendet), moraliskt försvar (man kompenserar genom vara god mot sin familj etc.), identitetsupprätthållande försvar ("Miljöaspekten var viktig när jag köpte bil") och det objektiva försvaret (det är fysiskt omöjligt att genomföra vissa resor utan bilen). Således har bilisterna ett flertal olika försvar för att legitimera sitt bilåkande. Utöver dessa olika kategorier av dissonansreducerande strategier har jag även kategoriserat intervjupersonerna i två olika typer av bilister, gröna bilister och ljusgröna bilister. Möjligen att de ljusgröna bilisterna upplever en mindre grad av dissonans då de inte uppfattar bilåkandet som lika skadligt jämfört med de andra bilisterna.

Jag kommer i nästkommande stycke redogöra för hur individerna resonerar när de väljer transportsätt. Genom att kartlägga deras sätt att resonera vid val av transportmedel kommer jag att kunna synliggöra fler av respondenternas dissonansreducerande strategier.

4.8 Övervägande vid val av transportmedel

Som nämnts ovan kommer jag nu att presentera hur intervjupersonerna resonerar när de väljer vilket färdssätt de ska använda sig av för olika resor. Detta för att få en uppfattning om hur individerna legitimerar sin användning av bilen.

När respondenterna överväger vilket transportsätt de ska använda sig av för att ta sig till en plats lyfts några faktorer fram som avgörande. *Ekonomi* är mycket viktigt när det kommer till val av transportmedel. Respondenterna väljer i de flesta fallen att använda

det billigaste transportsättet. Ip 3 beskriver att när han och hans sambo skulle göra en längre resa var det billigare att ta bilen än att använda sig av kollektivtrafiken. Således använde de bilen istället för att använda kollektivtrafiken, trots att de hellre hade använt kollektivtrafiken.

Ekonomi tyvärr, som när vi skulle åka till Karlstad så upptäckte vi att det skulle bli mycket dyrare att köpa tågbiljetter än vad det skulle bli om vi skulle köra bil, vilket jag tycker är sorgligt, trots att vi var två stycken så skulle det inte gå ihop sig att ta tåget /.../så det är faktiskt inte så mycket miljön som avgör utan det är ekonomin helt rakt av bara. (Ip 3)

Majoriteten av respondenterna lyfter även fram att bilen i många fall upplevs som det billigaste alternativet även för kortare sträckor inom staden. Bussen upplevs som något för dyr av många.

Så länge det är tidsmässigt bättre att ta bilen och att det inte kostar så mycket mer att ta bilen, för så är det faktiskt idag. Det är billigare att ta bilen till jobbet än vad det är att åka buss. Det gör så att det inte är så svårt att ta den. (Ip 6)

Intervjupersonerna som understryker att det är billigare att ta bilen än kollektivtrafiken, använder sig av ett *ekonomiskt rationellt försvar*. Det vill säga att individen framhäver att ekonomin kanske är det viktigaste för individen. Att använda sig av ekonomin som en förklaring understryker även att personen ifråga agerar efter en rationell princip, att agera rationellt kan tänkas ge ett visst agerande legitimitet, eller snarare uppfyller individen med en känsla av att försvaret är legitimt. Ekonomin kan således fungera som en dissonansreducerande strategi då individen kan förklara sitt motsägelsefulla beteende efter en rationell princip. Detta försvar skulle jag dock inte säga upprätthåller individens gröna identitet utan snarare hjälper individen att framstå som rationell (ekonomiskt rationell).

Tiden lyfts även fram som en bidragande faktor, respondenterna väljer i störst utsträckning det transportsätt som går snabbast. De individer jag intervjuat som jobbar heltid och har barn tenderar till att ha lite tid att disponera på transporter. För att hinna med alla vardagliga moment som att handla, transportera barn till fritidsaktiviteter, ta sig till egna fritidsaktiviteter etc. är bilen nödvändig. Respondenterna anser att

kollektivtrafiken inte går med tillräckligt täta turer för att det ska vara möjligt för dem att hinna med samtliga vardagliga åtaganden.

De intervjuade lyfter även fram att känslan av att inte vara i kontroll över sin tid upplevs som stressande. Dötid som uppstår i väntan på bussen beskriver respondenterna som frustrerande och stressande. De upplever även att bussen sällan är i tid och förseningar är inget de har tid med under sina fullspäckade vardagar. Bilen ger dem således en känsla av kontroll över sin tid, vilket kollektivtrafiken saknar. Intervjupersonerna lyfter på detta sätt fram fördelar med bilen i jämförelse med kollektivtrafiken, bilen går *snabbare* än bussen och bilen är mer *flexibel* än kollektivtrafiken.

Denna typ av dissonansreducerande strategi kallar Krantz (2001) för *ursäktande anledning*, det vill säga att försvaret i sig inte räcker för att legitimera sitt bilåkande, men i kombination med flera ursäktande anledningar kan det ge en god dissonansreducerande effekt. Utöver den ursäktande anledningen, tycker jag mig även finna indikatorer på att intervjupersonerna använder sig av några typer av moraliska försvar, som har en identitetsupprätthållande effekt. Till exempel lyfter många av respondenterna fram att de måste hinna köra barnen till fritidsaktiviteter, de lyfter indirekt fram att de är goda föräldrar. De lyfter även fram att de är individer med aktiv fritid, vilket även skulle kunna indikera att intervjupersonerna strävar efter att upprätthålla någon form av identitet som ”aktiv”, det vill säga motsatsen till inaktiv vilket oftast har en negativ klang enligt samhällets rådande normer. Jag kommer här efter att presentera fler försvar av typen ursäktande anledningar.

När de väljer transportsätt är även *platsen* de ska till avgörande för hur de väljer att ta sig dit. Finns det ingen möjlighet att använda sig av kollektivtrafik använder sig individen självklart av bilen. Ett sådant tillfälle kan till exempel vara när respondenten ska besöka en släkting på landsbygden, eller ska till en avlägset placerad sommarstuga. De använder sig således av ett objektiva försvar som jag redogjort för tidigare. Vid längre resor föredrar några av respondenterna att använda sig av bilen, medan andra föredrar tåget. Det avgörande är för det mesta priset, är tåget billigare används tåget, och är bilen billigare används bilen etc. De använder sig därmed av ett ekonomiskt rationellt försvar som jag beskrev i stycket ovan. Om individen ska till en större stad som till exempel Stockholm, brukar tåget ses som det mest attraktiva alternativet. Detta för att de större städerna är svårnavigerade med bil, och dessutom råder det brist på parkeringsplatser etc. I de större städerna tenderar även kollektivtrafiken vara mer

välutvecklad och lättillgänglig. Respondenterna uttrycker det som att det är lätt att ta sig runt med tunnelbanan (i Stockholm) eller spårvagnen (i Göteborg).

När respondenterna överväger vilket transportsätt de ska använda är även *vädret* en avgörande faktor för många, eller en förklaring till bilåkandet. Bilen skyddar mot väder och vind. Många av respondenterna tenderar att använda cykeln för kortare transportsträckor inom staden under den varmare delen av året. Under vinterhalvåret brukar dessa sträckor ersättas med bilåkning. På detta sätt lyfter individerna fram ytterligare en dissonansreducerande strategi, en ursäktande anledning i form av att bilen är bättre än kollektivtrafiken eller cykeln, då den skyddar individen i mot vädret (Krantz 2001).

