



## Mod en sociologisk forskning i transportadfærd

Oldrup, Helene Hjorth

*Published in:*  
Dansk Sociologi

*Publication date:*  
2000

*Document version*  
Også kaldet Forlagets PDF

*Citation for published version (APA):*  
Oldrup, H. H. (2000). Mod en sociologisk forskning i transportadfærd. *Dansk Sociologi*, 11(1), 73-80.

# Mod en sociologisk forskning i transportadfærd

Hverdagsmobilitet og transport som fænomener i det moderne samfund er et tema, som hidtil kun i begrænset omfang er taget op af sociologer. I de skandinaviske lande er der imidlertid de seneste år udgivet en række rapporter, videnskabelige artikler og afhandlinger, der beskæftiger sig med transportadfærd med afsæt i sociologiske indfaldsvinkler. Vi ser derfor konturerne af et nyt forskningsfelt inden for sociologien: hverdagsmobilitetens sociologi. Denne artikel vil se nærmere på baggrunden for dette felts udvikling, og præsentere og diskutere de teoretiske perspektiver der tages op, og dermed hvilken retning feltet udvikler sig i.

Hverdagsmobiliteten er inden for de seneste år blevet gjort til genstand for sociologiske undersøgelser af forskere i de skandinaviske lande. Denne form for mobilitet vokser og vokser: vi kører længere og længere i bil, vi køber flere og flere biler, vi flyver mere og længere. Imidlertid stammer interessen for vores mobilitet ikke primært fra et ønske om at forstå baggrunden for og konsekvenserne af en sådan mobilitet for det sociale liv. Der er tendens til, både i samfundet og i forskningen, at tage mobilitet for givet og som et positivt gode.

Interessen for at opnå større forståelse for hverdagsmobilitet hænger sammen

med transportens sideeffekter. Først og fremmest kommer en stor andel af udledningen af CO<sup>2</sup> fra transporten, og det betyder, at den udgør en af de største barrierer for at opnå regeringens målsætninger om fastfrysning af CO<sup>2</sup>. Derudover har transporten konsekvenser for sundhed, støj, arealudnyttelse m.m. Regeringen og EU har som målsætning at stabilisere udledningerne fra transport. Det betyder, at der i de senere år er kommet større interesse for at forstå de individuelle drivkræfter bag transportens udvikling: Hvorfor transporterer folk sig mere og længere?

Denne interesse for at forstå drivkræfterne bag folks mobilitet har synliggjort visse problemer med transportforskningen. Hidtil har det primære formål for denne forskning været at komme med løsninger på veldefinerede samfundsmæssige problemer, såsom sikring af mest mulig mobilitet, mindskelse af risici ved transportens sideeffekter, som for eksempel forurening, sundhed, støj osv. (Beckman 1999a). Denne orientering mod det anvendelsesorienterede har haft konsekvenser for karakteren af den viden, der er akkumuleret. I et debatoplæg om dansk transportforskning udarbejdet af Transportrådet og Trafikministeriet, kommenteres det bl.a.:

Transportforskningen er, sammenlignet med andre forskningsområder, i ringe grad indrettet på teoriudvikling og vidensakkumulering (*Transportrådet* 1998).

Dette understøttes af to transport- og miljøforskere, der i en gennemgang af transportadfærdsforskning i Skandinavien kommenterer, at teoretiske perspektiver ikke udvikles, fordi teoretiske antagelser i undersøgelsen ikke gøres eksplicitte (Ropke og Godskesen 1998).

Den stigende interesse for at forstå drivkræfterne bag transportens udvikling har altså synliggjort manglen på teoriudvikling inden for dette felt generelt. Det har konsekvenser for forskerne: for den nye transportforsker betyder det, at han eller hun må starte forfra med at danne sig et overblik (Ropke og Godskesen 1998).

### **Transportforskingsmiljøer under udvikling**

Situationen er imidlertid under forandring, da flere transportforskingsmiljøer er under udvikling i Skandinavien. For at styrke transportforskningen er der kommet forskningsbevillinger målrettet forskere inden for samfundsfagene bredt, herunder sociologien, for at styrke en sådan vinkel på transporten. Et fokus på samfundsfaglig transportforskning afspejler sig i udviklingen af forskningsmiljøer.

