

Livsstil og trafik - teori og metode

af Irene Christiansen, cand. psych., Rådet for Trafiksikkerhedsforskning

Baggrund

Inden for de sidste årtier har livsbetingelserne især i de vestlige lande ændret sig markant, og menneskets tilværelse får nye udtryksformer i overensstemmelse hermed. Inden for den psykologiske forskning er det i en foranderlig verden nødvendigt at tilpasse sine analytiske redskaber til det nuværende billede af menneske og adfærd og/eller søge efter andre forståelsesrammer. Dette gælder den psykologiske forskning i almindelighed og trafiksikkerhedsforskningen i særdeleshed. Livsstil er i den forbindelse blevet et nøglebegreb på en lang række forskningsområder.

Livsstilsbegrebet blev introduceret i Rådet for Trafiksikkerhedsforskning i foråret 1995. På dette tidspunkt blev der igangsat en undersøgelse af livsstil og selebrug, hvor man tillige afprøvede en for stedet ny undersøgelsesmetode, kvalitative livsstilsinterviews. Afprøvningen blev foretaget i en mindre sammenhæng med 15 udførte interviews. Resultaterne herfra (RfT, 8/95) blev anvendt ved udarbejdelsen af Rådet for Større Færdselssikkerheds selekampagne samme år. I et senere arbejde diskuteredes muligheder og begrænsninger ved de gennemførte livsstilsinterviews (RfT, 2/96).

Medio 1998 udkom et teoretisk og metodisk litteraturstudie (RfT, 1/98), som gennemgik dels centrale teorier om livsstil, dels en række undersøgelser, hvor livsstil på forskellig vis var blevet sat i forbindelse med trafikale adfærd. På baggrund af teori og metode diskuteredes det, hvilke krav man i RfT kan stille, når der ud fra et livsstilsperspektiv skal forskes i trafikale problemstillinger, samt hvorledes et trafiksikkerhedsrelateret livsstilsbegreb kunne tænkes udformet.

I det følgende tegnes der et billede af det centrale indhold fra ovenstående, senest udkomne rapport. Til sidst skitseres det, hvorledes livsstilsbegrebet tænkes anvendt i en kommende undersøgelse om livsstil og hastighedsadfærd.

Begrundelse for at forske i livsstil og trafik

Der eksisterer en mangfoldighed af teorier og adfærdsmodeller inden for trafiksikkerhedsforskningen, som er blevet anvendt til at beskrive og forstå det enkelte individs adfærd i det trafikale system. De fleste af disse teorier og modeller har med tiden vist sig uholdbare. Dette kan bl.a. hænge sammen med, at det sociale aspekt af adfærden enten har været forbigået eller har været kraftigt nedtonet. Det er her, at livsstil - på linie med andre begreber - kunne blive relevant at beskæftige sig med, idet man med livsstilsbegrebet søger at indfange adfærdens indlejring i en social og evt. også samfundsmæssig kontekst. Hvorfor er livsstil interessant at forske i, når det drejer sig om trafiksikkerhed?

For det første antages livsstilsbegrebet at kunne nuancere forståelsen af trafikale adfærd. Ved at inddrage andet og mere end traditionelle baggrundsvariabler og enkelte personlighedsfaktorer kan livsstilsbegrebet give mulighed for at forstå mennesket på et samfundsmæssigt og på et individuelt plan på samme tid. Dermed ses individet i sin helhed, og det bliver muligt at gå i dybden med dynamiske faktorer bag forskellige former for trafikale adfærd f.eks. hastig-

hedsadfærd, alkoholpåvirket kørsel, manglende regelefterlevelse i trafikken i øvrigt, adfærden ved indførelse af diverse former for kontrol og sanktioner m.m.

For det andet kan livsstil være et relevant begreb i forhold til særlig uheldsbelastede trafikantgrupper. Fra udenlandsk side har man f.eks. beskæftiget sig med unge og livsstil pga. denne gruppes iøjnefaldende uheldsindblanding. I disse undersøgelser har man fundet meget forskellige dynamiske faktorer bag trafikal adfærd hos grupper af trafikanter, som ude fra betragtet kunne synes homogene.