För det är lite trevligare att cykla på sommaren och sen så har jag en hockeyson som inte är så aktiv på sommaren, för då springer de mest i skogen och det kan han ta sig till själv. Så det är mest träningar på vintertid plus att jag är lite bekväm, så det är lättare att ta till bilen när det öser ner. (Ip 6)

Vad som ska transporteras och hur många individer som ska med är även av betydelse för vilket transportsätt som används. Respondenterna nämner att när de ska storhandla är bussen inget alternativ, det är inte möjligt att ta med sig ett flertal matkassar på bussen. Är det fler av familjemedlemmarna som ska med på resan är bilen det vanligaste transportsättet att använda sig av. Ip 4 beskriver det som att det känns osäkert att cykla med hela familjen när barnen inte är vana cyklister och inte kan trafikreglerna. Här kan jag uttyda ytterligare en ursäktande anledning i form av att bilen är bättre än kollektivtrafiken eller cykeln när det kommer till att transportera föremål eller barnen (ibid). Men även ett moraliskt försvar i form av att man vill beskydda sina barn.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att individerna lyfter fram ett flertal olika viktiga faktorer för varför de väljer att använda bilen. Flertalet säger att bilen ofta framstår som billigare både för längre och kortare sträckor, vilket resulterar i att den används för många resor. Detta indikerar på att respondenterna motiverar många av sina resor med bilen med ett ekonomiskt rationellt försvar, ett försvar som har dissonansreducerande effekt men även en identitetsupprätthållande effekt i form av att individen framstår som rationell. Detta kan uppfattas som något motsägelsefullt då majoriteten av

respondenterna lyfter fram att en av nackdelarna med bilen är att den är dyr och sjunker i värde så fort man lämnar bilhandlaren. Man skulle kunna tolka det som att individerna främst uppfattar bilen som dyr när det kommer till omvårdnad och vid inköpet, men att resorna med bilen inte anses vara särskilt kostsamma. Möjligen kan även detta indikera att individerna upplever att de borde använda bilen mer på grund av att de investerat en stor summa pengar i bilen och därmed känner ett behov av att få valuta för pengarna. Då jag inte ställt fler frågor kring detta ämne kan jag inte direkt uttala mig utan snarare bara spekulera.

Utöver ekonomin lyfter individerna fram att vädret, tiden, flexibiliteten och vad som ska transporteras är avgörande för valet av transportmedel. Intervjupersonerna lyfter fram att bilen är *bättre* än kollektivtrafiken eller cykeln för många resor i de ovanstående avseendena. Dessa typer av försvar som kretsar kring att bilen är bättre än andra transportmedel bildar kategorin ursäktande anledningar. De ursäktande anledningarna kan i kombination med varandra ha en kraftfull dissonansreducerande effekt, vilket även Krantz (2001) lyfter fram i sin studie om miljömedvetna bilister. Utöver de ursäktande anledningarna har jag även kartlagt hur de ursäktande anledningarna kombineras med moraliska och identitetsupprätthållande försvar.

Dock är ekonomins betydelse som dissonansreducerande strategi något av en ny upptäckt, möjligen beror det på förändringar i prissättningen på kollektivtrafiken sedan Krantz utförde sin studie 2001. Detta har jag inga empiriska belegg för, utan det är bara en spekulation. Sen kan även bilens värdeminskning tänkas ha ökat, Ip 1 beskriver det som att det räcker med att man använder bilen en gång så sjunker bilen markant i värde och därav skulle individen möjligen kunna känna att bilen måste användas för att man ska få någon valuta för pengarna. ”Det räcker med att du har stoppat in nyckeln så har du förlorat de pengarna direkt, man köper ju inte en bil för att sälja den direkt heller ” menar Ip 1.

4.9 Miljömedvetenhetens uttryck i handlingar

Under detta tema kommer jag att redogöra för vilka miljövänliga handlingar som respondenterna har valt att anamma i sin vardag. Detta för att undersöka huruvida utförandet av andra miljövänliga handlingar kan fungera som en strategi för att legitimera bilåkande. Jag kommer i detta stycke att fokusera på en annan typ av dissonansreducerande strategi. De strategier jag kartlagt tidigare har främst varit av

retorisk/mental karaktär, medan jag nu kommer att fokusera på strategier av praktisk karaktär. På detta sätt kommer jag även kunna uttyda skillnader mellan de olika bilisterna. Tidigare kategoriserade jag bilisterna i två olika kategorier; de ljusgröna (de som anser att bilåkandet kanske inte är så farligt jämfört med annat) och de gröna bilisterna (som anser att bilåkandet gör skada på miljön). Genom att kartlägga vilka miljövänliga handlingar de olika bilisterna utför kommer jag även kunna uttyda skillnader dem i mellan. Jag kommer även koppla an till det inledande temat samvetet, för att uttyda huruvida praktiska försvar kan ha en dissonansreducerande och identitetsupprätthållande effekt.

Jag har tidigare beskrivit att majoriteten av intervjupersonerna har goda kunskaper kring miljö då många av dem arbetar med miljöfrågor eller genomfört utbildningar med miljöinriktning. Dock har det framkommit i mitt datamaterial att intervjupersonerna skiljer sig något från varandra när det kommer till vilka övriga handlingar som de väljer att genomföra för att reducera sin miljöpåverkan. Samtliga av de intervjuade är medvetna om att ekologiska och kravmärkta varor är bättre för miljön att konsumera. Samtliga är även medvetna om att närproducerade livsmedel är mer skonsamma mot miljön. Majoriteten av de intervjuade är också medvetna om köttindustrins negativa effekter på miljön.

Dock väljer inte alla intervjupersoner att agera efter sina kunskaper. Ip 1, Ip 3 och även Ip 4, samtliga män, säger att det är ekonomin som är avgörande när de handlar livsmedel och därmed köper de för det mesta inte miljömärkta varor. Detta indikerar att dessa tre individer i detta fall använder sig av ett ekonomiskt rationellt försvar för varför de inte köper miljömärkta livsmedel. Något som bör nämnas är att både Ip 3 och Ip 4 båda nämnt att de uppfattar bilen som det billigaste transportmedlet i många fall. Jag tycker mig på detta sätt uttyda att dessa individer värdesätter det ekonomiskt rationella tanksättet högre än ett miljörationellt tanksätt. Att dessa individer agerar ekonomiskt rationellt i större utsträckning och använder sig av ekonomiskt rationella försvar indikerar att ekonomin värdesätts högt för dessa individer. I och med att de värdesätter ekonomin högt, blir även deras ekonomiska försvar möjligen mer dissonansreducerande för dem, vilket kan förklara varför Ip 1, Ip 3 och Ip 4 väljer att inte köpa miljömärkta varor. De bör därmed även hysa uppfattningen att andra i deras omgivning möjligen värdesätter ekonomin lika högt, och därför anser de att ett ekonomiskt rationellt försvar även hjälper dem att upprätthålla sin moraliska eller snarare deras ekonomiskt rationella

identitet. Det som även skiljer de tre ovannämnda intervjupersonerna från de övriga respondenterna är att de kommer ifrån arbetarklassbakgrund, möjligen att ekonomin värdesätts högre bland individer från arbetarklassfamiljer än bland individer ifrån medelklassbakgrund. Jag har kategoriserat dessa individer som ekonomiskt rationella bilister (p.g.a. att ekonomin värderas högre än miljön).

Jag är kanske inte så bra när det kommer till kravmärkt och jag har nog inte varit beredd att betala det här mervärdet för det i så stor del, jag tittar rätt mycket på priserna när jag handlar/... /kostar en produkt 20 procent mer så köper jag den produkten som inte är kravmärkt, det finns utrymme för förbättring där. (Ip 4)

Något som dock skiljer deras medvetenhetsgrad åt är att enbart ett fåtal av individerna tänker säsongsmässigt när de konsumerar livsmedel. De som konsumerar säsongsmässigt måste således ha en större förståelse för energikostnaden av produktionskedjan för vissa livsmedel. En annan skillnad bland de intervjuade är att det bara är ett fåtal som nämner att de tänker på miljön när de konsumerar kläder. Ip 5 nämner att hon för det mesta köper ekologiska kläder till sina barn, men att det kan vara svårt att hitta kläder till sig själv som är miljömärkta. Ip 7 beskriver det som att hon försöker köpa så mycket second hand-kläder som möjligt, för att de inte bär på kemikalier i lika stor grad som nyproducerade kläder.