I Skandinavien har flere transportforskingsmiljøer med sociologisk orientering således etableret sig (Hagman 1998): I Göteborg (forskningsprogrammet AUTUMN, the automobile in the human and natural environment), i Stockholm på Nordiska Museet (med bil-projektet), i Oslo på Transportøkonomisk Institut, og i Trondheim (forskningsprogrammet Bilen og det moderne Norge). I Danmark er etableret CEFTA (Center for Transport-

adfærd), et center uden mure, med deltagere (en forsker og tre stipendiater) fra DTU (Danmarks Tekniske Universitet), DMU (Danmarks Miljøundersøgelser), Sociologisk Institut på Københavns Universitet og fra et forskningsprojekt om byplanlægning og transport ved Aalborg Universitet. Udover disse forskningsmiljøer er der flere forskere, der arbejder enkeltvis på forskellige institutioner i Skandinavien. Udviklingen af sociologiske forskningsmiljøer om transport sker ikke isoleret i Skandinavien. I andre europæiske lande sker der en lignende udvikling<sup>1</sup>.

Denne udvikling af forskningsmiljøer har betydet, at der er kommet flere sociologiske ph.d.-afhandlinger om transportadfærd i Skandinavien de seneste år. Afhandlingerne er udtryk for, at der sker en teoretisk udvikling inden for transportforskningen, men de afspejler også, at udviklingen og etableringen af et nyt sociologisk forskningsfelt er igang.

I resten af herværende indlæg vil jeg se nærmere på hvilke teoretiske perspektiver og spørgsmål, der tages op i belysningen af transportadfærd og diskutere, i hvilken retning dette nye felt udvikler sig. Jeg vil primært tage udgangspunkt i studier fra de øvrige skandinaviske lande, da der her er udgivet flest bidrag<sup>2</sup>. For jeg ser nærmere på disse nye perspektiver, vil jeg dog først kaste et blik på de perspektiver, der traditionelt har domineret transportadfærdsforskningen.

### **Transportadfærdsforskningens rødder**

Det er den rationelle forståelse af adfærd, som har været dominerende i transportforskningen. Hovedsageligt har fokus været at finde ud af, hvordan mennesker vælger et bestemt transportmiddel. I denne tilgang ses mennesker som rationelle aktører, der afvejer faktorer som tid, kom-

fort og økonomi mod hinanden, når de vælger transportmiddel. Et vigtigt mål har været at finde mængden af faktorer, fordi det er blevet mere og mere klart, at transportbeslutninger er komplicerede. Nogle studier har forfinet dette perspektiv og kombinerer rationel teori med social dilemmaanalyse, hvor spørgsmål om valg af transportmiddel er kombineret med ansvarlighed over for miljøet (Norre 1996, Nilson 1998). Denne tilgang har vist sig at være utilstrækkelig i forhold til at forstå transportvalg og adfærd i højt individualiserede og institutionaliserede, vestlige samfund. Forskellige teoretiske perspektiver er derfor blevet taget op for at kunne belyse transportadfærden. I det følgende vil jeg se nærmere på tre af disse.

### **Livsstiltilgangen**

En vigtig motivation for transportforskningen er miljøproblemerne, og ikke overraskende udspringer flere studier om transportadfærd fra miljøsociologien. Livsstilsforskningen er et centralt perspektiv inden for miljøsociologien for at forstå folks miljøadfærd, og det er i forlængelse heraf, at transportadfærd er et empirisk fokusområde. Livsstiltilgangen dækker over mangeartede forståelser, der dog kan deles op i to hovedgrupper (Ger et.al. 1998)<sup>3</sup>:

- 1) hvor fokus er på forholdet mellem bil og identitet, eller
- 2) hvor fokus er på den kulturelle produktion af mening, og hvordan bilen optræder heri

Et eksempel på den første gruppe er Guro Berge fra Transportøkonomisk Institut i Oslo med en artikel fra 1998<sup>4</sup>. Her er hun interesseret i at forstå bilkørsel som en social handling for at forstå, hvorfor folk bruger bilen, som de gør. Hun udvikler et begreb om livsstil, hvor hun bl.a. træk-

ker på Miegels begreber. Her er livsstil de individuelle valg og præferencer en person har inden for de strukturelle og de positionelle rammer. Berge etablerer med dette udgangspunkt fire forskellige livsstile, der har forskellige profiler med hensyn til køn, alder, indtægt, uddannelse og bilbrug. Disse stile danner derefter baggrund for at diskutere, hvordan disse grupper har forskellige værdier i forhold til brug af bilen og miljø.

Et eksempel på den anden hovedgruppe er Ger et al's diskussion af, hvilken rolle transportmidlet (fx bilen) spiller i den kulturelle produktion af mening og dermed også, hvordan det indgår i konstruktionen af social forskel og afstand. I denne forståelse opnås identitet gennem forbrug, og forbrugere bruger bl.a. transportmidlet til at konstruere og kommunikere identitet, til at relatere sig til andre mennesker, til at markere social forskel og til at opnå følelsesmæssig og æstetisk nydelse.

