

## Har holdninger en betydning for transportmiddelvalget ?

- Storbybefolkningens valg mellem kollektiv transport og personbil

Civilingeniør, phd, Lykke Magelund, Hovedstadsområdets Trafikselskab

*At bilismen skaber miljøproblemer, at disse problemer er størst i byområder samt, at den kollektive trafik bør spille en større rolle, er synspunkter, som der kan findes tilslutning til også blandt bilister. Overfor disse generelle synspunkter står den kendsgerning, at det er overordentligt vanskeligt, at få bilister til at benytte den kollektive trafik. Hvordan forklarer man den gabende forskel mellem holdning og handling, som genfindes på den trafikpolitiske arena ? Har holdninger overhovedet en sammenhæng til det konkrete forbrugsvalg - her at bruge bil, eller styres valget af helt andre motiver ? HT har, med støtte fra Transportrådet, igangsat en analyse som sætter fokus på storbybefolkningens motiver for valg mellem kollektiv transport og personbiltransport i bolig-arbejdsrejser. Omdrejningspunktet for analysen er en interviewanalyse, som forventes gennemført i efteråret 1995. I forbindelse med projektet har det været nødvendigt at etablerer en slags teoretisk platform til forståelse, og i analytisk sammenhæng operationel håndtering, af spørgsmålet om sammenhæng mellem mentale processer og handling, herunder særligt spørgsmålet om holdning og handling. I dette notat introduceres kort til forskellige teorier, som hver især kan bidrage til en forståelse af sammenhæng, eller mangel på sammenhæng, mellem holdninger og handlinger i transportmiddelvalget. I afsnit 2 beskrives to teorier som beskæftiger sig med sammenhængen mellem holdning og adfærd: Fishbein & Ajzens "Theory of Reasoned Action" samt Ajzens videreudvikling til "Theory of Planned Behavior". I afsnit 3 diskuteres betydningen af vane for forbrugsvalg, og Triandis teori om sammenhæng mellem vane og holdning introduceres. I afsnit 4 beskrives Festingers teori om kognitiv dissonans, og i afsnit 5 introduceres kort til begrebet socialt dilemma. Endelig beskrives i afsnit 6 kort den interviewanalyse som forventes gennemført i efteråret 1995. I notatet gives ikke et endeligt svar på overskriftens spørgsmål om, hvorvidt holdning har en betydning for transportmiddelvalget, men forhåbentlig et bidrag til nuancering af en problemstilling, der i Danmark i fagkredse har været præget af den opfattelse, at transportmiddelvalg er strukturbestemt.*

### 1. Introduktion

At bilismen skaber miljøproblemer, og problemerne er størst i byområder er velkendt. At den kollektive trafik bør spille en større rolle end den gør i dag i løsningen af byernes miljøproblemer er et synspunkt, hvortil der på det overordnede niveau kan findes tilslutning også blandt bilbrugere

<sup>1</sup>. Alligevel går udviklingen ikke i den ønskede retning. Den kollektive trafik i Hovedstadsområdet har de senere år mistet markedsandele til privatbilismen. Udvikling forventes at fortsætte i de kommende år på trods af ganske store investeringer i forbedring af den kollektive trafik (litt 21).

Hvordan skaber man overensstemmelse mellem en overordnet målsætning om en miljømæssig bedre udvikling i storbyområdet og individuelle beslutninger om konkret adfærd i dette tilfælde individuelle beslutninger om at benytte kollektiv transport fremfor biltransport ? Bilister er tilsyneladende ikke uvidende om, at det ud fra en miljømæssig betragtning er fornuftig at styrke den kollektive trafik, men på kort sigt er der ikke tegn på at denne viden omsættes i konkret handling. Hvordan skal man forklare den manglende sammenhæng mellem overordnet holdning og konkret handling ? Har holdninger overhovedet en sammenhæng til valget af transportmiddel, eller baserer valget sig i overvejende grad på andre og over-

<sup>1</sup> I en interviewanalyse (lit 25) udtrykker 84% af de adspurgte i Hovedstadsområdet enighed i det synspunkt, at den kollektive trafik skal udbygges for at forbedre miljøet. 80% af de adspurgte bilister er enige, og 88% af de adspurgte kollektivbrugere er enige.

skyggende parametre - og hvilke i givet fald ?

Hidtidige forsøg på at forklare transportmiddelvalget ud fra enkelte parametre har ikke vist en høj grad af forklaringsværdi. Valget mellem bil og kollektiv transport kan ikke alene forklares ud fra en mikroøkonomisk tankegang, hvor privatøkonomiske overvejelser er det afgørende beslutningskriterie. Valget af personbil kan ikke alene forklares med, at det kollektive transportudbud er for ringe, i givet fald er det vanskeligt at forstå, hvorfor de fleste bilister i hovedstadsområdet udtrykker tilfredshed med den kollektive trafikbetjening<sup>1</sup>. Valget af personbil kan ikke alene forklares med, at bilister er underlagt strukturelle bindinger, feks tidsmæssige bindinger i familie og på arbejdet, som nødvendiggør en personbil, i givet fald er det vanskeligt at forstå, hvordan relativt mange kollektivbrugere i storbyområdet rent faktisk får deres hverdag til at hænge sammen. Transportmiddelvalg er en kompliceret beslutningsproces, hvor på det individuelle niveau mange forskellige parametre er afgørende for valget, og hvor betydningen af de forskellige parametre varierer personer imellem. Det forvirrende billede der tegner sig når transportmiddelvalg forsøges forklaret ud fra en enkelt eller få parametre - det være sig generelle holdninger eller konkrete individuelle monetære overvejelser - er netop et udtryk for der er tale om komplicerede beslutningsprocesser.