For det tredje kan livsstilsforskning evt. effektivisere intervention ved i højere grad at målrette færdselssikkerhedsmæssige tiltag. Tiltag skal her opfattes i bred forstand, selv om der måske ellers er tradition for mere snævert at tænke på pædagogiske tiltag såsom information og kampagner.

For det fjerde benyttes livsstilsforskning inden for nærtbeslægtede forskningsområder såsom transportadfærdsforskning. Her stilles der spørgsmål såsom, hvilke transportmidler forskellige individer vælger, og hvad der er bestemmende for disse valg? Hvorfor er bilkørsel for nogle en fornøjelse i sig selv, mens det for andre blot er et spørgsmål om ren og skær transport? Livsstilsforskningen kan være behjælpelig med at give svar på disse samt lignende spørgsmål, som på forskellig vis er af relevans for trafiksikkerheden. Samtidig hermed kan denne form for forskning bidrage med nye muligheder for samarbejde på tværs af transport- og trafiksikkerhedsforskningen.

Med disse betragtninger in mente skal der tages hul på teoretiske forhold vedr. livsstilsbegrebet.

Eksempler på teoretiske tilgange til livsstil

Det livsstilsbegreb, som søges afgrænset her, er af socialpsykologisk karakter med forholdet mellem individ og samfund i fokus. At inddrage såvel individ- som samfundssiden er en fremherskende tendens i den aktuelle socialpsykologiske debat, hvor individet har rykket plads. Fra at have været en udsat størrelse, der i vid udstrækning var underlagt samfundsmæssige/produktionsmæssige betingelser, tillægges det moderne menneske større betydning og kompetence mht. udformningen af sit eget liv.

Der har været reflekteret over livsstilsbegrebet groft sagt siden starten af dette århundrede af klassiske teoretikere som f.eks. Weber, Simmel, Veblen og Adler (se f.eks. rapport 1/98 for en kortfattet gennemgang). Her skal blikket vendes mod Giddens, Bourdieu samt Johansson og Miegel for en summarisk gennemgang af mere nutidige refleksioner om individ, samfund og livsstile. Det skal i denne forbindelse understreges, at det vil være at gå for vidt at påstå, at Giddens' teori er en egentlig livsstilsteori. Han medtages imidlertid her, da han præsenterer nogle tanker om livsstile og deres betydning samt gør rede for livsstilenes dybe rødder i det samfundsmæssige. Denne forankring kan man bestemt savne i de livsstilsforståelser, som kun rummer individssiden.

Livsstil opfattes af Giddens (1996) som et mere eller mindre integreret sæt af praksiser, som et individ anvender. Disse praksiser er ikke blot med til at give behovstilfredsstillelse her og nu, men er på sigt med til at opbygge identiteten. I hverdagslivet ses livsstil som en form for rutineret praksis, hvor rutinerne manifesterer sig i et givet individs tøjvaner, spisevaner, handlemåder, møder med andre etc. Rutinerne er ikke statiske størrelser, men kan ændres som følge af individets bevidste/refleksive måde at forholde sig på (Giddens, 1996, p. 100-101).

Livsstil i Giddens' begrebsverden er på den måde ikke noget statisk og uforanderligt. Selv for det konkrete menneskes vedkommende kan livsstilen iflg. Giddens have mange udtryk og variere alt efter den givne sammenhæng. Dette fænomen benævner han som livsstilssektorer.

Giddens anfører desuden, at udvælgelsen eller skabelsen af livsstile er påvirket af gruppepres, rollemodellers synlighed og socioøkonomiske omstændigheder. Om end han således ikke afviser påvirkningen fra disse mere traditionelle kilder til livsstilsdannelse, er valg dog mere centrale i Giddens' livsstilsforståelse - valg, som individet er tvunget til at foretage. Tidligere var det traditionen, der i højere grad end i dag strukturerede valgene for mennesket inden for relativt fastlagte rammer.

Bourdieu (1995) mener, at livsstil udvikles som følge af symbolske magtkampe, som udspilles mellem forskellige klasser eller statusgrupper i et samfund. Et af nøglebegreberne i Bourdieus tænkning er habitusbegrebet, som han udpeger til at være det forbindende led mellem sociale og kulturelle strukturer og individets svar på og holdninger til disse strukturer.