### **Den teknologi-sociologiske tilgang**

Teorier om teknologi anvendes i flere studier. Center for Teknologi og Samfund i Trondheim har gennem bil-projektet i 1990'erne udgivet flere rapporter og afhandlinger, der på forskellig vis beskæftiger sig med bilens rolle i samfundet ud fra et teknologi-sociologisk perspektiv. Et eksempel er Margrethe Aunes ph.d.-afhandling fra 1998 om energiforbrug i de norske husholdninger, hvor hun er interesseret i at belyse energiforbrugets praktiske og symbolske betydning. Transportbrug er et af hendes empiriske fokusområder. Hendes analyse tager udgangspunkt i konstruktivistisk teknologi-sociologi og kulturteori. Hun er interesseret i at se på, hvordan brug af transportmidler sker gennem 'domesticering' i hverdagslivet (begrebet stammer fra Silverstone og Hirsch 1992), hvor brug af trans-

portmidler ses som et middel og som et resultat af forskellige konstruktioner af det materielle og af kulturen. Konstruktionerne og sammenvævningerne dannes gennem forhandlinger mellem individ og teknologi. Domesticeringsbegrebet beskriver, hvordan forhandlingsprocesserne udspiller sig, og det favner også det praktiske, symbolske og kognitive indhold i processerne. På baggrund af disse teoretiske overvejelser undersøger Aune empirisk, hvordan forskellige energikulturer skabes, og hvilket indhold de har.

Både livsstiltilgangen og den teknologi-sociologiske tilgang sætter fokus på forholdet mellem transportmidlet (primært bilen) som objekt og kultur/identitet/hverdagsliv. I de to perspektiver sker der en glidning fra at se på, hvilken rolle transportmidlet som en genstand med fast mening spiller i identitetskabelsen, henimod at se på, hvordan transportmidlet som objekt ikke er en fast og given genstand, men noget der opnår mening gennem sociale og kulturelle processer.

### **Byrummets og tidens betydning for hverdagslivets rejser**

Den tredje tilgang til transport og mobilitet, som jeg vil tage op her, har et andet analytisk fokus. Her er det nemlig selve rejsen, som sættes i fokus. Det er Randi Hjorthol, som i en afhandling til dr. filosofigraden (1998) ved Sociologisk Institut i Oslo, beskæftiger sig med hverdagslivets rejser. Her udvikler hun en teoretisk forståelse, der tager udgangspunkt i betydningen af den rumlige og tidsmæssige organisering for vore daglige rejser. Hendes empiriske fokus er mænd og kvinders daglige rejser i Oslo og forskellen mellem de to køn<sup>5</sup>.

Både rum og tid ser Hjorthol som vigtige forudsætninger, der er med til at strukturere vores hverdag, og som giver mænd og kvinder forskellige forudsæt-

ninger for at bruge transportmidlerne. Hun tager udgangspunkt i både byteori, rum-sociologi og tidsteorier.

*Rummet* ser hun som kontekst for handling, som en materiel og social ramme for hverdagslivet og for de daglige aktiviteter. Byen kan ses som et socialt produkt, hvor produktion, forbrug og cirkulation er hovedelementerne. Transportsystemet er det, der fungerer som midler mellem forskellige aktiviteter i samfundet. Uligheder i adgang til transport giver derfor forskelle i handlingsbetingelser.

En anden dimension ved rejsen er *tid*. Tidsforståelse ses i den sociale sammenhæng og opfattes ikke som objektiv. Der findes mange tider, både fysiske, biolo-

giske, psykologiske og socio-kulturelle, der eksisterer side om side. Tidsoplevelse hænger sammen med de forskellige tidsorganiseringer, der findes lokalt i samfundet. Mænd og kvinder har qua deres forskellige tilknytning til produktion og reproduktion og deres forskellige brug af transportmidler, forskelligt forhold til tid og derved forskellige tidsoplevelser. Hjorthol viser for eksempel, hvordan mænd og kvinder har forskellige oplevelser af ventetid.

Hvor de to foregående perspektiver er interesserede i, hvordan transportmidlet indgår i hverdagslivet, hvordan mennesker 'vælger' transportmidlet, flytter Hjorthol fokus til selve rejsen. I stedet er hun interesseret i at forstå, hvordan den

daglige mobilitet hænger sammen med den rumlige og tidslige organisering i byen.