I projektet "Kollektiv transport i større byområder" har HT med støtte fra Transportrådet sat fokus på denne komplicerede beslutningsproces. Konkret fokuseres gennem en interviewanalyse på motiver for valg og motiver for fravalg af kollektiv transport hhv personbiltransport i bolig-arbejdsrejser. I projektet er som udgangspunkt en åben tilgang til, hvilke forhold som har betydning for valg og fravalg. Med en åben tilgang anses såvel mentale forhold i form af feks holdning, vaner og viden at være betydning ligesom forhold af strukturel karakter i form af kollektiv udbud, individuelle tidsmæssige og økonomiske bindinger. Dansk trafikplanlægning og-forskning har i mange år har været præget af den opfattelse, at adfærdsændringer primært skabes gennem strukturelle ændringer i vilkårene for transport, dvs primært reguleringer via prismekanismer, infrastrukturudvikling og for kollektivtrafikken udbudsforbedringer. Betydningen af trafikanters holdninger og normer har ikke været genstand for megen analyse. Det har derfor i projektet været nødvendigt at etablere en slags teoretisk platform til forståelse af sammenhæng mellem holdninger og handling. I det følgende beskrives og diskuteres nogle centrale teorier som hver for sig bla kan medvirke til at belyse, hvorfor man kan konstatere en så stor forskel mellem bilisters generelle holdninger til kollektiv trafik og den kendsgerning, at det er meget vanskeligt at få bilister til at benytte den kollektive trafik.

## 2. Holdning og adfærd - Fishbein & Ajzen

### 2.1 Introduktion

Fisbein og Ajzens arbejde med, ud fra en socialpsykologisk indgangsvinkel, at skabe en teoretisk forståelsesramme for sammenhæng mellem adfærd og holdning står centralt indenfor teorier om forbrugeradfærd. Grundlæggende i Fisbein og Ajzens "Theory of Reasoned Action" (litt 1 & litt 3) er en antagelse om, at *adfærd er en konsekvens af mentale processer*. Det udelukkes ikke at den modsatte proces kan finde sted, at adfærd påvirker de mentale processer, men det er ifølge teorien ikke den primære påvirkningsretning. En anden grundlæggende antagelse er, at *personer normalt handler rationelt*. Adfærd foretages normalt på baggrund af en tankemæssig ræsonnering, hvor der sker en systematisk brug af den information og viden en person er i besiddelse af. Modsatningen til rationel handling er automatisk - feks vanebaseret - handling og handling som sker i affekt. Endelig forudsættes i teorien at *individet har et frit valg* i relation til den konkrete adfærd - en forudsætning som ikke gør sig gældende

<sup>1</sup> I en interviewanalyse (lit 25) udtrykke 79 % af de adspurgte i Hovedstadsområdet tilfredshed med tog- og 75% med busbetjeningen. Blandt bilisterne udtrykker 72% tilfredshed med tog- og 67% med busbetjeningen. Den relativt høje tilfredshed blandt bilister kan være et udtryk for, at når først bilen er valgt er kvaliteten af det kollektive udbud uden betydning.

på en række adfærdsområder, og som har ført til Ajzens senere modificering i "Theory of Planned Behavior" (litt 2), som der vendes tilbage til senere.

I lighed med den mikroøkonomiske adfærdsmodel postuleres nyttemaksimering at være en væsentlig drivkraft for handling, men i modsætning til den mikroøkonomiske model er der tale om en *subjektiv nyttemaksimering*, hvor nyttemaksimeringskriterier og relative betydning kan varierer for forskellige personer eller for den samme person for forskellige situationer. Matematisk kan "Theory of Reasoned Action" formuleres:

$$A \approx IA = v_1 \times HA + v_2 \times SN = v_1 \times \sum(k_i \times b_i) + v_2 \times \sum(n_i \times m_i)$$

Forud for en given adfærd (A) skaber personen ifølge teorien en intention om at udføre en handling (IA). Intentionen skabes på baggrund af en vægtning (vægtene  $v_1$  og  $v_2$ ) af to hovedelementer: personens holdning til den givne adfærd (HA) samt personens subjektive norm (SN). Holdningen til en handling er en samlet vurdering af de konsekvenser som en handling forventes at indebærer og bygger på en række underliggende opfattelser af handlingens konsekvenser ( $k_i$ ) og afvejning af disses relative betydning ( $b_i$ ). Den subjektive norm (SN) er en samlet vurdering af, hvad personen tror andre personer eller grupper mener han/hun skal gøre ( $n_i$ ) og en vægtning ( $m_i$ ) efter motivationen til at handle i overensstemmelse med disse andre.

