

# Hinder och lösningar för ett klimatsmart liv

En enkätundersökning om att gå ”från tanke till handling”  
vad gäller ”bilen” och ”biffen”

Elisabet Zöttl

2022



**LUNDS**  
UNIVERSITET

Elisabet Zöttl  
MVEM30 Examensarbete för masterexamen 30 hp, Lunds universitet  
Intern handledare: Lars Harrysson, Socialhögskolan, Lunds universitet

CEC - Centrum för miljö- och klimatvetenskap  
Lunds universitet  
Lund 2022

# Abstract

## Barriers and solutions to reducing the personal carbon footprint

60-70% of the global CO<sub>2</sub>-emissions are directly related to our lifestyle and changing our behaviour has a huge mitigation potential. However, many find it difficult to change their lifestyle and the factors facilitating personal behavioural change are poorly understood. This study investigates barriers and solutions to behavioural change focusing on two of the most carbon intense behaviours, transportation with a fossil fuelled car, and eating meat and dairy. Through a survey, I studied the thought patterns of individuals who had already reduced their use of a fossil fuelled car, and/or reduced their meat and dairy consumption. I also analysed the respondent's answers using the theoretical perspectives of "the power of habit" and cognitive dissonance. Barriers to taking climate action by reducing driving, were mainly "living on the countryside and not having access to public transport", and social "lock-ins" with tight life-schedules with children, activities, work etc. Solutions identified were mainly "being decisive" and breaking habits to decrease driving, choose public transport, or to use electric vehicles or electric bikes. The financial situation and the social context were also mentioned as solutions. Barriers experienced in terms of diet were mainly "the different preferences of the family", existing eating habits and the "meat-norm". Solutions identified were efforts of changing a habit and learning about vegetarian/vegan cooking. In both cases, motivation facilitates actions to act against the norm and to break cognitive dissonance. The results suggest that increasing personal motivation to reduce emissions and more readily available low-emission alternatives can facilitate lifestyle changes on a personal level. The results may lend important insights to ongoing climate mitigation efforts.

# Sammanfattning

*Kunskap, rädsla, moralkompass och så barnen, är de vanligaste motiven till att folk ställer om. Men ursäkter som tajt livspussel, vanor och familjens matpreferenser hindrar folk att minska sina klimatutsläpp. En förändrad livssituation och mer pengar är lösningar för att ställa bilen. Matlagningskunskap och socialt stöd hjälper folk äta mer klimatsmart. Men viktigast av allt är motivation att med hävstång bryta en vana, och en social kontext som hjälper till att neutralisera den kognitiva dissonansen.*

60-70 % av de globala utsläppen är direkt relaterade till vår livsstil. Den genomsnittlige svensken ger upphov till ett klimatutsläpp på ca 9 ton/år. För att kunna hålla oss inom Parisavtalet måste vi i västvärlden halvera våra utsläpp till år 2030. Genom att fråga individer som har gått från tanke till handling får vi en bättre insikt om hur fler kan gå samma väg.

Av litteraturöversikten framkom att sociala normer och vanemönster låst in oss i beteenden med stor klimatpåverkan. Studien gjordes för att förstå individers tankemönster när de väljer att gå från tanke till handling i klimatfrågan, och fråga personer som redan har ändrat beteende och aktivt minskat sin klimatpåverkan. Fokusgrupperna utgjordes av personer som valt att åka mindre med fossildriven bil samt personer som valt att minska sin kött- och/eller mejerikonsumtion och de tillfrågades om hinder och lösningar de upplevt. Fokus för studien var att skönja faktorer eller ”triggers” som fått folk att ändra beteende vad gäller ”bilen och ”biffen”, med syfte att teoretiskt kunna närma oss ”vändpunkter” i fråga om mänskligt beteende och ödesfrågor. Svaren analyserades utifrån de teoretiska perspektiven ”vanans makt” och kognitiv dissonans. Resultaten jämfördes med andra studier. Viktiga motiv var främst kunskap, känslor och ett moralsnöre.

Enkätsvaren visade också de vanligaste ursäkterna att inte ställa bilen, och ursäkter till att fortsätta äta kött och/eller mejeriprodukter. Det rörde sig framför allt om att folk upplever för stora avstånd för andra alternativ och en brist på kollektivtrafik, men också sociala inlåsningar, där t.ex. livspusslet med barn, skola, aktivitet och jobb ställer till det. Även finansiella faktorer och en social kontext som inte var socialt stödjande lyftes. Bland lösningarna nämndes att bryta en vana, eller en händelse av förändrade livsförhållanden, t.ex. en flytt. Även alternativ till fossilbil nämndes, främst elbil, cykel eller kollektivtrafik. Vad gäller köttkonsumtionen nämndes familjens olika önskemål som är svåra att komma runt, samt ”av gammal vana”. Bland de som ändrat sina matvanor nämndes lösningar som att lära sig

matlagningskunskap och att med viljestyrka bryta en vana eller gå sin egen väg trots att resten av familjen inte följde med. Motivation, social kontext, och förändrad livssituation kunde agera som reagens för både ”bilen” och ”biffen”.

Kunskap om de lösningar folk funnit för att bryta sig loss ur ett klimatskadligt beteende är värdefulla för att ge samhället och civilorganisationer bättre förutsättningar att sätta in rätt åtgärder för att stötta individer i deras klimatomställning.

# Innehållsförteckning

**Abstract 3**

**Sammanfattning 4**

**Innehållsförteckning 6**

**1. Inledning 9**

*1.1. Syfte och frågeställningar 11*

*1.2. Motivering och relevans 11*

*1.4. Etisk reflektion 12*

*1.5. Kunskapsläge 12*

*1.5.1. "Bilen" 13*

*1.5.2. "Biffen" 14*

*1.6. Teoretiska perspektiv 15*

*1.6.1. Vanans makt 15*

*1.6.2. Kognitiv dissonans 17*

*2.1. Val av metod 19*

*2.2. Urval 19*

*2.3. Utformning av enkät 19*

*2.4. Genomförande av enkät 21*

*2.4.1. Attityd- och åsiktsfrågor 21*

*2.4.2. Beteende, hinder och lösningar 21*

*2.4.3. Socio-demografiska aspekter 22*

*2.4.4. Granskning av enkät 22*

*2.4.5. Distribution 23*

*2.5. Avgränsningar 23*

*2.6. Validitet och reliabilitet 23*

**3. Analys och resultat 25**

*3.1. Lära känna data 25*

3.2. <i>Analysmetod av kvalitativa data</i>	26
3.2.1. Fenomenografisk analys	26
3.2.2. Topisk analys	26
3.2.3. Genomförandet av fenomenografisk topisk analys	27
3.3. <i>Vanans makt i klimatfrågan – en analys</i>	28
3.3.1. Bilen	28
3.3.2. Biffen	30
3.4. <i>Tankar och handling i konflikt - kognitiv dissonans</i>	33
3.4.1. Bilen	33
3.4.2. Biffen	34
3.5. <i>Analysmetod av kvantitativa data</i>	35
3.5.1. Beskrivande analys	35
3.5.2. Klimatpåverkan och attityder	37
3.5.3. Klimatpåverkan och socioekonomiska faktorer	37
3.6. <i>Minimering av "Researcher bias"</i>	38
<b>4. Diskussion</b>	<b>39</b>
4.1. <i>Vanans makt</i>	39
4.2. <i>Kognitiv dissonans</i>	41
4.3. <i>Vad säger andra?</i>	42
4.3.1. Normer	42
4.3.2. Bryta en vana	43
4.3.3. Lyfta alternativ	44
4.3.4. Kunskap	45
4.3.5. Ekonomiska incitament	45
4.3.6. Nudging	45
4.4. <i>Min empiri</i>	46
4.4.1. Gemensamma faktorer för "bilen" och "biffen"	46
4.4.2. "Bilen"	47
4.4.3. "Biffen"	47
4.5. <i>Att skapa förändring</i>	48
4.5.1. Förebilder	48
4.5.2. Klimatsamtal	49
4.5.3. Insatser för att skapa nya vanor	50
4.6. <i>Metodreflektion</i>	50
4.7. <i>Filosofisk reflektion</i>	51
4.8. <i>Förslag till framtida studier</i>	52
<b>5. Slutsats</b>	<b>53</b>

## **6. Appendix 1 54**

## **7. Appendix 2 62**

### *7.1. Beskrivande analys* 62

#### 7.1.1. Klimatinsikt 62

#### 7.1.2. När fick du "klimatinsikt"? 62

#### 7.1.3. Från klimatinsikt till beteende 63

### *7.2. Sambandsanalyser - klimatpåverkanindex* 64

#### 7.2.1. Attitydfrågor – kärleken till naturen 64

#### 7.2.2. Attitydfrågor – kunna påverka klimatförändringarna 65

#### 7.2.3. Attitydfrågor – tillit till medmänniskor 65

#### 7.2.4. Attitydfrågor – tillit till forskningen 65

#### 7.2.5. Korta reflektioner om attityder 66

#### 7.2.6. "Klimatinsikt" och klimatpåverkanindex 66

#### 7.2.7. Skillnader mellan könen 66

#### 7.2.8. Samband mellan utbildning och klimatpåverkan 66

#### 7.2.9. Samband mellan hushållsinkomst och klimatpåverkan 67

#### 7.2.10. Samband mellan bostadsområde och klimatpåverkan 67

#### 7.2.11. Samband mellan ålder och klimatpåverkan 67

### *7.3. Motiv för omställning* 67

#### 7.3.1. Omständigheter 67

#### 7.3.2. Drivkrafter 69

#### 7.3.3. Reflektion – drivkrafter och omständigheter 70

## **8. Tack 71**

## **9. Referenser 72**



# 1. Inledning

Klimatförändringarna utgör den största utmaningen som mänskligheten någonsin stått inför med ödesdigra konsekvenser inte bara för framtida generationer, utan även förstörda ekosystem och förstörda livsförhållanden på jorden (Harvey, 2020; Page & Page, 2014). I 250 år har vi känt till att fossila bränslen påverkar jordens växthuseffekt och orsakar klimatförändringar (Hayhoe, 2022). Den första IPCC-rapporten som berättade att uppvärmningen var antropogen kom ut 1990 (IPCC, 2022a). Trots nationella och internationella klimatmål har utsläppen av växthusgaser de senaste 30 åren ökat med 60 % (Stoddard et al., 2021) och CO<sub>2</sub>-halten i atmosfären stiger fortfarande (IPCC, 2022b). Varför har vi inte lyckats minska utsläppen? I korthet kan man säga att vår ekonomiska tillväxt blivit viktigare än att försäkra oss om en levande planet (Spash, 2016) men vi i västvärlden har också vant oss vis en livsstil som är helt ohållbar. Det kommer att krävas en omkonfigurering av hela samhället för att kunna uppnå de minskningar som behövs för att nå Parisavtalet (Spash, 2016; Stoddard et al., 2021). Men världen förändras inte på en natt. Klimatförändringarna kräver att vi agerar nu och det är vi som lever *nu*, som måste agera (Wynes et al., 2018).

Oaktat politikernas avsaknad av kraftfulla åtgärder kan vi på lokal- och gräsrotsnivå fortfarande göra mycket mer med hänsyn till att 60 - 72 % av de globala utsläppen kommer från vår livsstil vilket innebär att stora minskningar kan ske om vi ändrar vår livsstil (Hertwich & Peters, 2009; Wang et al., 2021). Faktum är att flera forskare anser att ett av fokuset för att uppnå minskningar av utsläppen bör ligga på koldioxidintensiva livsstilar (Stoddard et al., 2021; Whitmarsh et al., 2021; Wynes et al., 2018). Även IPCC poängterar potentialen att minska växthusgasutsläppen genom livsstilsförändringar (IPCC, 2018).

Uppfattningarna om hur mycket livsstilsförändringar skulle kunna minska våra utsläpp med skiljer sig från 20% (Costa et al., 2021) till 50 % (Laestadius, 2021; Scoones, 2016; Wolrath Söderberg, 2021). Forskning kring livsstilsförändringar och minskning av klimatpåverkan har ökat de senaste åren, men är fortfarande begränsad (Koide et al., 2021). Historiskt har tekniken hjälpt oss väldigt mycket och skapat effektiva lösningar, men tekniken kommer inte att kunna rädda oss från klimatförändringarna (Lamb et al., 2020), vi måste ändra vår livsstil (Gifford, 2011).

I Sverige har vi väldigt koldioxidintensiva livsstilar, med ett genomsnittsutsläpp per person på 9 ton koldioxidekvivalenter/år (Naturvårdsverket, u.å.a). Ur ett globalt perspektiv måste vi nå ett per capita utsläpp på 2.5 ton/år till 2030, 1.4 ton/år till 2040, och 0.7 till 2050 om vi ska kunna klara Parisavtalet (Lettenmeier et al., 2019).

Naturvårdsverket delar in hushållskonsumtionen i tre stora områden: livsmedel, transporter och övrigt. Eftersom Sverige har för avsikt att bli klimatneutral till år 2045 behöver konsumtionsmönstren förändras. De största utsläppsminskningar privatpersoner kan bidra till är främst genom ”att göra färre internationella flygresor, minska sin köttkonsumtion samt välja transportslag med lägre klimatpåverkan för vardagsresande” (Naturvårdsverket, u.å.d). Detta är helt i linje med Wynes och Nicholas (2017) som framhåller *fyra* individuella livsstilsval som särskilt viktiga för klimatet. Deras rekommendation för att skapa systemförändring och minska sitt individuella klimatutsläpp är att: ha ett barn mindre, leva bilfri, undvika flygtransporter och äta en växtbaserad diet (Wynes & Nicholas, 2017).

Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och domineras av utsläpp från personbilarna (Naturvårdsverket, u.å.c). Genomsnittssvensken orsakar 1 ton koldioxidekvivalenter utsläpp/år från personbilstransporterna (Naturvårdsverket, u.å.b). Genom att gå över till bilfria alternativ (buss, cykel, m.m.) kan CO<sub>2</sub>-utsläppen från transportsektorn minska med 26%–76% (Chester et al., 2013).

I Sverige står maten för 15% av de totala utsläppen, men globalt står livsmedelsproduktionen för 30 % av utsläppen (Rosenzweig et al., 2020). Konsumtionen av mat orsakar per capita-utsläpp på 1,5 ton koldioxidekvivalenter/år (Naturvårdsverket, u.å.d). Knappt 70% av utsläppen från den mat vi äter kommer från animaliska produkter (Moberg et al., 2020). Genom att äta växtbaserat kan vi halvera utsläppen från livsmedelskonsumtionen (Hallstrom et al., 2015).

Svenska folket stödjer att vi i Sverige sätter in åtgärder och försöker göra något åt klimatförändringen (Naturvårdsverket, u.å.g) ändå är det väldigt lite som skett politiskt hittills. Forskning visar att det krävs en normförändring och att det sker genom inre motivation där principiella värdebeslut drivs av en övertygelse, något som skulle få fler att vilja bidra (Nolan et al., 2008).

Det finns tecken på att fler börjar inse din klimatpåverkan; individer har slutat flyga i samband med stanna-på-marken-rörelsen (Jacobson et al., 2020; Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021), elbilsförsäljningen ökar (Rask, 2021) och kötttenden har stagnerat (Naturvårdsverket, u.å.f). Samtidigt går det för långsamt om vi ska klara Parisavtalet. Mycket forskning har gjorts på beteenden som sopsortering, byte av LED-lampor eller byte till grön el (s.k. ”low-cost-mitigation” beteenden, som inte kräver stora uppoffringar, men inte heller resulterar i så stora minskningar) däremot behövs mer forskning för att förstå vad som kan få individer att minska på flyget, bilen och köttet (de s.k. ”high-cost-mitigation” beteendena som kräver större uppoffringar, men som också har stor klimatpåverkan)(Wynes et al., 2018). De lågt hängande frukterna är till stor del redan ”plockade” och fokus behöver nu skifta till de klimatintensiva beteendena (Kwasny et al., 2022; Whitmarsh et al., 2021; Wynes & Nicholas, 2017). Går det att accelerera klimatomställningen med hjälp av särskilda ”triggers” och få folk att agera i enlighet med den allrådande klimatkunskap som finns? I ljuset av bristande politiska styrmedel för minskade utsläpp, är behovet av att jobba

med beteendeförändringar avgörande för våra chanser att klara Parisavtalet (Stoddard et al., 2021).

## 1.1. Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att öka förståelsen för vad som kan skapa beteendeförändring vad gäller frågan om 1) användandet av bil med fossilt bränsle samt 2) vad man väljer att äta. Att syfte och frågeställningar har relevans formuleras i nästa avsnitt.

Mina övergripande frågeställningar är:

- På vilka sätt framhåller existerande forskning vad som är avgörande för enskildas beslut att ändra sitt beteende i klimatfrågan när det gäller bilen och maten?
- Vilken typ av faktorer lyfter enskilda fram för sina beslut om att minska sin klimatpåverkan med hänseende till sina bil- och matvanor?
- Hur kan vi teoretiskt närma oss ”vändpunkter” ifråga om mänskligt beteende och ödesfrågor?

Studien vände sig till individer som redan har ställt om sin livsstil i fråga om sina bil- och/eller matvanor, i syfte att finna möjliga ”triggers” eller katalysatorer i den individuella klimatomställningen. I studien utgår jag ifrån att det finns meningsfulla och återkommande mönster som kan urskiljas. Och att det är möjligt att uppnå meningsfull kunskap om dessa mönster och regelbundenheter (Esaïasson et al., 2017). Wormbs och Wolrath Söderberg (2021) undersökte varför folk slutat flyga av klimatskäl (Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021). På ett liknande sätt undersökte jag två andra aspekter, nämligen; vilka faktorer (”triggers”) som leder till att individer minskar sitt bilåkande i bil driven med fossilt bränsle, och vilka faktorer (”triggers”) som får individer att ändra sina matvanor för att äta mindre kött- och/eller mejeriprodukter.

## 1.2. Motivering och relevans

Med nuvarande utsläppstakt och fortsatt ”Business as usual” ser den globala uppvärmningen ut att kunna nå en ökad medeltemperatur på 3,2 – 5,4 grader år 2100 (Fuss et al., 2014) och det görs inte tillräckligt för att nå Parisavtalet (Anderson et al.,

2020). Livsstilsförändringar kan ha en stor effekt och medföra stora utsläppsminskningar globalt (Ivanova et al., 2020; Nielsen et al., 2021; Wang et al., 2021; Wynes & Nicholas, 2017). Studier av individers motivation att sluta flyga har redan gjorts (Jacobson et al., 2020; Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021). Forskningen är begränsad vad gäller vilka faktorer som påverkar individer att minska sina privata utsläpp av växthusgaser vad gäller bil- och matvanor och kunskapsläget behöver stärkas (Wynes et al., 2018). Med min studie vill jag belysa de viktigaste faktorerna för beteendeförändring till en livsstil med lägre klimatpåverkan och jag hoppas jag att den här uppsatsen ska inspirera aktörer i samhället till en ny ansats, och med ett ökat införlivande av dessa tekniken kunna accelerera klimatomställningen. Som framgår av forskning är den tekniska utvecklingen viktig med utan livsstilsförändringar kommer vi inte att kunna nå Parisavtalet (Lamb et al., 2020)). Kunskapen är värdefull eftersom den ger oss en förståelse om vad som får individer att *frivilligt* ändra sina beteenden.

#### 1.4. Etisk reflektion

Enkäten sparade inga personuppgifter, och ingen koppling till respondenternas IP-adress. De enda uppgifterna som framkom var de som besvarades i enkäten, d.v.s. uppgifter om könsidentitet, utbildning, disponibel inkomst, bostadsområde samt ålder, men inget av detta är tillräckligt för att kunna identifiera någon enskild person. Respondenterna i enkätstudien är således helt avpersonifierade, så även om citat används i uppsatsen finns det ingen möjlighet att härleda vem som skrev vad. Särskilt avslöjande eller känsliga kommentarer lyfts inte in som citat i uppsatsen av respekt för respondenterna.

#### 1.5. Kunskapsläge

Här sammanfattar jag uppgifter från min litteraturoversikt vad gäller klimatet i relation till ”Bilen” och ”Biffen”. Uttrycket kommer från en utredning vars fullständiga namn är ”Bilen, biffen, bostaden, Hållbara laster – smartare konsumtion”, och speglar i stort hur vi ska kunna konsumera hållbart i relation till de tre största bovarna, hur vi reser, äter och bor (Jordbruksdepartementet, 2004). Wynes och Nicholas (2018) menar att det är vi, som lever här just nu, som har möjlighet att begränsa utsläppen, och därför vilar ansvaret på våra axlar i och med att vi nu är nära att stänga fönstret för 1,5 graders uppvärmning, och vi måste agera med full kraft för att nå de utsläppsminskningar som krävs (IPCC, 2022b; Wynes et al., 2018).

### 1.5.1. “Bilen”

När bilen först kom blev den väldigt eftertraktad. Den öppnade upp för attraktiva boställningar helt beroende av bilen som transportmedel. Men samhällena var missanpassade för bilen och när bilboomen kom efter krigstiden behövde städerna omstruktureras för att ”bygga bort” bilträngsel och olycksrisker. Vårt bilsamhälle hade fötts. Än idag är bilen statussymbol och vi lever efter en bilnorm (Lundin, 2008). Bilen är fortsatt det dominerande färdmedlet och står för drygt hälften av resorna, (Transportstyrelsen, 2020).

Transporterna utgör som framgick av inledningen en av de största orsakerna till klimatutsläpp i Sverige och står för 31% av Sveriges utsläpp, där utsläppen från personbilen står för 2/3 av detta (Naturvårdsverket, u.å.c). Sverige har som mål att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta i Sverige till 2030 (Miljödepartementet, 2015) och 2018 och även antagit en strategi för hållbara städer med etappmål om att andelen resta kilometer som görs till fots, med ett etappmål att cykel eller kollektivtrafik ska vara 25 procent till 2025, detta för att främja gång, cykling och kollektivtrafik framför personbilstrafik och att hänsynstagande till detta ska tas vid den framtida planeringen av städer (Miljödepartementet, 2018b). Men många andra saker än just miljön eller klimatet influerar oss när vi väljer transportsätt, t.ex. spelar in såsom bekvämlighet, komfort och egen säkerhet (Clark et al., 2016; Geng et al., 2017). Men vi måste byta bränsle och halvera mängden bilar till 2030 (Laestadius, 2021).

Totalt finns 4,7 miljoner personbilar i Sverige (Transportstyrelsen, 2020). Det genomsnittliga antalet personer i varje personbil har länge legat på 1,7 men sjunkit de senaste åren, och ligger nu på 1,45 (Miljöbarometern, 2022) vilket innebär att vi allt som oftast åker ensam i bilen. Hälften av alla bilresor är kortare än 5 km och i tätort kör vi ännu kortare sträckor; runt 80 procent av bilresorna är under 3–4 kilometer. Eftersom de största utsläppen görs i början innan motorn blivit ordentligt varm, finns det stor utsläppsminskningspotential genom att få individer att avstå bilen för korta resor (Naturskyddsföreningen, 2022).

Men det finns ljusglimtar, sedan 2000 har kollektivtrafiken ökat med 17% och bilen minskat med 4% (Transportstyrelsen, 2020) och nästan var femte nyköpt bil under 2021 var en helelektrisk elbil, vilket är en dubbling jämfört med året innan (Rask, 2021). Räknar vi andelen laddhybrider så är andelen nyregistrerade elbilar (helelektriska och laddhybrider) 2021 51% av totalen (Mobility Sweden, 2021) och laddbara bilar utgör 7% av personbilflottan i Sverige (Elbilsstatistik, u.å).

### 1.5.2. ”Biffen”

I den västerländska kulturen dominerar en köttbaserad diet och köttkonsumtionen ökar mest i Kina och andra tillväxtekonomier (Orset & Monnier, 2020). Köttnormen är ett resultat av smakpreferenser, kulinariska traditioner och sociala normer (Sabate & Soret, 2014). Fjällström (2007) menar att köttet är högst upp i matens hierarki och att det är en statussymbol i västerländsk kultur, och särskilt ”hur riktiga män äter kött” (Fjellström, 2007; Mansouri, 2013; Rothgerber, 2013) och det ”faktum” att kött behövs för att bygga muskler (Mansouri, 2013). I Sverige är veganer och vegetarianer i minoritet som cirka 10 % av befolkningen, men intresset för växtbaserad mat ökar (Djurens Rätt, 2021). I USA och Storbritannien är det färre, runt 5 % (Segovia-Siapco & Sabaté, 2019). De flesta är vegetarianer eller veganer av etiska eller hälsoskäl, endast en liten andel äter växtbaserat på grund av miljön (Ruby, 2012).