### **Køn, klasse, etnicitet**

For jeg til sidst diskuterer mulige udviklingsveje for transportadfærdsforskningen, vil jeg kort diskutere nogle tværgående temaer i transportforskningen, nemlig de klassiske sociologiske variable: køn, klasse og etnicitet.

Kønnets betydning for transportadfærd er et tema i flere undersøgelser. En motivation for dette fokus er, at transportvaneundersøgelser viser, at mænd og kvinders brug af transportmidler er forskellig. Kvinder bruger offentlige transportmidler i videre udstrækning end

mænd, der til gengæld kører flere kilometer i bilen.

Polk (1998) tager bl.a. udgangspunkt i teorier om, hvordan teknologi er kønet og diskuterer, hvordan mænd og kvinder har forskelligt forhold til bilen, og dermed forskellige mobilitetsmønstre. Hjorthol (1998a, 1994) tager udgangspunkt i mænd og kvinders forskellige hverdagsliv, hvor kvinders liv er nærmere knyttet til reproduktionen, mens transportsystemet er lagt an på mænds liv i 'produktionen'. Linden m.fl. (1999) viser, at forskellen i mænd og kvinders brug af transport betyder, at det især er mænd, der bidrager til udledning af forurening fra transporten. Mens disse studier således er vigtige bidrag til en forståelse af, hvordan social forskel, her køn, har stor betydning for brug af transport, er der tendens til, at kønet forstås som en fast kategori. Der åbnes ikke op for at rumme de store ændringer, der i disse år sker med mænds og kvinders identitet og liv, og dermed med deres brug af transport<sup>6</sup>.

Mens køn indgår som en vigtig kategori i forhold til at forstå transportadfærd, har der ikke været fokus på de øvrige sociologiske variable, klasse og etnicitet, eller, for den sags skyld, alder. Der er imidlertid ingen grund til at tro, at disse variable skulle være mindre betydningsfulde i vores forståelse af transportadfærd end kønet. Med denne ekskurs om tværgående temaer, vil jeg vende tilbage til en afsluttende diskussion af fremtidige perspektiver i transportadfærdsforskningen.

### **Henimod mobilitets- og transportadfærdsforskning?**

Jeg har givet en smagsprøve på nogle af de perspektiver, der præger transportadfærdsforskningen lige nu, nemlig livsstilstilgangene, teknologi-sociologien og tid- og rumtilgangen. Perspektiverne pe-

ger på forskellige sæt af drivkræfter bag transportadfærden. Forskningen har sit udspring i spørgsmålet om, hvordan og hvorfor mennesker vælger transportmiddel. Det er sådanne spørgsmål, som især de to første perspektiver søger at belyse. Med det tredje perspektiv sættes imidlertid fokus på selve rejsen og på de strukturer, der har betydning for vores mobilitet og dermed på spørgsmål om, hvad mobiliteten betyder for det sociale liv.

Dette skift i fokus viser samtidigt hen mod en ny agenda for transportadfærdsforskningen. Det kan ses i sammenhæng med Urrys (2000) efterlysning af „a sociology of mobility“. Han sætter mobilitet centralt for at forstå, hvordan det sociale liv konstrueres og rekonstrueres og argumenterer for, at mobilitet

as both metaphor and process, are at the hearth of social life and thus should be central to sociological analysis (Urry 2000:49).

Fremfor at antage, at bilen, toget og flyet er neutrale teknologier, der kun har understøttet livsmønstre, der alligevel ville være opståede, kan de i stedet ses som teknologier, der har betydet grundlæggende nye måder at rejse på, nye tidsforståelser, nye byrum, såvel som nye måder at socialisere sig på (Urry 2000:59). Hvordan denne mobilitet transformerer, konstruerer og rekonstruerer det sociale liv er derfor et vigtigt spørgsmål for sociologien.

Et skift fra fokus på hvordan transportmidlet indgår i de socio-kulturelle processer til, hvordan hverdagslivet konstitueres gennem mobilitet åbner op for nye spørgsmål for transportadfærdsforskningen. Et sådant skift betyder, at de spørgsmål og den viden, der produceres af transportadfærdsforskningen ikke kun kan ses som relevant i forhold til spørgsmål om transportvalg, men også

kan ses som bidrag til en sociologisk forståelse af, hvordan mobilitet omformer det sociale liv.

## Noter

1. I Storbritannien er et større center uden mure ved at starte op med deltagelse af "traditionelle" transportforskningsinstitutioner såvel som af sociologiske institutioner. I Beckmann (1999b) er der eksempler på den tyske mobilitets- og transportforskning.

