

## **Paper til Trafikdage på Aalborg Universitet '98**

v. seniorforsker, sociolog

Mette Jensen

Afdeling for Systemanalyse

Danmarks Miljøundersøgelser

## **Metoder til studier af transportadfærd**

### **Indhold**

1. Indledning
2. Kvalitative metoder og den kaotiske virkelighed
3. Kvantitative metoder og hele virkeligheden
4. Diskussion de to metoder
  - Forskningsmetoder med og uden teknologi
  - Supplerende eller konkurrerende metoder?
5. Transportadfærdsforskningen i fremtiden
7. Litteratur

### **1. Indledning**

Transportadfærd kan undersøges på mange måder. Danmarks Statistik har i en årrække gennemført de såkaldte Transportvaneundersøgelser (TU) hvor man løbende har stillet spørgsmål til et repræsentativt udsnit af befolkningen vedr. deres transportmiddelvalg og rejser dagen forinden. Gennem disse undersøgelser har man fået et billede af hvilke transportmidler der benyttes, og hvor langt og til hvad befolkningen transporterer sig. TU-undersøgelserne har været anvendt til forskelligartede formål, lige fra længerevarende forskningsprojekter til ad hoc prægede udredningsopgaver. Fælles for dem har været at de har været præget af økonomiske beregninger og statistiske analyser. Resultaterne af aktiviteterne har givet et kvantitativt billede af hvordan transportadfærden ser ud i Danmark. De har opgjort persontransportarbejdet, undersøgt hvor mange der benytter hvilke transportmidler, herunder antallet af biler, hvordan transporten fordeler sig på køn, alder, indkomst etc. Dette kvantitative billede, som ikke kun omfatter arbejder med udgangspunkt i TU-undersøgelserne, har år for år kunnet vise hvordan stigningen i antallet af biler og kørte kilometer er vokset og vokset.

### **2. Kvalitative metoder og den kaotiske virkelighed**

Men baggrunden for de mange kørte kilometer, hvad det er i folks liv, i familiernes og den enkeltes dagligdag, der har gjort og gør at de transporterer sig så meget og så langt, har der ikke været sat noget videre fokus på. Hvis man vil bag om adfærden som den umiddelbart fremtræder, er en kvalitativ (forsknings)metode en oplagt mulighed. Gennem intensive interview kan man få folks egne forklaringer på og opfattelser af adfærd og holdninger, og kan på den måde give nogle forklaringer der er anderledes og dybere end de der kan uddrages af statikkerne. De interviewedes egne forklaringer vil være i centrum. Kvalitative analyser er nye indenfor den del af transportforskningen som drejer sig om adfærd, og det vil derfor være på

sin plads kort at fremdrage nogle træk ved den kvalitative forskningsmetode og dens anvendelighed i denne forbindelse.

Transport i hverdagen er en kompleks størrelse, dels fordi den konkret forbinder dagens mange forskelligartede aktiviteter i tid og rum, dels fordi den har en lang række andre betydninger end de rent transportmæssige. Denne mangfoldighed, som også kan ses som et udtryk for en kaotisk virkelighed, kan være vanskelig at indfange i en struktureret forskningsproces. I sit valg af metode må forskeren derfor gøre sig klart hvilke problemstillinger indenfor transportadfærden der er i fokus. Er man interesseret i at belyse baggrunden for en given adfærd eller for nogle holdninger til transport, som begge dele bundes i både det sanselige/følelserne og intellektet, er det oplagt at benytte sig af en kvalitativ metode. Her kan man som forsker supplere sine spørgsmål og den interviewede kan udbyde sine svar. Man kan vende tilbage til de samme emner flere gange undervejs i interviewet, og på den måde få nye vinkler på problemstillingerne. Man behøver ikke fastlægge hele forløbet af et interview fra starten, men kan forfølge interessante spor så langt der er behov for det. På denne måde kan nye og uforudsete forklaringer og emner dukke op undervejs, emner og forklaringer som kan bringe nyt og uventet lys over problemerne.