Våra matvanor med hög köttkonsumtion bidrar väsentligt till de globala utsläppen av växthusgaser (Graves & Roelich, 2021). Utsläppen från livsmedelssektorn står för cirka 21-37 procent av de globala utsläppen när man räknar in konsekvenserna från förändrad markanvändning; avskogning och torrläggning av våtmarker (Rosenzweig et al., 2020). Det är kopplat till utsläpp från konstgödsel, metan från idisslare, utsläpp från risfälten, från förbränning av fossila bränslen i samband med produktion och transporter (Gütschow et al., 2018). Om inte livsmedelssystemet ändras kan inte Parisavtalet nås (Clark et al., 2020). Av utsläppen från den mat vi äter kommer knappt 70 procent från animaliska produkter (Moberg et al., 2020). Således är minskande av köttet en av de bästa high-impact beteendeförändringarna ett hushåll kan göra (Lacroix, 2018). Köttkonsumtionen medför stress inom flera av de planetära gränserna; inom markanvändning och vattenanvändning, vad gäller utsläpp av växthusgaser och övergödning (Steffen et al., 2015). Förutom den planetära stressen finns det också anledning att minska mängden kött av hälsoskäl (Aschemann-Witzel et al., 2021). Produktion av frukt, grönsaker, bönor och sädeslag innebär mycket mindre påverkan inom nämnda områden, vilket förutom att medföra hälsofördelar också innebär att fler skulle kunna födas om vi gick över till en vegetarisk diet (Costa et al., 2021).

I Sverige äter vi 66% mer kött jämfört med hur mycket vi åt 1960. Högsta noteringen var 2016, sedan dess har vi minskat köttkonsumtionen med 5% (Naturvårdsverket, u.å.f). Av Sveriges Klimatstrategi framgår att köttkonsumtionen måste minska genom förändrade konsumtionsvanor med mer vegetabilier och mindre kött (Miljödepartementet, 2018a). Enligt Naturvårdsverkets senaste Gallupundersökning svarar 57 procent svarar att de har minskat sin köttkonsumtion (Naturvårdsverket, u.å.g) men svenskarnas köttkonsumtion ha bara minskat med 5% men det rör sig huvudsakligen om det utländska köttet, för samtidigt har den svenska marknadsandelen ökat, vilket beror på ett ökat intresse för svenska mervärden i djurhållning och produktion av kött (Naturvårdsverket, u.å.f).

Viktigt att komma ihåg är att också veganmat kan innebära stor klimatpåverkan om den är processad eller importerad (Chai et al., 2019).

## 1.6. Teoretiska perspektiv

Klimatfrågan måste förstås ur många perspektiv, inte bara naturvetenskapliga perspektiven; med smältande isar, ihållande värmeböljor och ändrade jetströmmar, eller de samhällsvetenskapliga såsom fattigdom och orättvisor, utan även förstås utifrån hur vi människor fungerar. Detta kan sammanfattas av nedanstående citat, sida 4 (Habib et al., 2021):

“Just as climate change is caused by human behavior, so too must human behavior be part of the solution.”

Från litteraturoversikten framkom särskilt *två* intressanta beteendestrukturer kopplade till den ”avsaknad av handling” vi ser i klimatomställningen, och därför har jag valt att undersöka mitt material genom en lins av 1) vanans makt, och 2) kognitiv dissonans, som båda beskrivs i mer detalj nedan.

### 1.6.1. Vanans makt

Vad är det som får oss att förstå, uppfatta och engagera oss i klimatfrågan? Det finns en uppsjö av teorier kopplade till miljöengagemang i stort (Shove, 2014), dessa teorier har flitigt korsbefruktats och tillägg har utvecklats och sker fortfarande, vilket i sig tyder på att det är ett väldigt dynamiskt landskap fortfarande och det finns inte en teori som förklarar all variation individer uppvisar vad gäller deras handlingar i relation till klimatförändringarna (Whitmarsh et al., 2021; Wolf & Moser, 2011). Och även om psykologiska faktorer har en inverkan får de ofta stå tillbaka för sociodemografiska eller infrastrukturella faktorer som inkomst och boendesituation (Hunecke et al., 2007; Whittle et al., 2019). Modellerna är för linjära, och kan inte alltid förstås på individnivå (Whitmarsh et al., 2021) eftersom sociala normer och vad andra gör och tycker också påverkar hur vi beter oss (Wolske et al., 2020) och dessutom antar modellerna ofta att vi agerar rationellt eller åtminstone medvetet, vilket inte alls är fallet. Även Kahneman (2012) slår hål på myten att vi människor skulle agera rationellt och överlagt, istället styrs vi ofta automatiskt, impulsivt och på ett omedvetet plan vilket gör det svårare för oss att stanna upp och överväga eller att vara måttfulla, särskilt i dagens västerländska kultur när vår livsstil i hög grad är kopplad med en överkonsumtion (Kahneman & Svensson, 2012). Ofta agerar vi utifrån invanda mönster, så kallade vanor (Verplanken, 2018).

Vanor är ofta knutna till en stabil kontext, t.ex. en särskild plats, person eller tid (Verplanken et al., 2008). Vanor och rutiner gör det möjligt att med lätthet upprätthålla ett beteende, t.ex. daglig motion, vilken utförs mer eller mindre per automatik när vanan väl är etablerad. Baksidan av myntet är att även oönskade vanor kan etableras av detta inbyggda vidmakthållande. Denna tröghetsmekanisk kallas för ”vanans makt” (Linde & Svensson, 2021). Bildandet av vanor är en viktig mekanism för att vi människor ska fungera. De begränsade handlingsalternativen gör att vi kan agera mer effektivt, vilket innebär att vi får en s.k. psykologisk lättnad och inte behöver reflektera kring varje beslut utan lättare kan skrida till handling (Berger & Luckmann, 1990). Men vanor kan också utgöra ett problem särskilt i ljuset av utmaningen med klimatförändringarna (Verplanken, 2018). Många beteenden kopplade till hur vi reser och vad vi äter utgör vanor vilket betyder att våra vanor är upphov till många av våra klimatpåverkande beteenden (Kurz et al., 2015; Mansouri, 2013; Verplanken & Whitmarsh, 2021; Whitmarsh et al., 2021). Vanor utgör något av det svåraste för att kunna förstå trögheten av beteendeförändringar när det gäller vår klimatomställning (Marechal & Lazaric, 2010).

Utifrån psykologins vaneteori och ”beteendeskola” finns tre ”pelare” av vana - repetition, automatik och kontextstabilitet – vilka utgör tekniker och rekommendationer för beteendeförändring bortom attitydförändring (Kurz et al., 2015). Vaneteorins uppfattning är att upprepning av ett beteende är beroende av belönings- och bestraffningsscheman kring beteendet. Andra pelaren handlar om att angripa ”vanans automatik” och lyfta inlärd automatiska signalsvar för att ändra vanor, vilket kräver kognitivt medvetande – t.ex. uppmärksamhet och planering – eftersom individer ofta faller tillbaka i gamla vanor när de står inför flera vardagliga beslut. Men psykologer och terapeuter arbetar dagligen med dessa saker och genom att bli varse om sitt beteende och skapa målformuleringar kan beteenden ändras (Holland et al., 2006). Att bryta vanor kräver inte bara att det automatiska svaret blockeras utan också att individen är villig att välja andra alternativ (Lally & Gardner, 2013). Den tredje pelaren kopplad till vaneteorin är kontext stabilitet, med hypotesen att en vana kan brytas genom att ändra kontexten som skapat beteendet från första början, s.k. habit discontinuity hypothesis som kan ske både omedvetet vid nudging, eller som ett medvetet val, då individen efter en kontextförändring tvingas tänka till vilket ger nya beteenden (nya vanor) en chans att uppstå (Verplanken et al., 2008).

Vanor är som per definition svåra att bryta, de är ju ett beteende som har fungerat väl under en lång tid och blivit automatiserat. Genom att försöka urskilja vanebeteenden speglade i respondenternas svar vill jag undersöka vanans makt som barriär och/eller möjliggörare för att åstadkomma en beteendeförändring för minskad klimatpåverkan.



## 1.6.2. Kognitiv dissonans

Van Duin (2018) skriver att klimatkrisen inte har med politisk ovilja eller pengar att göra, det handlar om vår egen psykologi (van Duin, 2018). Möjligheten att skapa kontextförändringar i relation till beteenden som påverkar klimatet är begränsade (Kurz et al., 2015) men det går att dra nytta av kontextförändringar *när* de sker (Verplanken et al., 2008). Och klimatfrågan måste också förstås ur ett mänskligt perspektiv, ett beteendeperspektiv eftersom känslor spelar in. Klimatförändringarna och miljöförstörelsen påverkar oss med starka känslor som t.ex. förlust, sorg, dåligt samvete, skam, ångest och förtvivlan. Eftersom dessa känslor är svåra att bära utvecklar vi ofta försvarsmekanismer och ”coping strategier” för att kunna hantera känslorna (van Duin, 2018). Klimatpsykologi dök upp som begrepp för ca 15 år sedan. Som fenomen kan följande det förklaras genom en upptäckt 2017, då forskare i Nederländerna fann att 20 % av befolkningen var föregångare i klimatfrågan, de ställde om sina egna liv och försökte påverka sin omgivning, medan de övriga 80% kunde beskrivas placeras in i något stadie av förnekelse, förträngning eller trivialisering. Samtidigt menade 75% av befolkningen att de var oroade över klimatförändringarna på ett eller annat sätt (van Duin, 2018). Klimatpsykologin försöker förstå hur detta påverkar våra liv som individer men också på en kulturell nivå (Climate Psychology Alliance, 2016).

Kognitiv dissonans uppstår när det inte är balans mellan en persons känslor, värderingar, åsikter och hur verkligheten förhåller sig. Det uppstår psykologisk stress när en person går emot en eller flera av dessa saker (Dawson, 1999). Uttrycket beskrevs första gången 1957 av Leon Festinger som menar att vi människor strävar efter inre psykologisk stringens för att mentalt fungera i den verkliga världen (Dawson, 1999). Det mest klassiska exemplet för att illustrera kognitiv dissonans är fabeln om räven och rönnbären. Fabeln kommer ursprungligen från ”Räven och druvorna” av Aisopos, skriven cirka 620-564 f.Kr. I fabeln upptäcker en räv några läskande druvor som hänger i ett träd. Räven blir sugen och försöker komma åt dem, men eftersom han inte kan komma på ett sätt att komma åt dem, gissar han att druvorna inte är värda att äta eftersom de troligen är sura. På detta vis kunde räven återfå kognitiv balans; begäret uppstod, men eftersom det var ouppnåeligt, minskade dissonansen genom att han kritiserade det, dvs rävens coping-strategi var förnekelse.



**Bild 1. Fabeln Räv och druvorna av Aisopos**

Illustration av Milo Winter, från "The Æsop for Children", av Æsop. Project Gutenberg etext 19994.

Kognitiv dissonansteori består utav att individer söker psykologisk konsekvens mellan sina upplevelser och verkligheten, dvs de vill minska sin kognitiva dissonans för att få tanke i linje med handling, genom att använda en av dessa coping-strategier. Det blir ett sätt att neutralisera dissonansen (Festinger, 1957). Det finns fyra sätt att minska sin kognitiva dissonans, (s.k. coping-strategier);

- 1) man ändrar antingen sitt beteende eller sin uppfattning om världen ("Jag väljer att sluta flyga")
- 2) man rättfärdigar sitt beteende eller uppfattning om världen genom att ändra den uppfattning som står i konflikt ("Jag kan väl få flyga ibland, jag gör det ju så sällan")
- 3) man rättfärdigar sitt beteende eller uppfattning om världen genom att försöka kompensera beteendet eller uppfattningen av världen ("Jag sopsorterar ju, så då ska väl jag kunna flyga ibland") och
- 4) att förneka, eller ignorera information som står i konflikt med existerande övertygelse ("Det är inte särskilt klimatskadliga att flyga").

Som ett av de mest fängslande fenomen studerat inom socialpsykologin, är det relevant att analysera svaren i enkäten utifrån kognitiv-dissonans-perspektivet. Det blir ett verktyg för att förstå "skavet" mellan det individer upplever inom sig själva och deras beteenden.

## 2. Metod

### 2.1. Val av metod

Studien bygger empiriskt på en internetbaserad enkät. Enkäter via internet ger respondenten möjlighet att besvara enkäten när denne ges tillfälle (Bryman et al., 1997). Det är en tidseffektiv metod eftersom det kräver en begränsad distribuerings tid men eftersom det är en digital enkät i form av en länk tillgänglig och ”öppen för alla”, kan man i insamlingskedet inte kontrollera att alla respondenter som svarat på enkäten tillhör målgruppen (Bryman et al., 1997). För att motverka risken för detta valdes särskilda fora valts för distribueringen.

### 2.2. Urval

Populationen eller urvalsramen hittades genom facebook-grupperna ”Klimatklubben”, med över 23 000 medlemmar, och ”Bensinupproret” med 12 000 medlemmar engagerade i klimatfrågan. Urvalet i denna studie baserades på ett icke-slumpmässigt urval genom s.k. bekvämlighetsurval, vilket i statistisk mening innebär att den inte är representativ för Sveriges befolkning, men det är ett sätt att nå ut till målgruppen (klimatengagerade) via olika kanaler (Trost & Hultåker, 2016). Metoden är lämplig inom ramarna för en uppsats (Kristensson, 2014). Genom att distribuera enkäten i dessa två facebook-grupper ökade chansen att nå målgruppen av individer som börjat göra förändringar i sin livsstil för att minska sin klimatpåverkan inom områdena ”bilen” och ”biffen”.

### 2.3. Utformning av enkät

Enkäten innehöll totalt 28 frågor (se Appendix 1). Enkätutformningen föregicks av s.k. operationalisering, vilket innebär att man innan själva frågeformuleringarna funderar över *Vad* man vill ta reda på, och *Hur* det ska mätas (Ejlertsson, 2019). Här

var det två komponenter hos respondenterna jag ville komma åt, dels ”klimatinsikten” som beskrivs nedan, dels de som aktivt gjort beteendeförändringar på grund av klimatförändringarna.

Enkäten skapades i ett program gjort för internetbaserade enkäter, Sunet, som är tillgängligt för studenter vid Lunds universitet (Lunds universitet, 2022). En motiverande presentation inledde enkäten, bl.a. med en möjlighet att få ta del av resultaten efter slutförd studie. Att ordentligt motivera respondenter att delta ökar svarsfrekvensen (Eijlertsson, 2019). Presentationen innehöll även information om tidsåtgång att fylla i enkäten (efter info från pilotrespondenterna). Frågeformuläret gjordes estetiskt tilltalande (ljusblå bakgrund) med enkelt intryck vilket är viktigt enligt (Esaiasson et al., 2017). Eftersom det var många frågor valde jag att inte ha frågorna numrerade. Tanke lades även bakom frågornas ordningsföljd, för att inte styra respondenterna där styrning inte önskas. En enkät ska inte ta längre än 10 minuter att fylla in (Esaiasson et al., 2017) Efter input från mina pilotrespondenter skrev jag i presentationer att tidsåtgången var 10 – 15 min. Litteraturen poängterar vikten av att försöka uppnå begriplighet i frågorna, att ställa en fråga i taget, med väl genomtänkta svarsalternativ (Esaiasson et al., 2017). För formulering av enkätfrågorna tog jag inspiration från flera källor, se nästa avsnitt. Enkäten inleddes med attitydfrågor och sen kom frågor som utgjorde stommen i enkäten. Enkätens sista frågor hanterade sociodemografiska faktorer enligt Trost och Hultåker (2016). Den allra sista frågan gav utrymme för respondenten att ge en fri kommentar vilket också är en rekommendation när det gäller utformning av enkät (Trost & Hultåker, 2016).

Enkäten byggdes på ett sätt så att de helt utan ”klimatinsikt” fick ett meddelande om tack för medverkan utan att fullfölja enkäten. Dessutom var enkäten konstruerad så att de som fyllt i att de inte ändrat sina mat- respektive bilvanor inte heller fick fler frågor kring sina mat- respektive bilvanor.

## 2.4. Genomförande av enkät

### 2.4.1. Attityd- och åsiktsfrågor

Enkäten inleddes med fyra attityd- och åsiktsfrågor. Vid litteraturöversikten fann jag forskning om attityder som spelar in på våra beteenden däremot formulerades inga frågeställningar kring attityder och resultaten kommer därför bifogas Appendix 2. Detta eftersom fokus på uppsatsen var att identifiera ”triggers” och möjliga interventioner att sätta in för att accelerera beteendeförändringar som skapar minskad klimatpåverkan.

De attityder som inkluderades i enkäten var: 1) individers ”*kärlek till naturen*” enligt en beprövad modell (Richardson et al., 2019), 2) individers känsla av *tillit till andra medmänniskor* eftersom alla skulle vinna på mer ”klimatsmarta” beteenden (Carattini et al., 2015) med formulering av frågan enligt SOM-institutets covid-undersökning 2020 (SOM-institutet, 2021b), 3) individers *tilltro till forskningen*, där flera forskare sett att miljömedvetenhet och kunskap inverkar till individers beslut att minska sin klimatpåverkan (Penz et al., 2019; Shi et al., 2015; Young et al., 2015) och 4) individers *känsla att kunna påverka klimatförändringarna*, utifrån inspiration från en Gallupundersökning (Naturvårdsverket, u.å.g).

### 2.4.2. Beteende, hinder och lösningar

Stommen i enkäten handlade om beteendeförändringar individer realiserat, samt de hinder och lösningar som de mött och överkommit i sin strävan att minska klimatpåverkan från ”bilen” och biffen”. Frågorna var av karaktären ”i vilken utsträckning har du förändrat dina vanor med hänsyn till ditt användande av bil drivet med fossilt drivmedel?” Det ställdes även en fråga om de höll med om begreppet ”klimatinsikt” och om de använt klimatkalkylator. Det fanns även två öppna frågor om drivkraft i klimatfrågan, och vilken omständighet som fick dem att agera i klimatfrågan, men resultatet från dessa hanteras endast kortfattat med hänsyn till att fokus för studien var ”triggers” eller interventioner som kan få individer att gå från tanke till handling i klimatfrågan. För fullständig förteckning av frågorna se Appendix 1.

Inom de två temaområdena; ”bilen” och ”biffen” ställdes både frågor med förutbestämda svar och öppna frågor där respondenterna ombads beskriva vilka faktorer de upplevde som hinder och lösningar för sina beteendeförändringar. Frågor med längre tidsperioder ökar risk för minnesfel (Ejlertsson, 2019). För att motverka detta valdes lägre detaljeringsgrad i svarsalternativen: ”aldrig”, ”några gånger per

månad”, “några gånger per vecka” samt “dagligen”. Lägre detaljeringsgrad i svarsalternativen anses ge mer korrekta svar än skenbar noggrannhet som kan uppstå om det är för detaljerat i svarsalternativen (Ejlertsson, 2019). Urval och formulering av frågor inspirerades delvis av flygstudien gjord av Wormbs och Wolrath Söderberg (2021).

### 2.4.3. Socio-demografiska aspekter

Respondenterna tillfrågades om inkomst, hushållstorlek och fråga om bostadsområde eftersom Whitmarsh et al. (2021) menar att individers beslut att minska sina klimatutsläpp också påverkas av förmåga, tillfälle och *när* i tiden detta händer (Whitmarsh et al., 2021) samt att viljan att ”välja fossilfritt” är kopplat till demografiska faktorer (Wang et al., 2021). Frågan om hushållens inkomst är delvis inspirerad av Miljö- och klimatopinion i Sverige 2020 (Jönsson, 2021)]. Urval av sociodemografiska frågor inspirerades även av Whitmarsh et al. (2021) och Wormbs och Wolrath Söderberg (2021).

### 2.4.4. Granskning av enkät

Efter sammanställning av enkätfrågorna testades de avslutningsvis genom att ställa följande frågor, varpå vissa justeringar gjordes:

- Vad ska frågan mäta?
- Varför mäta den?
- Mäter den det?
- Hur ska det analyseras?
- Hur påverkas en fråga av en tidigare fråga, och hur kan det styras?

För att undersöka om respondenterna tolkade frågor och svarsalternativ på samma sätt utfördes en pilotstudie i enlighet med Ejlertsson (2019). Enkätutformningen diskuterades med handledaren Lars Harryson ett flertal gånger. Ett utkast av enkäten förmedlades till utvalda personer i min familje- och vänskapskrets. Därtill inkom feedback från Maria Wolrath Söderberg (den 25 mars 2022). Enkäten bearbetades för att öka tydligheten i frågeformuleringarna. Jag justerade ett antal frågor bl.a. svarsalternativen i frågan om *när* de kom till ”klimatinsikt” och förbättrade frågan om hur det gick till när de började göra saker annorlunda i förhållande till sin bil- och matvanor. Att frågorna är utformade så de tolkas så lika som möjligt av respondenterna ökar reliabiliteten (Eliasson, 2013).

## 2.4.5. Distribution

Enkäten distribuerades på Facebook-sidorna ”Klimatklubben” och ”Bensinupproret” fredagen den 25 mars 2022, med en påminnelse en vecka senare. Måndagen den 3 april stängdes enkäten, vilket innebär att datainsamlingsperioden uppgick till tio dagar. Enkäten förmedlades som en öppen länk, utan krav på inloggning eller identifiering. Vid avslutande av enkäten krävdes att alla frågor var besvarade för att enkäten skulle kunna registreras. En funktion som helt eliminerade förekomst av internt bortfall i de registrerade enkäterna.

## 2.5. Avgränsningar

Min studie begränsar sig till två av de fyra mest klimatpåverkande beteendena på individbasis enligt Wynes och Nicholas (2017), dvs vilka faktorer som påverkar beteendeförändringar som rör minskning av användandet av bil med fossildrivet bränsle samt minskningar av kött- och/eller mejerikonsumtion i ett svenskt sammanhang. Jag undersöker inte vilka faktorer som får individer att sluta flyga och jag undersöker inte varför individer av klimatskäl väljer att inte ha barn. Jag har också valt att inte undersöka ”spill-över-effekter” dvs om ett ”klimatsmart beteende” har inflytelse och leder till fler ”klimatsmarta beteenden”. Eftersom jag använde mig av en enkätstudie delad med hjälp av Facebook, avgränsade jag också vilka som hade möjlighet att ingå i studien. Datainsamlingen var begränsad till 10 dagar.

## 2.6. Validitet och reliabilitet

Om frågor ställts på ett sådant sätt att de mäter det som avsetts kan det konstateras att validiteten av studien är hög, dvs att frågorna valideras i relation till syftet med respektive fråga eller frågebatteri (Ejlertsson, 2019). Här finns det begränsad möjlighet att kontrollera validiteten eftersom vi inte kan efterkontrollera att minskningar verkligen skett, t.ex. genom att jämföra med kvitton före och efter. I självskattningsstudier får man komma ihåg att det efterfrågade beteendet ofta överskattas (Armitage & Conner, 2001). En tvärsnittsstudie har också svagheten att respondenter inte minns allt som det var, utan gärna vill ”göra forskaren till lags”. Vad gäller studiens reliabilitet, att en respondent ska ge samma svar på frågorna (att de ska vara så stabila) att de svarar likadant varje gång (Ejlertsson, 2019), misstänker jag att det finns en viss risk att särskilt attitydfrågorna i början är känsliga för t.ex. emotionellt

tillstånd hos respondenten. Däremot kommer alla attitydfrågor från redan beprövade situationer, så slumpvariationen (som kan bli hög av dåligt konstruerade frågor) bör inte vara särskilt hög från attitydfrågorna i min studie. Däremot ger öppna svarsalternativ en ökad slumpvariation, och således en minskad reliabilitet. Bland annat såg jag att fråga 13 inte alltid besvarats så som jag hade hoppats. Det fick följderna att jag inte hade lika många ”korrekta” svar att hantera i mitt material. Jag hanterade det således genom att bunta ihop dem med övrig data, men med följderna att de inte tillförde något för den specifika frågan. Ett annat designproblem kan misstänkas av att 134 personer inte fullföljde enkäten. Om de under ifyllandet insåg att de inte tillhörde målgruppen, eller att frågorna var för komplicerade, eller något annat det vet jag inte. Detta designfel fick jag bortse ifrån och jobba vidare med de 233 som hade fullföljt enkäten. En annan svårighet var att jag antog att bara målgruppen skulle besvara enkäten, men det visade sig inte vara fallet eftersom även individer som hade ökat sitt koldioxidavtryck valde att fullfölja enkäten (totalt 16 stycken). Vad som därtill upptäcktes vid granskning av svaren var förekomsten av s.k. ”troll”, personer som bara ville ställa till det för mig. Jag identifierade fyra stycken där samstämmighet bland svaren saknades, varpå dessa datapunkter inte användes i analysen.



## 3. Analys och resultat

### 3.1. Lära känna data

Enkäten bestod av 28 frågor. Många av frågorna analyserades kvantitativt, men studiens huvudfokus låg på sex frågorna som analyserades kvalitativt. För analysen användes statistikprogrammet IBM SPSS Statistics 28.

