



GÖTEBORGS  
UNIVERSITET

INSTITUTIONEN FÖR  
KULTURVETENSKAPER

# "DU GAPAR SÅ HÖGT ATT JAG FÖRSVINNAR!"

Smartphones och hörlurar i Göteborgs kollektivtrafik

Jasmine Sahlén & Beata Worbin



---

Kandidatuppsats:	15hp
Program och/eller kurs:	Kultur, Kandidatprogram (H1KLT)
Termin/år:	VT 19
Handledare:	Mats Nilsson
Examinator:	Eva Knuts

## **ABSTRACT**

Titel: ”Du gapar så högt att jag försvinner!”

Smartphones och hörlurar i Göteborgs kollektivtrafik.

Författare: Jasmine Sahlén & Beata Worbin

Termin och år: VT 19

Institution: Institutionen för Kulturvetenskaper

Handledare: Mats Nilsson

Examinator: Eva Knuts

Omslagsbild: (TheoRivierenlaan 2014)

Nyckelord: kollektivtrafik, smartphones, hörlurar, ensamhet, individualism, avskärmning, väntan, vardagsfenomen, sociala interaktioner, offentlig miljö.

In this thesis the aim is to understand more about the effect that smartphones and headphones have on our social life in our everyday commute in the Swedish city Gothenburg. Through ethnographic observations and seven interviews with day to day commuters and one tram driver, this thesis will discuss public transportations in relation to our smartphones; as a vital necessity and a natural hazard. It will also bring up the smartphones as a comfort zone, public intoxication, the need of reaching out and getting in touch and the waiting time. Discussion around if technic brings us closer together or make us lonelier is one of the keystones in this thesis.

The conclusion presented that this contemporary phenomenon, about using smartphones and headphones, really do effect how people interact with each other in the public area, that is public transportation. The use of smartphones and headphones help people to shield and distant themselves from others. The concept of ‘screening off’ oneself is central to this behavior. The thesis brings both the negative and positive sides of the use of smartphones and headphones in the commute.

Keywords: public transport, smartphones, headphones, loneliness, individualism, screening off, waiting, everyday phenomena, social interactions, public environment.

## Innehållsförteckning

<b><i>Inledning</i></b> .....	<b>1</b>
<b>Introduktion</b> .....	<b>1</b>
<b>Bakgrund till val av ämne</b> .....	<b>2</b>
<b><i>Syfte &amp; frågeställningar</i></b> .....	<b>4</b>
<b>Avgränsning</b> .....	<b>4</b>
<b>Förteckning av informanter</b> .....	<b>4</b>
<b>Historisk bakgrund</b> .....	<b>5</b>
<b><i>Tidigare forskning</i></b> .....	<b>6</b>
<b>När ingenting särskilt händer</b> .....	<b>6</b>
<b>Ensamhet</b> .....	<b>7</b>
<b>Individ – kollektiv</b> .....	<b>8</b>
<b>Smarta telefoner – sociala interaktioner, beroende och skärmtid</b> .....	<b>9</b>
<b>Resor i tid och rum</b> .....	<b>12</b>
<b><i>Teoretiska Utgångspunkter</i></b> .....	<b>14</b>
<b>Väntan</b> .....	<b>14</b>
<b>Individens beteende och behov</b> .....	<b>15</b>
<b>Ensamheten</b> .....	<b>15</b>
<b>Individualismen</b> .....	<b>15</b>
<b>Personlig integritet och kommunikation</b> .....	<b>16</b>
<b>Social interaktion</b> .....	<b>17</b>
<b><i>Material och metod</i></b> .....	<b>18</b>
<b>Etiska hänsynstaganden</b> .....	<b>21</b>
<b><i>Resultatredovisning</i></b> .....	<b>22</b>
<b>Det kollektiva åkandet</b> .....	<b>22</b>
<b>Mobilen som både en livsnödvändighet och en livsfarlighet</b> .....	<b>25</b>
<b>Mobilen som trygghet</b> .....	<b>26</b>
<b>Alkohol i kollektivtrafiken</b> .....	<b>28</b>
<b>Tekniken skapar närhet, eller?</b> .....	<b>31</b>
<b>Behovet av att kunna bli nådd</b> .....	<b>33</b>
<b>Placering</b> .....	<b>38</b>
<b>Springer du till vagnen?</b> .....	<b>45</b>
<b>Jaget och Kollektivet</b> .....	<b>47</b>
<b>Avskärmning</b> .....	<b>49</b>
<b><i>Slutdiskussion</i></b> .....	<b>55</b>
<b>Vidare forskning</b> .....	<b>59</b>
<b>Förändrat beteende:</b> .....	<b>59</b>
<b>Globalt perspektiv:</b> .....	<b>59</b>