Udover at komme bag om en bestemt adfærd eller nogle givne holdninger kan en kvalitativ tilgang danne baggrund for udvikling af begreber og teorier til en yderligere forståelse af transportadfærden i det moderne samfund. Et eksempel på dette kan ses i forskningsrapporten "Benzin i blodet - kvalitativ del"<sup>1</sup>, hvor begreberne frihed, uafhængighed og hastighed blev taget op til diskussion, netop ud fra de intensive interview der var indsamlet i forbindelse med undersøgelsen. Argumenter for bilismen i almindelighed og brug af bilen i hverdagen i særdeleshed, der gik igen i stort set samtlige interview, var at bilen gav frihed til at bevæge sig omkring som man ville, uafhængigt af alt og alle. Og hastigheden hvormed man kunne bevæge sig frit og uafhængigt i tid og rum, var ligeledes af betydning for mange af interviewpersonerne. De kvalitative interview blev på denne måde også et udgangspunkt for begrebsdiskussionen i den teoretiske del af undersøgelsen.

Jeppe Læssøe et.al. skriver i sin slutrapport om grønne familier<sup>2</sup> at kvalitative metoder er specielt egnet når der er tale om et nyt område som skal beskrives i sit væsen og kompleksitet (Læssøe et.al., s. 12). Og det er netop tilfældet i forskningen om transportadfærd at der her er tale om et nyt område som derfor kræver en eksperimenteren og åbenhed i valget af forskningsmetode. Læssøe skriver videre hvordan der indenfor human- og samfundsvidenskaberne, har været en lang tradition for at benytte hermaneutiske og fænomenologiske videnskabsprincipper i kvalitative analyser. Om disse principper skriver han:

"Den grundlæggende ide heri er ikke at forsøge at be- eller afkræfte en i forvejen formuleret teori eller hypotese under kontrollerbare forhold, men derimod åbent og grundigt at iagttage og beskrive et fænomen i virkeligheden med henblik på efterfølgende at udarbejde et logisk sammenhængende bud på en fortolkning af dette fænomens essens (dets væsen/særlige

---

<sup>1</sup> Mette Jensen, Benzin i blodet - kvalitativ del (1997). Rapporten er den første af to rapporter om transportadfærd og holdninger til transport i den danske befolkning. Den anden rapport, Benzin i blodet - kvantitativ del, er som udgangspunkt en kvantitativ opgørelse af resultaterne i den kvalitative undersøgelse. De to undersøgelser som ligger til grund for rapporterne er en del af et større forskningsprogram, Altrans, som består af to dele, hvor adfærdsdelen udgør førstedelen af programmet. Programmet i sin helhed er blevet udført i Afdeling for Systemanalyse ved Danmarks Miljøundersøgelser.

<sup>2</sup> Jeppe Læssøe et.al., Grønne Familier (1995)

kendetegn/indre og ydre dynamik). Med kvalitative metoder undersøger man nogle få tilfælde i dybden, for at forstå og beskrive alment relevante forhold, som de kommer til udtryk i disse specifikke tilfælde” (Læssøe et.al., s. 14).

I den kvalitative del af Altrans blev interviewene brugt til at kaste nyt lys over den undersøgte problemstilling - befolkningens transportadfærd og holdninger til transport. I analysen af interviewene udkrystalliserede der sig langsomt strukturer som kunne give nogle forklaringer på spørgsmålene “hvorfør gør de sådan” og “hvordan forholder de sig til det de gør”. Denne strukturering resulterede i dannelsen af seks typer af trafikanter som vil blive benyttet som eksempler i det følgende. Typerne kom til at bestå af to hovedtyper: Bilister og cyklister/kollektivbrugere. Hver af disse typer blev opdelt i tre undertyper. Bilisterne blev inddelt i 1. Lidenskabelige bilister, 2. Hverdagsbilister og 3. Fritidsbilister.