Totalt inkom 233 fullständiga svar, varav vissa med utförlig feedback. Av ID-numren framgick att 357 påbörjat enkäten vilket innebär att 134 valt att avsluta enkäten innan de kommit till sista frågan. Av Eijlertsson (2019) framgår att ett bortfall sker när respondenterna inte förstår frågorna, men internt bortfall sker även om de anser att det är för många frågor. Dessutom är det allt färre som deltar i enkätundersökningar (Eijlertsson, 2019). Enkäten gick ut till på Facebook för att potentiellt nå 35 000 personer, vilket gav en svarsfrekvens på ca 0,7% vilket får anses låg. Trots låg svarsfrekvens utgjorde 233 individdata tillräckligt för att utgöra underlag för analys.

Inledningsvis exporterades enkätsvaren till Excel och SPSS så jag kunde bekanta mig med data-setet. Fördelningen mellan män och kvinnor studerades, om de testat klimatkalkylatorn, åldern på respondenterna, andelen som ansåg sig ha kommit till "klimatinsikt", och *när*, plus att jag försökte förstå storleken på individers beteendeförändring. Inledningsvis var frågan om "klimatinsikt" tänkt som en s.k. "vattendelare", men jag insåg att beteendeförändringen var viktigare att utgå ifrån.

## 3.2. Analysmetod av kvalitativa data

### 3.2.1. Fenomenografisk analys

Den kvalitativa delen av enkäten analyserades enligt en metod som kallas fenomenografi (Marton, 1981). Det är ett sätt att systematisera tankemönster, det vill säga, hur individer tolkar sin verklighet. Målet är att beskriva, analysera och förstå individers upplevelser. Här är det viktigt att skilja på två perspektiv: *vad som sker* kallas för första klassens perspektiv, och individers *upplevelse* av det som sker, kallas andra klassens perspektiv. Det är det senare som studeras i fenomenografi. Fokuset inom den här forskningen ligger på det upplevda, det konceptualiserade vilka grupperas i kategorier av förklaringar. Man vill alltså fånga variationen av olika tankesätt i en grupp. Dessa variationer av förklaringar ska sen sammantaget kunna göra anspråk på att försöka förstå hur människan fungerar (Marton, 1986). De olika tankemönstren organiseras i kategorier och kan jämföras eller relateras till varandra. En fenomenografisk analys innebär att vi inte letar efter det generellt representativa från en population utan en spännvidd av sätt att erfara något i relation till ett visst fenomen, ett s.k. utfallsrum. Inom fenomenografi beskrivs tänkande i termer av vad som uppfattas och tänks på; forskningen separeras aldrig från föremålet för uppfattningen eller tankens innehåll (Marton, 1986).

### 3.2.2. Topisk analys

Den fenomenografiska analysen kombinerades med en topisk analys. Jag letade efter prototypiska tankestrukturer bakom argument eller återkommande karaktärsdrag av meningsskapande. Prototypiska tankestrukturer som ligger bakom argument som används för att förklara visst agerande kallas för topoi (topos i singular). Topoi beskrevs först av Aristoteles enligt Wormbs och Wolrath Söderberg (2021) som använde sig av samma analysmetod dvs en kombination av fenomenografisk och topisk analys. Min studie undersökte topoi som uppträdde hos individer som ändrat sina bil- och matvanor. Genom att gruppera olika topoi ibland respondenternas svar kunde olika motiv skönjas, vilka sen blev fokus i min diskussion. Topisk analys har använts för att analysera klimatförändringsretoriken tidigare bl.a. av Ross (2013) som intervjuade 125 personer med frågan "När jag säger miljö, vad är det första du tänker på?" där han fann 12 topoi (Ross, 2013), och Walsh (2017) som undersöker klimatförändringsretoriken i samhället (Walsh, 2017). Ross (2013) beskriver topisk analys som ett effektivt sätt att få förståelse om något som är komplext. Genom att sätta den topiska analysen i ett fenomenografiskt ljus så erfar vi spännvidden (diversiteten) med vilken t.ex. drivkraften i klimatfrågan kan upplevas. Likaså

spännvidden vad gäller de olika faktorerna/"triggers" som lett respondenter att gå från tanke till handling i klimatfrågan.

### 3.2.3. Genomförandet av fenomenografisk topisk analys

En fenomenografisk topisk analys gjordes för fråga 13, 15, 17, 18 och 20, 21. De kvalitativa "text-tunga" frågorna var fråga 13 (Berätta om omständigheterna som fick dig att gå från tanke till handling i klimatfrågan), 15 (Vilka drivkrafter har du i klimatfrågan?), 18 (Hur överkom du svårigheter/hinder gällande dina bilvanor?). Svaren på frågorna 17, 18, 20 och 21 var inte lika "text-tunga". Detta var bl.a. frågorna om hinder och lösningar t.ex. "Hur överkom du svårigheter/hinder gällande dina matvanor?".

Jag inledde genom att läsa igenom ca 90 svar på vardera av de öppna frågorna och taggade övergripande typer av topoi. T.ex. kunde fråga 17 besvaras med "glesbygd", eller "avstånd", eller "brist på kollektivtrafik". Dessa hamnade i en kategori som kallades *teknisk inläsning*. På så sätt jobbade jag mig igenom svaren tills de kändes uttömda, dvs att det inte framkom några *nya* topoi. Därefter gjordes en sortering och renodling så att liknande typer av topoi fick ett gemensamt "namn" och kategoriseringen diskuterades och modifierades tillsammans med biträdande lektor Markus Zöttl vid institutionen för biologi och miljö vid Linnéuniversitetet. Därefter återvände jag till de första 90 svaren och modifierade taggningen där så behövdes samt taggade sedan resterande svar. Därefter gjordes utsökningar på en tagg åt gången för att få en uppfattning om frekvenserna.

### 3.3. Vanans makt i klimatfrågan – en analys

Förekomsten av vanor framkom som tydliga mönster i fritextsvaren och utgjorde både hinder och något som individer var tvungna att medvetet jobba med, eller att ”vanebrott” (t.ex. en förändrad livssituation) kunde utgöra en ”möjliggörare” att ta sig ur en vana. För tydlighetens skull delar jag upp ”bilen” och ”biffen” i olika avsnitt.

#### 3.3.1 Bilen

##### 3.3.1.1. Hinder

Av svaren framkom att olika former av s.k. teknisk och social låsning var vanliga. Begreppen används av Staffan Laestadius, där en *teknisk låsning* rör aspekter som avstånd, glesbygd och t.ex. brist på bra alternativ från kollektivtrafiken. Teknisk inlåsnings i någon form eller annan nämns av nästan hälften av respondenterna (Laestadius, 2021):

”Vi bor vid vägs ände utan kollektivtrafik, 8 km till närmsta buss eller tåg.”

Det finns också tekniska inlåsnings kopplade till ”viktiga nöjen” som att gå i skogen, eller komma till stallet eller sommarstugan, destinationer som sällan trafikeras av kollektivtrafiken och som även i framtiden kommer att behöva bilen, men ”fossilfri”. *Social inlåsnings* var också ett vanligt hinder, och kan sammanfattas som ett ansträngt livspussel, ofta kopplat till individer i familj med barn. Exemplet nedan speglar en familjesituation med det pressade sociala schema som många individer har, ett liv, eller en vana, som kanske inte ens möjliggjorts om det inte vore för bilen:

”Livet rullar på i högt tempo och med barn i lågstadiet blir det mycket tider som ska passas med skola, jobb och aktiviteter.”

Av detta kan konstateras att många idag är heltidsarbetande föräldrar med fullspäckat schema. När livet är så ”uppbokat” är det inte konstigt att det krävs en bil för att hinna med allt. Bilen är ju trots allt oftast det snabbast färdmedlet, snabbare än både cykel och kollektivtrafik, men samåkning eller poolbil hade kanske kunnat bryta låsningen? Båda exempel ovan svarar på hindret till att bli bilfri. Men det skulle vara fullt möjligt att byta sin ”fossilbil” till en ”fossilfri” (givet att motivation och pengar fanns). Även om vi måste halvera antalet bilar (Laestadius, 2021) är det helt givet att bilar kommer att behövas även i framtiden, vi vill ju att glesbygden ska vara levande. Av Sveriges befolkning bor 15% i det som definieras som glesbygd, resten bor i en urban miljö. Av detta borde det vara möjligt att minska antalet bilar ganska drastiskt jämfört med dagens 4,7 miljoner. Men det förutsätter betydligt bättre kollektivtrafik än i har idag

och en mental skiftning bort från bilnormen, som också nämns som hinder. Vidare nämns *familjesituationen* och *ekonomi* som hinder. Nedanstående respondent speglar familjehindret:

”När man lever med någon som inte ser frågan på samma sätt. Men polletten håller på att falla ned även för honom.”

Det blir tydligt att de sociala normerna runt omkring oss också håller oss inlåsta i vanor, även om de är ofrivilliga. Ett hinder som bara påträffades en gång, men som ändå belyser en intressant utmaning för klimatomställningen, kan speglas av denna respondent:

”Det faktum att det är roligt att köra bil och åka fort.”

Om denna vana kan ”brytas” för att ersättas med en ”fossilfri” bil är svårt att säga, men en förändrad bilnorm och en förskjutning av den sociala normen kring ”fossilbilarna” och de ”fossilfria” skulle på sikt kunna medföra att det är lika coolt och roligt att åka snabbt i en elbil.

### 3.3.1.2 Att bryta bilvanan

Många av de hinder som nämns ovan kan övervinnas genom att bryta en vana men det kräver ofta motivation vilket många i mitt material vittnar om. De allra flesta hade minskat sin klimatpåverkan från ”bilen” genom att bryta en vana eller funnit ett alternativ till den fossildrivna bilen med hjälp av motivation. Av fritextsvaren framgick att många *minskat frekvensen av sitt åkande* för att minska sin klimatpåverkan, men även att de valt att åka kollektivtrafik, köpa cykel eller leva bilfritt. Här är det bra att komma ihåg att jag aktivt sökte mig till en urvalspopulation som dels är klimatmedveten, dels börjat ändra på sitt beteende för att minska sin klimatpåverkan. Frågorna är således ställda till individer som oftast tagit sig ur, eller minskat sitt ”fossilbilsberoende”. Att en beteendeförändring som leder till minskad klimatpåverkan oftast är en process som *tar tid*, istället för att ske snabbt, framkom även av fråga 16 i enkäten. Det var tydligt att beteendeförändringen ofta hängde ihop med envishet, viljestyrka eller tålamod. Nedanstående fritextsvar visar på viljestyrkan som krävs för att bryta en vana:

”Inte bry mig, och istället försöka tänka att jag får föregå med gott exempel.”

En respondent speglar på ett väldigt illustrerande sätt utmaningen att bryta sig fri från bilnormen och medvetet gå emot strömmen:

”... Att vara den udda som går, cyklar och åker kollektivt i ett villaområde där de flesta har två frekvent använda bilar. Att bara genom att cykla ge folk dåligt samvete, och de börjar ursäktas när de kör bil.”

Det framkom även exempel på hur vanan brutits av en kontextförändring i kombination med motivation, sprungen ur en *social inläsning*, triggad av förändrade livsförhållanden:

”Barnen blev äldre, större flexibilitet att jobba hemifrån och bättre ekonomi.”

Det fanns även exempel på en när repetitionen rubbas av belöning, t.ex. Bonus-Malus-systemet eller elcykelpremien, och individen kunde ta sig ur den *tekniska inläsningen*. Dock var det inte bara kontextförändringar av motivationsarten som gav beteendeförändring, här bröts en vana utan egen motivation:

”Har nu ingen bil (min sambos är såld pga att han dog..)”

Vad gäller förbättrad ekonomi så kan det bryta ”fossilbilsberoendet” men ”bilberoendet” består, vilket innebär att någon vana i den bemärkelsen inte blivit bruten. Flera nämner att de bor på glesbygden och att kollektivtrafiken måste förbättras. Här måste samhället bli bättre på att erbjuda lösningar, samtidigt så måste vi acceptera vissa uppoffringar. Och med hjälp av bilen har byggt in oss i ohållbara vanor, som t.ex. att vi måste ta oss ut till sommarhuset med bilen vilket onekligen låser fast oss vid bilägandet. Men även där finns lösningar, några respondenter vittnar om att de brutit sig ur bilägandet genom att tänka ”utanför lådan”:

”Att vistas i sommarstugan under sommaren, men vi hyrde poolbil flera veckor.”

### **3.3.2. Biffen**

#### *3.3.2.1. Hinder*

Det mest framträdande hindret vad gällde minskad kött- och/eller mejerikonsumtion var på grund av *familjen*. Likaså etableras många matpreferenser när man växer upp vilket gör att man lätt blir inlåst i särskilda matvanor. Över 50 respondenter svarade att familjen upplevdes som ett hinder för att minska konsumtionen av kött eller mejeriprodukter. Det kan sammanfattas med nedanstående, när en respondent skriver:

"Barnen och maken gillar inte maten när jag lagar vegetariskt"

Att svaret är kopplat till sociala normer är givet men även kring det praktiska att man i familjen vill att andra familjemedlemmar ska uppskatta det de äter, och slippa laga flera måltider, men smakpreferenser är starkt sammankopplade med de smaker vi vant oss vid. Bland svaren nämns även samhällets *köttnorm* som kan te sig på olika sätt, här ett exempel:

”Köttnormen är alltid besvärlig. Man blir en partypooper.”

Men köttnormen är även synlig på andra sätt, med inarbetade rutiner i restaurangbraschen:

”Det finns mindre variation när man äter vegetarisk mat på restaurang. Oftast finns det bara ett alternativ medan de kan ha 4-5 olika köttalternativ.”

Vadsom också speglades i fritextsvaren var bristen på matlagningskunskap, men även dietkunskap, att respondenterna ville vara säkra på att de fick i sig alla viktiga näringsämnen och vitaminer. Nedan syns hinder i form av köttnorm kombinerat med brist på matlagningskunskap, samt att motivation krävs:

”Många rätter man är van vid bygger på kött, så det har varit en del jobb med att hitta nya recept. Det svåraste har dock varit att laga mat som även barnen gillar; det blir fortfarande en hel del köttbullar, falukorv etc.”

Vissa menade att det är svårt att sluta äta smör, eller ost för att det är så gott men detta är också kopplat till de matvanor vi redan etablerat, och dessa kan förändras om motivationen finns. Vissa menade att de var tvungna att äta kött av hälsoskäl och hur det förhåller sig med ett sådant argument är inget jag kommer att fördjupa mig i i den här studien. På det stora hela är det väldigt tydligt att matvanor låst in oss i beteendemönster med viss klimatpåverkan, normer som finns både i samhället i form av köttnormen, men även de sociala strukturerna på hemmaplan med invanda matpreferenser hos de olika familjemedlemmarna.

### 3.3.2.2. Att bryta en vana

Bland de vanligaste svaren är att respondenterna aktivt och medvetet jobbat för att bryta vanans automatik. Tydligast bland svaren var just att ”välja sin egen väg” och strunta i vad andra tycker. Flera respondenter framhöll ”envishet”, ”ansträngning”, och ”att hålla ut”, vilket vittnar om ett aktivt val, precis som det var ett aktivt val för många att minska bilkörningen. Nedanstående svar speglar kampen med att ändra sina matvanor och minska sin klimatpåverkan från maten:

”Försöker bryta vanor, inte äta av slentrian, men ”unnar mig” fortfarande t ex ostar.”

Och ännu ett exempel som illustrerar svårigheten med att ändra sina matvanor:

”Har inte helt kommit över detta. Just nu äter vi nästan bara vegetariskt men det pendlar fram och tillbaka.”

Viljestyrkan syns även hos respondenter i en familjesituation där vegetarianismen inte stöds:

”Jag väljer vegoalternativ till mig. Barnen äter kycklingkorv”.

Den *sociala kontexten* nämns också, där antingen vänner peppat dem till ändring, eller att de blivit inspirerade av vänner, vilket visar på vikten av den sociala normen. Det kan också röra sig om en *förändrad livssituation* dvs en kontextförändring som möjliggjort beteendeförändringen, där t.ex. barnen flyttar ut och man själv blir friare att välja sin egen mat utan hänsyn till andra. Svaren vittnar också om att samhällsnormen ändrats, och ”köttnormen” försvagats, bl.a. innehåller restaurangmenyerna numera ett vegetariskt alternativ och utbudet av proteinrika substitut generellt har ökat. Alla dessa saker gör att matvanorna är lättare att ändra på men utgår också ifrån att det finns en medvetenhet och en motivation att bryta vanans automatik, ännu ett exempel:

”Fått smaka på fler alternativ och vant mig, gradvis ändrat preferenser. Viktigt med större & bättre utbud av växtbaserat i butiker och restauranger.”

Med ett ökat intresse i samhället för vegetariska rätter har även tillgängligheten av *vegetarisk- och veganmatlagningskurser* ökat, se

”Först med vegansk matkasse, sedan med lite extra ansträngning kring matinköp och -lagning.”.

Kunskap verkar fortfarande vara efterfrågad, eller nödvändig när det gäller avvägningar mellan ekologiskt och lokalt.



### 3.4. Tankar och handling i konflikt - kognitiv dissonans

De öppna textsvaren från min studie visade framförallt hur flera överkommit sin kognitiva dissonans, många gånger en känslofylld sådan. Här syns coping strategi 1, vilket innebär att de ändrat sin vana i linje med sin klimatvärdering:

”Att inte skämmas över mig själv utan vara stolt och nöjd och tillfreds med mitt eget beteende.”

#### 3.4.1. Bilen

Kognitiv dissonans och coping-strategi 1 var vanligast, dvs att ändra sitt beteende och på så vis komma till rätta med ”skavet”, dvs den kognitiva dissonansen:

”Bilen var en del av min vardag. Jag använde den för att ta mig till jobbet och andra aktiviteter. Jag övervägde att leva utan bil i flera år innan jag till slut bestämde mig för att göra det till verklighet. Jag har aldrig seriöst övervägt att äga en elbil. Och jag är väldigt glad att jag nu inte har någon bil alls.”

Att samåka eller flytta var andra coping-strategier för att minska ”skavet”. Samtidigt vittnade flera respondenter om en känsla av dåligt samvete när de använde bilen vilket innebar ett tecken på kognitiv dissonans. Här är ännu ett exempel på coping-strategi 1 där respondenten ändrat sitt beteende för att minska den kognitiva dissonansen, men inte helt blivit av med den:

”Det har jag inte. Upplever klimatångest varje gång jag tar bilen i brist på tid och kollektivtrafik. Gör färre bilresor, träffar släkt och vänner alltmer sällan.”

Några upplever kognitiv dissonans men anger att det är en ekonomisk fråga innan de kan åtgärda det eftersom bilen är nödvändig i deras liv. En respondent ställer av bilen på vintern, men kör på sommaren (kompensation, dvs coping-strategi 2). Nedanstående svar vittnar om coping-strategi 3 som rättfärdiga beteendet, att det är okej att ta bilen eftersom det är så sällan:

”... Vi har sommarhus och om "alla andra" åker utomlands med flyg får väl jag ta min bensinsnåla bil till landet en timme bort?”

Några exempel på coping-strategi 4 (förneka information) hittade jag inte, men det förklaras sannolikt av att min urvalsgrupp till stor del redan agerat på klimathotet.

### 3.4.2. Biffen

Även bland fritextsvaren gällande ”biffen” kunde den kognitiva dissonansen skönjas. Flest svar handlade om hur respondenterna faktiskt överkommit sin kognitiva dissonans, inte så konstigt eftersom de flesta i mitt material ändrat sina matvanor för att minska sin klimatpåverkan. Nedan ett exempel av coping-strategi 1 där den kognitiva dissonansen övervunnits genom att ändra beteende i linje med sin värdering:

”Fått smaka på fler alternativ och vant mig, gradvis ändrat preferenser. Viktigt med större & bättre utbud av växtbaserat i butiker och restauranger.”

Det fanns också exempel då den kognitiva dissonansen minskat, utan att helt kunna elimineras:

”Det har jag ännu inte lyckats lösa. Vi äter betydligt mindre nöt och lamm och lite mer vilt, kyckling och fisk men vi har långt kvar till riktigt klimatsmart kost.”

Här är ett exempel på coping-strategi 2 genom att rättfärdiga fortsatt köttkonsumtion:

”Försöker hitta rätter som passar alla och när det blir tex köttfärs eller korv så handlar jag närproducerat, ekologiskt, naturbeteskött.”

Mitt material saknade exempel på coping-strategi 3 men däremot från punkt 4 genom att intala sig själv en annan sanning än den som stämmer med verkligheten:

”Jag tror inte att min kropp och hjärna mår bra av helt vegansk kost. Gillar inte heller smaken på exempelvis vegansk ost, glass & grädde.”

Samtidigt som flera fritextsvar vittnar om förekomsten av kognitiv dissonans så lyser även perspektivet med vanans makt igenom i flera svar.

## 3.5 Analyismetod av kvantitativa data

Genom studiens gång insåg jag omfattningen av mitt material och har varit tvungen att korta ner något för att klara omfångskraven på uppsatsen. Fokus ligger fortsatt på frågeställningarna utifrån de två perspektiven ”vanans makt” och ”kognitiv dissonans” med övriga resultat endast kort redovisade i appendix 2.

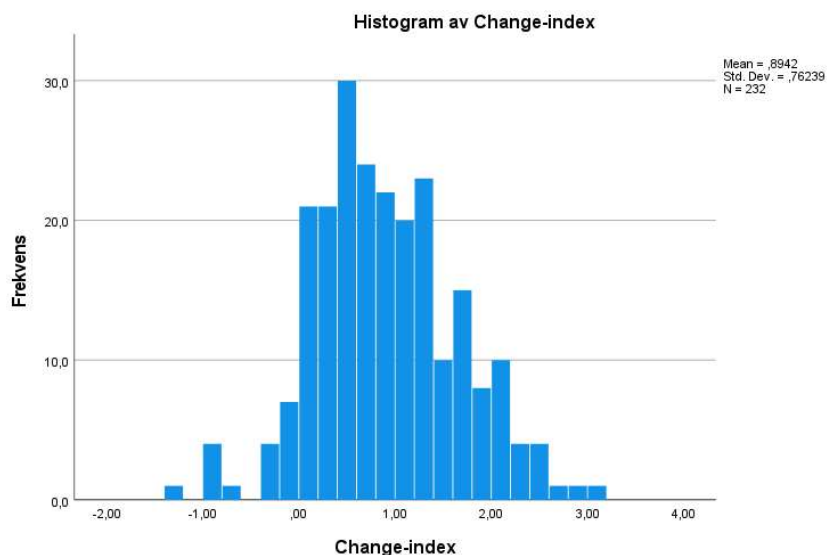
### 3.5.1. Beskrivande analys

Beskrivande statistik är studiet av variation och andra egenskaper hos en variabel, t.ex. information om variabelernas fördelning, centraltendens och spridning (Djurfeldt et al., 2018)(Djurfeldt, Larsson och Stjärnhagen, 2018).

#### 3.5.1.1 Förändringsindex

Eftersom detta var en tvärsnittsstudie sökte jag ett sätt att mäta beteendeförändring från ett enda frågetillfälle och skapade ett förändringsindex. Ett index innebär en förenkling eftersom vi bara har att göra med en sammanvägd variabel som anses beskriva fenomenet (Djurfeldt, Larsson och Stjärnhagen, 2018). Observera att förändringsindexet (s.k. change-index) inte säger något om individernas faktiska klimatpåverkan. Change-index är ett subtraktionsindex eftersom det skapades genom att subtrahera variabeln från fråga 8 (beteende efter klimatinsikt) med variabeln från fråga 9 (beteende före klimatinsikt). Detta gjordes med variabelerna för användningen av bil driven av fossilt bränsle, konsumtion av rött kött, vitt kött och mejeriprodukter. Med hänsyn till att matfrågan var uppdelad i tre, viktades denna till 0,33 vardera, för att inte ge för stort utslag. Av konstruktionen innebär det att indexet i sig inte kan översättas till en viss beteendeförändring, bl.a. för att skalan inte är ekvidistant, dvs lika stora intervall mellan skalstegen (Djurfeldt, Larsson och Stjärnhagen, 2018), men det tjänar som ett storleksmått på beteendeförändringen. Av Change-index framkom att 203 personer minskat sin klimatpåverkan inom områdena bilen” och ”biffen”,

medan några hade oförändrade beteenden, och 16 personer hade *ökat* sin klimatpåverkan.