I övrigt vidtar alla intervjupersoner ungefär samma typ av miljöfrämjande handlingar. Alla källsorterar. Alla har även vidtagit vissa åtgärder för att energieffektivisera sitt hem, dock poängterar många att de har energieffektiviserat sitt hem för att det är ekonomiskt gynnsamt, inte främst för att värna om miljön.

Dock är det en av intervjupersonerna som beskriver att hon utför något fler miljövänliga handlingar som i viss mån skiljer sig från de övriga respondenterna. Ip 5 beskriver bland annat att hon tenderar till att samla på sig redan använda skrivpapper för att skriva på. Hon försöker även att odla så mycket mat som möjligt i sin egen trädgård, hon kokar sin egen sylt med mera, hon bedriver även en egen kompost. Ip 5 beskriver även att hon undviker att tvätta sina kläder i stor utsträckning, hon vädrar hellre kläderna. Vid jobbresor i ett tidigare arbete där hon arbetade mycket internationellt tenderade hon att försöka använda tåget så mycket som möjligt för resor inom Europa.

Jag använder alla papper minst två gånger, jag skriver på båda sidorna, jag samlar alltid på mig såna papper. Jag källsorterar allt och lite till. Jag sorterar matavfall, jag har en egen köskompost. Jag kör inte iväg med saker ifrån trädgården, jag har en sån där trädgårdskompost. Jag köper allt miljömärkt som jag bara kan, alltså matmässigt, städmässigt. Kemikalier kommer inte in i min trädgård. Vår bil är en miljöbil. (Ip 5)

Jag tycker mig därmed kunna uttyda att Ip 5 möjligen skulle kunna kategoriseras som något mer grön än de övriga respondenterna, mörkgrön. Med mörkgrön menar jag att hon identifierar sig som väldigt miljömedveten. Detta understryks även av att när jag frågade henne om huruvida hon var miljömedveten svarade hon följande: ”Ja, det är ju hela mitt liv” (Ip 5). Ip 5 använder sig således av ett identitetsupprätthållande försvar, för att verkligen betona för mig att hon är miljömedveten.

Övriga respondenter har uppgivit att de är miljömedvetna, men de har samtidigt inte lyft fram miljötanket som någon form av identitetsmarkör. Ip 6 som är en av de respondenter som utför flest miljövänliga handlingar (köper miljömärkt, energieffektiviserat sitt hem, köper någorlunda miljövänliga kläder etc.) betonar att hon inte är någon ”fanatiker”, hon menar att de flesta miljövänliga handlingar hon utför reflekterar hon inte över, och hon låter inte miljötanket begränsa hennes livsstil. Genom att säga att hon inte är någon ”fanatiker” tar hon således avstånd från att förknippas med väldigt miljömedvetna eller ”gröna” människor. Således kan vi uttyda att intervjupersonerna identifierar sig i olika grad när det gäller att vara miljömedvetna och att detta i viss grad påverkar vilka miljöfrämjande handlingar de väljer att utföra.

Sammanfattningsvis utför många av respondenterna ett flertal olika miljöfrämjande handlingar. För att koppla an till Lindéns (2001) beteendematrix (se tidigare forskning) kan vi se att alla utför så kallade *passiva handlingar*, de undviker att köpa vissa produkter eller att överkonsumera. Ip 3 beskriver hur han undviker att köpa jätteräkor och livsmedel som innehåller palmolja. Ip 4 beskriver hur han undviker att köpa drycker som inte går att återvinna. Undvikande handlingar har liten påverkan på individernas livsstil. Alla respondenter utför även miljövänliga handlingar som *frekventa vanor*, det vill säga att alla respondenter har som rutin att bl.a. källsortera och återvinna. Dock har inte alla respondenter (Ip 1, Ip 3 och Ip 4, de ekonomiskt rationella bilisterna) som vana

att köpa miljövänliga varor då ekonomin blir ett yttre hinder, vilket ger dem tillfälle att använda ett ekonomiskt rationellt försvar. Respondenterna beskriver även hur de försökt att minska sitt bilåkande, vilket kategoriseras som *en planerad handling*. Många har även minskat sitt bilåkande och börjat använda cykeln för resor som tidigare gjorts med bil, men i snitt används bilen mellan tre till fem gånger i veckan av respondenterna. Vissa har återgått till sitt gamla beteendemönster (att använda bilen frekvent) på grund av vädret, många nämner att de inte gillar att cykla när det är dåligt väder eller kallt ute. En annan respondent beskriver hur han började använda bilen mer frekvent igen efter att hans cykel hade gått sönder.

Några handlingar som intervjupersonerna lyfter fram som miljövänliga går dock inte riktigt att placera in i Lindéns beteendematrix. Ip 5 beskriver hur hon odlar egen mat och bedriver egen kompost, denna typ av handling skulle jag snarare kategorisera som en del av individens livsstil, en form av handling som utförs som en form av fritidsintresse. Ip 7 beskriver även hur hon på fritiden ägnar sig åt stadsodling, det vill säga att hon odlar grönsaker på ett avsatt område i staden. De utför således miljövänliga handlingar som en form av fritidsintresse.

Genom att kartlägga vilka miljövänliga handlingar som de olika intervjupersonerna utför, har jag kunnat uttyda tecken på att vissa individer i en större grad identifierar sig som miljömedvetna. Jag har även funnit mönster som indikerar att vissa individer värdesätter ekonomin högre än miljön och därmed har jag skapat en ny typ av bilister, de ekonomiskt rationella bilisterna (skulle även kunna kombineras med en grönhetsnyans). Dock behöver det inte betyda att de har mindre starka värderingar gällande miljön utan snarare att de har starkare värderingar gällande ekonomin.

Den intervjuperson som bär på den grönaste profilen, en så kallad mörkgrön bilist, är Ip 5, då hon genomför flest miljövänliga handlingar av respondenterna. Ip 7 och även Ip 6 genomför ett högt antal miljöfrämjande handlingar, dock antyder Ip 6 att hon inte profilerar sig som särskilt grön.

I nästkommande stycke kommer jag att knyta an till det inledande temat samvetet, detta för att synliggöra huruvida individerna kan använda andra miljövänliga handlingar som en form av försvar för att reducera sin kognitiva dissonans.

4.9.1 Kompensationsteori

Som jag nämnde under föregående tema, är Ip 5 den intervjuperson som utför flest miljövänligahandlingar och även identifierar sig starkast med sin miljövänlighet. Ip 5 skiljer sig även från de andra intervjupersonerna när det gäller hennes ”miljöhistoria”. Majoriteten av de övriga respondenterna (Ip 1, Ip 3, Ip 4, Ip 7) beskriver det som att det inte är särskilt viktigt bland deras vänner att man är miljömedveten, många beskriver det även som att de uppfattar sig själva som möjligen den mest miljömedvetna i sina respektive vänskapskretsar (dock inte på jobbet). Ip 5 däremot anger att hon har vänner ifrån miljörelsen och att hennes syster till och med är mer miljömedveten än vad hon själv är. Hennes vänner från miljörelsen har hon kommit i kontakt med under sin tid som student, då hon var något av en miljöaktivist och skapade sig en identitet som miljömedveten. Något som blir intressant är att hennes kunskaper kring miljön inte skiljer sig markant från de övriga respondenterna, möjligen att hon var något mer insatt i vissa aspekter av miljöproblematiken.