Gennem habitus har et givet individ en helt bestemt måde at vurdere hhv. at blive vurderet af sin omverden på. I denne gensidige vurdering tages der stilling til konkrete udtryk, hvilke kan være adfærd, ting, kropsholdninger m.m. For at være individ i social henseende må man desuden være anderledes i forhold til andre. Bourdieu berører her en central dynamik for livsstile, som handler om individets bestræbelse på afgrænsning og tilhørsforhold til specifikke grupper. Det skal nævnes, at Bourdieus livsstilsbegreb i højere grad er sociologisk med individets position i fokus end socialpsykologisk.

Det centrale tema hos Miegel og Johansson (1992) er at studere relationen mellem værdier og livsstile, idet værdier menes at udgøre basis for forskellige livsstile. Værdier forstås som dynamiske størrelser, der netop bliver til og opretholdes i en social sammenhæng. Desuden bygger Johansson og Miegels livsstilsteori i høj grad på identitetsbegrebet, nærmere betegnet på den kulturelle identitet, som her ses som den centrale drivkraft bag dannelsen af individuelle livsstile. Mere specifikt opfattes kulturel identitet som en abstrakt størrelse, der indeholder alle individets værdier, holdninger, meninger, fordomme, overbevisninger, bekymringer, forhåbninger, drømme og ønsker. Den kulturelle identitet bliver ligesom værdier til i spændingsfeltet mellem individ og samfund.

Der opereres hos Johansson og Miegel med fire former for værdier, hvoraf de materielle og æstetiske værdier er vendt mod det ydre, mens de etiske og metafysiske værdier er rettet mod det indre i tilværelsen. Værdierne udmønter sig i hhv. holdninger og handlinger. Dette syn på værdier har givet anledning til en operationaliserbar livsstilsmodel, hvor livsstil opfattes som den afhængige variabel, dvs. slutproduktet af handlinger med forskelligt værdimæssigt fundament.

Fra det teoretiske perspektiv skal der nu tages hul på mere praktiske tilgange til fænomenet livsstil.

Livsstil i segmenter - eksempler på praktiske tilgange

Livsstilssegmentering har sin oprindelse fra marketing research, hvor der fokuseres på holdninger og forbrug generelt set, i forhold til hvilket livsstilsbegrebet tilpasses. Bag de forskellige livsstilssegmenteringsværktøjer og -operationaliseringer ligger der ligeledes mere eller mindre eksplicite forståelser af individ, samfund og livsstil, men et generelt karakteristikum er det dog, at de teoretiske overvejelser findes nedtonet.

En tidlig tilgang er A.I.O. (activities, interests, opinions). Her antages det, at livsstil opstår i en kombination af handlinger, værdier og holdninger. Tilgangen tilbyder en overskuelig gruppering af variabler således, at A.I.O. er et let tilgængeligt redskab, når der skal udformes interviews eller spørgeskemaer. A.I.O.-tilgangen kan dog efterhånden opfattes som et historisk eksempel på arbejdet med livsstilsoperationaliseringer.

I "Nine American Lifestyles" (Mitchell, 1983) skelnes der i en livsstilstypologi mellem forskellige livsstile: Der er de behovsstyrede ("overleverere" og "udholdne/modstandsdygtige"), de indrestyrede ("jeg-er-mig", "de udforskende" og "de socialt bevidste") og de ydrestyrede ("de tilhørende", "de konkurrerende" og "de vellykkede") livsstile, hvor de to sidstnævnte repræsenterer to forskellige måder at opnå psykisk modning på. Metoden VALS (values and lifestyles) bruges til at afdække de ni forskellige livsstile.

I RISC-tilgangen (se f.eks. Askegaard, 1993, eller Dahl, 1996) er den grundlæggende antagelse, at der er en kompleks, men dog systematisk sammenhæng mellem strukturelle vilkår/livsbetingelser i øvrigt og holdningerne til tilværelsen. RISC bygger på antagelsen om et hierarki i holdnings- og værdimønstre hos ethvert individ og udmunder i beskrivelser af forskellige livsstilssegmenter. RISC kan anvendes over tid og kan på den måde fungere som en indikation for kollektive trends.