Cyklisterne/kollektivbrugerne blev inddelt i 4. Cyklister/kollektivbrugere af hjertet, 5.

Cyklister/kollektivbrugere af behov og 6. Cyklister/kollektivbrugere af nød.

Opsummerende kan det siges at kvalitative metoder kan indfange en kaotisk virkelighed, kan bidrage til at forklare baggrunden for bestemte adfærdsmønstre, kan medvirke til at udvikle nye begreber og teoridannelser samt kaste nyt lys over gammelkendte problemstillinger.

### **3. Kvantitative metoder og hele virkeligheden**

Den del af virkeligheden som man kender noget til i forvejen og som kan “måles og vejes”, kan med fordel beskrives v.hj.a. en kvantitativ metode. Omfanget af et givent problem må undersøges kvantitativt, det vil indenfor forskning i transportadfærd sige at man må se på hvor omfattende en bestemt adfærd er i en befolkning, og hvor store virkningerne som følge af den selv samme adfærd, ser ud til at være. Dette er væsentligt at kortlægge når der er tale om miljøproblemer<sup>3</sup>, fordi forebyggende indsatser nødvendigvis må prioriteres ud fra en kvantitativ vurdering af omfanget af et givent miljøproblem. Ikke kun forebyggende indsatser, men også løsninger af miljøproblemerne, må basere sig på kvantitative undersøgelser af et givent fænomen.

Indenfor forskning i transportadfærd kan en kvantitativ metode anvendes til at sige noget om hvor mange (procent) der har en given adfærd eller nogle bestemte holdninger til et udvalgt emne. En kvantitativ spørgeskemaundersøgelse som både skal belyse transportadfærd og holdninger til transport, kan dels sige noget om hvor mange af de adspurgte der transporterer sig hvorhen og i hvilke transportmidler, dels hvor mange der har bestemte holdninger til nogle angivne spørgsmål. Spørgsmålene kan differentieres ved hjælp af forskellige svarkategorier så som “helt enig, lidt enig, lidt uenig, helt uenig” eller andre lignende kategorier, og kan derved sige noget om hvordan befolkningen fordeler sig på de forskellige kategorier. Der kan også spørges til hyppigheden af et bestemt fænomen, f.eks. hvor ofte man kører i bil til arbejde, til indkøb, henter og bringer børn i bil, kører til sommerhus, etc.

Erik Maaløe skriver i “Case-studier, af og om mennesker i organisationer”<sup>4</sup> om hvad han forstår ved spørgeskemaundersøgelser eller survey, og hvad de kan bruges til.

---

<sup>3</sup> Udgangspunktet for Altrans har været transportens miljøbelastning som er et af de store problemfelter for transportforskningen i dagens samfund.

<sup>4</sup> Erik Maaløe, Case-studier - af og om mennesker i organisationer (1996)

“Beskrivelser af mængder, enten i deres helhed eller gennem stikprøver, der antages at være repræsentative for de udsete grupper af f.eks. personer eller virksomheder. Undersøgelser, som i deres kerne er baseret på optælling af diskrete enssvarende data ud fra til formålet udarbejdede registreringskemaer.

Hver variabel skal kunne kvantificeres, dvs. samtlige spørgsmål må være af typen “hvem...”, “hvor mange...”, “i hvilken grad...”, “i hvilke henseender...” etc. Heraf får man svar om mængder, fordelinger, hyppigheder, der f.eks. kan blotlægge samvarians.” (Maaløe, 1996, s. 25)

Kvantitative undersøgelser kan sige noget om udvalgte dele af virkeligheden som kan bearbejdes v.hj.a. statistik. Metoden kan anvendes til at bearbejde meget store datamængder som det ville være umuligt at få et overblik over på anden måde.