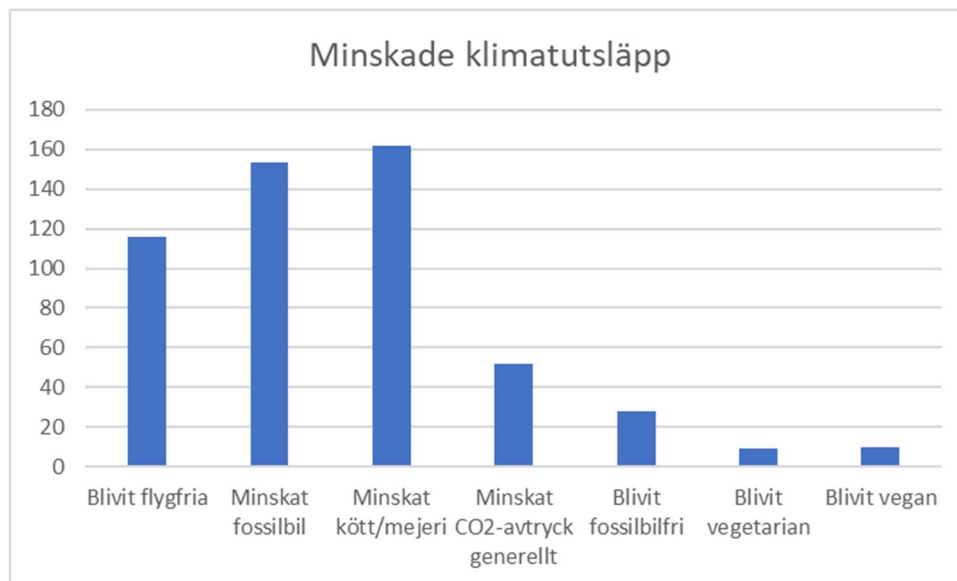
**Figur 1.** Change-index illustrerar storleken på förändring. Minusvärden betyder att de ökat sin klimatpåverkan, 0 betyder att de inte förändrat sitt beteende, och plusvärden betyder att de minskat sin klimatpåverkan. Av histogrammet framgår att de flesta gjort små förändringar av sitt beteende (N=233).

Eftersom det var stor spridning av beteendeförändringen undersökte jag även medianen för att få en bättre förståelse av urvalspopulationens klimatpåverkan.

**Tabell 1.** Medianen räknades ut utifrån de som gjort en positiv förändring, dvs. minskat sin klimatpåverkan. Median beräknades genom att rangordna (sortera) observationerna från lägst (1) till högst (9) och medianen bestämdes som värdet på observation nr  $(N+1)/2$  enligt Djurfeldt, Larsson och Stjärnhagen (2019). 1 var "Ingen gång", ändå upp till 9 som var "Dagligen". N=203.

	Median <i>före</i> klimatinsikt	Median <i>efter</i> klimatinsikt
Användandet av bil med fossilt bränsle	Flera gånger i veckan	Någon gång i månaden
Konsumtion av rött kött	Flera gånger i veckan	Någon gång i månaden
Konsumtion av vitt kött	Flera gånger i veckan	Någon gång i veckan
Konsumtion av mejeriprodukter	Dagligen	Någon gång i veckan

Genom att jämföra beteendevärdena *före* och *efter* klimatinsikten kunde vissa slutsatser om urvalspopulationen nås. Se nedanstående graf.



**Figur 2. Minskade klimatutsläpp bland respondenterna**

Bland de 203 som uppvisade ett positivt Change Index, dvs. hade gjort klimatminskande beteenden hade 116 blivit flygfria, 153 hade minskat sin användning av bil driven med fossilt bränsle och 162 hade minskat sin konsumtion av kött- och/eller mejeriprodukter. Minskat CO<sub>2</sub>-avtryck generellt: bland fritextsvaren vittnade 52 respondenter om *andra* klimatåtgärder såsom grönt sparande, solpaneler, köpstopp m.m. En fjärdedel av respondenterna hade gjort förändringar av en större karaktär, där 28 helt valt att inte använda bil drivet med fossilt bränsle, 9 hade valt att bli vegetarianer, och 10 hade valt att bli veganer. (N=203).

### 3.5.2. Klimatpåverkan och attityder

Genom att titta på korrelationen (sambandet eller samvariationen) mellan två eller flera variabler kan man studera eventuella orsaksrelationer i sitt datamaterial. (Djurstedt, Larsson och Stjärnhagen, 2018). För detta togs ett klimatpåverkansindex fram. Vad gäller attitydfrågorna analyserades sambanden i relation till klimatpåverkan. Eftersom dessa resultat inte direkt är kopplade till mina frågeställningar, har de bifogats till Appendix 2.

### 3.5.3. Klimatpåverkan och socioekonomiska faktorer

Vissa samband kunde konstateras, bl.a. en ökad klimatpåverkan med ålder, samt en minskad klimatpåverkan för individer i storstäder, jämfört med individer bosatta på glesbygden. I övrigt inga samband. Se Appendix 2 för mer utförlig redogörelse.

### 3.6. Minimering av ”Researcher bias”

Som forskare måste man förhålla sig objektiv till sin data, men researchers bias kan uppstå medvetet eller omedvetet och data tolkas då fel, vilket leder till felaktiga resultat, vilket leder till väldigt liten poäng med forskningen. Rennstam och Wästerfors (2015) poängterar vikten av att ”sortera om och granska på nytt” (Rennstam & Wästerfors, 2015). Vad gäller fritextsvaren återbesökte jag mina topoi vid flera tillfällen, provade att gruppera om för att hitta andra begrepp som fångade svaren. Jag granskade fritextsvaren minst tre gånger, och kategoriserade på nytt, testade om svaren kunde höra hemma i andra topoi. För varje gång växte erfarenheten och jag kände mig mer och mer trygg att klassa in svaren i sina topoi. När jag märkte att behovet av att flytta svaren mellan olika topoi minskade insåg jag att jag kom närmare och närmare en sanning. Med en forskarkollega hade det varit enklare för då hade materialet kunnat diskuteras grundligt och risken för forskningspartiskhet minskat ännu mer. Fritextsvaren har analyserats isolerade från andra fritextsvar, och således inte blivit färgade av de andra frågorna.

## 4. Diskussion

Vilka faktorer får oss att gå från tanke till handling i klimatfrågan? I den här studien har jag fokuserat på två koldioxidintensiva beteenden, nämligen ”bilen” och ”biffen”. Trögheten i klimatomställningen har undersökts i litteraturen och enkätsvaren utifrån två perspektiv: ”vanans makt” och ”kognitiv dissonans”. De två mekanismerna framträder som både hinder och ”möjliggörare” i processen att gå från tanke till handling i klimatfrågan. Att förstå dessa är centralt för klimatomställningen, särskilt eftersom även beslutsfattare är människor bundna till dessa mekanismer. Genom att undersöka dessa mekanismer hoppas jag att vi kan komma ett steg närmare att bryta världens handlingsförlamning vad gäller klimathotet. Är vi slavar under vanans makt och kognitiv dissonans? Jag lyfter de teoretiska perspektiven för att ta reda på vad vi kan göra för att komma ur läsnigen. Därefter diskuterar jag svaren på mina frågeställningar, varpå kapitlet avslutas med förslag till framtida forskning.

### 4.1. Vanans makt

Kurz et al. (2015) menar att ”vanans makt” till stor del hindrar individer från att upptäcka andra handlingsalternativ, även om de är presenterade med miljövänligare alternativ, eftersom de agerar per automatik. Utifrån psykologins vaneteori finns som sagt tre ”pelare” av vana - repetition, automatik och kontext stabilitet, vilka visar hur en vana kan brytas (Kurz et al., 2015). Här tar jag upp några exempel för att öka förståelse av vad som kan bryta ”vanans makt”. Ett exempel på ”*störning*” av *repetitionen* är att belägga ett beteende med en ”belöning” eller ”bestraffning”. I klimatsammanhang kan det röra sig om att t.ex. bilvanor kan ändras genom gratis kollektivtrafik under en månad (Fujii & Kitamura, 2003) eller genom trängselavgifter i en storstad (Verplanken & Wood, 2006). *Vanans automatik* kan också ”störas” om individer uppmärksammat sitt beteende och jobbar med det aktivt med målformuleringar. Exempel på detta har skett inom återvinningbeteenden (Gollwitzer & Sheeran, 2006) och köttkonsumtion (Fennis et al., 2011). Steg et al. (2014) menar att skapandet av normativa mål kan vara något av det mest lovande för att stimulera miljövänligt beteende (Steg et al., 2014). Viktigt att komma ihåg att en aktiv ändring av en vana kräver ett medvetandegörande och noga överväganden och beslut (Linde & Svensson, 2021).

Nudging är ett exempel på en omedveten kontextförändring där nya vanor skapats, det vanligaste exemplet är kanske den om tallriksstorleken, där mindre tallrikar vid en bespisning minskade matsvinnet (Wansink & van Ittersum, 2013) men nudging bedöms inte räcka för att lösa problemet med folks livsstil, plus att det inte gör individerna varse om sina klimatskadliga beteenden (Barr, 2018; Verplanken & Whitmarsh, 2021). En mer medveten variant av kontextförändring kan uppstå då individen efter en kontextförändring tvingas tänka efter vilket kan ge nya beteenden och vanor en chans att uppstå (Verplanken et al., 2008). Ett exempel skulle kunna vara pandemin, som gav många chansen att jobba hemifrån vilket innebar att flera pendlingsbeteenden kunde upphöra. Möjligheten att skapa kontextförändringar i relation till beteenden som påverkar klimatet är begränsade (Kurz et al., 2015) men det går att dra nytta av kontextförändringar *när* de sker (Verplanken et al., 2008) vilket visats i forskning flera gånger vad gäller individers resvanor (Bamberg, 2006; Moser et al., 2018; Verplanken & Roy, 2016; Wood et al., 2005). Det verkar finnas ett särskilt "möjlighetsfönster" vid en kontextförändring något som visades av Bamberg (2006) då han fann att nyinflyttade hade större benägenhet att välja kollektivtrafik när gratisbiljett erbjöds 6 veckor efter inflyttning, jämfört med de redan bosatta i området (Bamberg, 2006). Interventioner utformade för att förändra attityder, värderingar och normer under det "möjlighetsfönster" som öppnas vid kontextförändring kan alltså erbjuda ett vanebrott (Kurz et al., 2015). I en annan studie fann man att flera hållbara beteenden kunde etableras efter en flytt, och att "möjlighetsfönstret" varade i 3 månader (Verplanken & Roy, 2016).

Det finns alltså tre etablerade sätt att ändra på vanor men Kurz et al. (2015) menar att det är tidsödande och ineffektivt att ägna sig åt påverka folk attityder och värderingar. Istället förespråkar de att man ändrar roten i problemet genom policyåtgärder istället för att motverka symptom (Kurz et al., 2015). Exempel på policyåtgärder är lagstiftning kring bälte i bil, trängselavgifter, eller rökförbud (Verplanken & Wood, 2006). Även om sådana åtgärder får åtnjuta kritik i början så vinner de snabbt acceptans (Shove et al., 2012). Policyförändringar avser åstadkomma bestående transformation i relation med vad som förstås som normalt. Detta innebär att beslutsfattare kan omkonfigurera ohållbara system, såsom köttkonsumtion, resebeteenden m.m. genom att med styrmedel erbjuda mer hållbara alternativ (Shove et al., 2012). Flera forskare inom klimatområdet lyfter behovet av policyåtgärder parallellt med andra åtgärder (Anderson et al., 2020; Dou & Cui, 2017; Marteau et al., 2021; Stoddard et al., 2021). I avsaknad av policyåtgärder kan vi på lokal nivå göra det som står i vår makt, nämligen arbeta vidare med att ändra ohållbara vanor och det finns flera tänkbara vägar för att stimulera denna beteendeförändring.



## 4.2. Kognitiv dissonans

Oro för klimatförändringarna visade sig generellt låg hos ”fossilbilägare” i en norsk studie och den sociala normen för ”fossilbilar” var fortsatt stark. Bilägarna kände oro för klimatförändringarna, accepterade att de måste bidra med minskningar samt kände att det fanns ett gruppsytryck att inte åka ”fossilbil”, ändå räckte detta inte för att ställa om deras beteende till ”fossilfritt” (Thøgersen et al., 2021). Av detta illustreras att det är svårt att förlita sig på kognitiv dissonans för att ändra ett beteende är svårt, det kan behövas stöd, som feedback (Stoknes, 2015; Wynes et al., 2018).

Av resultaten framkom att flera individer hade en inre känslomässig konflikt, där attityd och beteende inte gick hand i hand, eller åtminstone hade haft innan beteendeförändringen. Precis som förutspått var den vanligaste coping-strategin för kognitiv dissonans att ändra beteende i linje med deras klimatattityd, dvs de var missnöjda med ”skavet” och bestämde sig för att ändra på sitt beteende. Detta utgör coping-strategi nr 1 för att neutralisera sin kognitiva dissonans (Festinger, 1957). För de som inte lyckades fanns ”skavet” kvar och de kände skam och dåligt samvete när de inte kunde sluta använda sin bil. Några berättar också hur lättade de blev av att väl fatta beslutet av bli bilfri, att de länge gått och gruvat över hur svårt det blir utan bil, men när beslutet väl var fattat kändes den nya livsstilen inte svår. De flesta vittnade alltså om att ha tagit sig förbi den kognitiva dissonansen och ändrat beteende, dvs minskat sin klimatpåverkan inom området ”bilen” och/eller ”biffen”, vilket inte är konstigt eftersom jag sökte mig till just denna urvalspopulation.

Däremot hade de som ”inte kunde” ändra beteende hittat sätt att rättfärdiga sitt beteende, de hade strategier för att neutralisera den kognitiva dissonansen enligt punkt 2 och 3, dvs de gav sig själva en ”ursäkt” till att ha kvar bilen, genom att rättfärdiga sitt beteende genom att *kompensera*, dvs ställa av bilen under vintern (vanligt rättfärdigande genom kompensation i samhället: ”Jag får åka till Thailand, jag sopsorterar ju!”), eller som en respondent skrev att med hänsyn till andras flygande kunde de väl få åka till sommarstugan, dvs de rättfärdigade sitt beteende genom att *förneka skada*, eller göra *jämförelse* att andra är värre (vanligt jämförande för rättfärdigande i samhället: ”men Kina då?”).

Denna motsägelse mellan beteende och attityd vidlivhålls av sociala normer (Schrems & Upham, 2020). Med en normförskjutning blir det lättare för individer med klimatvärderingar att minska sin kognitiva dissonans genom att ändra sitt beteende till ett med lägre klimatpåverkan. Av mitt material framkom också att den förändrade livsstilen med lägre klimatpåverkan ibland var initierad utifrån en social kontext, t.ex. en stödjande sambo, eller en kollega från jobbet. För att få individer att minska sin köttkonsumtion kan förespråkande av nya normer eller känslargument behövas för att bekämpa den kognitiva dissonansen (Stoll-Kleemann & Schmidt, 2017).

### 4.3. Vad säger andra?

**Frågeställning: På vilka sätt framhåller existerande forskning vad som är avgörande för enskildas beslut att ändra sitt beteende i klimatfrågan när det gäller bilen och maten?**

Förutom att hållbara livsstilar kan stimuleras genom rätt politik och styrmedel (Wang et al., 2021) framkommer kognitiv dissonans och sociala normer (både på samhällsnivå och personlig nivå) som de två främsta sätten att jobba med minska köttkonsumtion (Stoll-Kleemann & Schmidt, 2017). Men eftersom vi byggt in oss i ett system, *särskilt* vad gäller ”bilen” så måste samhället omkonstrueras för att innehålla low-carbon-mobility alternativ för att kunna understödja nya beteenden, bl.a. med hänsyn till att vi måste halvera mängden bilar till 2030 (Laestadius, 2021). Samtidigt som yttre motivation ofta lyfts i kombination med inre motivation, kan de ha en lägre effekt än att bara kommunicera inre motivation, eftersom yttre motiv inte är lika kompatibla som inre motiv (Edinger-Schons et al., 2018). Vi måste också hitta fler sätt att mäta vår framgång (Habib et al., 2021; Stoknes, 2015), appellera till känslor (Habib et al., 2021) och kommunicera klimatförändringarna med andra narrativ (Barr, 2018; Bushell et al., 2017; Habib et al., 2021; Stoknes, 2015). Särskilt måste vi bli bättre på att förmedla en vision av en blomstrande framtid när vi väl ”ställt om” istället för den ”doom-och-gloom” bild som dominerar idag (Stoknes, 2015). Särskilt ett antal åtgärder återkommer i litteraturen och dessa behandlas i kommande avsnitt.

#### 4.3.1. Normer

Många forskare identifierar normer som möjliggörare (Gadenne et al., 2011; Onwezen et al., 2021; Sarkis, 2017; Wang et al., 2021). Socialt inflytande är en av de viktigaste faktorerna att påverka vårt eget beteende (Nolan et al., 2008) Normer återkommer i litteraturen, där både sociala och personliga spelar in.

Normförändringar kan ske genom sociala rörelser, som att personer samtalar med varandra, bildar grupper, som ger grogrund för nya vanor som individerna kan samtala vidare om (Centola et al., 2018; Lettenmeier et al., 2019) och särskilt samtal som med att hitta samspel mellan individ och system istället för dikotomin (Scoones, 2016). Särskilt viktigt är det att på gräsrotsnivå samtala om klimatet för att normalisera en low-carbon-lifestyle (Whitmarsh et al., 2021).

Det är lätt att känna sig hjälplös när man bara är en droppen i havet, men när individer ser sig själva som en del av en rörelse, ett ”vi” med en social förändring då kan handlingsförslagen släppa och ge en känsla av styrka i gruppen och på så vis skapa möjlighet att påverka viktiga aspekter i samhället (van Zomeren et al., 2008). Att höra om andra som ställt om kan ge oss en förebildlig påverkan (Grabs et al., 2016; Hanna et al., 2018). De flesta har hört om exemplet där den viktigaste faktorn att skaffa solpaneler är att grannen gjort det (Fornara et al., 2016) men särskilt folk som vi ser upp till eller som har makt och inflytande påverkar våra klimatbeteenden mer (Sweetman & Whitmarsh, 2016) vilket gör det extra viktigt för dessa grupper att agera föredömligt, samtidigt som de utgör den grupp som brukar ha störst klimatavtryck. Vad andra tycker spelar också stor roll och genom att säga att något börjar bli vanligare tenderar det sociala inflytande påverka individer att minska sin köttkonsumtion (Sparkman et al., 2021). Studier visar att bilfrihet ofta var kopplat till individer som klarade att utmana den sociala normen (Paijmans & Pojani, 2021). Köttnormen skulle behöva fler manliga förebilder som inte äter kött, och kvinnor är inte lika ”köttälskande som män” – de kanske kan vara change agents (Rothgerber, 2013). Debatten har också inneburit att fler är mer benägna och vill äta mer växtbaserat numera (Sanchez-Sabate & Sabate, 2019). Sociala normer är några av de mest avgörande vad gäller övergången från en ”fossilbil” till en ”fossilfri” bil (White et al., 2019) Och sist med inte minst, kan en minoritet skapa förändring? De senaste fynden visar en del optimism, miljömedvetna minoriteter banar väg för ”tipping points” och spontan social förändring. Beslutsfattare kan påskynda den här processen genom att erbjuda ”top-down” stöd genom att ge dem ”en röst” (Bolderdijk & Jans, 2021)

### **4.3.2. Bryta en vana**

Att fånga folk i förändring är viktigt och kan ge nya möjligheter att programmera in en mer klimatvänlig livsstil (Capstick et al., 2019; Whitmarsh et al., 2021; Wood et al., 2005). Verplanken och Roy (2016) fann att det går att bryta en vana och bli mer miljömedveten när man precis har flyttat, och att detta ”fönster” är ca 3 månader (Verplanken & Wood, 2006). Att vanorna utgör ett hinder för en livsstil med lägre klimatpåverkan är slutsatsen i flera studier (Habib et al., 2021; Wang et al., 2021; White et al., 2019) och särskilt vad gäller köttkonsumtion (Graves & Roelich, 2021) och våra resvanor (Wynes et al., 2018). Vad som är särskilt effektivt är interventioner som kan bryta en vana (Wynes et al., 2018). Det kan exempelvis göras genom olika ”erfarenhetsprogram” där man under en period får låna substitut för ”fossilbilen” för att testa och bekämpa neofobin (Hasselqvist et al., 2016; Sierzechula et al., 2014). Utlåning av e-cyklar stimulerade minskande av bilanvändning (Moser et al., 2018). Nyinflyttade erbjöds kollektivtrafikbiljetter vilket ändrade deras resbeteende (Bamberg, 2006)

Något som köttätare anger som anledning att inte kunna tänka sig att äta enbart växtbaserat, är att de gillar kött, de vet helt enkelt inte hur man uppskattar mat när det inte ingår kött (Macdiarmid et al., 2016). Meatless-Mondays kan fungera som åtgärd att minska kött-konsumtionen (Ramsing et al., 2021; Sanchez-Sabate & Sabate, 2019). Denna inramning av att ”ta en paus” är mer ”acceptabel” jämfört med att helt ge upp sitt beteende (Wolrath Söderberg, 2021). Vad samhället i stort behöver göra är även att införa klimatmärkning på livsmedel och produkter (Rondoni & Grasso, 2021; Thogersen, 2021) samt nudging iform av att ändra default, både i butiker och i restauranger (Abrahamse, 2020; Kwasny et al., 2022).

### 4.3.3. Lyfta alternativ

Av litteraturöversikten blev det också tydligt att individer behöver hjälp med att testa alternativ, eftersom det naturligt inbyggt finns en neo-fobi (Onwezen et al., 2021). Neo-fobin gäller både elbilar med skepticism vad gäller räckvidd och laddningsmöjligheter (Sierzchula, 2014), samt bilpooler och vego-alternativ (Onwezen et al., 2021). Ett sätt att hjälpa konsumenter till ökad acceptans för köttfria proteinalternativ är att låta dem bekanta sig med de köttfria alternativen, och på så sätt bekämpa sina attityder och neo-fobi (Onwezen et al., 2021). Eftersom drivkraften att äta kött ofta hänger ihop med att folk tycker att det smakar gott, och drivkraften att äta växtbaserad kost ofta har med hälsoaspekter att göra gäller det att öka informationen om fördelarna med växt-baserad kost men även att hjälpa konsumenter bekanta sig med de olika alternativen och göra det på ett kommunikationsstrategiskt sätt kopplat till de främste drivkrafterna som identifierats (Onwezen et al., 2021). För män och äldre människor är ett hälsobudskap att minska köttintaget t.ex. att föredra, gärna i kombination med känslargument (Stoll-Kleemann & Schmidt, 2017). Kommunikation som försöker väcka känslor av rädsla för att minska klimatpåverkan kan dock slå helt fel, och ge motsatt effekt, något som upptäcktes när forskare ville undersöka hur individer reagerade på bilder med kött i en kampanj om vegetarisk mat, där istället köttkonsumtionen ökade hos de som deltog (Feinberg & Willer, 2011).

En frekvent nämnd insats är att erbjuda matlagningskunskap för att kunna minska sin klimatpåverkan vad gäller matvanorna (Graca et al., 2019; Kwasny et al., 2022; Sanchez-Sabate & Sabate, 2019; Stoll-Kleemann & Schmidt, 2017; Vermeir et al., 2020). Fördelarna att leva utan bil utgör bl.a. ökad hälsa, mer pengar till annat, slippa bry sig om underhåll och inte känna dåligt samvete av miljöskäl kan bidra till att fler ingår i bilpooler men det kräver ofta både kunskap och viss erfarenhet (Hasselqvist et al., 2016).

#### **4.3.4. Kunskap**

Gemensamt vad gäller både bil- och matvanor är att individer behöver förstå sin klimatpåverkan (Wynes et al., 2018) och vad som är effektivt och ineffektivt vilket kan göras med hjälp av en klimatkalkylator (Wolrath Söderberg, 2021). Vi får påminna oss om att kunskapsuppbyggnad är en process som tar tid (Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021). Information och kunskap är essentiellt i klimatfrågan men ingen ”silverbullet” (Stern, 2000; Wang et al., 2021). Medvetenheten i klimatfrågan spelar in vad gäller vår vilja att ändra våra matvanor, och speciellt köttkonsumtionen (Aschemann-Witzel et al., 2021; Vermeir et al., 2020; Wynes et al., 2020). Vad som också är viktigt är varifrån informationen kommer, och om vi litar på dessa personer/insitutioner (Fornara et al., 2016).