Livsstilssegmenteringsmetoderne er karakteriserede ved at have varierende teoretisk forankring. Generelt synes der dog at mangle en mere detaljeret stillingtagen til det samfundsmæssiges betydning for livsstile. På denne måde er individorienteringen for kraftigt fremhævet i forhold til, hvad et socialpsykologisk livsstilsbegreb, som tilstræbes her, i bund og grund kan bære.

Livsstilsbegrebets specifikke bidrag

I livsstilsdebatten er der blevet sået tvivl om, hvorvidt livsstil fungerer som samlebegreb for allerede eksisterende begreber eller som noget kvalitativt nyt. Med andre ord, hvad kan der opnås med anvendelsen af livsstilsbegrebet?

Livsstilsbegrebets specifikke bidrag kan sammenfattes således: Mens livsform, som benyttes af visse teoretikere f.eks. Højrup (1983), associeres med dybtliggende kulturelle mønstre, berører livsstilsbegrebet individualitetens mere flygtige udtryksformer, som dog på kollektiv basis synes at optræde massivt i det postmoderne samfund, hvor differentiering eksisterer side om side med en standardisering af livsstile.

Livsstil kan endvidere ses som forbindelsesleddet mellem strukturelle vilkår, kultur, normer o.lign. og individet, samtidig med at individet via sin livsstil også har et forbindelsesled til den sociale verden. Individet signalerer noget specifikt til omverdenen, hvilket såvel afgrænser den pågældende som giver ham/hende et tilhørsforhold til en bestemt sammenhæng. I denne proces ses der mange eksempler på kompleks imitation. Man kan også forestille sig i individualitetens epoke, at der ligger en bestræbelse efter ophævelse af anonymitet.

Trafikal adfærd opfattes i denne forbindelse som en af de måder, hvorpå vores livsstil kan komme til udtryk - ligesom livsstile også skinner igennem ved valg af erhverv, bolig, bil, social omgangskreds, tøj etc. Udover at trafikal adfærd er en af vores måder at være "sociale" på, er der også hele spørgsmålet om individets oplevelse af identitet, som uvægerligt må hænge tæt sammen med livsstilsbegrebet. Det synes nærtliggende at antage, at der knyttes meget identitetsfølelse sammen med måden, man kommer frem på i trafikken.

Empirisk livsstilsforskning inden for trafiksikkerhed

I rapport 1/98 gennemgås der forskellige livsstilsundersøgelser, hvor fokus især er på unge bilister (se f.eks. Berg, 1994). Unge bilister findes opdelt i høj- eller lavrisikogrupper samtidig med, at konkret trafikale adfærd og holdninger til venner, til forældre/familie, til egen tilværelse og til samfundet generelt belyses. Forskellige trends i tiden, som kan tænkes at påvirke de unges liv i almindelighed og deres trafikale adfærd i særdeleshed, inddrages ligeledes. Eksempler på trends er mode, sport, økologi og konformisme. På baggrund af forskningsresultaterne opstilles der livsstils- og kørestilstypologier med henblik på intervention.

Anvendelsesmulighederne for de typologier, som opstilles vha. forskningsresultaterne, bør imidlertid undersøges nærmere. Man skal være opmærksom på såvel i brugen af dem som ved resultatfortolkningen, at de bør opfattes som redskaber og ikke som endegyldige sandheder. Et generelt problem ved mange livsstilsundersøgelser synes at være deres manglende anvisninger på, hvorledes man ud fra den forståelse, man har genereret over for et givet problem, skal komme videre med intervention. Ofte bliver der peget på temmelig traditionelle måder at gribe ind på, hvilket naturligvis kan være hensigtsmæssigt i en given sammenhæng, men tilbage står ofte spørgsmålet, hvorledes man egentlig har benyttet sig af den ekstra viden, som livsstilsundersøgelserne menes at tilbyde.

For trafiksikkerhedsforskningens vedkommende består opgaven i - via livsstilsbegrebet - at komme en forståelse af trafikale adfærd nærmere og på baggrund af denne forståelse at afstikke mulige interventioner. Hvorledes dette griber tilbage til trafikanternes livstile, kan ikke besvares på nuværende tidspunkt. Det kan blot konstateres, at der savnes mere systematisk viden om koblingen mellem livsstilsforståelser og intervention. Dette vil være et oplagt område for fremtidig forskning generelt set, som også trafiksikkerhedsforskningen vil kunne drage nytte af.