Småstadsperspektiv:.....	59
Psykisk ohälsa: .....	59
Genus:.....	60
Hur vi väljer plats:.....	60
<b><i>Källor, material och litteraturlista.....</i></b>	<b>61</b>
<b>Böcker, artiklar och e-resurser:.....</b>	<b>61</b>
<b>Internetkällor: .....</b>	<b>63</b>
Bild på framsida:.....	64
<b>Informanter: .....</b>	<b>65</b>
<b>Observationer:.....</b>	<b>65</b>
<b>Bilagor.....</b>	<b>66</b>
.....	<b>66</b>
Bilaga 1 - Frågeformulär till kvalitativa intervjuer: .....	67

# Inledning

## Introduktion

Att ta sig fram 2019 i de svenska storstäderna kan vara en enda röra. I staden Göteborg, där vi som skriver denna uppsatsen utgår ifrån, får en ofta höra från turister att det är helt omöjligt att ta sig fram med bil på grund av alla spårvagnar och ombyggnationer. Ibland kan också naturkrafterna stoppa oss från att cykla eller gå. Bilen kanske har alldeles för mycket frost på rutorna eller att det är för halt för att åka motorcykel. Att åka kollektivt är en rutin och ett nödvändigt färdmedel för många göteborgare. Vi började vår studie med att utforska vårt egna beteende kring att åka kollektivt. Vad är intressant att titta på och vad gör vi? Något som blev tydligt är hur viktiga våra smartphones har blivit för åkandet och att bara ta sig ur hemmet kan vara svårt utan dessa apparater. När går bussen? Vart ska jag möta min kompis? När börjar mötet? Det som kanske inte är lika tydligt, så som vägvisning eller scheman, är vilka subtila signaler vi använder telefonerna till för att undvika kontakt med andra människor. Vi kunde se att vi ofta lyssnar på musik, tittar i telefonen och samtidigt letar efter det ultimata lediga sätet som gärna får vara så långt från andra människor som möjligt i vagnen. Detta beteende är vad vi är intresserade av att titta på. Vad är det som gör att vi så gärna undviker social kontakt med andra människor i just kollektivtrafiken och hur påverkar detta oss? Vi har två huvudgrenar som vi bygger studien på. Den ena är beteendet kring ensamhet och individualism. Inhyser miljön kring det kollektiva åkandet ensamhet och vad har i så fall mobiler och hörlurar för del i detta. Den andra grenen växer samman med detta, då vi vill se hur vi använder oss av smartphones och hörlurar som hjälpmedel för att klara sociala interaktioner i kollektivtrafiken. Vi kan båda två se att vi påverkas starkt av vårt användande [Smartphones och hörlurar] och andras beteende i kollektivtrafiken och det blir extra tydligt när hörlurarna är glömda eller telefonen dör. Vi kan i vårt egna handlingssätt se att vissa sociala signaler går förlorade och att isolering är en stor del av vårt egna kollektiva åkande. Vi har observerat både vårt egna och andras uppförande kring detta och vi vill se hur detta fenomen påverkar människor deras vardag. Vi är medvetna om att fenomenet kring smartphones är som mest utbrett i vår del av världen. Vår studie fokuserar på detta fenomen i relation till Sveriges ekonomiska status och samhällsstruktur. Ehn och Löfgren beskriver en viktig faktor: ”i [...] generaliseringar om vad som är ’naturligt’ eller ’normalt’ finns en uppenbar risk för att man oreflekterat utgår ifrån egna kulturspecifika erfarenheter som norm” (Ehn, Löfgren, 2007. s. 35).