Kvantitative metoder indenfor transportadfærdsforskningen kan mao. anvendes til at belyse omfanget af en bestemt adfærd mhp. at vurdere problemet eller -problemerne i forbindelse med den fokuserede adfærd, finde forebyggende foranstaltninger og evt. løsninger til at afhjælpe problemet. Kvantitative metoder kan statistisk beskrive udvalgte dele af virkeligheden som dog altid vil være taget ud af den sammenhæng de indgår i, med de begrænsninger der ligger i det.

#### 4. Diskussion af de to metoder

Der er naturligvis forskellige problemer forbundet med både kvalitative og kvantitative metoder. Det følgende vil være en kort redegørelse for nogle af de overvejelser og erfaringer der er dukket op undervejs i forbindelse med arbejdet med de to undersøgelser i adfærdsdelen af Altrans<sup>5</sup>.

I forbindelse med **kvalitative metoder** er forskeren selv en afgørende faktor som nødvendigvis må fungere og opfattes subjektivt<sup>6</sup>. Det medfører at forskeren må være bevidst om sin egen rolle, og selvom denne rolle er subjektiv skal den være vurderende og saglig. Selvom forskeren på den ene side skal bruge intellektet i forbindelse med et interview, skal følelserne og evnen til at leve sig ind i den anden, indfølingen, på den anden side medvirke i interviewet og give sit væsentlige bidrag i processen. Jette Fog skriver i sin bog, “Med samtalen som udgangspunkt”<sup>7</sup>, om subjektiviteten i det kvalitative forskningsinterview, og nogle af de problemer man skal være opmærksom på i forbindelse med at anvende en kvalitativ metode:

“Forskerens subjektivitet er i interviewsituationen det bedste og i visse henseender det eneste redskab til erkendelse af den konkrete anden person. Den anden side af sagen er, at jeg langtfra altid og uden videre kan stole på mine sanser og følelser. Forskerens subjektivitet er

---

<sup>5</sup> Den kvalitative del af undersøgelsen baserer sig på 20 intensive interview på mellem 1½ og 2½ times varighed med ialt 30 personer, og i forbindelse med den kvantitative del er foretaget ½ times telefoninterview med 1000 personer ud fra et standardiseret spørgeskema.

<sup>6</sup> Subjektivitet findes ikke kun indenfor kvalitative metoder. Også når man arbejder med kvantitative metoder, må man træffe nogle - subjektive - valg, udvælge - subjektivt - sit emne eller sine data etc. I forhold til de kvalitative metoder, er der her tale en anden form for subjektivitet som ofte “kamoufleres” gennem opstilling af tal som har en tendens til at fremstå objektivt, som noget man ikke kan diskutere.

<sup>7</sup> Jette Fog, Med samtalen som udgangspunkt - Det kvalitative forskningsinterview (1997)

et sårbart instrument, der skal “stemmes”, før hun går ud og bruger det. Jeg må derfor undersøge mit instrument *konkret* - før, under og efter interviewet.” (Fog, 1997, s. 79)

Transportadfærd og holdninger til transport er et taknemmeligt emne at interviewe folk om. De fleste er interesseret i transport bl.a. fordi den indgår som en meget konkret og omfattende del af deres hverdag - man er optaget af transport og vil derfor gerne tale om det. Kontakten til den eller de interviewede er derfor som oftest let i udgangspunktet. Det er så op til forskeren at holde kontakten og skabe tillid mellem sig selv og interviewpersonen eller -personerne. Man skal balancere mellem uden forbehold at give sig hen i interviewet samtidig med at man som professionel interviewer skal holde distancen og ikke bliver det Jette Fog kalder over-involveret. Og naturligvis er det afgørende at det er de interviewedes tanker og holdninger der kommer på båndet og ikke interviewerens. Denne balance er både noget der skal læres og erfares, samtidig med at man som person skal have et vist talent for at tage et godt interview.