Et trafiksikkerhedsrelateret livsstilsbegreb

I den refererede rapport (RfT, 1/98) gøres der på baggrund af gængse teorier og metoder et forsøg på at afgrænse et trafiksikkerhedsrelateret livsstilsbegreb, som RfT vil kunne arbejde videre med fremover. Følgende betragtninger, som er af mere refleksiv karakter, skal ses som et indledende skridt på vejen hen imod en nominel definition af et sådant livsstilsbegreb:

Som udgangspunkt er det afgørende at holde sig for øje, hvad der særlig karakteriserer trafikken som kontekst, når der skal forskes i trafikale problemstillinger ud fra en livsstilsforståelse. Her skal der peges på, at trafikken for den almindelige trafikant er et rent og skært middel - så godt som aldrig et mål, som det f.eks. er for trafiksikkerhedsforskningens vedkommende. Trafikanterne synes at vælge fremkommelighed som mål for deres trafikale adfærd frem for at lade sig orientere mere efter sikkerheden.

Samtidig hermed skal der gøres opmærksom på, at trafik netop igangsættes, vedligeholdes og udvikles af mennesker i en unik form for socialt samspil. Det helt specielle ved dette samspil er måske netop, at det oftest er af upersonlig karakter samtidig med, at det er omgærdet af utrolig mange - såvel skrevne som uskrevne - regler for adfærd. Måske er store dele af trafikale adfærd præget af, at trafikanten oplever en form for anonymitet i denne kontekst. I trafikken er man temmelig sikker på, at man ofte ikke vil blive stillet til ansvar for sin adfærd af andre i ens sociale omgangskreds. Denne viden kan have sin indflydelse på den konkrete adfærd, man lader komme til udtryk.

At anonymitet gør sig gældende, ses f.eks. i de forskellige former for adfærd, som bilister udviser, når de har passagerer med eller ej. Det kan desuden tænkes, at visse former for trafikale adfærd kan opfattes som forsøg på at komme ud over anonymiteten. Trafikale adfærd kan i iøjnefaldende form være med til at ophæve anonymitet, hvilket ses, når f.eks. unge markerer sig via hasarderet bilkørsel. Andre former for adfærd kan endvidere fungere som trendsætter, når de toneangivende og magtfulde viser andre, hvorledes man skal færdes i det fælles trafikale system.

Et centralt begreb, når der arbejdes med livsstil inden for trafiksikkerhedsforskningen, bliver kørestilsbegrebet, som kan siges at skabe forbindelsen mellem livsstile og trafik. Der kunne rejses en indvending om, at man kunne nøjes med at beskæftige sig med kørestil inden for trafiksikkerhedsforskning, og at livsstilsbegrebet på den måde ville blive overflødigt. Hertil skal det understreges, at uden livsstilsbegrebet ville man fortsat stå tilbage med en masse spørgsmål om, hvorfor individer vælger at køre på en given måde.

I afgrænsningen af et trafiksikkerhedsrelevant livsstilsbegreb er det endvidere vigtigt at fastholde, at man med trafikale adfærd netop beskæftiger sig med såvel situationsbestemte faktorer som mere permanente faktorer. Begge dele bør derfor indgå. Et eksempel på, at situationsbestemte faktorer er af betydning for den konkrete adfærd, kan findes i nogle psykologiske undersøgelser af hastighedsadfærd. Her har der været anlagt det perspektiv, at hastighedsadfærd bestemmes af det konkrete sociale samspil: Bilisterne orienterer sig efter de andre bilisters hastighed, idet det opleves som vigtigt og sikkert "at følge trafikken" (RfT, 3/96 og 1/97).

Af mere permanente livsstilsfaktorer er der også spørgsmålet om emotionelle faktorer. Disse faktorer kan findes nedtonet i visse livsstilsforståelser, hvor man i højere grad opfatter mennesket som et rationelt væsen. Når det handler om trafik, er dette næppe hensigtsmæssigt. En antagelse kunne være, at der hos mange mennesker er en subjektiv oplevelse af, at jungleloven hersker i trafikken, og at det eneste, det drejer sig om, er at komme frem. Følelserne kan blive heftige og primitive, når det ikke altid går på den måde, man selv ønsker det. Også køreglæden er del af færdselens mere emotionelle side. Hvis man accepterer køreglæde som et reelt fænomen, bliver det også vigtigt at forholde sig til den sanselighed, der for visse persons vedkommende synes at være forbundet med bilkørsel.