2. På baggrund af den igangsatte forskning i Danmark kan det dog forventes, at der inden for de næste 1-2 år vil komme flere bidrag til den sociologiske transportforskning i form af ph.d.-afhandlinger og forskningsrapporter.

3. Denne artikel er skrevet af forskellige europæiske forskere, herunder danske, med udgangspunkt i miljø- og forbrugssociologi. Se fx <http://www.lancs.ac.uk/users/scistud/esf/laessoeh.htm>.

4. Et andet eksempel kunne være Kuehns ph.d.-afhandling (1999a Se også 1999b), som diskuterer livsstilsbegrebet med udgangspunkt i Bourdieus teorier, og som har transport som et ud af flere empiriske fokusområder. Et tredje er Jensen (1997), der identificerer forskellige mobilitetsstile i Danmark.

5. Se desuden Waldo (1999), der fornyligt har afsluttet en licentiatafhandling, der fokuserer på de bymæssige strukturers betydning for mobiliteten.

6. For en international litteraturoversigt om køn og transportadfærd, se Law (1999).

## Litteratur

- Aune, M. 1998: 'Noktern eller nytende' - energiforbrug af hverdagsliv norske husholdninger. Rapport nr. 34. Trondheim: Senter for Teknologi og Samfunn.
- Beckmann, J. 1999a: "Car Custodians". I Lahman, H og Pittelkov, A, (red.), *Trafikdage på Aalborg Universitet*. København: Transportrådet.
- Beckmann, J. (red.) 1999b: *Speed - a workshop on space, time and mobility*. København: Transportrådet.

Berge, G. 1998: På biltur med Weber. Bilkjøring som sosial handling. I *Sociologi i dag*, vol. 28/2.

Ger, et.al. 1998: *Symbolic meanings of high and low impact on daily consumption practises in different cultures*. Centre for Science Studies, Lancaster University. [www.lancs.ac.uk/users/scistud/esf/laessoeh.htm](http://www.lancs.ac.uk/users/scistud/esf/laessoeh.htm)

Hagman, O. 1998: *Trafik och miljö - forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*. Stockholm: KFB

Hjorthol, R. 1998a: Hverdagslivets reiser, en analyse af kvinners og menns daglige reiser i Oslo. *TOI rapport 391/1998*. Oslo: Transportøkonomisk Institut.

Hjorthol, R. 1994: Byen som ramme for kvinners og menns daglige reiser og aktiviteter. I *Sociologi i dag*, vol. 24/3, pp. 45-64.

Jensen, M. 1997: *Benzin i blodet. Kvalitativ del. Faglig Rapport nr. 191*. Risø: Danmarks miljøundersøgelser.

Kuehn, S. 1999a: *Livsstilens betydning for energiforbruget*. Ph.d.-afhandling, Sociologisk Institut: Københavns Universitet.

Kuehn, S. 1999b: Livsstil og energiforbrug - analyseret med bourdieusk optik. I *Tidsskriftet Dansk Sociologi*, nr. 2/10 årg.

Law, R. 1999: Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography* vol. 23/4, pp. 567-588.

Linden, A. et.al. 1999: Gender differences in environmental impacts from patterns of transportation - A case study from Sweden. I *Society and Natural Resources*, vol. 12, pp. 355-369.

Miegel, F. 1990: *Om värden och livsstilar*. Lunds Universitet, Sociologiska Institutionen, Projekt LOM.

Nilsson, P.K. 1998: *Faktorer af betydning for valg af transportmiddel*. Vejdirekto-



- ratet, Trafiksikkerhed og Miljø.
- Norre, L. 1996: Sociale dilemmaer på persontransportområdet. Trafikdagene 1996. Aalborg.
- Polk, M. 1998: Gendered Mobility - a study of women's and men's relations to automobility in Sweden. *Humane-kologiska Skrifter 17*. Göteborg: Göteborg Universitet.
- Ropke, I. og M. Godskesen 1998: Teoretiske perspektiver på hverdagsliv og transport. *Trafikdagene 1998, Aalborg Universitet*. Aalborg.
- Silverstone, R. og E. Hirsch (red.) 1992: *Consuming technologies: media and information in domestic spaces*. London: Routledge.
- Transportrådets Sekretariat og Trafikministeriets planlægningsafdeling juni 1998: *Hvordan kan dansk transportforskning styrkes?* København.
- Urry, J. 2000: *Sociology beyond Societies*. London: Routledge.
- Waldo, Å. 1999: *Vardagslivets resor i den stora staden. LDiss 1999:2*. Lund: Department of Sociology, Lund Universitet.