Det intressanta med Ip 5 är att hon är den enda respondenten som uppger att hon har lyckats med att helt reducera sin dissonans. Hon är med andra ord den enda intervjupersonen med en lyckad dissonansreducerande strategi. Jag illustrerar med ett citat hämtat ifrån det inledande temat, samvetet.

Nej, /.../jag tror inte det, men i och för sig har jag eliminerat ganska många av de som finns om man säger så, jag skulle nog kunna få det för huset då som är väldigt energislukande, men vi har fjärrvärmes som görs till nästan 90 procent av biovärme. Visst, vi kör ju bil och det skulle kunna påverka mig jättemycket, men vi har en flexifuel etanoldriven bil, som vi tankar med etanol dessutom, /.../, skulle kunna få det, men får det inte, det är nog mest för att jag har skurit bort alla de grejer som i varje fall är lättast att skära bort. (Ip 5)

Utifrån detta citat kan vi således tolka att Ip 5 har ”skurit bort” allt som skulle kunna ge henne dåligt samvete. Detta skulle möjligen kunna indikera att Ip 5 har lyckats med sin dissonansreducerande strategi på grund av att hon faktiskt gör allt som hon kan komma på för att minska sin miljöpåverkan. Som hon nämner skulle hon kunna få dåligt samvete för sitt bilåkande, men hon har en etanoldriven bil etc. Jag kategoriserade tidigare försvaret om att bilen är någorlunda miljövänlig som ett förminskande försvar, det vill säga att individen förminskar det motsägelsefulla beteendets betydelse. Möjligen

har den etanoldrivna bilen en starkt dissonansreducerande effekt då den förminskar bilåkandets skadeverkan på miljön.

Det faktum att Ip 5 utför flest miljövänliga handlingar av intervjupersonerna skulle även kunna indikera att Ip 5 kan lindra sin dissonans genom att kompensera med att utföra ett flertal olika miljövänliga handlingar. Det finns således vissa indikatorer på att individer kan kompensera för ett miljönegativt beteende med hjälp av andra miljövänliga handlingar.

Man skulle även kunna tolka det som att Ip 5 har det ”gröna kapitalet” för att kunna uttrycka att hon inte får dåligt samvete. Med grönt kapital menar jag att hon anser att hon utför tillräckligt många miljövänliga handlingar för att kunna legitimera för mig och andra att hon faktiskt gör så mycket som möjligt för att främja miljön, och därmed inte får dåligt samvete för sin miljöpåverkan. Man kan även tolka det som ett starkt identitetsupprätthållande försvar utifrån Ip 5:s citat, när individen (som är väldigt miljömedveten) uttrycker att hon eller han inte får dåligt samvete för sin miljöpåverkan, det vill säga att andra miljövänliga handlingar eller aktiviteter kan fungera som dels identitetsupprätthållande försvar men även dissonansreducerande strategi.

Jag har således funnit vissa indikatorer på att utförandet av fler mer eller mindre miljövänliga handlingar kan kompensera för ett miljönegativt beteende som till exempel bilåkning. Utförandet av kompensationshandlingar resulterar i att stärka och bibehålla en grön identitet, vilket även får en dissonansreducerande effekt på individen. Jag menar därmed att kompensation är ytterligare ett försvar som gröna bilister kan använda sig av för att reducera sin kognitiva dissonans.

5 Summerande analys

Nedan kommer jag att redogöra för min studies huvudanalyser. Analyserna kommer att presenteras under olika teman.

5.1 Vana och livsstil som inre hinder

Samtliga respondenter har haft tillgång till bil under stora delar av deras vuxna liv. Anledningen till att majoriteten införskaffade bil i tidig ålder beror på att de var

uppvuxna på landsbygden och därmed inte hade tillgång till kollektivtrafik. De var därmed tvungna att införskaffa bil för att kunna ta sig till arbeten eller för att kunna upprätthålla någon form av socialt liv. De respondenter som inte betonar att de införskaffade sin första bil av nödvändighet, anger att bilen införskaffades på grund av att den fungerade som en åldersmarkör (en form av statussymbol), som ett tecken på mognad. Resultatet av ett långvarigt bilanvändande är att bilåkandet har blivit en djupt rotad vana. Vanor fungerar i sin tur som en typ av inre hinder, desto längre man utfört en handling desto svårare blir den att vänja sig av med (Davidov 2007). Jag har även funnit vissa vetenskapliga indikatorer på att respondenterna som vuxit upp på landsbygden bär med sig liknande tankemönster kring bilens nödvändighet, trots att de befinner sig i en ort där det finns tillgång till relativt välutvecklad kollektivtrafik. Tankemönster som är en möjlig effekt av en bilkultur med starka normer kring införskaffandet av bil.

Bilåkandet är en del av individernas livsstil, men även en del av intervjupersonernas familjers livsstil. Majoriteten av intervjupersonerna har barn och många av bilresorna som intervjupersonerna utför är för att köra barnen till olika aktiviteter. Således är det inte bara respondentens livsstil som behöver förändras utan även respondentens barns livsstil, som kommer att förändras om individen ska minska sitt bilåkande. Detta kan tänkas vara ytterligare ett hinder för en minskning av bilåkandet. Dessa två hinder (bilåkandet som vana och livsstil) i kombination med dissonansreducerande strategier finner jag är huvudorsaken till att intervjupersonerna fortsätter att köra bil trots deras miljömedvetenhet.

5.2 Kognitiv dissonans och identitetsupprätthållande strategier

När intervjupersonerna kör bil trots att det går emot deras principer (de anser att bilåkandet gör skada på miljön) hamnar de i kognitiv dissonans. De upplever en obehagskänsla, och för att reducera obehagskänslan använder sig bilisterna av olika försvar för att legitimera sitt dissonanta beteende (bilåkningen). Genom att legitimera bilåkandet för sig själva försvinner obehagskänslan. Dock har jag även undersökt hur de gröna bilisterna inför andra legitimerar sitt bilåkande, med andra ord hur de upprätthåller en grön identitet trots att de utför en miljönegativ handling någorlunda frekvent. Nedan kommer jag att presentera de försvar som bilisterna använder för att legitimera sin bilåkning och för att upprätthålla sin identitet.

I min studie har jag kartlagt ett flertal olika typer av försvar som möjligen kan ha både dissonansreducerande och identitetsupprätthållande effekt. Det första och förmodligen mest kraftfulla försvaret är att vissa resor inte skulle vara möjliga, om det inte var för bilen (ta sig till sommarstugan, besöka släkten etc.), vilket även Krantz (2001) lyfter fram i sin studie. Denna typ av försvar har jag kategoriserat som ett *objektivt försvar*. Det objektiva försvaret är legitimt för att det baseras på objektiv fakta. På detta sätt kan personen legitimera sitt bilåkande inte bara för sig själv utan även för sin omgivning. Individerna kan därmed uppge att de inte vill köra bil men på grund av yttre omständigheter har han eller hon inget annat val. På detta sätt kan individerna därmed reducera sin kognitiva dissonans, men även bibehålla en grön identitet.

En annan typ av försvar jag har kategoriserat är det *moraliska försvaret*. Det moraliska försvaret går ut på att individen legitimerar sitt bilåkande genom att lyfta fram andra moraliskt ”goda” egenskaper hos sig själv, till exempel, jag kör bil men det är på grund av att jag måste skjutsa mina barn till fritidsaktiviteter. På detta sätt visar individen att han eller hon kanske kör lite mer bil än vad han eller hon skulle vilja, men att det beror på att individen är en bra förälder. Detta försvar kan möjligen ha en dissonansreducerande effekt men kan även tänkas stärka personens identitet, kanske främst personens moraliska identitet. I och med att majoriteten av bilåkarna använder sig av någon typ av moraliskt försvar skulle man kunna kategorisera dem som ”moraliska” bilister. Det vill säga att de främst utför många bilresor för att de kan legitimera dem efter vissa moraliska principer starkt förknippat med föräldraskap eller familjen. Man skulle därmed kunna tolka det som att de värdesätter familjen över miljön.