Påvirkningsretningen er fra højre mod venstre. På baggrund af en række underliggende opfattelser af konsekvenser af en handling og en afvejning af disse dannes en samlet holdning til en adfærd. På baggrund af en række opfattelser af hvad andre mener personen skal gøre og en vægtning af disse dannes en subjektiv norm. På baggrund af en vægtning af holdning og subjektiv norm dannes en intention om adfærd, som vil forsøges udmøntet i en handling. I analytisk sammenhæng vil man ofte forsøge at gå den anden vej i modellen, ud fra en konstateret adfærd at forsøge at forstå hvilke opfattelser som danner baggrund for adfærden. I mange tilfælde vil kortlægning af holdning og subjektiv norm samt deres relative betydning være tilstrækkeligt, hvis man ønsker en forståelse af, hvad der betinger dannelse af intentioner, og der ønskes en model til forudsigelse af en konkret adfærd. Hvis man ønsker at påvirke eller ønsker en yderligere forståelse, må man gå skridtet baglæns og eftersøge, hvad der danner holdning og subjektiv norm.

Adfærd kan være en konkret handling eller en generel adfærdskategori (at tage bilen i morgen eller at være bilist). Modellen kan anvendes i begge tilfælde, men det er afgørende at adfærd og adfærdedeterminanter (intention, holdning, subjektiv norm) måles på samme niveau af generalitet med hensyn til flg 4 adfærdselementer: 1. mål (målene) med en handling, 2. selve handlingen (handlingerne), 3. omstændigheder/sammenhæng for handlingen (handlingerne) og 4. tiden for handling (handlingerne). En præcisering mht de 4 adfærdselementer er vigtig, og en overensstemmelse mellem niveauet for den adfærd der ønskes analyseret og de determinanter der ligger bag er helt nødvendig. Externe variable har kun indflydelse på adfærden i det omfang de påvirker de underliggende determinanter. Forhold som demografiske variable (alder, køn, beskæftigelse ect), generelle holdninger (feks til institutioner og befolkningsgrupper) samt personlighedstræk betragtes som eksterne variable.

Modellen postulerer en tæt sammenhæng mellem intention om adfærd og faktisk adfærd. Forskellig forhold kan imidlertid gribe forstyrrende ind i denne relation og bevirke, at en intention ikke udmøntes i handling eller, at intention om handling ændres. Der kan være tale om forhold som knytter sig til personen selv, feks at han/hun opdager at mangle information, færdigheder og/eller evner. Der kan også være tale om forhold udenfor personen som forhindre at en intention omsættes til handling, feks personens afhængighed af andres vilje til samarbejde. Det er vigtigt, at skelne mellem muligheder som virker begrænsende på selve dannelsen af intentionen, og muligheder som virker begrænsende efter at intentionen er dannet. Hvis muligheden for en handling slet ikke er tilstede, vil intentionen formentlig heller ikke dannes.

Ajzen har i "Theory of Planned Behavior" (litt 2) foretaget en udvidelse af "Theory of Planned Behavior" med baggrund i en erkendelse af, at individet ikke altid selv har fuld kontrol over, hvilke handlinger der er mulige - der eksisterer ikke altid et frit valg. Med Ajzens modificering opnås et bredere spekter af anvendelsesmuligheder end i Theory of Reasoned Action, der jo netop som forudsætning havde individets frie valgmulighed. Ajzen introducerer en ny variabel i modellen:

$$A \approx IA = v_1 \times HA + v_2 \times SN + v_3 \times OK = v_1 \times \sum(k_i \times b_i) + v_2 \times \sum(n_i \times m_i) + v_3 \times \sum(r_i \times k_i)$$

Personens samlede opfattelse af muligheder eller kontrol (OK) indgår - sammen med holdning og subjektiv norm og med vægten  $v_3$  - i dannelsen af den adfærdsmæssige intention, som igen danner baggrund for adfærd. Opfattelsen af kontrol dannes på baggrund af en række underliggende opfattelser af tilstedeværelse/fravær af de fornødne ressourcer og muligheder ( $r_i$ ) og betydningen af disse ( $k_i$ ). Det er personens opfattelse af muligheder, hvadenten de knytter sig til personen selv eller til forhold udenfor personen, som danner baggrund for opfattelse af kontrol. Spørgsmålet om muligheder, eller strukturelle bindinger, får hermed en subjektiv dimension, og det er den subjektive vurdering som danner baggrund for dannelsen af en intention om handling.

## 2.2 Diskussion

Kan de skitserede teorier overføres til spørgsmålet om transportmiddelvalg? Næppe i sin helhed. Allerede i de opstillede forudsætninger for teoriernes anvendelighed opstår der problemer. Et grundlæggende problem er forudsætningen om, at der forud for en handling forgår en bevidst afvejning af fordele og ulemper ved en given adfærd. Man kan sige at Fisbein og Ajzens egne grundantagelser for modellen, nemlig at adfærd foretages på baggrund af tankemæssig ræsonnering, på forhånd udelukker anvendelse på vanestyrede adfærdsområder. Anvendelse af transportmidler er formentlig i de færreste tilfælde et dagligt valg. Valget foretages på et andet niveau f.eks. ved køb eller afskaffelse af bilen. Herved begrænses anvendelsen af Fisbein og Ajzens model til de situationer, hvor der faktisk foretages et valg.