#### **4.3.5. Ekonomiska incitament**

Ekonomiska incitament gör sig gällande vad gäller köp av ”fossilfri bil”. Sett ur perspektivet hinder och ”möjliggörare” utgör ekonomi ett viktigt incitament vad gäller övergången från ”fossilbil” till ”fossilfri” bil (Li et al., 2017; Wang et al., 2021; Wynes et al., 2018). Även om många andra faktorer påverkar köp av elbil, bl.a. demografiska, miljömedvetenhet samt externa faktorer som infrastruktur och teknisk support (Li et al., 2017) är ekonomiska incitament en av de faktorer som oftast nämns (Mahmoodi et al., 2018; Maki et al., 2016; Wynes et al., 2018)

#### **4.3.6. Nudging**

Nudging handlar om att personer mot mer hållbara beslut. Flera forskare menar att nudging inte räcker, folk är fortfarande inlåsta i de sociala och tekniska strukturer som skapats. Plus att det är ett passivt sätt, där folk inte görs medvetna om deras påverkan (Barr, 2018; Verplanken & Whitmarsh, 2021). Även om det nu mer och mer dyker upp narrativ om ”smart resande” och klimatsmart mat” så är samhället ändå i stort uppbyggt på ett sätt som gör att mycket av ansvaret att minska klimatutsläppen ligger på individerna själva (Barr, 2018). Men Wynes et al. (2018) menar att nudging utför en att de mest robusta interventioner som minskar köttkonsumtionen (Wynes et al., 2018).

## 4.4. Min empiri

**Frågeställning: Vilken typ av faktorer lyfter enskilda fram för sina beslut om att minska sin klimatpåverkan med hänseende till sina bil- och matvanor?**

### 4.4.1. Gemensamma faktorer för ”bilen” och ”biffen”

I den här studien framkommer vikten av kunskap som viktig för ”gå från tanke till handling”, vilket är samstämmigt med tidigare litteratur om flygbeteende (Jacobson et al., 2020; Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021) men även bredare studier där man identifierat ”möjliggörare” för minskad klimatpåverkan på individnivå (Wang et al., 2021; Wynes et al., 2018). Särskilt kunskap om proportionerna verkar viktig och kunskap som internaliserats och blivit till en känsla och en upplevelse av att klimatförändringarna är verkliga och kommer att påverka oss enormt, nu och i framtiden. Samtidigt är det tydligt att endast kunskap inte räcker (Jacobson et al., 2020; Norgaard, 2011), men det verkar som att kunskap utgör grunden för att beteendeförändringar överhuvudtaget ska kunna äga rum och är för klimatmedvetenheten (Page & Page, 2014).

Med kunskapen internaliserad är det lätt att förstå att även känslor väcks. Av mitt material träder ”oro och rädsla” fram som en viktig omständighet, vilket även urskildes som en viktig komponent för handling i flygstudien (Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021) och kanske är det likadant med känslorna som det är med kunskapen, att de måste finnas med för att det ska kunna bli någon beteendeförändring. Likaså var känslan av ansvar framträdande i och att vilja leva ”på ett rätt och schysst sätt” vilket visar att den morala aspekten är viktig, vilket även framträder i andra studier (Han et al., 2017; Lorenzen, 2012; Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021). Som drivkraft framträdde även kärleken till barn och omsorgen om framtida generationer, något som lyftes av nästan hälften av de som minskat sin klimatpåverkan. Omsorgen till framtida generationer är entydig med flera andra studier (Jacobson et al., 2020; Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021)

Eftersom vi lever i ett samhälle med en bilnorm och en köttnorm handlar det för de allra flesta respondenterna om att sluta med något man börjat med, dvs bryta en vana, till skillnad från de som aldrig börja (undantag fanns dock) vilket kräver *motivation*, en faktor som även andra erkänt som viktig (Ferguson & Schmitt, 2021; Geng et al., 2017; Page & Page, 2014). Viktigt också att komma ihåg att förändring *tar tid* (Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021) och är en process för de allra flesta, kantad av framgångar och motgångar. Den *sociala kontexten*, nära kopplad till sociala normer och förebilder var ofta avgörande, vilket också visar vikten av möjlighet att agera vid *förändrade livsförhållanden*. Flera respondenter berättade att de kunde bli vegetarianer när barnen flyttade ut, eller de fick ny sambo, eller bli bilfri vid pension

eller efter flytt. Detta är entydigt med studier som bland annat undersökt kontextberoende vanor (Habib et al., 2021; Verplanken & Roy, 2016; Whitmarsh et al., 2021).

#### 4.4.2. ”Bilen”

Vanligt hinder nämnt av respondenterna var *ekonomin* vad gällde ”bilen”. Många skrev att de kunde köpa en elbil när de hade ekonomi för det, ofta i kombination med någon form av Bonus-Malus system. Att ekonomin spelar roll kan man förstå eftersom elbilarna fortfarande är relativt dyra på marknaden, men driftkostnaden för elbilen är mycket lägre för elbilen, och inköpspriset är på väg ned (Rask, 2020). Men liksom min studie vittnar om, finns även de som väljer transportsätt utifrån värderingar om klimatförändringarna vilket även setts i andra artiklar (Lind et al., 2015; Paijmans & Pojani, 2021). Anomalier upptäcktes dock; en respondent nämnde teknikintresse som en drivkraft/faktor bakom elbilköp. Detta är säkerligen något som förekommer i viss utsträckning särskilt med det intresse och den status som tex. en Tesla kommer med.

Många respondenter nämnde hinder som glesbygd, avstånd, brist på kollektivtrafik m.m. vilket belyser att *tillgänglighet* och *bekvämlighet* spelar roll och att infrastruktur som en viktig faktor att övervinna, något som bl.a. Steg och Vlek (2009) visade i sin studie då de såg att fungerande kollektivtrafik var viktig för beteenden med låga klimatutsläpp (Steg & Vlek, 2009). Ett fåtal nämner svårt att veta vad som är klokast; ”köra slut på den gamla fossilbilen eller byta och köpa en fossilfri?” Detta är ett argument kopplat till kunskap, men det visar att det finns mycket information ”därute” och det är inte lätt att veta hur man ska väga den.

#### 4.4.3. ”Biffen”

Den sociala kontexten var viktig och särskilt *familjerelationerna* vad gällde matvanorna, vilket också uppmärksammas av andra (Onwezen et al., 2021; Sanchez-Sabate & Sabate, 2019). En annan viktig aspekt som framkom av min studie var hur *matlagningskurser* bidrog till att respondenterna kunde öka intaget av växtbaserad kost. Vikten av matlagningskunskap för att kunna minska sin klimatpåverkan vad gäller matvanorna bekräftas av Kwasny et al. (2022) med flera (Graca et al., 2019; Sanchez-Sabate et al., 2019; Vermeir et al., 2020). Det handlar om att bekanta sig med nya smaker och utveckla nya preferenser, och att lära sig att utgå ifrån grönsakerna som central punkt i maträtten, inte köttet.

Empiri från min studie indikerar att nyckeln till att minska klimatpåverkan från maten ligger i att bryta vanans makt, dvs motivation vilket nämns ovan. Mitt material vittnar om respondenter som kommit till insikt med att deras matvanor utgör ett hinder, och om respondenter som övervunnit sina vanemönster genom motivation

och vilja. Ett fåtal nämner svårigheten att veta vilket som är det bästa valet rent klimat-, miljö- och resursmässigt, eftersom det finns så mycket att ta hänsyn till, och menar att det är viktigare att välja lokalt eller ekologisk vilket vittnar om att måttstocken kan vara olika samtidigt som det rör sig om svåra beslut eftersom informationen inte är entydig.

## 4.5. Att skapa förändring

### **Frageställning: Hur kan vi teoretiskt närma oss ”vändpunkter” ifråga om mänskligt beteende och ödesfrågor?**

Denna fråga besvaras utifrån vad som är möjligt på lokal nivå, och detta utifrån två horisonter, dels på individnivå eller som satsningar som kommunen eller klimatföreningar kan göra för att stimulera en beteendeförändring, eftersom alla dessa saker kan göras oavsett politik på riksnivå.

#### **4.5.1 Förebilder**

På individnivå handlar det om att visa vikten av att agera som förändringsagent för att sprida goda exempel. Empirin stöds av genomförd litteraturöversikt och därför vill jag lyfta vikten av att klimatomställningen behöver stöd av fler förebilder för att på så vis kunna inspirera till beteendeförändring. Med hänsyn till hur stor vikt individer lägger på förebilder kan detta bli ett viktigt redskap för att accelerera klimatomställningen. Genom att se förebilder i klimatomställningen blir klimatintresserade individer inspirerade till beteendeförändring (Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021).

En tänkbar möjlighet för att skala upp potentialen med förebilder, är att locka de lokala tidningarna att börja skriva om förebilder i klimatomställningen. De skulle t.ex. kunna lyfta en ny klimatprofil varje vecka, lämpligtvis fredagar (Gretas skolstrejk för klimatet är på fredagar, och stora delar av klimatrörelsen är ute och demonstrerar på Fridays for Future) vilket gör att människor ständigt blir påmind om den positiva beteendeförändringen som pågår. Genom återkommande artiklar om individer som satt upp solpaneler, valt att leva bilfritt, eller börjat odla kan fler få sig en tankeställare, och när de ser att deras granne, kollega eller elev skridit till verket blir det tydligare att det finns individer överallt i samhället som börjat leva sina liv mer hållbart. Om detta sker samtidigt som det finns en levande klimatdebatt; om skogen, Putinkriget, värmeböljan i Indien m.m. så är det i alla fall teoretiskt möjligt att det sker en normförskjutning i riktning mot en mer hållbar livsstil. Med en förändrad norm kommer det vara lättare för alla andra människor i samhället att röra sig i samma riktning d.v.s. en minskad klimatpåverkan.



#### 4.5.2. Klimatsamtal

Med hänsyn till klimatengagerades genomslag av främst rädsla och oro, är det tydligt att känslor spelar roll i bl.a. beslutet för folk att stanna på marken (Wormbs & Wolrath Soderberg, 2021) och även i mitt material framkommer det att klimatångest är svår att bära på egen hand. I ljuset av detta har vi sett uppståndelsen av ett nytt yrke: klimatpsykolog, vilken är en psykolog med särskilt inriktning på klimatfrågorna, och som en vidareutveckling av detta har det på gräsrotsnivå även uppstått s.k. ”klimatcoacher” som stöttar individer och försöker ge dem en väg att agera, för handling skapar hopp, som Greta Thunberg säger.

Eftersom det för de allra flesta är en tydlig och ofta svår process att gå från tanke till handling måste det ges utrymme att dela processen med andra. Att förlita sig på kognitiv dissonans för att rätta till det är svårt, det kan behövas stöd, som feedback vilket även intygas av andra studier (Stoknes, 2015; Wynes et al., 2018). Förutom de professionella insatserna som finns bör det skapas en struktur för fler stöd- och samtalsgrupper, detta nämns även av andra forskare (Centola et al., 2018; Lettenmeier et al., 2019). Ett sätt skulle vara att skala upp dem i stor skala så som Randall (2015) gjort med *carbon conversations* i Storbritannien (Randall, 2015). Dessa klimatsamtal startades 2009 och utgår ifrån att erbjuda stöd i klimatomställningen. En grupp intresserade samlas för klimatsamtal upprepade gånger och går igenom sin egen klimatpåverkan, område för område, med stor plats för känslor av sorg, ilska m.m. Ett begynnande liknande initiativ finns från Klimataktion genom kursen *Blå klimatinspiratör* (Klimataktion, u.å.). Klimatkrisen utgör en kris och måste behandlas som en kris, den utlöser många svåra känslor, vilket mitt material visar och det finns ett behov av gemenskap och att vara med andra engagerade och samtala om den. Detta behov borde samhället bli bättre på att fånga upp. På *carbon conversations* hemsida summeras problemet i en mening:

”Because we can´t fix what we don´t talk about”.

Av mitt material framgår att många som tagit steget att påverka sin klimatpåverkan saknar stöd i sin familj eller i sin omgivning, vilket stärker min uppfattning att just klimatsamtal kan vara avgörande för att initiera ytterligare beteendeförändring. Och, det måste inte vara professionellt, även fler klimatsamtal i samhället generellt skulle ge hopp i klimatfrågan (Hayhoe, 2022). Genom att komma i kontakt med likasinnade kan individer känna kraften av kollektivet och på så vis också hitta energi att fortsätta kampen (Barth et al., 2016; Jugert et al., 2016). En viktig aspekt vad gäller klimatsamtalen är att man också visar på ett alternativ, en handlingsväg, eftersom handling skapar hopp (citat från Greta Thunberg, 2018).

### 4.5.3. Insatser för att skapa nya vanor

Det finns en outnyttjad möjlighet att nyttja kontextförändringar till fördel för klimatet. Om kommuner blev bättre på att ta tillfället i akt, när individer blir pensionärer, tillflyttar eller byter jobb, dvs en förändrad livssituation, och skicka dem ett erbjudande att ändra sin livsstil finns en möjlighet för ökad förändring av invanda vanor. Detta har visats bl.a. vad gäller bilvanor (Verplanken & Roy, 2016). Det rör sig om den relativt liten insats, men med möjlighet till stor ”avkastning”, ett gratis kollektivtrafikkort kan bygga in en bilfrihet när individers ”förändringsfönster” är öppet, dvs max tre månader efter förändringen, sen ”läses vanorna in” igen. Kommunen kan bli bättre på att erbjuda erfarenhetsprogram. T.ex. förlängda och förmånliga lånemöjligheter vad gäller elbil och elcykel så att individer som är nyfikna får chansen att testa den nya tekniken/livsstilen. Att utlåning av elcyklar minskar användningen av bilar har setts i tidigare studier (Moser et al., 2018).

Med hänsyn till att individers omställning av matvanorna kan stimuleras av matkassar och matlagningskurser bör denna potential också nyttjas i större omfattning. Genom att göra individer bekväma med växtbaserad mat, ge dem tillfällen att smaka och utveckla nya preferenser kan klimatintresserade lättare minska sin köttkonsumtion, och öka sitt intag av linser, bönor och ärtor. Om vi ska nå Parisavtalet är det avgörande att vi ändrar våra konsumtionsvanor av kött och mejeriprodukter (Hedenus et al., 2014).

## 4.6. Metodreflektion

Frågekonstruktionen av en enkät kräver en mängd förarbete och ju sämre konstruerade frågorna är desto större är risken för internet bortfall, dvs. respondenter som påbörjar enkäten, men inte fullföljer den. Dessutom saknas möjlighet för respondenter att ställa kompletterande frågor om något är svårförståeligt, och svar som grundar sig på missuppfattningar kan alltså inte korrigeras (Ejlertsson, 2019). Trots genomtänkt grundarbete och justerande kring formuleringarna i enkäten efter input från pilotrespondenter, framkom från enkätsvaren att vissa frågor borde ställts annorlunda. Det gäller bl.a. frågan ”Fanns det något (i dig själv eller omgivningen) som gjorde det svårt eller hindrade dig från att ändra ditt sätt att avstå eller minska användandet av den fossildrivna bilen?” visade sig svår att besvara eftersom vissa svarade utifrån svårigheten att skaffa elbil och andra att bil bilfri.

Frågorna visades en och en och det blev tydligt att frågor som hängde ihop med frågan innan, skulle ha skrivits ut i sin helhet, vilket tyvärr inte gjordes. Frågan om hur de ”kom över det?” som t.ex. relaterade till hur de kunde sluta använda, eller minska användandet av ”fossilbilen”, visade sig inte fungera till fullo på egen hand.

Frågorna kring matvanorna uppvisade också en problematik vad avsåg det stora tidsspannet hos respondenterna relaterat till utbudet. Det var tydligt att utbudet upplevdes som ett hinder för 30 år sedan då det rörde sig om ett begränsat utbud, men för de som nyligen gjort ändringar och ville äta mer vegetariskt, utgjorde det stora utbudet istället en möjlighet att prova på alternativen.

En svaghet med studien var också dess tvådelade spår med frågor om både bilvanor och matvanor. Efter att ha tagit del av svaren känner jag att en studie avgränsad till *ett* område hade varit både enklare för både mig och respondenten.

I efterhand hade jag också velat ha med en fråga om de hade en TV och tittade på program som innehåller reklam, eftersom jag tror att minskad exponering till reklam kan ge en minskad lust att hålla konsumtionen uppe. Det är ju just det reklamen är till för, att få folk att känns sig missnöjda och handla mer (Greenpeace, 2022). Givet att mer tid hade funnits hade jag också kunnat se en fördel med att ha intervjuer som datainsamlingsmetod eftersom det då funnit möjlighet att gå på djupet och ställa följdfrågor.

## 4.7. Filosofisk reflektion

Precis som Naomi Klein säger, kan vi fråga oss vilka värderingar vi vill ha i samhället (Klein, 2021). Vill vi ha pondusbilar och maskulint kött? Individualism och kapitalism är rådande strukturer i vårt samhälle idag, och vart leder det oss? Idag mäts framgång i pengar som ska investeras för att generera mer pengar (Spash, 2021) Harvey (2020) skriver om "hyper-individualismen" där jordens ekosystem förstörs av vinstdrivande exploatörer (Harvey, 2020). Jag tror att en av vägarna att gå är att öva på tacksamhet. Detta är ngt som Joanna Macy lyfter i sin bok "Aktivt hopp" (Macy, 2020). Med tacksamhet minskar lockelsen att jämföra sig med andra.

I klimatdebatten hör vi ordet "klimaträttvisa". Det handlar dels om den orättvisa som finns historiskt mellan länder, eftersom framförallt Globala Nord släppt ut mest, men det handlar också om vilka som faller ut som "vinnare" och "förlorare" i klimatkrisen. Begreppet vädjar om rättvisa, att alla borde ha samma rätt till utsläpp, men att vi måste fördela dessa lika (Sultana, 2022). I nuläget roffar vi åt oss den stora delen av kakan och lämnar bara smulor kvar till utvecklingsländerna. I det här materialet har vi sett att människor som agerar känner stort ansvar och skyldighet i klimatfrågan. Hur kan vi väcka känslor av rättvishet och ansvar? Individualistsamhället gör att fokuset ligger på egot, inte det allmänna. Detta gör också att världen utplånas av kapitalismen. Vad kan man mer göra för att stimulera drivkrafter kopplade till altruism och omsorg? Kan man öka kärleken till barnen, eller "fånga" kärleken till barnen, verktygslåda för klimatångest till nyblivna föräldrar på BB? Holmes et al. (2012) lyfter en del sätt möjliga att jobba för att "se helheten" och vädja till känslor av

”måttlighet” vilket understödjer hållbarhet. De framhåller också möjligheten att påminna oss om ”de verkliga värdena” i livet; familj, tid, hälsa, naturen (Holmes, 2012). Jag tror att man på liknande sätt kan öva tilliten till medmänniskor. På sikt bör ”statusen” på cykeln höjas, för vem vill inte vara en ansvarsfull och rättvis medborgare i klimatfrågan? Barn behöver också ut i naturen, och lära känna naturen, om det verkligen är så att det finns en koppling mellan känslan för naturen och att man vill göra ngt för den, så behövs en sund motvikt till tekniksamhället, tiden framför skärmen, och alla elektronikprylar

#### 4.8. Förslag till framtida studier

Jag har använt mig av ett bekvämlighetsurval. Ett slumpvalt urval är bättre för att kunna generalisera resultat till den representativa befolkningen. Samtidigt har det gjorts förhållande vis många tvärstudier i ämnet, men studier av longitudinell karaktär behövs. I en review artikel av Sanchez-Sabate (2019) fanns bara en longitudinell studie om individers attityd vad gäller växtbaserad kost (Sanchez-Sabate et al., 2019). Longitudinella studier skulle kunna identifiera framväxandet av vilken inverkan klimatskäl har på beteende hos människor under deras liv. För att kunna generalisera över länder behövs flera studier av en sådan systematisk karaktär.

## 5. Slutsats

Vi påverkar klimatet genom vår livsstil, där ”bilen” och ”biffen” har särskilt stor klimatpåverkan. Genom en litteraturöversikt och en enkät på sociala medier undersökte jag vilka faktorer som kan få individer att gå från tanke till handling vad gäller just bil- och matvanor. Förutom policyåtgärder som styrmedel och lagstiftning måste vi ändra vår livsstil, men vanor är svåra att ändra på. Jag menar att våra ohållbara vanor vad gäller ”bilen” och ”biffen” måste bemötas bl.a. utifrån de tekniker som nämns i psykologins ”beteendeskola”; repetition, automatik och kontextstabilitet. Dels behövs åtgärder i form av ”morot” och ”piska” dvs policyförändringar med fler styrmedel som främjar en hållbar livsstil. Resultatet från min studie visar exempelvis att ekonomiska incitament främjar köp av elbil. Men i avsaknad av kraftfulla styrmedel finns det andra åtgärder som skulle kunna katalysera vi till handling i klimatfrågan.

Viktigt för att kunna ställa om var motivation men ofta i kombination med en stödjande social kontext. Detta kan fångas upp genom aktivt erbjuda klimatsamtal i olika konstellationer. Detta är något som visat sig effektivt i Storbritannien där civilsamhället erbjudit klimatsamtalsgrupper sedan 2009. Stödgrupper kan hjälpa de som är medvetna om sin kognitiva dissonans i klimatfrågan och få folk att våga agera i linje med sina klimatvärderingar. Många deltagare i min studie vittnade om behovet av socialt stöd i sin ”klimatkamp”.

Kommunen kan också i större utsträckning erbjuda erfarenhetsprogram t.ex. lån av elcyklar och elbilar för att göra nyfikna mer hemma i tekniken/livsstilen. Det civila samhället kan också agera förändringsagent och främja övergången till en mer växtbaserad diet genom att erbjuda fler vego-matlagningskurser. Resultatet från min studie visar särskilt på matlagningskurser som en möjliggörare till att fasa ut köttet.

Som tredje åtgärd föreslås att kultivera förändringsmöjligheten som uppstår vid förändrad kontext/livssituation eftersom det öppnas ett särskilt ”förändringsfönster” för nya vanor att uppstå. Ett exempel skulle vara att kommunen erbjuder nyinflyttade ett gratis kollektivtrafikkort. Nämnda åtgärder bör också kombineras med en ökad exponering av förebilder inom klimat- och hållbarhetsområdet, vilket i sin tur kan hjälpa till att skapa en normförändring. Detta underlättar för individer som upplever kognitiv dissonans att agera i enlighet med sina värderingar. Vidare visar forskning att köttkonsumtionen kan minska av ökade vego-alternativ på restauranger. Med dessa praktiska tips hoppas jag att samhället kan öka sin grad av organisation kring klimatfrågan. Vår planet är i stort behov av minskade utsläpp, det är ”bara” att skrida till verket; här är en ”klimatparlör” för annars kommer vi snart att behöva en snorkel.

## 6. Appendix 1

Har du ändrat dina vanor till följd av klimathotet?

Denna enkät är en del av mitt examensarbete i Tillämpad klimatstrategi vid Lunds universitet. Det är en studie som undersöker hur människor resonerar kring klimatfrågan vad gäller klimatvänliga res- och matvanor. Genom min undersökning hoppas jag bidra till bättre förståelse kring vad som får människor att gå ”från tanke till handling” i klimatfrågan.

Har du kommit till "klimatinsikt" och förändrat dina res- och matvanor för att minska din egen klimatpåverkan? Då är du en av dem som jag speciellt riktar mig till. Har du av klimatskäl till exempel väsentligt minskat på ditt kött-intag, eller har du tidigare haft en bil som drivs av fossilt bränsle, men nu valt att vara bilfri eller köpt en bil som drivs utan fossilt bränsle? Enkäten rör tre frågeområden (flyget, bilen, maten) som följer samma frågestruktur.

Du som svarar på enkäten är anonym. Resultatet av undersökningen kommer att delas med Facebookgrupperna Klimatklubben och Bensinupproret.

Om du har några frågor eller vill ta del av undersökningen, vänligen mejla mig på [el0872zo-s@student.lu.se](mailto:el0872zo-s@student.lu.se)

Tack för att du hjälper mig i min forskning.

Elisabet Zöttl

## Enkäten

I den här enkäten används uttrycket ”klimatinsikt” som går som en röd tråd genom hela enkäten. Begreppet syftar dels på den faktamässiga insikten om att människan påverkar klimatet genom sina utsläpp av växthusgaser, dels på den känslomässiga insikten om att klimatkrisen är akut, att tiden för agerande är utmätt, men också att individuellt agerande spelar roll och att förändring behöver ske nu.

Om du anser att ovanstående uttryck ”klimatinsikt” stämmer överens med ditt eget förhållningssätt i klimatfrågan, så tillhör du den urvalsgrupp som enkäten vänder sig till.