Når det indsamlede materiale skal analyseres er det vigtigt at sikre en streng overensstemmelse mellem materialet og analysen. Det lyder indlysende, men er det måske ikke altid. Også her skal være forsigtig med at det ikke er forskerens egne holdninger der skinner igennem i analysen, men den interviewedes opfattelser der lægges frem og vurderes.

Kort sagt ligger det største problem i de kvalitative undersøgelser i forskeren som subjektiv person - samtidig med at dette netop er afgørende for det gode interview.

En vigtig indvending mod **kvantitative spørgeskemaundersøgelser**<sup>8</sup> er at de tager det emne eller de personer de vil undersøge, ud af den sammenhæng med omgivelserne der altid vil være der, og at al sociologisk og øvrig samfundsvidenskabelig forskning for den sags skyld, bør ses ud fra en helhed og i den eller de forbindelser der er relevante for den givne undersøgelse.

Kvantitative spørgeskemaundersøgelser kan ikke finde nye områder eller fænomener fordi der ikke kan spørges til noget man ikke kender til i forvejen. Der kan være overraskelser hvad angår hvor mange der tilslutter sig et givent spørgsmål; hvis der f.eks. i en undersøgelse viste sig at være over 90% der gik ind for en fordobling af benzinprisen og en afskaffelse af privatbilismen over en 10 års periode, ville det være et uventet resultat som kunne danne baggrund for nogle anderledes analyser og konklusioner end man traditionelt ser det indenfor transportadfærdsforskningen. Men hvis der ikke blev spurgt til lige netop det problem, ville man ikke få at vide at det forholdt sig sådan. Nye stier kan således ikke betrædes v.hj.a. kvantitative metoder, men omfanget af et fænomen kan naturligvis være en nyhed i sig selv.

Et andet problem i forbindelse med spørgeskemaundersøgelser er selve formuleringen af spørgsmålene. De skal være så éntydige og klare som muligt, men man skal samtidig sikre at man ikke lægger folk svarene i munden, at spørgsmålene ikke er farvede. F.eks. vil et spørgsmål som: “Hvad er din mening om den storslåede og smukke nye Storebæltsbro som knytter Danmark sammen?”, med f.eks. to svarmuligheder som “Den er pragtfuld” eller “Den er flot”, være temmelig problematisk. Alle svar vil være positive overfor broen, og en evt.