Fisbein og Ajzen postulerer, at adfærd determineres af de opfattelser en person har (her og nu eller på kort sigt), og det er disse opfattelser som skal påvirkes, hvis man ønsker at påvirke adfærd. Det skyldes ikke at individets historie anses for at være uden betydning for adfærd, men det anses for umuligt tilbunds gående at forstå denne historie. Ajzen skriver:

"The historical process and events that have shaped a persons complex make-up can never be full y unraveled. ... A persons current behavior must be determinated by factors that exert their effects right here and now. Past events are importen only to the extent that they have left an enduring mark on a person, a mark that continues to wield its impact" (litt 2)

Overført til spørgsmålet om transportmiddelvalget, kan det være vanskeligt fuldstændig at forstå den proces som her og nu fører til adfærden (f.eks. at være bilist). Problemet ved at overføre teorien til spørgsmålet om transportmiddelvalget er imidlertid, at selve adfærden (at være bilist) i mange tilfælde er en del af historien. Man er måske bilist fordi, det har man været så længe - den vanemæssige adfærd er blevet en del af forklaringen på, at man her og nu er bilist. I næste afsnit vendes tilbage til spørgsmålet om betydning af vane.

Et andet grundlæggende problem er påvirkningsretningen i modellen: at der gennem afvejning af en række underliggende opfattelser dannes en samlet vurdering, som igen danner baggrund for dannelse af en intention, som forsøges udmøntet i adfærd. Der kan argumenteres den modsatte vej: at trafikanter på baggrund af erfaringer med forskellige transportmidler danner en samlet overordnet vurdering (f.eks. positiv holdning til bilkørsel), hvortil forskellige underliggende opfattelser tilpasses. Senere vendes tilbage til Festingers teori om kognitiv dissonans, hvor netop tilpasningen af holdninger til adfærden indgår.

Men hvorfor overhovedet beskæftige sig med en teori som er udviklet med helt andre analyseområder som genstandsfelt? I HTs interviewanalyse har teorierne dannet baggrund for at holdning og handling måles på samme konkretiseringsniveau, operationalisering af holdning er direkte inspireret af Fisbein & Ajzens holdningsbegreb og endelig har teorierne inspireret til kortlægning af de strukturelle betingelsers subjektive dimension.

Fisbein og Ajzen postulerer (og påviser empirisk på en række adfædsområder) en meget ringe sammenhæng mellem generelle holdninger og konkrete handlinger. *Holdning skal måles på samme niveau af generalitet som handling*. Den manglende sammenhæng i spørgsmålet om miljøhensynet og eget transportmiddelvalg er altså ud fra F&A forventelig og genfindes indenfor mange andre adfædsområder. Ajzen konkluderer efter mange års arbejde:

"As a general rule, broad response dispositions are poor predictors of specific actions. This is perhaps the most important lesson to be learned from the prolonged consistency controversy, but also the most difficult to accept. It would indeed be very convenient if we could measure general attitudes or personality traits and use the resulting scores to predict any behavior that appears relevant to the disposition in question. Unfortunately, both theory and empirical findings negate this possibility" (litt2)

Fisbein og Ajzen opstiller et *operationelt holdningsbegreb*. Holdning er en samlet positiv/negativ vurdering. De underliggende opfattelser, som tilsammen danner denne vurdering, er de opfattelser som personer selv giver umiddelbart udtryk for, og ikke forhold som kræver dybdepsykologisk indsigt eller analyse. I HTs interviewanalyse forsøges holdning til at bruge bil hhv at benytte kollektiv transport målt på et konkretiseringsniveau svarende til handlingen som en samlet positiv/negativ holdning. Endvidere forsøges de underliggende opfattelser og deres relative betydning kortlagt ud fra interviewpersoners egne formuleringer.

Ifølge F&A er det personens egen opfattelse af muligheder som er afgørende for adfærd. *Strukturelle bindinger får hermed en subjektiv dimension* som er afgørende for adfærd. I mange tilfælde er faktisk og oplevet kontrol i overensstemmende (hvis der f.eks. ikke er noget kollektiv trafikudbud i en given relation) og i givet fald er sammenhæng mellem muligheder og adfærd direkte. I mange tilfælde vil imidlertid forskellige personer have forskellige opfattelser af muligheder. I HTs interviewanalyse kortlægges dels de faktiske omstændigheder for transport og dels interviewpersoners opfattelse af alternative muligheder.

### **3. Vane - Triandis**

#### 3.1 Introduktion

Ved vanemæssig adfærd forstås handlinger som foregår uden tankemæssige overvejelser. Vaner opstår på baggrund af gentagelser af samme eller lignende handlinger og knytter sig derfor i høj grad til adfærd af repetitiv karakter. Vaner har en sammenhæng med, i hvor lang tid og hvor mange gange en handling er udført, men det er ikke vanen i sig selv. Vanen knytter sig til spørgsmålet om forudgående tankemæssige overvejelser. En person som i mange år har foretaget den samme handling og gjort det mange gange kan godt være i en situation, hvor alternative handlinger overvejes - vanen er brudt. En bilist som kan efter mange års bilkørsel f.eks. af helbredsmæssige grunde overvejer alternative transportmuligheder er ikke længere vanebilist.

I daglig tale har vaner en negativ undertone - at være vanebilist er ikke særlig positivt. Som faglig term har vanebegrebet ingen værdiladning. Vane er en overordentlig nyttig psykologisk mekanisme til løsning af mange af dagliglivets opgaver. Uden vanemæssig adfærd er det f.eks. vanskeligt at forestille sig, hvordan det overhovedet skulle være muligt at komme ud af et supermarked med en fyldt indkøbskurv (medmindre man har ubegrænsede mængder af tid).