## Inledande frågor om din relation till omvärlden

1. Denna fråga handlar om din relation till naturen. Du graderar hur väl påståendet stämmer överens för dig på en skala av 1-7 där 1 är lägst, och 7 är högst. Svarealternativen är till viss del snarlika men följer en framtagna metod att mäta.
  - › Jag finner alltid skönhet i naturen
  - › Jag behandlar alltid naturen med respekt
  - › Att vara i naturen gör mig glad
  - › Att spendera tid i naturen är väldigt viktigt för mig
  - › Jag tycker att det är fantastiskt att vara i naturen
  - › Jag känner mig som en del av naturen
2. Tror du att du själv kan göra något för att bromsa klimatförändringen?
  - Ja, absolut
  - Ja, kanske
  - Nej, knappast
  - Nej, inte alls
  - Vet ej
  - Har redan gjort allt
3. Forskning spelar en viktig roll i beskrivningen av klimatförändringarna. I vilken utsträckning litar du på forskning? (Din tillit till forskning)  
(0=Inte alls, i stigande skala upp till 10-i allra högsta grad)
4. Här kommer två frågor om tillit till andra människor.
  - 4a) Enligt din mening, i vilken utsträckning går det att lita på människor i allmänhet?
  - 4b) I vilken utsträckning anser du att det går att lita på människor i det område där du bor?  
(0=Inte alls, i stigande skala upp till 10-i allra högsta grad)

**Här börjar frågedelen som relaterar till de tankemönster som får människor att "gå från tanke till handling".**

5. I vilken utsträckning känner du att vår definition av "klimatinsikt" stämmer överens med ditt eget förhållningssätt i klimatfrågan? Definitionen bygger på två delar. Dels den faktamässiga insikten om att människan påverkar klimatet genom sina utsläpp av växthusgaser, dels på den känslomässiga insikten om att klimatkrisen är akut, att tiden för agerande är utmätt, men också att individuellt agerande spelar roll och att förändring behöver ske nu. Begreppet "klimatinsikt" stämmer överens med mitt eget förhållningssätt i klimatfrågan:
- I Mycket hög utsträckning
  - I ganska hög utsträckning
  - I viss utsträckning
  - I varken hög eller låg utsträckning
  - I ganska låg utsträckning
  - I mycket låg utsträckning
  - Inte alls
6. När skulle du säga att du kom till din "klimatinsikt"?
- 1980 eller tidigare (kärnkraftsdebatten pågick 1973-1980)
  - Mellan 1981 - 1990 (under vilken den gröna rörelsen fick representation i Riksdagen)
  - Mellan 1991 - 2005 (Kyotoprotokollet överenskommelse 1997 som trädde i kraft 2005)
  - 2006 (Al Gore´s bok "En obekväms sanning" kom ut)
  - 2007
  - 2008
  - 2009 (Köpenhamnsmötet som skulle resulterat i ett nytt klimatavtal)
  - 2010
  - 2011
  - 2012
  - 2013
  - 2014
  - 2015 (Parisavtalet)
  - 2016
  - 2017
  - 2018 (torrsommaren i Sverige)
  - 2019
  - 2020
  - 2021



- 2022
- Det är svårt för mig att ange ett årtal/årsspann

7. I vilken utsträckning har du efter detta årtal/årsspann av klimatskäl förändrat ditt beteende vad gäller:
- a) Flygresor,
  - b) Bilkörning med bil med fossilt drivmedel,
  - c) Matvanor (med detta menas konsumtion av kött, mejeriprodukter och ägg)
- I mycket hög utsträckning
  - I ganska hög utsträckning
  - I viss utsträckning
  - I varken hög eller låg utsträckning
  - I ganska låg utsträckning
  - I mycket låg utsträckning
  - Inte alls
8. Om du tänker tillbaka på tiden före din "klimatinsikt" (årtalet ovan) hur skulle du beskriva dina vanor gällande flyg, bilkörning och köttkonsumtion då? Välj det alternativ som närmast beskriver din då rådande situation:
- a) Rest med flygplan, b) Använt bil med fossilt drivmedel, c) Använt bil med annat drivmedel än fossilt, d) Ätit rött kött (t.ex. nöt och fårkött. Vilt räknas inte in hit), e) Ätit vitt kött (t.ex. kyckling/fisk), f) Ätit mejeriprodukter (t.ex. ost och yogurt)
- Dagligen
  - Flera gånger i veckan
  - Någon gång i veckan
  - Någon gång i månaden
  - Någon gång i kvartalet
  - Någon gång i halvåret
  - Någon gång per år
  - Max vartannat år
  - Ingen gång
9. Om du tänker på tiden efter din "klimatinsikt", hur skulle du beskriva dina vanor gällande flyg, bilkörning och köttkonsumtion nu? Välj det alternativ som närmast beskriver din nu rådande situation?
- a) Rest med flygplan, b) Använt bil med fossilt drivmedel, c) Använt bil med annat drivmedel än fossilt, d) Ätit rött kött (t.ex. nöt och fårkött. Vilt räknas inte in hit), e) Ätit vitt kött (t.ex. kyckling/fisk), f) Ätit mejeriprodukter (t.ex. ost och yogurt)
- Dagligen

- Flera gånger i veckan
- Någon gång i veckan
- Någon gång i månaden
- Någon gång i kvartalet
- Någon gång i halvåret
- Någon gång per år
- Max vartannat år
- Ingen gång

10. Har du beräknat dina utsläpp med hjälp av en klimatkalkylator? Med klimatkalkylator avses en digital tjänst där man fyller i uppgifter om exempelvis boende, resor, konsumtion och matvanor för att få fram sin klimatpåverkan uppskattad i ton/person och år. Några exempel på sidor som har denna typ av tjänst är WWF, ClimateHero, Klimatkontot och Svalna.

- Ja
- Nej
- Vet ej

11. Om ja: I hur stor utsträckning har klimatkalkylen påverkat din livsstil:

- I mycket hög utsträckning
- I ganska hög utsträckning
- I viss utsträckning
- I varken hög eller låg utsträckning
- I ganska låg utsträckning
- I mycket låg utsträckning
- Inte alls

12. Vad var det för omständigheter som fick dig att ändra ditt beteende? (Du kan kryssa i flera rutor)

- En särskild händelse i mitt liv
- Mer kunskap eller en ny insikt
- Särskilda argument
- Förebilder eller inspirerande personer
- En eller flera personer som står mig nära (med detta menas familj/nära vänner)
- Alternativ (med detta menas t.ex. resealternativ och matalternativ)
- Debatten
- Mitt sociala sammanhang eller grupptryck (med detta menas en bredare krets än ovan)

- Dåligt samvete
- Av rädsla och oro för hur framtiden kan komma att se ut
- Jag vill leva på ett schysst och rättvist sätt
- Jag vet inte
- Om annat, specificera

13. Berätta gärna hur det gick till.

*Öppen fråga*

14. Vi skiljer här mellan insikt och handling. Hur skulle du beskriva situationen när du kom till din insikt?

- Som relativt plötslig
- Som något som växt fram under en tid
- På något annat vis, vänligen beskriv

15. Vad har du för personliga drivkrafter i klimatfrågan? Med drivkraft menas det som motiverar dig att gå från tanke till handling i klimatfrågan.

*Öppen fråga*

### **Om bilen**

16. Började du göra saker på ett annorlunda sätt ganska omgående efter din insikt (att avstå eller minska användandet av den fossildrivna bilen)?

- Ja, direkt
- Nej, det tog tid
- Om annat, ange gärna vad (*öppen fråga*)

17. Fanns det något (i dig själv eller omgivningen) som gjorde det svårt eller hindrade dig från att ändra ditt sätt att avstå eller minska användandet av den fossildrivna bilen? Detta är en av mina centrala forskningsfrågor. Vänligen besvara så utförligt som du kan.

- Nej
- Ja, detta tyckte jag var svårt... (*öppen fråga*)

18. Om ja, hur kom du i så fall över det?

*Öppen fråga*

### **Om maten**

19. Började du göra saker på ett annorlunda sätt gällande dina matvanor ganska omgående efter din insikt?

- Ja, direkt

- Nej, det tog tid
- Om annat, ange gärna vad (*öppen fråga*)

20. Fanns det något (i dig själv eller i omgivningen) som gjorde det svårt eller hindrade dig från att ändra dina matvanor? Detta är en av mina centrala forskningsfrågor. Vänligen besvara så utförligt du kan.

- Nej
- Ja, detta tyckte jag var svårt... (*öppen fråga*)

21. Om ja, hur kom du i så fall över det?

*Öppen fråga*

### **Om dig**

22. Jag är:

- Kvinna
- Man
- Annat
- Vill ej ange

23. Min högsta utbildningsnivå är:

- Grundskola
- Gymnasium
- Högskola eller annan eftergymnasial utbildning
- Forskarutbildning

24. Hushållet som jag ingår i ser ut på följande sätt:

- Antal vuxna i hushållet (20 år och uppåt)
- Antal barn i hushållet (barn = 0-19 år)
- Antalet ”halvtidsbarn” i hushållet (om du t.ex. har delad vårdnad av dina barn)

25. Den ungefärliga sammanlagda månadsinkomsten för samtliga personer i mitt hushåll före skatt (pension, studiemedel etc. ska räknas in, dock ej kapitalinkomster):

- 0 – 15 000 kr
- 15 100 – 30 000 kr
- 30 100 – 60 000 kr
- 60 100 – 75 000 kr
- 75 000 - 100 000 kr
- Mer än 100 000 kr

26. Typ av område jag bor i:

- Storstad (Stockholm/Göteborg/Malmö): centralt
- Storstad (Stockholm/Göteborg/Malmö): ytterområde/förort
- Stad: centralt
- Stad: ytterområde
- Större tätort: centralt
- Större tätort: ytterområde
- Mindre tätort
- Ren landsbygd

27. Jag är mellan:

- 10 och 20 år
- 21 och 30 år
- 31 och 40 år
- 41 och 50 år
- 51 och 60 år
- 61 och 70 år
- över 70 år

28. Eventuell kommentar

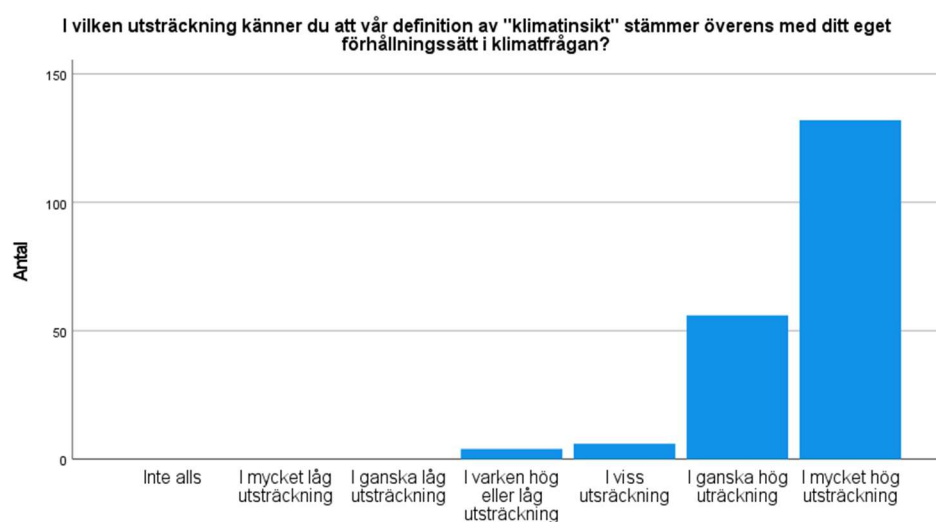
*Öppen fråga*

## 7. Appendix 2

### 7.1. Beskrivande analyser

#### 7.1.1. Klimatinsikt

An enkätsvaren framgick att de allra flesta kunde instämma med definitionen av "klimatinsikt":



**Figur 1. Respondenter som instämmer med "klimatinsikt"**

Bland de 203 som också minskat sin klimatpåverkan instämmer 133 i "hög utsträckning" och 59% i "ganska hög utsträckning" (N=203).

#### 7.1.2. När fick du "klimatinsikt"?

När det gäller frågan om "När det skedde?" var det en väldigt spridning bland respondenterna och särskilt tre mönster kunde skönjas: åren runt Kyotoavtalet, torrsummarens 2018 och de som inte så enkelt kunde placera in sig i ett årtal. Att så många inte minns när de kom till klimatinsikt, eller när det var ca 30 år sedan, sätter

förstås minnet på prov. Vi vet ju alla vikten av att snabbt ta upp vittnesbörden vid brott, eftersom minnet sviker och förvanskas relativt kort efter det som inträffat. Jag fick således räkna med en viss ”förvanskning” av sanningen i vissa svar, jämfört med om de respondenterna som kommit till klimatinsikt torrsommaren 2018. Detta sänker naturligtvis reliabiliteten av de frågor som handlar om beteenden och skeenden långt bak i tiden.



**Figur 2. När respondenterna kom till ”klimatinsikt”**

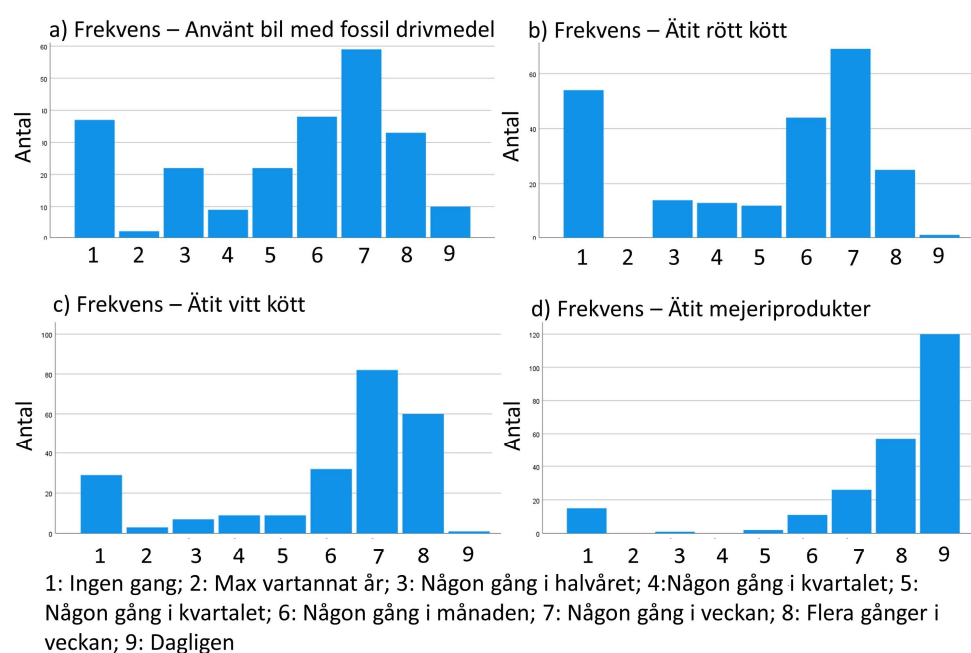
Bland de 203 som också minskat sin klimatpåverkan syns det att många haft sin klimatinsikt i 20-40 år, samtidigt som många fått det de senaste fem-sju åren, med en topp torrsommaren 2018. Knappt 30 har svårt att sätta ett årtal eller ett årsspann på när det skedde (N=203).

### 7.1.3. Från klimatinsikt till beteende

Av fråga 16 och 19 framkom både vad gäller ”Bilen” och ”Biffen” att 1/3 av respondenterna som minskat sin klimatpåverkan började göra saker på ett annorlunda sätt *ganska omgående* efter sin insikt, medan för 2/3 av respondenterna så *tog det tid*.

## 7.2. Sambandsanalyser - klimatpåverkanindex

Genom att enbart sammanställa resultaten från beteende *efter* klimatsikt kunde även nuvarande klimatpåverkan hos respondenterna i urvalspopulationen åskådliggöras. Jag kallar värdet klimatpåverkansindex och det är ett additionsindex komponerat med värdet från frågan om bilanvändning (fossilt bränsle) samt de tre matfrågorna vardera viktad 0,34. Låga värden är lika med låg klimatpåverkan. För att åskådliggöra urvalspopulationens klimatpåverkan i de fyra kategorierna så följer här fyra grafer, de är samlade för bättre jämförelse mellan de olika kategorierna:



**Figur 3. Respondenternas klimatpåverkan**

Graferna illustrerar klimatpåverkan från "fossilbilen" (uppe vänster), rött kött (uppe höger), vitt kött (nere vänster), mejeriprodukter (nere höger) (N=233).

### 7.2.1. Attitydfrågor – kärleken till naturen

Fråga 1 var en attitydfråga om kärleken till naturen och beräknades med hjälp av en modell enligt Richardsson et al. (2019) enligt NCI (Nature Connectedness Index). NCI medel från min urvalspopulation var 65,98 (N=233, standardavvikelse=24,64), vilken kunde jämföras med medel av en representativ population i Richardson et al. (2019) på 61,16 (N=3568, standardavvikelse=27,36). Medel för min urvalspopulation



var statistiskt högre än 61,16 (one sample t-test:  $t=2,988$ ,  $p=0,03$ ,  $N=233$ ) vilket antyder att min urvalsgrupp möjligen hade ett högre NCI än Richardssons population. Respondenternas NCI sattes sedan i relation till klimatpåverkanindex för ”fossilbil”, rött kött, vitt kött och mejeriprodukter, varpå korrelation saknades (Spearman rank korrelation:  $N=232$ , alla  $p>0,15$ ). Det innebär att större ”kärlek till naturen” inte korrelerar med lägre klimatpåverkan.

### **7.2.2. Attitydfrågor – kunna påverka klimatförändringarna**

Enligt Naturvårdverkets Gallupundersökning 2021 som gick ut till ett representativt urval av Sveriges befolkning vad gäller geografi, kön och ålder, anser 79% att de själva kan göra något för att förändra klimatet (47% svarade ja, absolut, och 32% ja, kanske) (Gallupundersökning, 2021). Detta riksgenomsnitt kan jämföras med respondenterna i min undersökning, där majoriteten agerat på individnivå och gått från tanke till handling. Av min studie framgår att 56% menar att ”ja, de absolut kan påverka”, och 25% menar att ”ja, kanske de kan påverka”, vilket innebär att 81% av min urvalspopulation anser att de kan påverka i klimatförändringen, vilket är jämförbart med riksgenomsnittet. Detta korrelerades sedan med klimatpåverkanindex för ”fossilbil”, rött kött, vitt kött och mejeriprodukter, varpå korrelation kunde identifieras endast för ”fossilbil” (Spearman rank korrelation:  $N=231$ ,  $r=-0,133$ ,  $p=0,044$ , för övriga klimatpåverkanindex  $p>0,25$ ). Det innebär att det som i hög grad ansåg att de kunde påverka klimatförändringarna också hade lägre klimatpåverkan från ”fossilbilen”.

### **7.2.3. Attitydfrågor – tillit till medmänniskor**

Enligt SOM-institutets covid-undersökning (2021) ökade den mellanmänniskliga tilliten under pandemin till 7,0 på en tio-gradig skala, från väldigt stabila nivåer omkring 6,5 i medelvärde, den högst uppmätta nivån sedan mätseriens början år 1996 (SOM-institutet, 2021b). Min studiens respondentgenomsnitt landar på 8,1 men trots ett högre genomsnitt visar Spearman Rank korrelationen ingen signifikans (Spearman rank korrelation:  $N=232$ ,  $p>0,214$ ). Det finns ingen korrelation mellan en hög tillit till allmänheten och benägenhet att göra uppoffringar för sina medmänniskor i form av minskningar av sin egen klimatpåverkan.

### **7.2.4. Attitydfrågor – tillit till forskningen**

Respondenternas tillit till forskningen bland de som också minskat sin klimatpåverkan beräknades till ett medel av 9,28, med en standardavvikelse på 0,88, ( $N=203$ ), där

svarsalternativ mellan 0-10 var möjliga, vilket tyder på en väldigt hög tillit till forskningen bland urvalsgruppen. En jämförelse kan göras med en liknande fråga som ställdes i SOM-institutets corona-undersökning (2021) där frågor ställdes om individers förtroende till forskning och forskare. Av svaren från SOM-institutet framgår 62-67% känner mycket eller ganska stort förtroende för forskning och forskare (SOM-institutet, 2021a). Enkätfrågorna skiljer mellan de två studierna det går ändå att skönja en indikation att min urvalspopulation hade en högre tillit till forskningen jämfört med riksgenomsnittet. Genom att korrelationstesta resultatet saknades signifikans (Spearman rank korrelation:  $N=232$ ,  $p>0,086$ ). Trots att respondenterna visade hög tillit till forskningen framkom ingen relation till klimatpåverkanindex, dvs man kunde väntat sig att hög tillit till forskningen korrelerade till störst minskning av klimatpåverkan, men så var inte fallet.

### **7.2.5. Korta reflektioner om attityder**

Samtidigt som forskning säger att attityder spelar roll (Paijmans & Pojani, 2021; Weibel et al., 2019) så är det ofta att miljömedvetenhet inte översätts till miljövänligt beteende (Bolderdijk & Jans, 2021; Kollmuss & Agyeman, 2002)). Sammantaget kan sägas att dessa resultat åskådliggör en multidimensionell koppling mellan attityder och beteende vilket även identifierats i andra studier (Wei et al., 2016).

### **7.2.6. ”Klimatinsikt” och klimatpåverkanindex**

Jag gjorde en korrelation för att undersöka om graden av ”klimatinsikt” också korrelerade med låg klimatpåverkan och fann en korrelation (Spearman rank korrelation:  $N=232$ ,  $r, -0,015$ ,  $p=0,018$ ) vilket innebär att de med hög instämning med uttrycket ”klimatinsikt” också hade en låg klimatpåverkan.

### **7.2.7. Skillnader mellan könen**

Kvinnor och män rapporterade samma klimatpåverkan, medel för kvinnor=11,83 och medel för män=11,76, dvs det var ingen signifikant skillnad mellan kvinnors och mäns klimatpåverkan (t-test,  $N=227$ ,  $p=0,87$ ).

### **7.2.8. Samband mellan utbildning och klimatpåverkan**

Analys visade ingen korrelation mellan utbildning och klimatpåverkan (Spearman rank korrelation:  $N=232$ ,  $r=0,004$ ,  $p=0,95$ ).

### **7.2.9. Samband mellan hushållsinkomst och klimatpåverkan**

Jag fann ingen korrelation mellan sammanlagd hushållsinkomst och klimatpåverkan (Spearman rank korrelation:  $N=232$ ,  $r=0,010$ ,  $p=0,88$ ).

### **7.2.10. Samband mellan bostadsområde och klimatpåverkan**

Jag fann en signifikant negativ korrelation mellan klimatpåverkan och bostadsområde, vilket betyder att de som bor i storstäder har lägre klimatpåverkan än de som bor i glesbygden (Spearman rank korrelation:  $N=232$ ,  $r=-1,44$ ,  $p=0,02$ ).

### **7.2.11. Samband mellan ålder och klimatpåverkan**

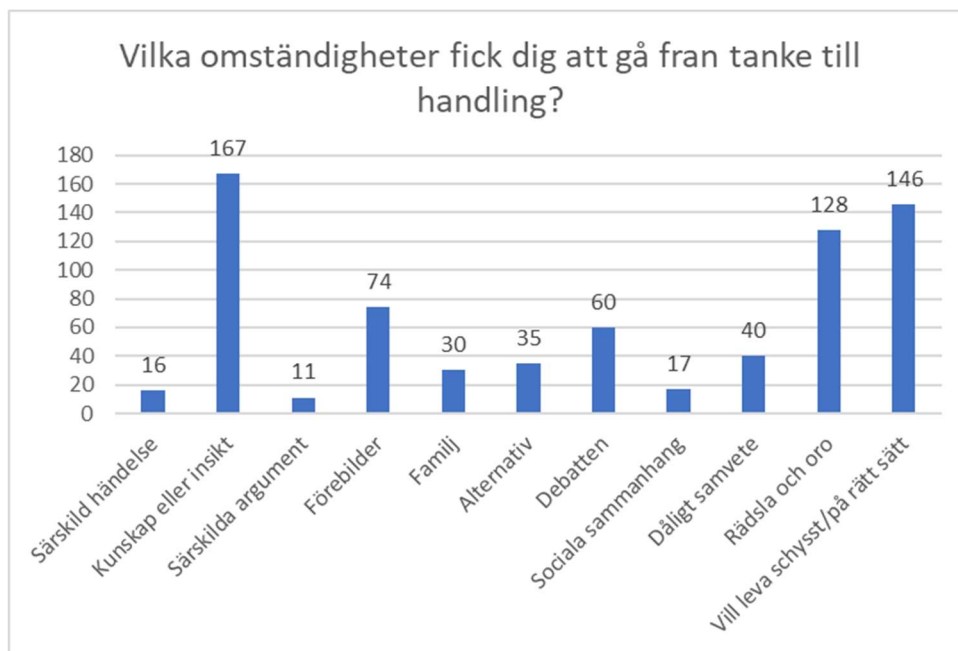
Jag fann en signifikant positiv korrelation mellan klimatpåverkan och ålder, vilket betyder att klimatpåverkan ökar med ålder (Spearman rank korrelation:  $N=232$ ,  $r=0,218$ ,  $p=<0,001$ ).

## **7.3. Motiv för omställning**

Motiven för att minska klimatpåverkan från ”bilen” och/eller ”biffen” kan sammanfattas i motiven, vilka undersöktes med hjälp av fenomenografisk och topisk analys.