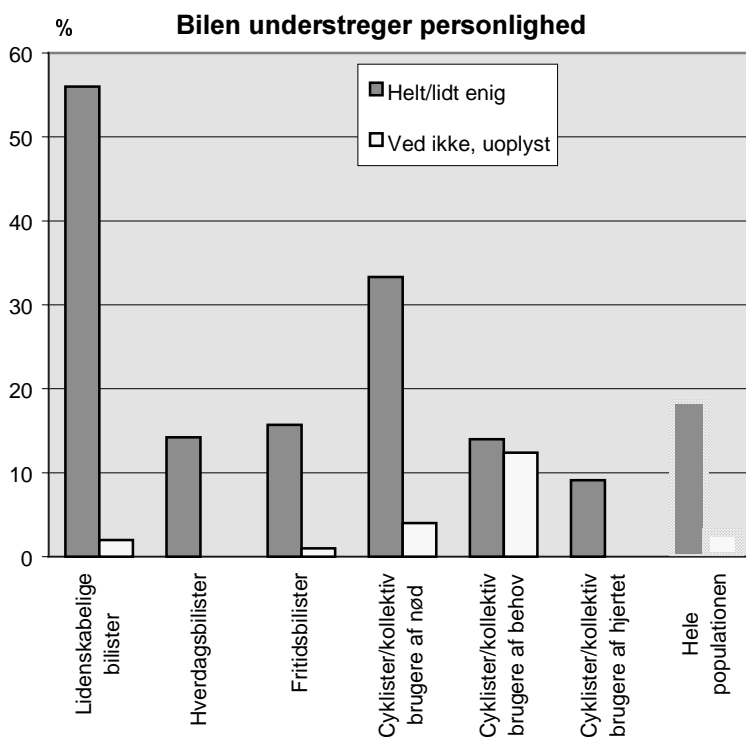
---

<sup>8</sup> Spørgeskemaundersøgelser eller survey, som de også kaldes, kan være undersøgelser hvor spørgeskemaet sendes ud med posten, det kan være undersøgelser hvor der interviewes pr. telefon, hjemme hos folk, på gaden eller lignende. De data der indsamles bearbejdes statistisk. Til forskel fra kvalitative interview, hvor der ofte bruges en spørgeramme som interviewet kan holde sig indenfor, men ikke altid gør det, og hvor det indsamlede materiale bearbejdes kvalitativt.

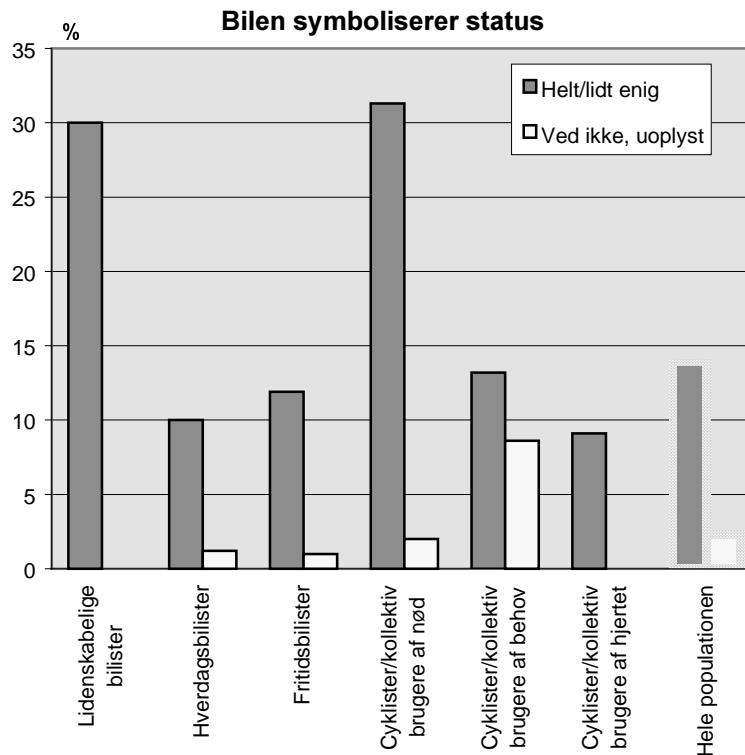
skepsis overfor den vil ikke komme frem. Så farvede spørgsmål ses naturligvis sjældent, og næppe nogensinde indenfor forskningsinterview. Men udsagn som, “jeg kan lide at køre bil fordi det giver mig en følelse af frihed”, “jeg kan lide at køre kollektivt fordi jeg undervejs kan slappe af, læse, høre musik eller lignende” eller “jeg kan lide at cykle fordi jeg får motion og frisk luft” kan også, hvis de står alene, virke ind på svarene som vil få en bestemt drejning.

Et tredje problem i forbindelse med kvantitative spørgeskemaundersøgelser er at man i forbindelse med bestemte, mere følelsesbetonede spørgsmålstyper kan risikere at få misvisende svar.

Dette problem dukkede op i forbindelse med nogle af spørgsmålene i spørgeskemaundersøgelsen i Altrans. Af nedenstående figurer, figur 1 + 2, fremgår det at spørgsmålene om “bilen som symbol på status” samt at “bilen understreger ens personlighed” opnåede en ringe tilslutning - 14% var helt eller lidt enige i spørgsmålet om status og 18% tilsluttede sig spørgsmålet om personlighed. Svarene kan forekomme overraskende, i hvert fald i forhold til resultaterne i den kvalitative undersøgelse, hvor mange af bilisterne var inde på bilens betydning på disse områder.