RfT's fortsatte arbejde med livsstil

Hvad RfT's fortsatte livsstilsforskning angår, finansierer Transportrådet m.fl. et forskningsprogram, hvor individers konkrete transportbehov og -adfærd skal undersøges. RfT deltager i dette forskningsprogram med en undersøgelse af en evt. sammenhæng mellem livsstil og valg af hastighed. Tidsrammerne for forskningsprogrammet går fra 1998 til år 2000.

Hastighedsoverskridelser er et af de store problemer, som man inden for trafiksikkerhedsforskningen forsøger at finde løsninger på. Udover at være en af de hyppigste faktorer, som forekommer ved trafikuheld, figurerer hastighed som en af de fire hovedindsatsområder i regeringens handlingsplan for trafiksikkerhed.

Der har været anlagt forskellige synsvinkler på, hvorfor bilister overskrider hastighedsgrænserne. På et kontinuum har der været refleksioner og undersøgelser lige fra, at fart og selve oplevelsen af at komme hurtigt frem er et iboende behov i mennesket, som kun lader sig ændre via restriktive tiltag, til at for høj hastighed skyldes forskellige isolerede faktorer såsom vejomgivelsernes beskaffenhed, de andre bilisters valg af hastighed, bilens kapacitet, bilistens

perception af den givne færdselssituation etc. Ved at ændre kørselsbetingelser antager man, at dette efterfølgende vil influere på bilisters hastighedsadfærd.

I studiet vil den grundlæggende tanke blive fastholdt om, at hastighedsadfærd er et socialt fænomen dog således at forstå, at hastighedsadfærd i almindelighed og overskridelser af hastighedsgrænserne i særdeleshed også er betinget af strukturer af betydning for det konkrete hverdagsliv. Dette behøver ikke at stå i modstrid til de nævnte resultater, som stammer fra konkrete færdselsoplevelser. Her bevæger man sig blot et niveau dybere for at forstå, hvorfor der i det hele taget køres for stærkt - generelt set.

Den faglige indgangsvinkel til studiet er socialpsykologisk, hvorfor det bliver centralt at belyse hastighedsadfærden dér, hvor den konkretiseres: I den enkelte bilists hverdagsliv. Hverdagslivet er underlagt forskellige betingelser, som hvert individ giver sit svar på ved at gestalte tilværelsen unikt. Hensigten er at få et helhedsbillede af, hvordan hastighedsadfærden dannes og vedligeholdes i hverdagslivet - i et indbyrdes, komplekst samspil - og som udtryk for en given livsstil, samt via denne forståelse at kunne pege på mulige løsninger på problemet. Studiet vil således forsøge at indfange såvel betingelser som individers konkrete svar herpå. Følgende vil der blive fokuseret særlig på:

I den moderne tilværelse spiller tiden en stor rolle, idet vi indretter såvel vores arbejdsliv som vores fritid efter et såkaldt synkront tidssyn: Aktiviteter af forskellig slags aftales og planlægges i forhold til specifikke tidspunkter, som kommer til at styre, hvorledes hverdagen udkrystalliseres. I forsøget på effektivitet presses der måske i den almindelige hverdag mere ind i programmet, end der reelt er tid til, og en måde at kompensere for tidsmangelen på kunne være at øge hastigheden under bilkørsel. Det bliver derfor centralt i delstudiet at belyse, om og evt. hvordan den subjektive tidsoplevelse hænger sammen med valget af hastighed.

"Valg af hastighed" skal ikke nødvendigvis forstås som individets bevidste valg: Det er vigtigt at holde sig for øje, at hastighedsadfærd i de fleste sammenhænge er præget af vaner og rutiner. Det er dynamikken bag disse vaner og rutiner, herunder hvad der har konstitueret dem, og hvad der opretholder dem, som studiet vil beskæftige sig med.