Den tredje typen av försvar har jag kategoriserat som *identitetsupprätthållande försvar*. Det identitetsupprätthållande försvaret har främst till syfte att hjälpa individen att bibehålla en grön identitet. Som exempel nämner många av intervjupersonerna att de tänkte på miljön när de köpte bil, men att de vet om att deras bilar inte är miljöklassade i dagsläget. Det faktum att respondenterna lyfter fram att de tänkte på miljön när de köpte bilen indikerar på att de vill försöka upprätthålla någon form av grön identitet.

Det fjärde försvaret jag har kartlagt är det *ekonomiskt rationella försvaret*. Detta försvar baseras på att individerna upplever att bilen är det billigaste transportsättet när det gäller många resor, och därmed använder bilen istället för kollektivtrafiken. Genom att lyfta

fram att han eller hon agerar ekonomiskt rationellt legitimerar individen sitt bilåkande. Denna typ av försvar har förmodligen en stark dissonansreducerande effekt, men kan även tänkas stärka individens identitet. Identiteten stärks genom att personen lyfter fram att han eller hon agerar utefter vissa rationella principer (ekonomiska i detta fall). De individer som använder sig mycket av ekonomiskt rationella försvar har jag kategoriserat som ekonomiskt rationella bilister, det vill säga att de värdesätter ekonomin över miljön.

Det femte försvaret jag har kategoriserat är det *förminskande försvaret*. Två av mina intervjupersoner (de ljusgröna bilisterna) lyfte fram att de anser att bilåkandet i sig inte är så farligt och menar på att det är produktionen av bilen som är det farligaste för miljön. Genom att förminska innebörden av sitt motsägelsefulla beteende, kan individerna reducera sin kognitiva dissonans (Festinger 1957). En av intervjupersonerna lyfter även fram att hennes bil är en etanolbil och förminskar därmed även betydelsen av bilåkandet.

Den sista dissonansreducerande strategin går ut på att intervjupersonerna framhäver att bilen är ett bättre transportmedel än andra alternativ, Krantz (2001) benämner detta försvar som *ursäktande anledningar*. Respondenterna anser med andra ord att bilen är det bästa transportsättet i jämförelse med de kollektiva alternativen. Fördelarna som respondenterna har lyft fram är: 1.) bilen har *lastutrymme*, ska individen transportera otympliga föremål är det inte möjligt med något annat transportsätt. 2.) Individen uppfattar bilen som mer *tidseffektiv* än de kollektiva alternativen. 3.) Bilen fungerar som ett *skydd* mot väder och vind. Många av respondenterna nämner även att de inte vågar låta sina barn ta sig runt själva med hjälp av kollektivtrafiken eller med cykel. De anser alltså att bilen är det säkraste alternativet för deras barn. 4.) Bilen erbjuder även en större *rörlighet/flexibilitet* (frihet) än de andra transportalternativen. Med bilen kan de ta sig till den exakta positionen de vill nå, när de vill. Intervjupersonerna nämner att de upplever det väldigt stressande att inte ha kontroll över sin tid, dötid som ofta uppstår vid resor med kollektivtrafiken beskriver flertalet av intervjupersonerna som outhärdliga.

Något som även bör tilläggas är att de ovannämnda dissonansreducerande strategierna i form av försvar kan kombineras med varandra. Jag har till exempel upptäckt många fall

där intervjupersonerna använder sig av både ett objektiva och ett moraliskt försvar för att legitimera varför vissa resor genomförs.

6 Diskussion

Enligt Krantz (2001) använde främst de gröna bilisterna sig av två typer av dissonansreducerande strategier, det objektiva försvaret och de ursäktande anledningarna (bilen är bättre än...). Möjligen att Krantz mer specifika urval, med enbart fokus på mörkgröna bilister kan ha påverkat hennes resultat, och därmed utgör en del av förklaringen till varför våra analyser ser något annorlunda ut. Men jag tror även att förklaringen kan ligga i att Krantz varit något för fokuserad på vad bilisterna har för anledningar och inte tagit hänsyn till varför de angivit de anledningar som de gjort, vilket Tilly (2006) menar är av betydelse.

Genom att ta ett steg tillbaka och stanna och fundera på vad det egentligen är individen säger, har jag kunnat uttyda indikatorer på ytterligare dissonansreducerande strategier av främst moralisk karaktär, det vill säga att de gröna bilisterna kan använda sig av andra strategier som omedelbart möjligen kan uppfattas som något oklara. Dessa moraliska strategier har främst till syfte att övertyga mig, som miljömedveten intervjuare, att de överlag är goda människor, trots att han eller hon åker lite mer bil än vad de skulle vilja. Anledningen till varför de kör bil är trots allt att de är goda omtänksamma föräldrar.

Man skulle på detta sätt kunna tolka det som att individen indirekt uppger att han eller hon värderar att vara en bra förälder över att vara en miljöfrämjare. De kan med andra ord utföra en miljönegativ handling, så länge den kan motiveras med att vara en god förälder. Så länge man kan legitimera bilåkandet med att vara en god förälder, kommer de individer som värdesätter familjen över miljön att utföra denna motsägelsefulla handling. Festinger (1957) uttrycker det som att när en individ upplever att både deras agerande och deras föreställningar överensstämmer så befinner sig personen i kognitiv konsonans (normaltillstånd). Det är förmodligen viktigare för individen att befinna sig i konsonans när det kommer till uppfattningen om sig själv som en god förälder, än miljömedveten. Skulle individen sluta köra sina barn till olika fritidsaktiviteter skulle möjligen individen hamna i en annan form av kognitiv dissonans, en dissonans kopplad

till att vara en god förälder. Individen kommer således inte att sluta åka bil förrän bilåkandet inte går att koppla till att vara en god förälder.

Anledningen till att bilåkandet och att vara en god förälder är så starkt sammankopplat för individerna skulle kunna förklaras med att majoriteten av individerna kommer från landsbygden. De kommer från hem där bilen har använts frekvent (kanske dels för att köra dem till fritidsaktiviteter när de var barn?) och därmed bär de på uppfattningen att normen för att vara en bra förälder är att köra bil. Bilen är med andra ord kopplad till deras kulturella bakgrund. Utifrån detta resonemang skulle man rent av kunna säga att vara en god förälder är en form av inre hinder. Samma argumentation skulle även kunna gå att tillämpa på det ekonomiskt rationella försvaret, det vill säga att de individer som värdesätter ekonomin högre än miljömedvetenhet, skulle riskera att hamna i en annan typ av dissonans utifall att de började agera miljörationellt istället för ekonomiskt rationellt. Utifrån mina analyser tycker jag mig finna indikatorer på att individernas dissonansreducerande strategier är betydligt mer komplexa än vad som framgätt i tidigare forskning.

Det som således är gemensamt för samtliga av mina intervjupersoner är att de värdesätter moraliska principer kopplade till familjen högre än miljömedvetenhet. Intervjupersonerna skiljer sig dock åt när det kommer till ekonomin, några av intervjupersonerna värdesätter ekonomin högre än miljön och vice versa, vilket skulle kunna vara ett uttryck för olika kulturella värderingar eller normsystem. Jag menar därmed inte att intervjupersonerna inte har starka värderingar kopplade till miljön, utan snarare att de tenderar att värdesätta andra principer högre.