Triandis (her på baggrund af litt 34) har beskæftiget sig med sammenhængen mellem adfærd, holdning og vane og postuleret følgende sammenhæng:

$$S_a = (w_1 \times V + w_2 \times I) \times M$$

Sandsynligheden for en given adfærd ( $S_a$ ) er en vægtet funktion mellem vane ( $V$ ) og en holdningsmæssig komponent målt gennem intentionen om adfærd ( $I$ ) multipliceret med personens muligheder ( $M$ ) for at gennemføre en handling. Vægtene betegnes her  $w_1$  og  $w_2$  og postuleres i teorien at være negativt korrelerede. Når vanen er svag er holdningen stærk, men efterhånden som vanen bliver stærk bliver holdningen svag. Argumentationen er, at når en adfærd er ny, uprøvet og endnu ikke indlært styres adfærden overvejende af intentionen om adfærd (i overensstemmelse med Fisbein og Ajzens teorier), herunder holdningen til adfærden, men når adfærden har forekommet mange gange før og er indlært, styres den i overvejende grad af vanen uden forudgående intention om adfærd. Når adfærden er vanestyret, kan holdningerne udvikle sig helt i modstrid med aktuell adfærd, uden det får handlingsmæssige konsekvenser. I processen sker på et tidspunkt et tradeoff mellem intention og vane, hvor vanen helt overtager "adfærdsstyringen".

En anden forklaring på, at holdning og adfærd kan være divergerende, uden at det fører til adfærdsændring, ligger i spørgsmålet om, hvilken kontrol en person har eller oplever at have over en given adfærd. Hvis mulighederne er begrænsede, og en handling ikke er eller opfattes som et frit valg, vil følelsen af ansvarlighed måske være mindre, og holdninger kan udvikle sig helt i modstrid med handling. Hvis en bilist feks opfatter at kollektiv transport ikke er en mulighed, kan han/hun godt have stærkt positive holdninger til kollektiv trafik uden det får adfærds mæssige konsekvenser. I modellen ovenfor tages der højde for denne mekanisme gennem multiplikation med en faktor ( $M$ ) repræsenterende individets muligheder for at udføre en handling.

### 3.2 Diskussion

Hvor Fisbein & Ajzens teorier bidrager til en forklaring af, hvorfor generelle holdninger og konkret adfærd ikke nødvendigvis har en sammenhæng, kan indragelse af spørgsmålet om vane bidrage til en forståelse af, hvorfor konkrete holdninger og konkrete handlinger heller ikke nødvendigvis er tæt korrelerede.

Det daglige transportmiddelvalg er formentlig i høj grad styret af vaner. De daglige rejser (feks mellem bolig-arbejde) har en repetitiv karakter, foregår i samme rejserelation, på samme tidspunkt og under de samme omstændigheder. Overvejelser om transportmiddel foregår næppe som en daglig beslutning, men foretages få gang feks ved valg af bolig, indkøb af bil eller skift af arbejdsplads. Transportmiddelvalget for rejser som ikke foretages dagligt (feks familieturen i skoven) baseres formentlig også i høj grad på erfaringer fra tidligere rejser under lignende omstændigheder - måske endog erfaringer med en bred vifte af transportmidler. Selvom rejserelationen og måske rejseformålet er nyt, kan vaner opstået på basis af erfaringer med lignende situationer betyde, at der ikke foretages et valg af transportmiddel, men en rent vanebaseret adfærd.

Problematisk i Triandis model er at der postuleres altid at være en negativ korrelation mellem vane og holdning, hvilket vil sige holdning-adfærds relationen altid vil reduceres når vanen bliver stærk. Imod dette kan argumenteres at holdning-adfærds relationen måske netop bliver stærkere gennem gentagen erfaring med en given adfærd. I næste afsnit vendes tilbage til Festingers teori om kognitiv dissonans, hvor netop adfærdens indflydelse på holdningen er et centralt element. Selvom der kan stilles spørgsmål ved, om der altid vil være en negativ korrelation mellem holdning og vane, giver modellen en mulig forklaring på, at der kan forekomme en svag holdnings-adfærdsrelation på vanestyrede områder også selvom holdning og adfærd måles på samme niveau af generalitet. Der kan være andre forklaringselementer. Hvis en person ikke opfatter at have andre muligheder, kan holdningen til den aktuelle adfærd godt udvikle sig helt i modsat retning. Holdningen til en fravalgt adfærd kan godt være positiv, hvis holdningen til det valgte er endnu mere positiv. Kollektivbrugeren kan godt have en positiv holdning til bilkørsel, uden det fører til overvejelser om transportmiddelskift, hvis holdningen til kollektivkørsel er endnu mere positiv.