Mht. svarene på betingelserne for hverdagslivet vil der blive hentet materiale fra de mere gængse livsstilsteorier: Som nævnt betoner en del livsstilsteorier betydningen af, at individet signalerer sit tilhørsforhold til en bestemt gruppe samtidig med, at der dermed afgrænses i forhold til øvrige grupper. Hastighedsadfærd kunne som en del af den individuelle kørestil tænkes at indgå i forsøget på at stilisere tilværelsen i forhold til andre grupper. Med stilisering er den passive efterligning af andres adfærd også inkluderet. I et samfund, hvor effektivitet i den grad fremhæves som ideal, kunne individets konkrete tidsforbrug udmærket være en del af iscensættelsen af den moderne tilværelse. Der vil desuden indgå overvejelser om betydningen af transportmiddelvalget i forhold til muligheden for valget af egen hastighed.

Det videre perspektiv for livsstilsforskning

Nærværende skitsering af livsstilsbegrebets potentialer er måske kommet til at overskygge den kendsgerning, at den generelle livsstilsforskning fortsat har et problematisk, teoretisk fundament, og der er ikke fundet et endegyldigt svar på det øgede behov for en mere helhedsorienteret forståelse af mennesket i forskellige kontekster - f.eks. det trafikale system.

For at opkvalificere brugen af et mere holdbart livsstilsbegreb er det af stor betydning, at tværfaglige diskussioner fastholdes og fortsættes, og at der satses på et bedre samarbejde

mellem fagfolk med eksempelvis en psykologisk, sociologisk eller anden relevant indgangsvinkel til livsstilsforskning eller nærtbeslægtede forskningsområder.

Livsstilsbegrebet burde - hvis det blev anvendt korrekt - kunne forbinde makro- og mikroplanet og muliggøre inddragelsen af såvel strukturer som aktører i deres indbyrdes, komplekse interaktion. Konkretiseret i en enkelt undersøgelse vil det dog næppe være muligt at rumme det hele. Det vil derfor være afgørende med et så forskelligt anvendt begreb som livsstil nøje at kunne gøre rede for betydningen af lige netop det livsstilsbegreb, man har valgt at arbejde med, dvs. rejse spørgsmålet om, hvad man kan hhv. ikke kan inden for de rammer, hvor en given analyse finder sted.

Referenceliste

Askegaard, Søren: Livsstilsundersøgelser. Henimod et teoretisk fundament. Institut for afsætningsøkonomi. Odense Universitet, januar 1993.

Behrendorff, Inge & Christiansen, Irene: Livsstil og selebrug - interviews med 15 ikke-selebrugere. Arbejdsrapport 8/95. August 1995. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Behrendorff, Inge & Christiansen, Irene: Livsstil og selebrug - refleksioner over metoder og erfaringer. Arbejdsrapport 2/96. Januar 1996. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Berg, Hans-Yngve: Livsstil, trafik och unga bilförare. En intervjustudie. Universitet i Linköping. Pedagogik 4-uppsats, 1994.

Bourdieu, Pierre: Distinktionen. En sociologisk kritik af dømmekraften. redaktion Filosofi. Det lille Forlag. Frederiksberg 1995.

Christiansen, Irene: Psykologiske faktorer bag bilisters valg af hastighed - en uddybende evaluering. Arbejdsrapport 3/96. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Christiansen, Irene: Livsstil og trafik - teori og metode. Rapport 1/1998. Maj 1998. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Dahl, Henrik: Nogle erfaringer med at operationalisere Bourdieu. P. 5-19 i Mediekultur nr. 24, 1996.

Giddens, Anthony: Modernitet og selvidentitet. Selvet og samfundet under sen-moderniteten. Hans Reitzels Forlag 1996.

Højrup, Thomas: Det glemte folk. Livsformer og centralt dirigeret. Institut for Europæisk Folkelivsforskning. Statens Byggeforskningsinstitut 1983.

Johansson, Thomas & Miegel, Fredrik: Do the Right Thing. Life Style and Identity in Contemporary Youth Culture. Lunds Universitet 1992.

Larsen, Liselotte: Bilisters valg af hastigheder i byområder - analyse af bagvedliggende faktorer. Arbejdsrapport 1/97. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Mitchell, Arnold: The Nine American Lifestyles. Who We Are and Where We Are Going. New York: Warner Books, 1983.