Vidare studier i ämnet skulle vara aktuellt. Frågor som skulle behöva besvaras är: förknippas individer ifrån landsbygden gott föräldraskap med bilåkning? Eller förknippas gott föräldraskap med bilinnehav och bilåkning, är det den rådande normen? I så fall, varför gör de det? Vad är det som gör att vissa individer som anser sig miljömedvetna värdesätter ekonomin högre än miljön? Etc.

Jag försökte även i min studie att klargöra för huruvida individerna på något sätt kan kompensera sitt bilåkande med hjälp av andra miljövänliga handlingar. Jag kunde dock inte finna några konkreta belägg för denna teori i mitt empiriska material, men jag tyckte mig däremot finna en svag indikation på att individer som utför många

miljövänliga handlingar inte bara kan skapa sig ett ”grönt kapital”, som kan ha en viss dissonansreducerande effekt för individen, utan även en stark identitetsupprätthållande effekt. Som exempel har jag Ip 5 som möjligen är den enda respondenten med ett tillräckligt grönt kapital för att kunna uttrycka sig som att hon inte får dåligt samvete för sin miljöpåverkan. Genom att uttrycka att hon inte får dåligt samvete på grund av att hon redan gör så mycket för miljön, lyfter hon fram sin gröna identitet mycket kraftfullt. Vidare undersökningar borde göras på ämnet, då möjligen mer specifikt på mörkgröna bilister.

Referenslista:

Bergman, Paavo & Olofsson, Gunnar (2005). *Samhällsvetenskapens hantverk*. Lund: Arkiv

Bourdieu, Pierre (red.) (1999). *The weight of the world: social suffering in contemporary society*. Oxford: Polity

Davidov, E n.d., *Explaining habits in a new context - The case of travel-mode choice*, *Rationality And Society*, 19, 3, pp. 315-334, Social Sciences Citation Index, EBSCOhost, viewed 12 March 2014.

Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik & Wängnerud, Lena (red.) (2007). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 3., [rev.] uppl. Stockholm: Norstedts juridik

Festinger, Leon (1957). *A theory of cognitive dissonance*. Stanford, Calif.: Stanford U.P.

Kempton, Willett, Boster, James S. & Hartley, Jennifer A. (1995). *Environmental values in American culture*. Cambridge, Mass.: MIT Press

Kollmuss, A, & Agyeman, J 2002, 'Mind the Gap: Why Do People Act Environmentally and What Are the Barriers to Pro-Environmental Behavior?', *Environmental Education Research*, 8, 3, pp. 239-60, ERIC, EBSCOhost, viewed 12 March 2014.

Krantz Lindgren, Petra (2001). *Att färdas som man lär?: om miljömedvetenhet och bilåkande*. Diss. Göteborg : Univ., 2001

Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 2. uppl. Lund: Studentlitteratur

Lidskog, Rolf & Sundqvist, Göran (2011). *Miljösociologi*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur

Lindén, Anna-Lisa (1994). *Människa och miljö: om attityder, värderingar, livsstil och livsform*. Stockholm: Carlsson

Lindén, Anna-Lisa (2001). *Allmänhetens miljöpåverkan: energi, mat, resor och socialt liv*. Stockholm: Carlsson

Repstad, Pål (2007). *Närhet och distans: kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*. 4., [rev.]
uppl. Lund: Studentlitteratur

Rosengren, Karl Erik & Arvidson, Peter (2002). *Sociologisk metodik*. 5., [omarb. och utök.] uppl. Malmö: Liber

Tilly, Charles (2006). *Why?: [what happens when people give reasons... and why]*.
Princeton, N. J.: Princeton Univ. Press

Internet:

Länstrafiken Kronoberg (2013)

Adress:

<http://www.lanstrafikenkron.se/>

Hämtad:2013-03- 13

Vetenskapsrådet (2010). *Forskningsetiska principer inom Humanistisk samhällsvetenskaplig forskning*, Svenska vetenskapsrådet

Adress: <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf>

Hämtad:2013-04-8

Växjö kommuns resevaneundersökning (2013)

Adress:

http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Gator_trafik/Resvaneunders%C3%B6kning%20i%20V%C3%A4xj%C3%B6%20kommun%202012_slutversion%20130117.pdf

Hämtad:2013-03-13

Muntliga källor:

Ip 1, Intervju, 2013- 04 - 22

Ip 2, intervju, 2013- 04 - 22

Ip 3, intervju, 2013- 04 - 24

Ip 4, intervju, 2013- 05 - 07

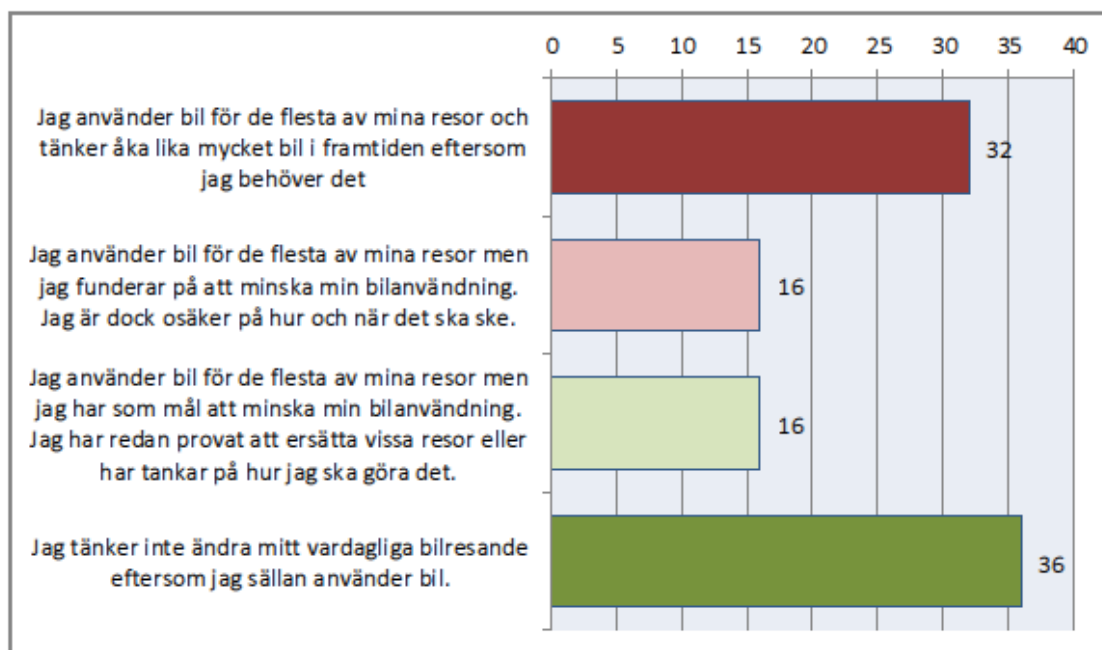
Ip 5, intervju, 2013- 05 - 08

Ip 6, intervju, 2013- 05 - 14

Ip 7, intervju, 2013-05 - 17

Bilaga 1: Tabeller och figurer

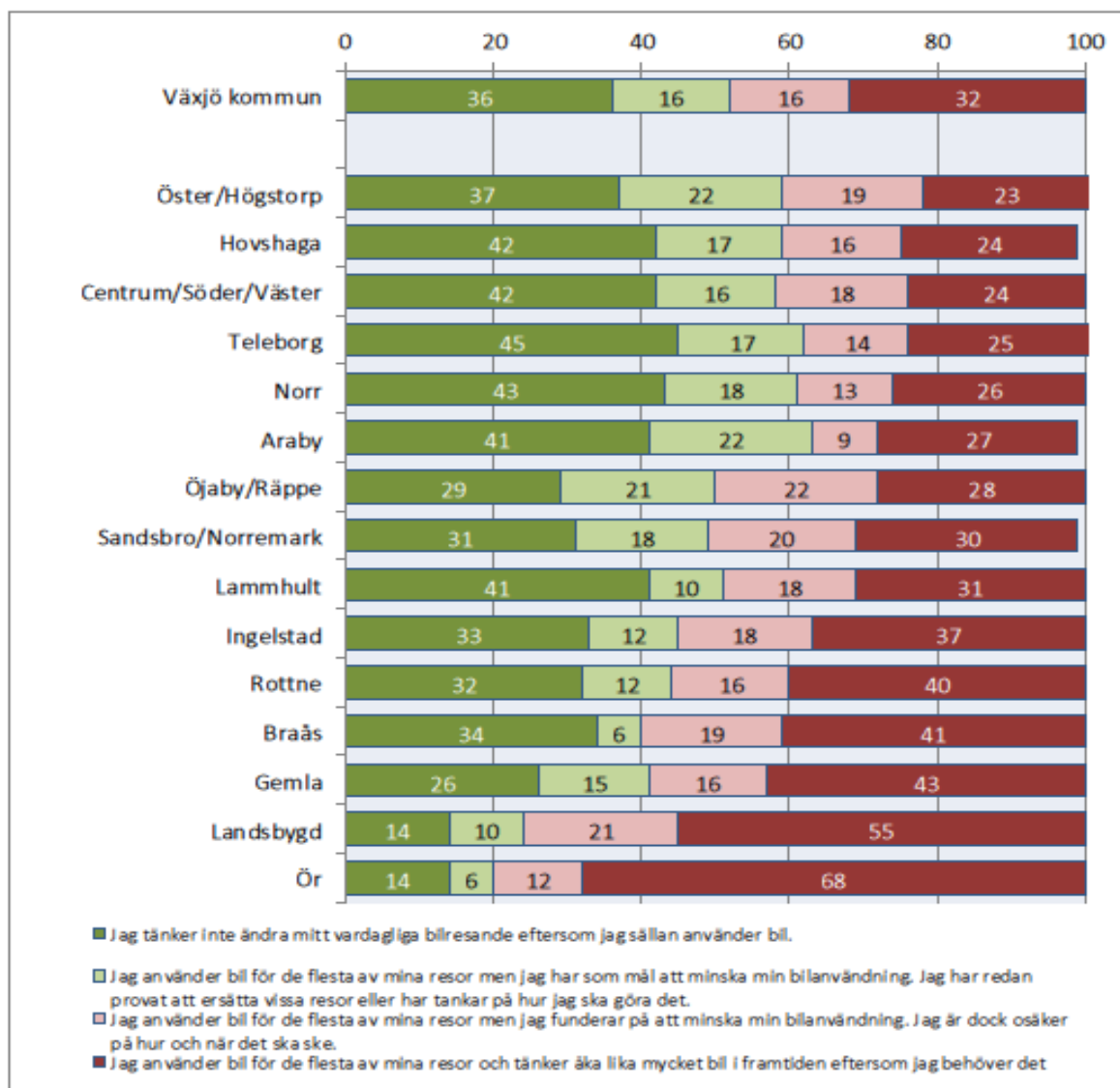
Tabell 1: De motvilliga bilisterna



Figur 7.1: Attityder till nuvarande bilanvändning och inställning till att förändra bilåkandet. Figuren visar andelarna av de svarande (kommuninvånare, 12-84 år) som valt respektive svarsalternativ. (n=3647 kommuninv 12-84 år).

(Tabellen är hämtad ifrån Växjö kommuns resevaneundersökning 2013)

Tabell 2: De motvilliga bilisterna per stadsdel



Tabell 2. Det kan vara svårt att uttyda kategorierna p.g.a. bildens format. Kategorierna är de samma som i ovanstående tabell, tabell 1. (Tabellen är hämtad ifrån Växjö kommuns resevaneundersökning 2013)

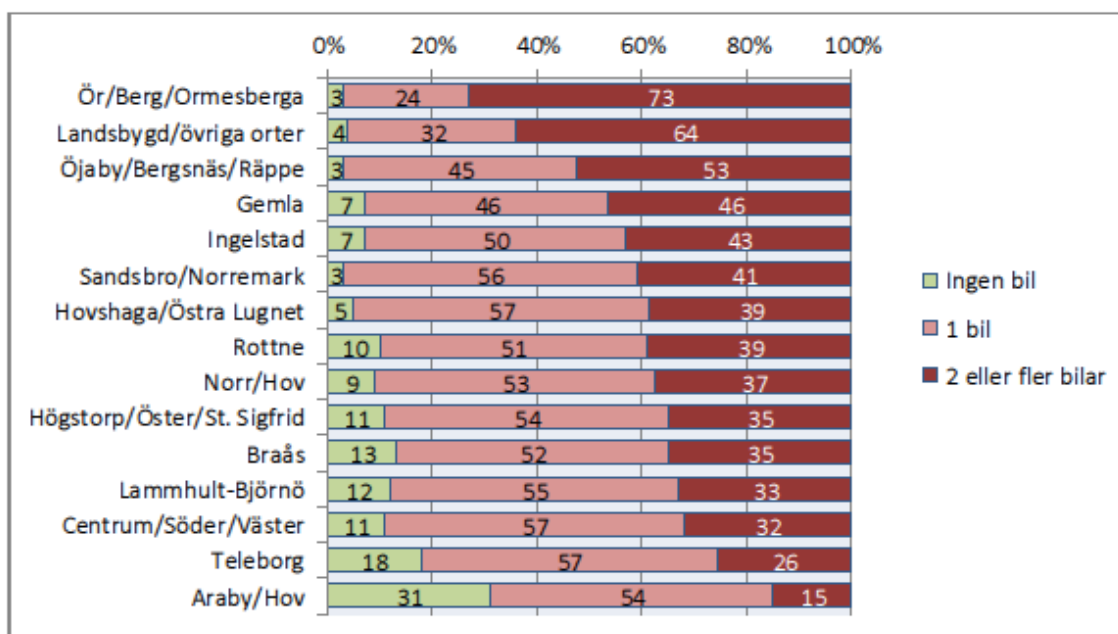
Tabell 3: Inkomst per stadsdel

Tabell 15.8: Hushållens inkomst före skatt, inkl. pension och studiemedel, men exkl. bostads- och barnbidrag per område inom kommunen (exkl. ej svar)

	Hovshaga, Östra Lugnet	Araby, Hov	Centrum, Söder, Väster	Högstorp, Öster, St. Sigfr.	Teleborg	Norr, Hov	Öjaby, Bergsnäs, Råppe	Sandsbro, Norremark	Lammhult, Björnö	Gemla	Ingelstad	Braås	Rottne	Ör, Berg, Ormesberga	Landsbygd, små orter
<100 000 kr	3	16	3	3	11	3	1	1	5	4	4	4	3	3	3
100 001-200 000	6	21	4	5	10	7	2	5	14	6	7	7	8	7	5
200 001-300 000	8	20	10	9	10	10	9	8	14	10	9	11	11	11	11
300 001-400 000	9	15	12	11	10	14	13	12	12	10	12	13	14	6	13
400 001-500 000	11	8	13	12	10	10	11	11	11	12	13	11	12	15	10
500 001-600 000	15	5	12	8	11	9	16	15	14	14	15	13	14	12	19
600 001-700 000	35	3	34	37	24	33	38	35	16	26	27	18	23	29	24
> 700 000 kr	6	7	5	7	7	5	4	7	8	10	3	12	8	7	6
Summa	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