Triandis postulerede sammenhæng mellem vane og holdning rejser en række spørgsmål af strategisk karakter. Konsekvensen af den påståede negative korrelation mellem holdning og handling er, at det er nyttesløst gennem holdningspåvirkning, at få vanebilister til at skifte transportmiddel. Før vanen er brudt og bilisten er bragt i en situation, hvor alternativer overvejes vil han/hun enten overhovedet ikke være modtagelig for holdningspåvirkninger eller måske ændre holdning men ikke adfærd. At bryde vaner er formentlig betydelig sværere end at opbygge vaner. Fysiske forandringer, feks trafikens sammenbrud, etablering af nye kollektive tilbud kombineret med massive oplysningskampagner eller forandringer i trafikantens egne vilkår, feks af økonomisk eller helbredsmæssig karakter, er situationer, hvor vaner kan brydes. En meget pessimistisk udlægning af mulighederne for i væsentligt omfang at få bilister til at benytte den kollektive trafik i storbyområdet er, at det må afvente trafikens sammenbrud før bilisters vaner kan brydes. En mere positiv udlægning er, at der i forbindelse med etablering af nye og bedre kollektive trafikudbud faktisk er en mulighed for at få brudt ihvertfald nogle bilisters vaner. HTs succes med S-busser kunne tyde på et vist potentiale, når nye tilbud kombineres med massiv oplysning.

## 4. Kognitiv dissonans - Festinger

### 4.1 Introduktion

Festingers teori om kognitiv dissonans (litt 11) omhandler relationen mellem forskellige kognitive elementer. Kognitive elementer er individets viden om sig selv, sine handlinger og om sine omgivelser. Viden refererer ikke kun til faktuel viden, men også til personens opfattelse af sig selv og omverdenen. En persons meninger, holdninger og værdier adskiller sig ifølge Festinger i psykologisk forstand ikke fra viden i traditionel forstand. En person har ikke en holdning, mening eller værdi uden at personen opfatter den som korrekt. De kognitive elementer i Festingers teori refererer altså til elementer af forskellig karakter: faktuel viden, holdninger, meninger ect.

To kognitive elementer kan befinde sig i principielt tre forskellige relationer: en irrelevant relation og for relevante relationer i dissonans eller i konsonans. Irrelevante relationer har ikke med hinanden at gøre og er ikke videre interessant udover, at det kan være vanskeligt klart at afgøre hvornår relationer er irrelevante. To kognitive elementer med en relevant relation befinder sig i en dissonant relation hvis, modsætningen til det ene element følger af det andet. Festinger formulerer det mere formelt som:  $x$  og  $y$  er dissonante hvis ikke- $x$  følger af  $y$ . To kognitive elementer er i konsonans, hvis omvendt det ene følger af det andet. I bogen "Bilism i kris ?" (litt 31) overfører Emin Tengström det til spørgsmålet om bilkørsel ( $x$ ) og miljøhensynet ( $y$ ) som er i en dissonant relation eftersom nødvendigheden af ikke-bilkørsel (ikke- $x$ ) er en følge af hensyntagen til miljøet ( $x$ ). Bilisten som erkender, at bilismen bør begrænses af hensyn til miljøet, men samtidig fortsat kører bil i ubegrænset omfang har kognitive elementer i en dissonant relation.

Kognitiv dissonans kan ifølge teorien være en stærk drivkraft til handling. Kognitiv dissonans er en ubehagelig tilstand, og personen vil forsøge at reducere eller eliminere den kognitive dissonans. Styrken i de bestræbelser som lægges i at reducerer eller eliminerer dissonansen, har en sammenhæng med, hvor vigtige de dissonante elementer opfattes. Hvis miljøhensynet ikke anses for vigtigt, vil bestræbelserne på at reducerer egen bilkørsel formentlig være beskedne. Der er forskellige strategier for at eliminere den kognitive dissonans. I første omgang vil ske en opsøgning af viden, som kan eliminere den kognitive dissonans eller negligering af viden som kan forøge den kognitive dissonans. Overført til spørgsmålet om miljøhensynet og egen bilkørsel kan det feks bestå i, at bilister i særlig grad er modtagelige for information om køretøjsteknologiske forbedringer og måske knytter urealistiske forventninger til, at miljøproblemet kan løses gennem disse teknologiske forbedringer<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> I en interviewanalyse (litt 22), blandt indbyggere i EU landene, giver 41% af de adspurgte udtryk for enighed i, at teknologiske fremskridt vil løse trafikproblemet. 43% giver udtryk for uenighed. Danskerne placerer

Omvendt kan der ske en skærpelse af den kognitive dissonans, hvis personen får informationer - og iøvrigt opfatter dem som pålidelige - som bekræfter divergensen mellem to kognitive elementer. På et tidspunkt kan divergensen være så stor, at det er en væsentlig drivkraft for handling.

#### 4.2 Diskussion

Festingers teori giver, overført til spørgsmålet om transportmiddelvalget, et vist håb for gennem påvirkning af bilisters generelle viden om og holdning til miljøproblemet, at påvirke adfærden i retning af reduceret bilkørsel og brug af andre transportmidler. Modsætningen til Fisbein & Ajzens teorier består dels i, at Festinger ikke skelner mellem konkretiseringsniveauer for feks holdning og handling og dels betragter adfærdens påvirkning af holdningen som en væsentlig proces. Ved en dissonant relation mellem holdning og adfærd kan der enten ske en tilpasning af holdning til adfærden eller en tilpasning af adfærden til holdningen. Det står i modsætning til Triandis postulerede mindskelse af holdningen med stigende vane.