Figur 1: Den procentvise fordeling af besvarelsene på spørgsmålet om bilen understreger ens personlighed, opgjort for hver enkelt trafikanttype sammenlignet med hele populationen.



*Figur 2: Den procentvise fordeling af besvarelsene på spørgsmålet om bilen symboliserer status, opgjort på hver enkelt trafikanttype sammenlignet med hele populationen.*

Et bud på en forklaring kunne være at en kvalitativ undersøgelse kommer tættere på interviewpersonerne, og dermed får opfattelser og holdninger frem som den mere distancerende kvantitative undersøgelse ikke får. Her er emnerne taget ud af sammenhængen og stillet sort/hvidt op, og uddybende spørgsmål og svar kan som nævnt ikke hverken stilles eller gives. Det kan således medføre at spørgsmål som er sensitive eller som man har tvetydige følelser overfor, lettere vil blive afvist end hvis man har mulighed for at forklare baggrunden for sin opfattelse eller sine følelser.

I den kvalitative undersøgelse i Altrans blev spørgsmålene om bilen som udtryk for ens personlighed eller som statussymbol ofte umiddelbart afvist, men efter en del snak frem og tilbage kunne interviewpersonen måske fortælle om hvordan bilen betød status for en ægtefælle eller kæreste, for naboer eller andre mennesker i almindelighed. Det er måske en holdning eller følelse man har, men som man ikke rigtig vil kendes ved, og som det derfor er lettere at tillægge andre end en selv. Desuden må svaret nok tages med et gran salt fordi status ikke er noget man i dele af den danske kultur bryder sig om at skilte med, og det kan derfor godt betyde mere end man umiddelbart giver til kende når spørgsmålet kræver et så kort og præcist svar som tilfældet er i en kvantitativ undersøgelse. I modsætning til den kvalitative undersøgelse som netop er i stand til at komme bag de umiddelbare svar.

## **Forskningsmetoder med og uden teknologi<sup>9</sup>**

I forbindelse med en diskussion af de to metoder kunne det være interessant at se på kvalitative metoder som metoder uden brug af teknologi, med forskeren selv som det vigtigste "redskab", og kvantitative metoder som metoder med anvendelse af teknologi som noget centralt og uomgængeligt. Hvilken indflydelse har det at teknologien får en så stor betydning i forskningsprocessen som det er tilfældet i forbindelse med kvantitativ forskning? Teknologien får så at sige en placering mellem virkeligheden og forskeren.

Man kan også sige at teknologien kan komme til skygge for virkeligheden som kan være svær at få øje på fordi teknologien kommer til at fylde så meget i processen. Hvis man betragter forskning som noget der skal kaste (nyt) lys over udvalgte områder af virkeligheden - og det gælder vel uanset hvilken forskning der er tale om, om det er natur-, samfundsvidenskabelig eller humanistisk forskning - og man i forskningsprocessen bruger en meget stor del af sine resurser, både tidsmæssigt, økonomisk, intellektuelt og kreativt, på at udvikle og anvende en kompliceret teknologi, vil det så ikke komme til at optage så stor en del af hele processen at den vil fjerne fokus fra virkeligheden? Man må i hvert fald i forbindelse med kvantitativ forskning sikre en line til virkeligheden hvis man skal fastholde dens relevans. Det er klart at relevanskravet må stilles når der er tale om forskning baseret på en eller anden form for empiriindsamling. Det behøver ikke altid at være et krav til den forskning som arbejder med "ren" teori- og/eller begrebsudvikling, men derfor kan problemet med teknologiens betydning i forskningsprocessen godt spille en rolle indenfor teoretisk forskning også.