(Tabellen är hämtad ifrån Växjö kommuns resevaneundersökning 2013)

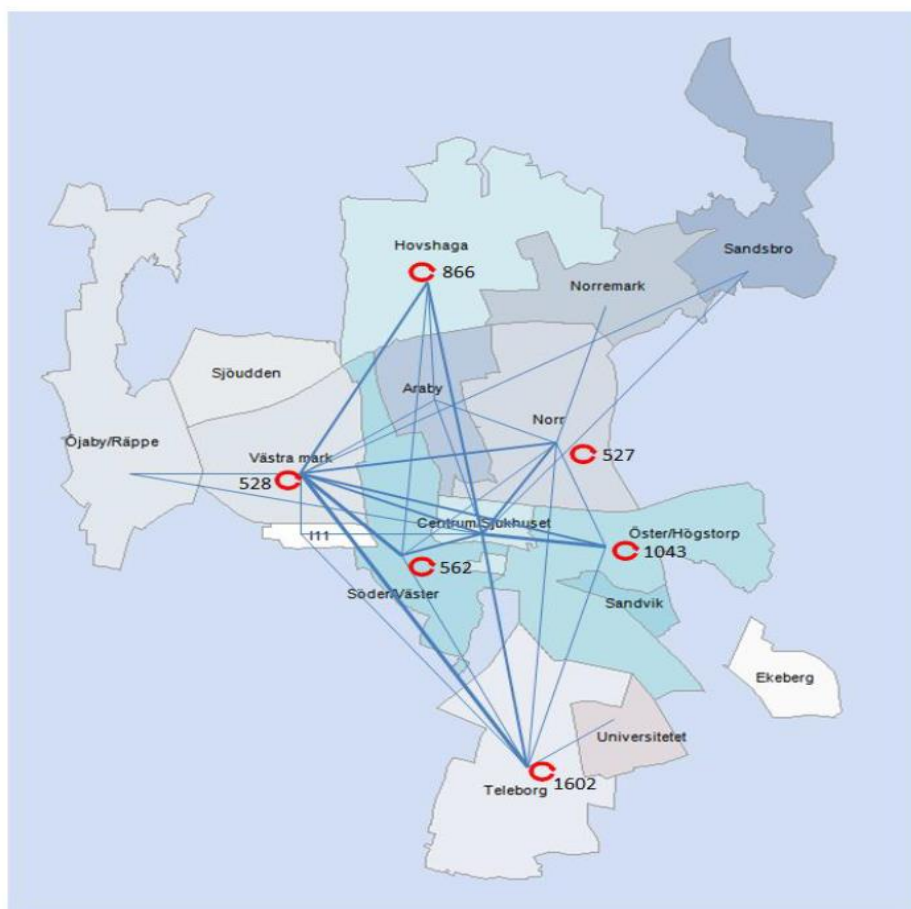
Tabell 4: Biltäthet per stadsdel



Figur 5.2: Andel invånare med tillgång till bil, inkl. leasing- eller förmånsbil i hushållet. (n=1573_{ensam vuxen m. barn}-3647_{total}).

(Tabellen är hämtad ifrån Växjö kommuns resevaneundersökning 2013)

Figur 1: Bilresor



Figur 11.10: De största enskilda bilreserelationerna inom staden. 16-84 år

Figur 1: Beskriver vart majoriteten av bilresorna görs inom Växjö stad. Som det går att uttyda från figuren görs flest resor till Växjö centrum och Västra mark. (Figuren är hämtad ifrån Växjö kommuns resevaneundersökning 2013)

Bilaga 2: Intervjuguide

Kulturellbakgrund

- Utbildning
- Jobb
- Etnicitet (Ursprungsland)
- Ålder
- Boende
- Familj (civilstånd)
- Föräldrars utbildning
- Föräldrarnas arbete
- Hur användes bilen under din uppväxt?
- När tog du körkort? uppmärksammades detta? I så fall hur?
- Politisk läggning?
- Var dina föräldrar miljömedvetna?

Status – Grönprofil - identitetsmarkör?

- Skulle du säga att du har ett miljöintresse? Hur väcktes detta?
- Är du aktiv inom någon miljöorganisation(Förening)?
- Tänker du ofta på din miljöpåverkan?
- Gör du något för att minska din miljöpåverkan? I vardagen?
- Tänker du på miljön när du handlar mat? Kläder? Vitvaror?
- Källsorterar du? Återvinner du?
- Har du energieffektiviserat ditt hem?
- Är det viktigt bland dina vänner att man är miljömedveten? På jobbet?
- Hur talar man om bilen/bilandvändning bland dina vänner? På jobbet?
- Får du dåligt samvete för din klimat-/miljöpåverkan?
- Vad tror du är det värsta miljöproblemet i dagsläget? Varför tror du det?
- Oroar du dig för de rådande miljöproblemen? Varför känner du så?
- Vad tror du är det viktigaste man som enskild individ kan göra för miljön?
Varför tror du det?
- Vad tror du är lösningen på rådande klimat-/miljöproblem? Tekniska lösningar (Vetenskapen)? Förändringar i människors beteende? Varför?

Bilen/bilarna/Vana

- Hur många gånger i veckan använder du bilen?
- Vad har du/ni för bilar?
- Varför köpte du/ni den?
- Vem var det som köpte den? Var du inblandad? Hade du något att säga till om?
- Vad var det som fick du/ni att införskaffa den här bilen?
- Hade du/ni bil sedan tidigare?
- Vad var det som gjorde att du/ni köpte er första bil? När köpte du din första bil?
- Hur påverka införskaffandet av bil ert liv?
- Vem sköter bilen i hushållet?
- Vad känner du för din bil?
- Har du någon ”drömbil”? Varför?
- Vilka faktorer är viktiga när du skaffar bil?

Behov, livsstil

- På vilket sätt är bilen viktig för dig?
- Skulle du kunna göra dig av med bilen eller minska ditt bilåkande?
- Hur skulle det förändra ert liv om ni inte hade någon bil?

Attityder/värderingar?

- Vad känner du när du kör bil? Positiv eller negativ?
- Tycker du om att köra bil? varför?
- Händer det att du upplever stress när du kör bil? Varför?

Övervägande

- Vad är det som är avgörande när du väljer färdesätt om du ska ta dig någonstans?

Föreställningar

- Fördelar/Nackdelar med bilen?

Attityder och värderingar jämt i mot miljön

- Vad anser du om bilens påverkan på miljön?
- Vad tror du hade kunnat minska ditt och andras bilanvändande? Vems ansvar är det? (Politiker, Bilindustrin, Individen?)
- Var har du fått din information ifrån angående bilens negativa påverkan på miljön? Skulle du vilja ha mer kunskap kring miljöfrågorna?

Beteende - Vanor

- När använder du bilen?
- Händer det att du använda bilen för *arbetsresor*? (ut i fall att Ja) När började du med det? Varför började du med det?
- Använder du bilen för *Inköpsresor*? (om ja) När började du med det? Varför?
- Använde du bilen för *Fritidsresor*? (om ja) När började du med det? Varför?
- Är det några andra resor du brukar göra med bilen? (*Övriga resor*) När började du med det? Varför? Hur ofta?
- Vad tycker du om att köra bil i Växjö?

Andra transportsätt

- Händer det att du åker kollektivt? När? Varför?
- Vad tycker du om kollektivtrafiken? (för-/nackdelar) Varför tycker du så?
- Vad tycker du om att åka kollektivt? (trevligt/ inte trevligt) Varför tycker du så?
- Händer det att du cyklar? När? Varför?
- Vad tycker du om att cykla etc.?

Avslut

- Har du något du skulle vilja tillägga?