## Bakgrund till val av ämne

Vi har med oss erfarenheter från våra egna uppväxter på mindre orter som gör att vi lagt märke till hur människor i dagens Göteborg hanterar att färdas kommunalt, som skiljer sig från hur det kan vara på en mindre ort och hur det var för 15 år sedan. Vi tycker det är intressant att titta på ett fenomen som är aktuellt och nutida. Något som pågår hela tiden runt omkring oss. Det är intressant att se om ett slentriananvändande av telefon och hörlurar faktiskt har en påverkan i hur vi människor interagerar med varandra och om denna ständiga audiovisuella stimulans påverkar oss. Vi tycker att det är viktigt att få fram hur vi som författare också är en del av det vi analyserar som resenärer i kollektivtrafiken.

### *Jasmine*

Jag tar alltid på mig mina hörlurar redan innan jag går hemifrån och blir oftast på dåligt humör om dem skulle glömmas hemma. Det har till och med hänt att jag sprungit in på närmsta teknikaffär och köpt billiga hörlurar att ha så länge. Vissa sociala sammanhang kan vara väldigt problematiskt för mig då jag lider av social ångest och koncentrationssvårigheter. Min mobil (och framförallt mina hörlurar) är ett otroligt viktigt hjälpmedel för mig och underlättar mitt vardagliga åkande och andra sociala miljöer. Jag är inte en sådan person som nödvändigtvis sitter och scrollar på mobilen och jag är inte speciellt aktiv på sociala medier, därför ser jag ett större värde i att ha tillgång till hörlurar än att kunna knappa på mobiltelefonen. Mitt kollektiva åkande har blivit platsen där jag unnar mig egentid och stör någon det momentet som jag räknat med att jag ska ha så blir jag väldigt stressad. Som t.ex. för några veckor sedan åkte jag buss till min replokal och så klev en i mitt band på, som också är en av mina närmsta vänner och som alltså också skulle till replokalen. Av någon anledning blev jag stressad över att behöva socialisera mig och valde därför att sluta ögonen och låtsas sova. Min kompis såg mig och kommer självklart fram och vi började prata. När hon väl hade tagit kontakt med mig så var det inga som helst problem att sitta där och umgås. Trots mina sociala svårigheter så är jag faktiskt en ganska social person som gillar att umgås med människor, problemet är att jag inte hanterar överraskningar så bra i de här sammanhangen och när det sker så är min första reaktion alltid kopplad till negativa känslor.

### *Beata*

När jag åker kollektivt så är det otroligt viktigt för mig att ha mobil och hörlurar med mig. Det är min egna lilla stund, där jag tar mig tid att lyssna på ny musik och samla mig inför vad dagen väntar. Mitt användande kan variera ganska mycket beroende på hur jag mår och vad jag ska göra. Jag jobbade nätter en period och då var alltid min favorittid på dygnet när jag kunde åka hem kl. 7 en helgmorgon i en relativt tom buss och lyssna på Aretha Franklin. Den folktomma bussen gav mig utrymme att vara ensam i en kollektiv sfär. Mitt användande varierar mycket beroende på hur mycket folk det är kollektivtrafiken. Om jag sitter på sätet längs in så väljer jag ofta att inte använda min mobil utan tittar ut genom fönstret, men sitter jag längst ut så tittar jag i stort sätt alltid ner i mobilen för att undvika att möta andra människors blickar. Om det finns två lediga säten sätter jag mig alltid där, även om det är mot färdriktningen. Och ja, jag är den där jobbiga som ofta har väskan på sätet bredvid mig, allt för att undvika att sitta bredvid någon. Jag vet egentligen inte varför jag finner det så jobbigt att sitta bredvid andra, men ack så har jag ett utstuderat system för att slippa mänsklig interaktion.

# Syfte & frågeställningar

Syftet med denna uppsatsen är att en få djupare förståelse i vardagsfenomenet kring användandet av smartphones och hörlurar i Göteborgs kollektivtrafik och hur detta nutida fenomen spelar en roll i sociala interaktioner i offentliga miljöer.

Centrala frågeställningar är:

- Hur kan användandet av smartphones och hörlurar avskilja människor från varandra i kollektivtrafiken och vad har ensamhet och individualism för roll i detta?
- Finns det kulturella mönster och beteenden i miljön kring det kollektiva åkandet och vad har sociala interaktioner för roll i detta?
- Kan miljön kring det kollektiva åkandet skapa oro och vad har i så fall smartphones och hörlurar för roll i det?