Artiklen her vil ikke fokusere på denne problemstilling som det vigtigste, men rejse spørgsmålet til almindelig diskussion i forbindelse med en vurdering af de to metoder. Det er i hvert fald erfaringerne fra Altrans at den kvalitative undersøgelse og analyse havde stor betydning i forhold til at fastholde fokus på virkeligheden i den kvantitative spørgeskemaundersøgelse hvor teknologien optog mange resurser både økonomisk og tidsmæssigt, og hvor forskeren ikke selv var ude at interviewe. I den kvalitative undersøgelse derimod var kontakten til virkeligheden direkte, der var ikke noget forstyrrende element mellem forsker og interviewperson; som forsker stod man i bogstavelig forstand ansigt til ansigt med forskningens genstand - den interviewede. Uden erfaringerne fra den kvalitative undersøgelse, som så at sige udgjorde et konstant relevanskriterium, kunne det tænkes at den kvantitative undersøgelse havde haft en ringere kontakt til virkeligheden, med konsekvenser både for analysen og resultaterne.

## **Supplerende eller konkurrerende metoder?**

Ud fra erfaringerne i Altrans kan drages en klar konklusion mht. hvilken af de to metoder - kvalitative eller kvantitative - der er bedst. Det er der ingen af dem der er. Man kan sige at de har forskellige styrker og svagheder og at de supplerer hinanden i adfærdsforskningen - og formentlig også på en række andre forskningsområder. Hvis man - som det er sket i Altrans - benytter metoderne sammen skal de ikke be- eller afkræfte resultaterne hos hinanden, men tværtimod belyse et givent emne ud fra forskellige perspektiver. Tilsammen kan de to metoder kaste et klarere og mere alsidigt lys over en problemstilling, end hvis man kun benytter den ene. Naturligvis kan der være forskningsområder hvor man med fordel kan benytte den ene eller den anden metode, og hvor resultaterne af forskningen kan være relevant og interessant,

---

<sup>9</sup> Teknologi skal her forstås som teknik med de omgivelser den findes i, samt måden hvorpå den drives og anvendes.



selvom der kun er anvendt den ene metode, men ofte vil det samlede billede af et givent fænomen blive både dybere og bredere hvis begge metoder inddrages.

## 5. Transportadfærdsforskning i fremtiden

Indenfor forskningen i transportadfærd er der i de kommende år brug for eksperimenter mht. forskningsmetode. Som nyt - eller forholdsvist nyt - forskningsområde i Danmark - burde det være oplagt at søge nye veje både i valg af emner og metoder. De mange problemer indenfor transportområdet - og her tænkes ikke mindst på miljøproblemerne - fordrer nytænkning og utraditionelle metoder. Et kritisk øje på den eksisterende forskning, og på hvordan resurserne anvendes, bør være en del af ethvert forskningsprojekt indenfor området. Hvordan sikres at både temaer og metoder fornyes og udvikles ud fra de forskningsbehov der kan skitseres på dette felt? Og hvordan sikres at erfaringerne gives videre til nye forskere på feltet, sådan at man ikke skal begynde forfra ved hvert nyt projekt? Med disse afsluttende ord og spørgsmål er bolden hermed givet videre til en forhåbentlig spændende diskussion på trafikdagene på Ålborg Universitet i august 1998.

## 7. Litteratur

Fog, Jette (1994): *Med samtalen som udgangspunkt - Det kvalitative forskningsinterview*, Akademisk Forlag, København.

Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet - kvalitativ del*, Faglig rapport nr. 191, Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde

Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet - kvantitativ del*, Faglig rapport nr. 200, Danmarks Miljøundersøgelser, Roskilde

Læssøe, Jeppe et. al. (1995): *Grønne Familier - Miljøvenlige levemåder - og mulighederne for at støtte udviklingen af dem*, Institut for Teknologi og Samfund, Danmarks Tekniske Universitet, Lyngby

Erik Maaløe (1996), *Case-studier - af og om mennesker i organisationer*, Akademisk Forlag, København