### **7.3.1. Omständigheter**

Fråga 12 och 13 frågade om de *omständigheter* som ledde till att de ändrade sitt beteende vad gäller sin klimatpåverkan. Fråga 12 var sluten med förutbestämda svarsalternativ, och det gav utslag på svaren i fråga 13, men även fråga 15, som framgår nedan. Av fråga 12 svarade 82% att ”Kunskap eller en ny insikt” spelade in. ”Rädsla och oro” kryssades i av 63%, och ”Att vilja leva ett schysst och rättvist liv” kryssades i av 72%.



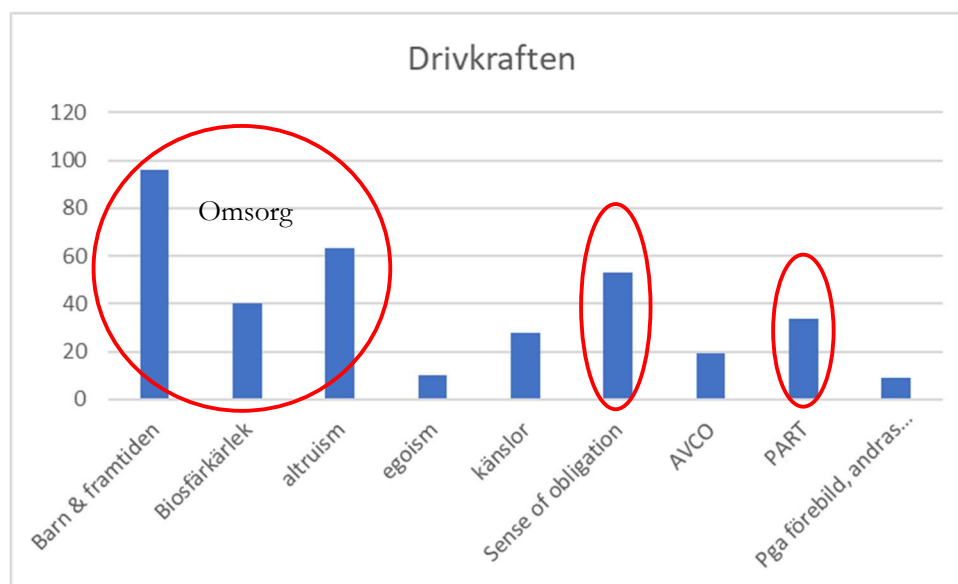
**Figur 4. Omständigheter som fick respondenterna att ändra beteende**

De främsta omständigheterna som kryssades i var "Kunskap eller insikt" (167 av 203), 63% kryssade i "Rädsla och oro" (128 av 203) och 72% (148 av 203) kryssade i att de "Vill leva ett schysst och rättvist liv", N=203.

### 7.3.2. Drivkrafter

De främsta *drivkrafterna* att agera i klimatfrågan var 1) av omsorg för barnen och framtida generationer, men även omsorg för medmänniskor och av kärlek till planeten, 2) en känsla av ansvar/skyldighet, 3) Percieved Ability to Reduce Threat (PART) som översatts till ”uppfattad förmåga att minska hotet”. Indelningen användes i en studie om varför individer inte ville delta på en kryssning av klimatskäl (Han et al., 2017). Nedan, ett exempel på en respondent som uttryckte PART:

”Att kunna stå för vad jag gör, att bidra med vad jag kan för att nå den värld vi bör ha”.



**Figur 5. Drivkrafter i klimatfrågan**

De drivkrafterna som nämndes var Barn och framtida generationer, vilket sammantaget med ett uttryck för medmänsklighet och kärlek till planeten sammanfattas med ”omsorg”. Framträdande var även en känsla av ansvar eller skyldighet, samt PART som står för Percieved Ability to Reduce Threat. AVCO betyder Adverse consequences of valued objects, exempelvis var det en respondent som skrev att hen inte ville förlora snön (N=203).

### 7.3.3. Reflektion – drivkrafter och omständigheter

Wormbs och Wolrath Söderberg (2021) undersökte motiven bakom individers beslut att sluta flyga. Dessa motiv härstammade från frågorna om omständigheter som lett till ändrat beteende och drivkrafterna bakom. Motiven som framkom i min studie om individers omständigheter och drivkrafter att minska på ”bilen” och/eller ”biffen” har stort överlapp med Wormbs och Wolrath Söderbergs studie. En majoritet av respondenterna svarade att kunskap hade bidragit till beslutet. Barn och framtida generationer var ett starkt motiv, och rädsla och oro samt viljan att leva på ett schysst och rätt sätt. En känsla av ansvar eller skyldighet var också vanlig, samt individers medkänsla för andra medmänniskor (altruism) och en kärlek till planeten (biosfärkärlek). Det som avvek från Wormbs och Wolrath Söderbergs studie var möjligen andelen som uppvisade en kärlek till naturen. Det finns dock en risk att förekomsten av detta svar ökat på grund av de inledande attitydfrågorna som hade med kärlek till naturen att göra. Med hänsyn till att frågan om omständigheterna i båda våra studier kom *efter* en fråga med givna svarsalternativ, så vore det intressant att göra en liknande studie men utan givna svarsalternativ, möjligen skulle det ge en viss nyansskillnad bland svaren om vilka motiv som framträder mest. Detta till trots anser sig både jag och Wormbs och Wolrath Söderberg ha fångat en ganska bra bild av spännvidden vad gäller motiven bakom, och de ter sig i stort lika oavsett om det rör sig om beslutet att sluta flyga, eller beslutet att minska klimatpåverkan från sina bil- och eller matvanor.

## 8. Tack

Med denna uppsats avslutar jag mina klimatstudier i Lund. Det har varit en lärorik, fantastisk och ibland utmanande resa och jag vill tacka alla som har gjort min tid som student i Lund till ett minne för livet. Vad gäller uppsatsen vill jag rikta ett stort tack till min handledare Lars Harrysson vid Socialhögskolan som jag bara sett genom skärmen på grund av ”dessa tider”. Men hjälp av dina ögon har många intressanta stenar lyfts på, och många politikhistoriska filosofiska intressanta samtal har vi haft. Tack för din tillgänglighet, dina insiktsfulla synpunkter och ditt kreativa tänkande. Det var ett rent nöje. Den här uppsatsen har varit som en godispåse för mig, kanske inte i början, men i slutet har jag verkligen njutit av varje kunskapsbit. Den här uppsatsen hade inte heller varit möjlig om det inte vore för ovärderliga input och feedback från Maria Wolrath Söderbergs, lektor i retorik vid Södertörns högskola. Även ett varmt tack till Johan och Charlotta vid Kalmar kommun vill jag rikta ett tack för inspiration till ämne, som sen utvecklades genom input från Kimberley Nicholas och Klimatkommunernas Filippa. Jag vill även tacka administratörerna på ”Klimatklubben” och ”Bensinupproret” för att jag fick använda mig av deras Facebook-grupper för materialinsamlingen. Och självklart vill jag även tacka alla som valde att svara på enkäten, eller nästan alla i alla fall, eftersom jag gärna sluppit trollden. Hur som helst gav mig upptäckten av trollden en intressant inblick i klimatförnekarnas värld.

Tack också till min mamma Carita som stöttade upp i familjen och hjälpte mig få ro och koncentration trots sjuka barn. Och tack till Jennifer Hinton som blåste in en vindpust av hopp i klimatfrågan. XX var min opponent vid slutseminariet och jag tackar dig för din värdefulla feedback. Ett tack också till Grupp 4 som utgjorde ett välbehövt stöd i särskilda stunder av förtvivlan. Så klart vill jag även rikta ett stort tack in make till Markus för all omtanke, för din ständiga uppbackning, som bollplank, för läsning innan inlämning och mycket annat av vikt för min vardags- och studietillvaro. Och sist men inte minst, vill jag tacka mig själv. För att jag följde mitt kall som väcktes i Växjö vid en workshop i Aktivt hopp, och som trots minskad inkomst och barn och pandemi tog jag mig igenom utbildningen. Nu när jag är färdigt ser jag fram emot att ta kunskapen vidare och engagera fler i frågan, så att vi äntligen kan vända på den här kulturen.

## 9. Referenser

- Abrahamse, W. (2020). How to Effectively Encourage Sustainable Food Choices: A Mini-Review of Available Evidence. *Frontiers in Psychology*, 11, Article 589674. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2020.589674>
- Anderson, K., Broderick, J. F., & Stoddard, I. (2020). A factor of two: how the mitigation plans of 'climate progressive' nations fall far short of Paris-compliant pathways. *Climate Policy*, 20(10), 1290-1304. <https://doi.org/10.1080/14693062.2020.1728209>
- Armitage, C. J., & Conner, M. (2001). Efficacy of the theory of planned behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 40, 471-499. <https://doi.org/10.1348/014466601164939>
- Aschemann-Witzel, J., Gantriis, R. F., Fraga, P., & Perez-Cueto, F. J. A. (2021). Plant-based food and protein trend from a business perspective: markets, consumers, and the challenges and opportunities in the future. *Critical Reviews in Food Science and Nutrition*, 61(18), 3119-3128. <https://doi.org/10.1080/10408398.2020.1793730>
- Bamberg, S. (2006). Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? Results from a theory-driven intervention study. *Environment and Behavior*, 38(6), 820-840. <https://doi.org/10.1177/0013916505285091>
- Barr, S. (2018). Personal mobility and climate change. *Wiley Interdisciplinary Reviews-Climate Change*, 9(5), Article e542. <https://doi.org/10.1002/wcc.542>
- Barth, M., Jugert, P., & Fritsche, I. (2016). Still underdetected - Social norms and collective efficacy predict the acceptance of electric vehicles in Germany. *Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour*, 37, 64-77. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.11.011>
- Berger, P. L., & Luckmann, T. (1990). *The social construction of reality. a treatise in the sociology of knowledge* [Bibliographies Online Non-fiction Electronic document]. Anchor Books. <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,uid&db=catt02271a&AN=atoz.ebs3163618e&site=eds-live&scope=site>  
<http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&site=edspub-live&scope=site&type=44&db=edspub&authtype=ip,guest&custid=s3912429&groupid=main&profile=eds&bquery=AN%203163618>
- Bolderdijk, J. W., & Jans, L. (2021). Minority influence in climate change mitigation. *Current Opinion in Psychology*, 42, 25-30. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2021.02.005>
- Bryman, A., Carle, J., & Nilsson, B. (1997). *Kvantitet och kvalitet i samhällsvetenskaplig forskning*. Studentlitteratur.
- Bushell, S., Buisson, G. S., Workman, M., & Colley, T. (2017). Strategic narratives in climate change: Towards a unifying narrative to address the action gap on climate change.



- Energy Research & Social Science*, 28, 39-49.  
<https://doi.org/10.1016/j.erss.2017.04.001>
- Capstick, S., Whitmarsh, L., Nash, N., Haggard, P., & Lord, J. (2019). Compensatory and Catalyzing Beliefs: Their Relationship to Pro-environmental Behavior and Behavioral Spillover in Seven Countries. *Frontiers in Psychology*, 10, Article 963.  
<https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00963>
- Carattini, S., Baranzini, A., & Roca, J. (2015). Unconventional Determinants of Greenhouse Gas Emissions: The role of trust. *Environmental Policy and Governance*, 25(4), 243-257.  
<https://doi.org/10.1002/eet.1685>
- Centola, D., Becker, J., Brackbill, D., & Baronchelli, A. (2018). Experimental evidence for tipping points in social convention [Article]. *Science*, 360(6393), 1116-1119.  
<https://doi.org/10.1126/science.aas8827>
- Chai, B. C., van der Voort, J. R., Grofelnik, K., Eliasdottir, H. G., Kloss, I., & Perez-Cueto, F. J. A. (2019). Which Diet Has the Least Environmental Impact on Our Planet? A Systematic Review of Vegan, Vegetarian and Omnivorous Diets. *Sustainability*, 11(15), Article 4110. <https://doi.org/10.3390/su11154110>
- Chester, M., Pincetl, S., Elizabeth, Z., Eisenstein, W., & Matute, J. (2013). Infrastructure and automobile shifts: positioning transit to reduce life-cycle environmental impacts for urban sustainability goals. *Environmental Research Letters*, 8(1), Article 015041.  
<https://doi.org/10.1088/1748-9326/8/1/015041>
- Clark, B., Chatterjee, K., & Melia, S. (2016). Changes to commute mode: The role of life events, spatial context and environmental attitude. *Transportation Research Part a-Policy and Practice*, 89, 89-105. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.05.005>
- Clark, M. A., Domingo, N. G. G., Colgan, K., Thakrar, S. K., Tilman, D., Lynch, J., Azevedo, I. L., & Hill, J. D. (2020). Global food system emissions could preclude achieving the 1.5 degrees and 2 degrees C climate change targets. *Science*, 370(6517), 705-+.  
<https://doi.org/10.1126/science.aba7357>
- Climate Psychology Alliance. (2016). *Handbook of Climate Psychology*. Climate Psychology Alliance.  
<https://www.climatepsychologyalliance.org/handbook>
- Costa, L., Moreau, V., Thurm, B., Yu, W. S., Clora, F., Baudry, G., Warmuth, H., Hezel, B., Seydewitz, T., Rankovic, A., Kelly, G., & Kropp, J. P. (2021). The decarbonisation of Europe powered by lifestyle changes. *Environmental Research Letters*, 16(4), Article 044057. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/abe890>
- Dawson, L. L. (1999). When prophecy fails and faith persists: A theoretical overview. *Nova Religio*, 3(1), 60-82.
- Djurens Rätt. (2021). *Hur många vegetarianer/veganer finns det i sverige?*  
<https://www.djurensratt.se/vanliga-fragor/hur-manga-vego-finns-det-i-sverige>
- Djurfeldt, G., Larsson, R., & Stjärnhagen, O. (2018). *Statistisk verktygslåda 1 : samhällsvetenskaplig orsaksanalys med kvantitativa metoder*. Studentlitteratur.
- Dou, X. S., & Cui, H. Y. (2017). Low-carbon society creation and socio-economic structural transition in China. *Environment Development and Sustainability*, 19(5), 1577-1599.  
<https://doi.org/10.1007/s10668-016-9834-3>
- Edinger-Schons, L. M., Sipilä, J., Sen, S., Mende, G., & Wieseke, J. (2018). Are Two Reasons Better Than One? The Role of Appeal Type in Consumer Responses to Sustainable

- Products [Article]. *Journal of Consumer Psychology*, 28(4), 644-664.  
<https://doi.org/10.1002/jcpy.1032>
- Ejlertsson, G. (2019). *Enkäten i praktiken : en handbok i enkätmetodik*. Studentlitteratur.
- Elbilsstatistik. (u.å). *Sveriges nationella statistik för elbilar och laddinfrastruktur*. .  
<https://www.elbilsstatistik.se/>
- Eliasson, A. (2013). *Kvantitativ metod från början*. Studentlitteratur.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A. E., & Wängnerud, L. (2017).  
*Metodpraktikan: konsten att studera sambälle, individ och marknad*. Wolters Kluwer.
- Feinberg, M., & Willer, R. (2011). Apocalypse soon? Dire messages reduce belief in global warming by contradicting just-world beliefs. *Psychological science*, 22(1), 34-38.
- Fennis, B. M., Adriaanse, M. A., Stroebe, W., & Pol, B. (2011). Bridging the intention—behavior gap: Inducing implementation intentions through persuasive appeals [research-article]. *Journal of Consumer Psychology*, 21(3), 302-311.  
<http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,uid&db=edsjrs&AN=edsjrs.23049327&site=eds-live&scope=site>
- Ferguson, M. A., & Schmitt, M. T. (2021). Editorial overview: Six messages of climate psychology. *Current Opinion in Psychology*, 42.  
<https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2021.12.001>
- Festinger, L. (1957). *A theory of cognitive dissonance* (Vol. 2). Stanford university press.
- Fjellström, C. (2007). Det symboliska röda köttet. In *I Människan och Faunan. Etnobiologi 3*. Stockholm: Wahlström & Widstrand.
- Fornara, F., Pattitoni, P., Mura, M., & Strazzer, E. (2016). Predicting intention to improve household energy efficiency: The role of value-belief-norm theory, normative and informational influence, and specific attitude. *Journal of Environmental Psychology*, 45, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.11.001>
- Fujii, S., & Kitamura, R. (2003). What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change. *Transportation*, 30(1), 81-95. <https://doi.org/10.1023/A:1021234607980>
- Fuss, S., Canadell, J. G., Peters, G. P., Tavoni, M., Andrew, R. M., Ciais, P., Jackson, R. B., Jones, C. D., Kraxner, F., Nakicenovic, N., Le Quere, C., Raupach, M. R., Sharifi, A., Smith, P., & Yamagata, Y. (2014). COMMENTARY: Betting on negative emissions. *Nature Climate Change*, 4(10), 850-853.  
<https://doi.org/10.1038/nclimate2392>
- Gadenne, D., Sharma, B., Kerr, D., & Smith, T. (2011). The influence of consumers' environmental beliefs and attitudes on energy saving behaviours. *Energy Policy*, 39(12), 7684-7694. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2011.09.002>
- Geng, J. C., Long, R. Y., Chen, H., & Li, W. B. (2017). Exploring the motivation-behavior gap in urban residents' green travel behavior: A theoretical and empirical study. *Resources Conservation and Recycling*, 125, 282-292.  
<https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2017.06.025>
- Gifford, R. (2011). The Dragons of Inaction Psychological Barriers That Limit Climate Change Mitigation and Adaptation. *American Psychologist*, 66(4), 290-302.  
<https://doi.org/10.1037/a0023566>

- Gollwitzer, P. M., & Sheeran, P. (2006). Implementation Intentions and Goal Achievement: A Meta-analysis of Effects and Processes [Review Article]. *Advances in Experimental Social Psychology*, 38, 69-119. [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(06\)38002-1](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(06)38002-1)
- Grabs, J., Langen, N., Maschkowski, G., & Schäpke, N. (2016). Understanding role models for change: a multilevel analysis of success factors of grassroots initiatives for sustainable consumption. *Journal of Cleaner Production*, 134, 98-111.
- Graca, J., Godinho, C. A., & Truninger, M. (2019). Reducing meat consumption and following plant-based diets: Current evidence and future directions to inform integrated transitions. *Trends in Food Science & Technology*, 91, 380-390. <https://doi.org/10.1016/j.tifs.2019.07.046>
- Graves, C., & Roelich, K. (2021). Psychological Barriers to Pro-Environmental Behaviour Change: A Review of Meat Consumption Behaviours. *Sustainability*, 13(21), Article 11582. <https://doi.org/10.3390/su132111582>
- Greenpeace. (2022). *Reklamen för bilar och flyg orsakar upp till tolv gånger mer koldioxidutsläpp än hela Sverige*. Greenpeace. <https://www.greenpeace.org/sweden/pressmeddelanden/50800/reklamen-for-bilar-och-flyg-orsakar-upp-till-tolv-ganger-mer-koldioxidutslapp-an-hela-sverige/>
- Gütschow, J., Jeffery, L., Gieseke, R., Gebel, R., Stevens, D., Krapp, M., & Rocha, M. (2018). The PRIMAP-hist national historical emissions time series (1850-2016)(v2. 0, updated December 2018).
- Habib, R., White, K., Hardisty, D. J., & Zhao, J. Y. (2021). Shifting consumer behavior to address climate change. *Current Opinion in Psychology*, 42, 108-113. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2021.04.007>
- Hallstrom, E., Carlsson-Kanyama, A., & Borjesson, P. (2015). Environmental impact of dietary change: a systematic review. *Journal of Cleaner Production*, 91, 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.12.008>
- Han, H., Hwang, J., & Lee, M. J. (2017). The value-belief-emotion-norm model: investigating customers' eco-friendly behavior. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 34(5), 590-607. <https://doi.org/10.1080/10548408.2016.1208790>
- Hanna, P., Kantenbacher, J., Cohen, S., & Gössling, S. (2018). Role model advocacy for sustainable transport. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 61, 373-382.
- Harvey, A. (2020). Ecology, psychoanalysis, global warming and cats: fragmentation and interconnection. *Journal of Social Work Practice*, 34(4), 395-408. <https://doi.org/10.1080/02650533.2020.1839874>
- Hasselqvist, H., Hesselgren, M., Bogdan, C., & Acm. (2016, May 07-12). Challenging the Car Norm: Opportunities for ICT to Support Sustainable Transportation Practices. [34th annual chi conference on human factors in computing systems, chi 2016]. 34th Annual CHI Conference on Human Factors in Computing Systems (CHI4GOOD), San Jose, CA.
- Hayhoe, K. (2022). *SAVING US : a climate scientist's case for hope and healing in a divided world*. SIGNAL PR.
- Hedenus, F., Wirsenius, S., & Johansson, D. J. A. (2014). The importance of reduced meat and dairy consumption for meeting stringent climate change targets. *Climatic Change*, 124(1-2), 79-91. <https://doi.org/10.1007/s10584-014-1104-5>

- Hertwich, E. G., & Peters, G. P. (2009). Carbon Footprint of Nations: A Global, Trade-Linked Analysis. *Environmental Science & Technology*, 43(16), 6414-6420. <https://doi.org/10.1021/es803496a>
- Holland, R. W., Aarts, H., & Langendam, D. (2006). Breaking and creating habits on the working floor: A field-experiment on the power of implementation intentions [Short Communication]. *Journal of Experimental Social Psychology*, 42(6), 776-783. <https://doi.org/10.1016/j.jesp.2005.11.006>
- Holmes, T., Blackmore, E., Hawkins, R., Wakeford, T. . (2012). *The common cause handbook*. Public Interest Research Centre.
- Hunecke, M., Hausteine, S., Grischkat, S., & Bohler, S. (2007). Psychological, sociodemographic, and infrastructural factors as determinants of ecological impact caused by mobility behavior. *Journal of Environmental Psychology*, 27(4), 277-292. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.08.001>
- IPCC. (2018). *Global warming of 1.5° C: an IPCC special report on the impacts of global warming of 1.5° C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty*.
- IPCC. (2022a). *History of the IPCC*. IPCC. <https://www.ipcc.ch/about/history/>
- IPCC. (2022b). *Summary for Policymakers*. In: *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. C. Cambridge University Press, UK and New York, NY, USA.
- Ivanova, D., Barrett, J., Wiedenhofer, D., Macura, B., Callaghan, M., & Creutzig, F. (2020). Quantifying the potential for climate change mitigation of consumption options. *Environmental Research Letters*, 15(9), Article 093001. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ab8589>
- Jacobson, L., Akerman, J., Giusti, M., & Bhowmik, A. K. (2020). Tipping to Staying on the Ground: Internalized Knowledge of Climate Change Crucial for Transformed Air Travel Behavior. *Sustainability*, 12(5), Article 1994. <https://doi.org/10.3390/su12051994>
- Jordbruksdepartementet. (2004). *Utredningen En handlingsplan för hållbar konsumtion - för hushållen*.
- Jugert, P., Greenaway, K. H., Barth, M., Buchner, R., Eisentraut, S., & Fritsche, I. (2016). Collective efficacy increases pro-environmental intentions through increasing self-efficacy. *Journal of Environmental Psychology*, 48, 12-23. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2016.08.003>
- Jönsson, E. (2021). *Miljö- och klimatopinion i Sverige 2020*. G. u. SOM-institutet. <https://www.gu.se/sites/default/files/2021-05/34.%20Milj%C3%B6-%20och%20klimatopinion%20i%20Sverige%202020.pdf>
- Kahneman, D., & Svensson, P. (2012). *Tänka, snabbt och långsamt*. Volante.
- Klein, N. (2021). *This changes everything : capitalism vs. the climate*.
- Klimataktion. (u.å.). Klimataktion. <https://klimataktion.se/klimatinspiratorerna/>
- Koide, R., Lettenmeier, M., Akenji, L., Toivio, V., Amellina, A., Khodke, A., Watabe, A., & Kojima, S. (2021). Lifestyle carbon footprints and changes in lifestyles to limit global warming to 1.5 degrees C, and ways forward for related research. *Sustainability Science*, 16(6), 2087-2099. <https://doi.org/10.1007/s11625-021-01018-6>