Festingers teori giver, i modsætning til de tidligere præsenterede teorier, grobund for at tro, at bilister gennem øget miljøbevidsthed kan bringes til at reducere bilkørsel. Miljøbevidstheden er stigende på mange andre forbrugeradfærdsområder - måske er det bare et spørgsmål om tid inden den slår igennem på transportområdet? Imod dette taler, at selv for den mest miljøbevidste bilist kan det være vanskeligt, at se den samlede miljømæssige nytte af at ændre adfærd, hvis ikke andre bilister gør det.

### **5. Sociale dilemmaer**

Situationer hvor personer kan vælge mellem at handle i egeninteresse eller at handle i fællesskabets interesse betegnes med en socialpsykologisk term for sociale dilemmaer. Ifølge litt 8 karakteriseres sociale dilemmaer ved at valget af at handle i egeninteresse altid vil føre til den største gevinst for individet - uafhængigt af hvad andre individer vælger at gøre, men alle individer vil have en større gevinst af at alle handler i fællesskabets interesse end hvis alle vælger ikke at gøre det. Bilisme og miljøhensyn er bla i litt 14, litt 17 og litt 31 beskrevet og analyseret som et socialt dilemma. Personbilen giver en umiddelbar gevinst for den enkelte i form af hurtig, flexibel og komfortabel transport. Hvis alle vælger at bruge personbil kan de negative konsekvenser i form af uheld og ødelæggelser på miljøet være helbreds- eller livstruene for alle individer, hvorimod hvis alle samarbejder om at reducere egen bilkørsel vil de positive konsekvenser for fællesskabet (i sidste ende et spørgsmål om overlevelse) være størst. Et særligt tilfælde af det sociale dilemma er den sociale fælde, situationer hvor individers fordele er umiddelbare, men konsekvenser for omgivelser og andre først optræder senere. Her kan det være overordentlig vanskeligt for individet at se en sammenhæng mellem individuelle handlinger og samfundsmæssige konsekvenser. Forsuring af skove, drivhuseffekt, en række idag kendte helbredsmæssige konsekvenser samt formentlig en række helbredsmæssige konsekvenser som vil vise sig i de kommende år er eksempler på tidsmæssige forskydninger mellem handlinger og konsekvenser.

Hvis motiver for handling dybest set er egoistisk egen nyttemaksimering, er mulighederne for at bryde sociale dilemmaer gennem demokratiske metoder beskedne. Hvis derimod kollektiv værdiorientering også er en væsentlig drivkraft for handling, eksisterer muligheden for at bryde sociale dilemmaer gennem demokratiske metoder. Det indebærer at bilismen ses og diskuteres som et moralsk anliggende - en diskussion som overordentlig sjældent rejses i den danske trafikpolitiske debat<sup>1</sup>.

sig omtrent som det europæiske gennemsnit. Opfattelse af miljø- og trafikproblemet er ikke nødvendigvis de t samme, men tallene viser, at tiltroen til de teknologiske forbedringer er udbredt.

<sup>1</sup> I litte 35 føres en diskussion om bilismens kulturelle, moralske og politiske dimension



## 6. Interviewanalyse

HT har med støtte fra Transportrådet igangsat projektet "Kollektiv trafik i større byområder - barrierer og muligheder", hvor spørgsmålet om trafikanters motiver for valg og fravalg af bil og kollektiv transport i bolig-arbejdsrejser er i focus. Motiverne for valg og fravalg kender dybest set kun trafikanterne selv, og derfor er projektets omdrejningspunkt en empirisk analyse, hvor der i efteråret 1995 forventes gennemført 300 hjemmeinterviews. Interviewene gennemføres med indbyggere i København og Frederiksberg kommuner og fokuserer særligt på valg af transportmiddel i bolig-arbejdsrejsen, hvorfor der kun udvælges respondenter i erhverv. Endvidere udvælges kun respondenter med motoriseret transport (bil eller kollektiv).

I interviewene kortlægges gennem en struktureret interviewdel trafikanters omstændigheder for transport bla bindinger i relation til familie og i relation til arbejde. Transportmiddelbrugen primært i bolig-arbejdsrejsen, men også til andre rejseformål kortlægges. Det kollektive transportudbud kortlægges, og for bilisternes vedkommende kortlægges viden om det kollektive transportudbud i bolig-arbejds relationen. Derudover rummer interviewene en kortlægning af trafikanters egne formulerede motiver for bilejerskab eller mangel på samme, egenvurdering af mulighed for at benytte alternativt transportmiddel i bolig-arbejdsrejsen, kortlægning af vane bla gennem spørgsmål om alternativer alvorligt overvejes samt holdning til det valgte og holdning til det fravalgte.

I juni 1995 er gennemført pilotinterviews, hvor screening og udvælgelsesprocedure er testet, og hvor selve interviewdesignet er testet gennem 30 hjemminterviews. Pilotanalysens interview er pt ikke bearbejdet, men forhåbentligt vil det på konferencen i Ålborg være muligt at fremlægge nogle forløbige resultater.