- Kollmuss, A., & Agyeman, J. (2002). Mind the Gap: why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? [Article]. *Environmental Education Research*, 8(3), 239-260. <https://doi.org/10.1080/13504620220145401>
- Kristensson, J. (2014). *Handbok i uppsatsskrivande och forskningsmetodik för studenter inom hälso- och vårdvetenskap*. Natur & Kultur.
- Kurz, T., Gardner, B., Verplanken, B., & Abraham, C. (2015). Habitual behaviors or patterns of practice? Explaining and changing repetitive climate-relevant actions. *Wiley Interdisciplinary Reviews-Climate Change*, 6(1), 113-128. <https://doi.org/10.1002/wcc.327>
- Kwasny, T., Dobernic, K., & Riefler, P. (2022). Towards reduced meat consumption: A systematic literature review of intervention effectiveness, 2001-2019. *Appetite*, 168, Article 105739. <https://doi.org/10.1016/j.appet.2021.105739>
- Lacroix, K. (2018). Comparing the relative mitigation potential of individual pro-environmental behaviors. *Journal of Cleaner Production*, 195, 1398-1407. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.05.068>
- Laestadius, S. (2021). *En strimma hopp : Klimatrisen och det postfossila samband??let*.
- Lally, P., & Gardner, B. (2013). Promoting habit formation [Article]. *Health Psychology Review*, 7(sup1), S137-S158. <https://doi.org/10.1080/17437199.2011.603640>
- Lamb, W. F., Mattioli, G., Levi, S., Roberts, J. T., Capstick, S., Creutzig, F., Minx, J. C., Muller-Hansen, F., Culhane, T., & Steinberger, J. K. (2020). Discourses of climate delay. *Global Sustainability*, 3, Article e17. <https://doi.org/10.1017/sus.2020.13>
- Lettenmeier, M., Akenji, L., Toivio, V., Koide, R., & Amellina, A. (2019). 1, 5 degree lifestyles: targets and options for reducing lifestyle carbon footprints.
- Li, W. B., Long, R. Y., Chen, H., & Geng, J. C. (2017). A review of factors influencing consumer intentions to adopt battery electric vehicles. *Renewable & Sustainable Energy Reviews*, 78, 318-328. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2017.04.076>
- Lind, H. B., Nordfjaern, T., Jorgensen, S. H., & Rundmo, T. (2015). The value-belief-norm theory, personal norms and sustainable travel mode choice in urban areas. *Journal of Environmental Psychology*, 44, 119-125. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.06.001>
- Linde, S., & Svensson, K. (2021). *Välfärdens aktörer : utmaningar för människor, professioner och organisationer* (1 ed.) [Online Non-fiction]. Social Work Press. <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,uid&db=cac07147a&AN=lub.6907558&site=eds-live&scope=site>  
<https://books.lub.lu.se/catalog/book/118>
- Lorenzen, J. A. (2012). Going Green: The Process of Lifestyle Change. *Sociological Forum*, 27(1), 94-116. <https://doi.org/10.1111/j.1573-7861.2011.01303.x>
- Lundin, P. (2008). *Bilsambället : ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige* [Stockholm]. /z-wcorg/. Stockholm.
- Lunds universitet. (2022). *Sunet Survey – enkätverktyg*. Lunds universitet. <https://www.medarbetarwebben.lu.se/forska-och-utbilda/stod-till-utbildning/utbildningsadministration/studieadministrativa-system/sunet-survey-enkatverktyg>

- Macdiarmid, J. I., Douglas, F., & Campbell, J. (2016). Eating like there's no tomorrow: Public awareness of the environmental impact of food and reluctance to eat less meat as part of a sustainable diet. *Appetite*, *96*, 487-493. <https://doi.org/10.1016/j.appet.2015.10.011>
- Macy, J. J., C; Estling Vannestål, M; Hellberg, S. (2020). *Aktivt hopp att möta vår tids utmaningar utan att bli galen*.
- Mahmoodi, J., Prasanna, A., Hille, S., Patel, M. K., & Brosch, T. (2018). Combining "carrot and stick" to incentivize sustainability in households. *Energy Policy*, *123*, 31-40. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.08.037>
- Maki, A., Burns, R. J., Ha, L., & Rothman, A. J. (2016). Paying people to protect the environment: A meta-analysis of financial incentive interventions to promote proenvironmental behaviors. *Journal of Environmental Psychology*, *47*, 242-255. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2016.07.006>
- Mansouri, S. (2013). *Köttnorm (än) - Om köttätande som norm, knutet till kön*. Lund University].
- Marechal, K., & Lazaric, N. (2010). Overcoming Inertia: Insights from Evolutionary Economics into Improved Energy and Climate Policies. *Climate Policy*, *10*(1), 103-119. <https://doi.org/http://www.tandfonline.com/loi/tcpo20>
- Marteau, T. M., Chater, N., & Garnett, E. E. (2021). Changing behaviour for net zero 2050. *Bmj-British Medical Journal*, *375*, Article n2293. <https://doi.org/10.1136/bmj.n2293>
- Marton, F. (1981). Phenomenography—describing conceptions of the world around us. *Instructional Science*, *10*(2), 177-200.
- Marton, F. (1986). Phenomenography—a research approach to investigating different understandings of reality. *Journal of thought*, 28-49.
- Miljöbarometern. (2022, 2022 Feb 13). *Genomsnittligt antal personer i varje personbil*. <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/beteendet/genomsnittligt-antal-personer-i-varje-fordon-b3e/personbil/>
- Miljödepartementet. (2015). *Kommittédirektiv från Miljödepartementet Fossiloberoende fordonsflotta - ett steg på vägen mot netto-nollutsläpp av växthusgaser*. (Dir. 2012:78). Stockholm Retrieved from <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2012/07/dir.-201278/>
- Miljödepartementet. (2018a). *En klimatstrategi för Sverige*. (2017/18:238). Retrieved from <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2018/04/skr.-201718238/>
- Miljödepartementet. (2018b). *Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*. (2017/18:230). Retrieved from <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2018/04/skr.-201718230/>
- Moberg, E., Potter, H. K., Wood, A., Hansson, P. A., & Roos, E. (2020). Benchmarking the Swedish Diet Relative to Global and National Environmental Targets-Identification of Indicator Limitations and Data Gaps. *Sustainability*, *12*(4), Article 1407. <https://doi.org/10.3390/su12041407>
- Mobility Sweden. (2021, 21 November 2021). *Laddbara bilar nu fem procent av alla personbilar i trafik*. [https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar\\_per\\_manad\\_1/nyregistreringar-2021/laddbara-bilar-nu-fem-procent-av-alla-personbilar-i-trafik](https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2021/laddbara-bilar-nu-fem-procent-av-alla-personbilar-i-trafik)



- Moser, C., Blumer, Y., & Hille, S. L. (2018). E-bike trials' potential to promote sustained changes in car owners mobility habits. *Environmental Research Letters*, 13(4), Article 044025. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aaad73>
- Naturskyddsforeningen. (2022). *Vanliga frågor om bilar, klimat och miljö*. . <https://www.naturskyddsforeningen.se/artiklar/vanliga-fragor-om-bilar-klimat-och-miljo/>
- Naturvårdsverket. (u.å.a). *Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år*. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/konsumtion/vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-per-person/>
- Naturvårdsverket. (u.å.b). *Växthusgasutsläpp från den svenska befolkningens flygresor* <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/trafik-och-transporter/vaxthusgaser-utslapp-fran-den-svenska-befolkningens-flygresor/>
- Naturvårdsverket. (u.å.c). *Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser* <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-territoriella-utslapp-och-upptag>
- Naturvårdsverket. (u.å.d). *Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser i Sverige och andra länder*. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/konsumtion/vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-i-sverige-och-andra-lander/>
- Naturvårdsverket. (u.å.f). *Svensk konsumtion av köttprodukter per person*. . <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/konsumtion/kott-konsumtion-per-person/>
- Naturvårdsverket. (u.å.g). *Allmänhetens kunskap och attityder till klimatfrågor*. Naturvårdsverket. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/allmanhetens-kunskap-och-attityder-till-klimatfragor/>
- Nielsen, K. S., Clayton, S., Stern, P. C., Dietz, T., Capstick, S., & Whitmarsh, L. (2021). How Psychology Can Help Limit Climate Change. *American Psychologist*, 76(1), 130-144. <https://doi.org/10.1037/amp0000624>
- Nolan, J. M., Schultz, P. W., Cialdini, R. B., Goldstein, N. J., & Griskevicius, V. (2008). Normative social influence is underdetected. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 34(7), 913-923. <https://doi.org/10.1177/0146167208316691>
- Norgaard, K. M. (2011). *Living in denial. climate change, emotions, and everyday life* [Bibliographies Online Non-fiction Electronic document]. MIT Press. <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,uid&db=cab02271a&AN=atoz.ebs1144929e&site=eds-live&scope=site>
- <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&site=edspub-live&scope=site&type=44&db=edspub&authtype=ip,guest&custid=s3912429&gropid=main&profile=eds&bquery=AN%201144929>
- Onwezen, M. C., Bouwman, E. P., Reinders, M. J., & Dagevos, H. (2021). A systematic review on consumer acceptance of alternative proteins: Pulses, algae, insects, plant-based meat alternatives, and cultured meat. *Appetite*, 159, Article 105058. <https://doi.org/10.1016/j.appet.2020.105058>

- Orset, C., & Monnier, M. (2020). How do lobbies and NGOs try to influence dietary behaviour? *Review of Agricultural, Food & Environmental Studies*, 101(1), 47-66. <https://doi.org/10.1007/s41130-020-00114-y>
- Page, N., & Page, M. (2014). Climate change: time to Do Something Different. *Frontiers in Psychology*, 5, Article 1294. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2014.01294>
- Paijmans, H., & Pojani, D. (2021). Living car-free by choice in a sprawling city: Desirable and . . . possible? *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 823-829. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.04.001>
- Penz, E., Hartl, B., & Hofmann, E. (2019). Explaining consumer choice of low carbon footprint goods using the behavioral spillover effect in German-speaking countries. *Journal of Cleaner Production*, 214, 429-439. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.12.270>
- Ramsing, R., Chang, K. B., Hendrickson, Z. M., Xu, Z., Friel, M., & Calves, E. (2021). The role of community-based efforts in promoting sustainable diets: Lessons from a grassroots meat-reduction campaign. *Journal of Agriculture Food Systems and Community Development*, 10(2), 373-397. <https://doi.org/10.5304/jafscd.2021.102.026>
- Randall, R. B. A. S. E. (2015). *In time for tomorrow? : the carbon conversations handbook*. Surefoot Effect.
- Rask, K. (2020). *Elbil, fossilbil eller hybrid? Forskarnas nya räknemodell förenklar bilköpet*. Allt om Elbil. <https://alltomelbil.se/elbil-fossilbil-eller-hybrid-forskarnas-nya-raknemodell-forenklar-bilkopet/>
- Rask, K. (2021). *Årets statistik: 2021 dubblade vi antalet elbilar i Sverige*. Allt om Elbil. <https://alltomelbil.se/arets-statistik-2021-dubblade-vi-antalet-elbilar-i-sverige/>
- Rennstam, J., & Wästerfors, D. (2015). *Från stoff till studie-Om analysarbete i kvalitativ forskning*. Studentlitteratur AB.
- Richardson, M., Hunt, A., Hinds, J., Bragg, R., Fido, D., Petronzi, D., Barbett, L., Clitherow, T., & White, M. (2019). A Measure of Nature Connectedness for Children and Adults: Validation, Performance, and Insights. *Sustainability*, 11(12), Article 3250. <https://doi.org/10.3390/su11123250>
- Rondoni, A., & Grasso, S. (2021). Consumers behaviour towards carbon footprint labels on food: A review of the literature and discussion of industry implications. *Journal of Cleaner Production*, 301, Article 127031. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.127031>
- Rosenzweig, C., Mbow, C., Barioni, L. G., Benton, T. G., Herrero, M., Krishnapillai, M., Liwenga, E. T., Pradhan, P., Rivera-Ferre, M. G., Sapkota, T., Tubiello, F. N., Xu, Y. L., Contreras, E. M., & Portugal-Pereira, J. (2020). Climate change responses benefit from a global food system approach. *Nature Food*, 1(2), 94-97. <https://doi.org/10.1038/s43016-020-0031-z>
- Ross, D. G. (2013). Common topics and commonplaces of environmental rhetoric. *Written Communication*, 30(1), 91-131.
- Rothgerber, H. (2013). Real Men Don't Eat (Vegetable) Quiche: Masculinity and the Justification of Meat Consumption. *Psychology of Men & Masculinity*, 14(4), 363-375. <https://doi.org/10.1037/a0030379>
- Ruby, M. B. (2012). Vegetarianism. A blossoming field of study. *Appetite*, 58(1), 141-150.



- Sabate, J., & Soret, S. (2014). Sustainability of plant-based diets: back to the future. *American Journal of Clinical Nutrition*, 100(1), 476S-482S. <https://doi.org/10.3945/ajcn.113.071522>
- Sanchez-Sabate, R., Badilla-Briones, Y., & Sabate, J. (2019). Understanding Attitudes towards Reducing Meat Consumption for Environmental Reasons. A Qualitative Synthesis Review. *Sustainability*, 11(22), Article 6295. <https://doi.org/10.3390/su11226295>
- Sanchez-Sabate, R., & Sabate, J. (2019). Consumer Attitudes Towards Environmental Concerns of Meat Consumption: A Systematic Review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(7), Article 1220. <https://doi.org/10.3390/ijerph16071220>
- Sarkis, A. M. (2017). A comparative study of theoretical behaviour change models predicting empirical evidence for residential energy conservation behaviours. *Journal of Cleaner Production*, 141, 526-537. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.09.067>
- Schrems, I., & Upham, P. (2020). Cognitive Dissonance in Sustainability Scientists Regarding Air Travel for Academic Purposes: A Qualitative Study [article]. *Sustainability*, 12(5), 1837-1837. <https://doi.org/10.3390/su12051837>
- Scoones, I. (2016). The Politics of Sustainability and Development. In A. Gadgil & T. P. Gadgil (Eds.), *Annual Review of Environment and Resources*, Vol 41 (Vol. 41, pp. 293-319). <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-110615-090039>
- Segovia-Siapco, G., & Sabaté, J. (2019). Health and sustainability outcomes of vegetarian dietary patterns: a revisit of the EPIC-Oxford and the Adventist Health Study-2 cohorts. *European journal of clinical nutrition*, 72(1), 60-70.
- Shi, J., Visschers, V. H. M., & Siegrist, M. (2015). Public Perception of Climate Change: The Importance of Knowledge and Cultural Worldviews. *Risk Analysis*, 35(12), 2183-2201. <https://doi.org/10.1111/risa.12406>
- Shove, E. (2014). Putting practice into policy: reconfiguring questions of consumption and climate change [Article]. *Contemporary Social Science*, 9(4), 415-429. <https://doi.org/10.1080/21582041.2012.692484>
- Shove, E., Pantzar, M., & Watson, M. (2012). *The dynamics of social practice. everyday life and how it changes* [Bibliographies Online Non-fiction Electronic document]. SAGE. <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,uid&db=cab02271a&AN=atoz.ebs1379502e&site=eds-live&scope=site>
- <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&site=edspub-live&scope=site&type=44&db=edspub&authtype=ip,guest&custid=s3912429&gropid=main&profile=eds&bquery=AN%201379502>
- Sierzechula, W. (2014). Factors influencing fleet manager adoption of electric vehicles. *Transportation Research Part D-Transport and Environment*, 31, 126-134. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2014.05.022>
- Sierzechula, W., Bakker, S., Maat, K., & van Wee, B. (2014). The influence of financial incentives and other socio-economic factors on electric vehicle adoption. *Energy Policy*, 68, 183-194. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2014.01.043>
- SOM-institutet. (2021a). *Ingen anledning till oro (?)*. <https://www.gu.se/som-institutet/resultat-och-publikationer/bocker/ingen-anledning-till-oro>

- SOM-institutet. (2021b). *SOM-undersökningen om corona-viruset 2021 - Trenduppdatering och översikt*.  
<https://www.gu.se/som-institutet/resultat-och-publikationer/rapporter/som-undersokningen-om-coronaviruset#Rapporter-fr%C3%A5n-SOM-unders%C3%B6kningen-om-coronaviruset-2020>.
- Sparkman, G., Howe, L., & Walton, G. (2021). How social norms are often a barrier to addressing climate change but can be part of the solution. *Behavioural Public Policy*, 5(4), 528-555.
- Spash, C. L. (2016). This Changes Nothing: The Paris Agreement to Ignore Reality. *Globalizations*, 13(6), 928-933. <https://doi.org/10.1080/14747731.2016.1161119>
- Spash, C. L. (2021). 'The economy' as if people mattered: revisiting critiques of economic growth in a time of crisis. *Globalizations*, 18(7), 1087-1104. <https://doi.org/10.1080/14747731.2020.1761612>
- Steffen, W., Broadgate, W., Deutsch, L., Gaffney, O., & Ludwig, C. (2015). The trajectory of the Anthropocene: The Great Acceleration. *The Anthropocene Review*, 2(1), 81-98. <https://doi.org/10.1177/2053019614564785>
- Steg, L., Bolderdijk, J. W., Keizer, K., & Perlaviciute, G. (2014). An Integrated Framework for Encouraging Pro-environmental Behaviour: The role of values, situational factors and goals [Review Article]. *Journal of Environmental Psychology*, 38, 104-115. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2014.01.002>
- Steg, L., & Vlek, C. (2009). Encouraging pro-environmental behaviour: An integrative review and research agenda. *Journal of Environmental Psychology*, 29(3), 309-317. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2008.10.004>
- Stern, P. C. (2000). Toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407-424. <https://doi.org/10.1111/0022-4537.00175>
- Stoddard, I., Anderson, K., Capstick, S., Carton, W., Depledge, J., Facer, K., Gough, C., Hache, F., Hoolohan, C., Hultman, M., Hallstrom, N., Kartha, S., Klinsky, S., Kuchler, M., Lovbrand, E., Nasiritousi, N., Newell, P., Peters, G. P., Sokona, Y., . . . Williams, M. (2021). Three Decades of Climate Mitigation: Why Haven't We Bent the Global Emissions Curve? In A. Gadgil & T. P. Tomich (Eds.), *Annual Review of Environment and Resources*, Vol 46, 2021 (Vol. 46, pp. 653-689). <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-012220-011104>
- Stoknes, P. E. (2015). *What we think about when we try not to think about global warming : toward a new psychology of climate action* [Non-fiction]. Chelsea Green Publishing. <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,uid&db=cac07147a&AN=lub.4902469&site=eds-live&scope=site>
- Stoll-Kleemann, S., & Schmidt, U. J. (2017). Reducing meat consumption in developed and transition countries to counter climate change and biodiversity loss: a review of influence factors. *Regional Environmental Change*, 17(5), 1261-1277. <https://doi.org/10.1007/s10113-016-1057-5>
- Sultana, F. (2022). Critical climate justice. *Geographical Journal*, 188(1), 118-124. <https://doi.org/10.1111/geoj.12417>
- Sweetman, J., & Whitmarsh, L. E. (2016). Climate justice: high-status ingroup social models increase pro-environmental action through making actions seem more moral. *Topics in Cognitive Science*, 8(1), 196-221.

- Thøgersen, J. (2021). Consumer behavior and climate change: consumers need considerable assistance. *Current Opinion in Behavioral Sciences*, 42, 9-14. <https://doi.org/10.1016/j.cobeha.2021.02.008>
- Thøgersen, J., Vatn, A., Aasen, M., Dunlap, R. E., Fisher, D. R., Hellevik, O., & Stern, P. (2021). Why do people continue driving conventional cars despite climate change? Social-psychological and institutional insights from a survey of Norwegian commuters. *Energy Research & Social Science*, 79, Article 102168. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102168>
- Transportstyrelsen. (2020). *Transportmarknaden i siffror 2019 - Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter*. . <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/transportmarknaden-i-siffror-2019.pdf>
- Trost, J., & Hultåker, O. (2016). *Enkätboken*. Studentlitteratur.
- van Duin, M. (2018). Tackling Climate Change Insights From CG Jung's Depth Psychology. *Ecumenical Review*, 70(4), 758-769. <https://doi.org/10.1111/erev.12398>
- van Zomeren, M., Postmes, T., & Spears, R. (2008). Toward an integrative social identity model of collective action: A quantitative research synthesis of three socio-psychological perspectives. *Psychological Bulletin*, 134(4), 504-535. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.134.4.504>
- Vermeir, I., Weijters, B., De Houwer, J., Geuens, M., Slabbinck, H., Spruyt, A., Van Kerckhove, A., Van Lippevelde, W., De Steur, H., & Verbeke, W. (2020). Environmentally Sustainable Food Consumption: A Review and Research Agenda From a Goal-Directed Perspective. *Frontiers in Psychology*, 11, Article 1603. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2020.01603>
- Verplanken, B. (2018). *The psychology of habit : theory, mechanisms, change, and contexts* [Non-fiction]. Springer. <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,uid&db=cab07147a&AN=lub.5239431&site=eds-live&scope=site>
- Verplanken, B., & Roy, D. (2016). Empowering interventions to promote sustainable lifestyles: Testing the habit discontinuity hypothesis in a field experiment. *Journal of Environmental Psychology*, 45, 127-134. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.11.008>
- Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses [Article]. *Journal of Environmental Psychology*, 28(2), 121-127. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.10.005>
- Verplanken, B., & Whitmarsh, L. (2021). Habit and climate change. *Current Opinion in Behavioral Sciences*, 42, 42-46. <https://doi.org/10.1016/j.cobeha.2021.02.020>
- Verplanken, B., & Wood, W. (2006). Interventions to Break and Create Consumer Habits [research-article]. *Journal of Public Policy & Marketing*, 25(1), 90-103. <http://ludwig.lub.lu.se/login?url=https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&AuthType=ip,uid&db=edsjsr&AN=edsjsr.30000528&site=eds-live&scope=site>
- Walsh, L. (2017). Understanding the rhetoric of climate science debates. *Wiley Interdisciplinary Reviews-Climate Change*, 8(3), Article e452. <https://doi.org/10.1002/wcc.452>

- Wang, T. T., Shen, B., Springer, C. H., & Hou, J. (2021). What prevents us from taking low-carbon actions? A comprehensive review of influencing factors affecting low-carbon behaviors. *Energy Research & Social Science*, 71, Article 101844. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101844>
- Wansink, B., & van Ittersum, K. (2013). Portion size me: Plate-size induced consumption norms and win-win solutions for reducing food intake and waste. *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 19(4), 320-332. <https://doi.org/10.1037/a0035053>
- Wei, J., Chen, H., & Long, R. Y. (2016). Is ecological personality always consistent with low-carbon behavioral intention of urban residents? *Energy Policy*, 98, 343-352. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2016.09.004>
- White, K., Habib, R., & Hardisty, D. J. (2019). How to SHIFT Consumer Behaviors to be More Sustainable: A Literature Review and Guiding Framework. *Journal of Marketing*, 83(3), 22-49. <https://doi.org/10.1177/0022242919825649>
- Whitmarsh, L., Poortinga, W., & Capstick, S. (2021). Behaviour change to address climate change. *Current Opinion in Psychology*, 42, 76-81. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2021.04.002>
- Whittle, C., Whitmarsh, L., Haggard, P., Morgan, P., & Parkhurst, G. (2019). User decision-making in transitions to electrified, autonomous, shared or reduced mobility [Article]. *Transportation Research Part D*, 71, 302-319. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.12.014>
- Wolf, J., & Moser, S. C. (2011). Individual understandings, perceptions, and engagement with climate change: insights from in-depth studies across the world. *Wiley Interdisciplinary Reviews-Climate Change*, 2(4), 547-569. <https://doi.org/10.1002/wcc.120>
- Wolrath Söderberg, M. (2021). Tankestrukturer som hindrar omställning—och hur vi kan överkomma dem. In: Miljömålsberedningen.
- Wolske, K. S., Gillingham, K. T., & Schultz, P. W. (2020). Peer influence on household energy behaviours. *Nature Energy*, 5(3), 202-212. <https://doi.org/10.1038/s41560-019-0541-9>
- Wood, W., Tam, L., & Witt, M. G. (2005). Changing circumstances, disrupting habits. *Journal of Personality and Social Psychology*, 88(6), 918-933. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.88.6.918>
- Wormbs, N., & Wolrath Soderberg, M. (2021). Knowledge, Fear, and Conscience: Reasons to Stop Flying Because of Climate Change. *Urban Planning*, 6(2), 314-324. <https://doi.org/10.17645/up.v6i2.3974>
- Wynes, S., & Nicholas, K. A. (2017). The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions. *Environmental Research Letters*, 12(7), Article 074024. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aa7541>
- Wynes, S., Nicholas, K. A., Zhao, J. Y., & Donner, S. D. (2018). Measuring what works: quantifying greenhouse gas emission reductions of behavioural interventions to reduce driving, meat consumption, and household energy use. *Environmental Research Letters*, 13(11), Article 113002. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/aae5d7>
- Wynes, S., Zhao, J., & Donner, S. D. (2020). How well do people understand the climate impact of individual actions? [Article]. *Climatic Change*, 162(3), 1521-1534. <https://doi.org/10.1007/s10584-020-02811-5>

Young, W., Davis, M., McNeill, I. M., Malhotra, B., Russell, S., Unsworth, K., & Clegg, C. W. (2015). Changing Behaviour: Successful Environmental Programmes in the Workplace. *Business Strategy and the Environment*, 24(8), 689-703.  
<https://doi.org/10.1002/bse.1836>