- 1)Icek Ajzen & Martin Fishbein. *Belief, Attitude, Intention and Behavior - An Introduction to Theory and Research*. Addison-Wesley. 1975
- 2)Icek Ajzen. *Attitudes, Personality and Behavior*. Milton Keynes. 1988
- 3)Icek Ajzen & Martin Fishbein. *Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior* Prentice-Hall. 1980
- 4)Mary Benwell & Werner Brög. *Attitude research and public participation in transport planning: a critical discussion of some key problems*. Transport Reviews. 1983 Vol 3 No 1
- 5)Guro Berge & Turid Nondal. *Livsstil som barrierer - holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*. TØI rapport 267. 1994
- 6)Beat Bürgenmeier. *Time is money or What ?- The labour Market in a Socioeconomic Perspective*. I: The Consumption of Time and the Timing of Consumption. G Antonides; W Arts & W F van Raaij (red). 1990
- 7)Enne de Boer. *Transport Sociology - social Aspects of Transport Planning*. Pergamon Press. 1987
- 8)Robyn M Dawes. *Social Dilemmas*. Annual Review of Psychology. 1980. 31:169-193
- 9)Martin Dix. *Contributions of psychology to developments in travel demand modelling*  
I: Transport and Public Policy Planning. David Bantister & Peter Hall. Mansell. 1981
- 10)Ricardo Dobsson *Towards the analysis of attitudinal and behavioral responses to transportation system characteristics*. I Transportation 4. 1975
- 11)Leon Festinger. *A Theory of Cognitive Dissonance*. Stanford University Press. 1957
- 12)Sonja Forward. *Theoretical models of attitudes and the prediction of drivers behaviour*. Uppsala Psychological Reports. No 434. 1994
- 13)Tommy Gärling & Jørgen Garvill. *Psychological Explanations of Participation in Everyday Activities*. I: Behavior and Environment - Psychological and Geographical Approaches. Ed: Tommy Gärling & Reginald G Golledge. 1993
- 14)Tommy Gärling & Lennart Sandberg. *A commons-dilemma approach to households intentions to change their travel behavior*. I: Understanding travel behavior in an era of change. M E H Lee-Goselin & P R Stopher. New York. Pergamon. 1994.
- 15)Tommy Gärling & Thomas F Golob. *When do households intend to reduce automobile travel ?*  
Paper ved WCRT, Lyon. 1992
- 16)Tommy Gärling *Behavioral assumptions overlooked in travel choice modelling*. Paper. 1994
- 17)Jörgen Garvill, Thomas Laitila & Monica Brydsten. *Livsvärden och val av transportmedel*. Transportforskningsenheten Umeå universitet. 1994
- 18)Hans A Hartman. *Causes and Cures of Traffic Behavior. Facts - myths -research - planning*. I: Advances in Economic Psychology. Red Walter Molt; Hans Albrecht Hartmann & Peter Stringer. Editon Meyn. 1978
- 19)Martin Held. *The Motivation of Using Alternative Modes of Transportation in Urban Areas*  
I: Advances in Economic Psychology. Editon Meyn. 1978
- 20)Randi Hjorthol; Marika Kolbenstvedt & Niels Vibe *Kan vi leve uten bil ? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser* TØI rapport 57. 1990
- 21)HT/DSB/Ørestadsselskabet. *Kollektiv trafikplan 1993 - tillæg 1995*
- 22)INRA for EU kommissionen og UITP. *European Attitudes Towards Urban Traffic Problems and Public Transport*. European coordination office. 1991
- 23)P M Jones; M C Dix; M I Clarke & I G Heggie. *Understanding Travel Behaviour*. Gower. 1983
- 24)Jepp Læssøe. *Folkeoplysning en vej til miljøansvarlig handlen?* Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen. Nr 2 1995
- 25)Megafon for HT. *Trafik holdningsundersøgelse*. Megafon Marketing. 1994
- 26)Johanna Moisander & Liisa Uusitalo. *Attitude-behavior inconsistency - Limitations of the Reasoned Action Approach in Predicting Behavior from Proenvironmental Attitudes*. Helsinki School of Economics and Business Administration. 1994
- 27)David L Ronis; J Frank Yates & John P Kirscht. *Attitudes, Decisions, and Habits as Determinants of Repeated Behavior*. I: Attitude, Structure and Function. Ed: Anthony R Pratkanis; Steven J Breckler & Anthony G Greenwald. Lawrence Erlbaum. 1989
- 28)Ingunn Stangeby *Holdninger til bil og kollektivtransport - en intervjuundersøkelse blant befolkningen og politikere i Oslo* TØI rapport 288. 1994
- 29)Peter Stopher. *Attitudinal modelling and measurement in travel behaviour: some observations*. I: Transport and Public Policy Planning. David Bantister & Peter Hall. Mansell. London. 1981
- 30)Ebbe Sønderriis. *Velfærdsfangens dilemma*. Artikel i Information. Juni 1995
- 31)Emin Tengström. *Bilismen - i kris ?* Rabén & Sjögren. 1991
- 32)John Thøgersen *Forbrugeradfærsundersøgelser med miljømæssigt sigte - erfaringer og perspektiver*  
Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen. Nr 1. 1995
- 33)Mary Tuck. *How do we choose - A study in consumer behaviour*. Meuten & Co. London. 1976
- 34)Bas Verplanken; Henk Aarts, Ad van Knippenberg & Carina van Knippenberg. *Attitudes Versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice*. Journal of Applied Psychology. 1994. 24:285-300.
- 35)Nils Vibe & Randi Hjorthol. *Dagliglivets reiser i større byer*. TØI rapport 214/1993.
- 36)Staffan Wildert *Kan livsstilar och värderingsförskjutningar bidra till att förklara kollektivtrafikens utveckling*  
Transek. 1992