## Avgränsning

Vi har valt att fokusera på kollektivtrafiken i Göteborg. Detta främst för att det är en av Sveriges största städer och att vi som studenter utgår från staden. Tidsbegränsningen gör det omöjligt för oss att utforska alla Sveriges städer, men även att genomföra ett globalt perspektiv. Mer om detta återkommer vi till i vidare forskning. Vi är intresserade av att studera vardagligt kollektivt åkande och har därför aktivt valt bort en målgrupp som huvudsakligen åker bil och som sällan åker kollektivt. Våra observationer har underlättats genom att det vardagliga användandet av kollektivtrafiken i Göteborg sker under kortare sträckor.

## Förteckning av informanter

Alla informanter är anonymiserade och bär därför ett annat namn.

**Evelina**, 22 år. Student.

**Rikard**, 32 år. Spårvagnsförare.

**Albin**, 25 år. Student.

**Lena**, 52 år. Lektor.

**Kalle**, 29 år. Egenföretagare.

**Karina**, 78 år. Före detta politiker och

**Thomas**, 29 år. Student.

pensionär



## Historisk bakgrund

Innan smartphones kom in i våra liv var den fysiska tidningen en stor del av människors sysselsättning under restiden i kollektivtrafiken. Redan under 1800-talet blev läsandet en allmän aktivitet i takt med järnvägens utveckling. Reselektyr blev ett nytt fenomen som myntades. Detta var speciell lektyr som var till för att kunna läsas snabbt och blev ett tidsfördriv för många tidiga resenärer (Ehn, Löfgren, 2007. s. 41–42). “It seems that 19th-century railway travellers became disorientated by the rapidly moving foreground and turned to reading to cope with new speeds as well as the embarrassment of sitting in an enclosed compartment with strangers” (Urry, 2006. s363). 1995 lanserades gratistidningen Metro, som blev utplacerad vid hållplatser och köpcentrum runt om i städer. Eftersom vi själva är födda på 90-talen kan vi inte genom egna observationer veta hur det såg ut i kollektivtrafiken innan 2000-talet. Vår informant Karina, som var ung under 60-talet, tog upp skillnaden mellan ljudnivå och trängsel förr jämfört med nu. Detta med tanke på att vi har blivit allt fler människor i storstäderna och att detta påverkar miljön i kollektivtrafiken. Papperstidningen var förr ett alternativ till den distraktion som vi idag får genom mobiltelefonen. En tydlig förändring har också skett i hur kollektivtrafiken utvidgats och att det har tillkommit fler spårvagnslinjer och fler bussar. Det urbaniserade samhället har lett till att vi idag förväntas spenderar mer tid i kollektivtrafiken och de långa resorna har blivit en norm (Zhou, 2018. s. 36).

Jag började ju åka med spårvagn på 60-talet. Åh herregud, det är ju väldig skillnad idag. För just det här, då satt folk och läste tidning eller tittade ut från spårvagnen eller på bussen, men idag så tittar ju nästan alla i sina smarttelefoner. Det kan ju vara någon äldre då som sitter och funderar som jag då, över andra saker, men de flesta är ju helt upptagna av sina telefoner. (Karina)

## Tidigare forskning

Vi har inte hittat någon som helt och hållet har studerat exakt samma sak som vi gör, men eftersom vi studerar ett så pass nutida fenomen (smartphones har funnits i Sverige i ca 10 år) är det inte så konstigt att forskningen inte är så övergripande. Nedan följer kortare sammanfattningar av relevant tidigare forskning och dess författare för att placera in vår uppsats i ett teoretiskt sammanhang. Vår studie anknyter till ett flertal fält: diskussioner kring ny teknologi, ensamhet, kollektivt resande, väntan, individ i relation till kollektiv och forskningen kring vad som händer ”när ingenting särskilt händer”.

### När ingenting särskilt händer

Varför är det intressant att studera de där sakerna vi bara gör eller de där tillfällena när till synes ingenting särskilt händer? Vi tänker, liksom etnologerna Billy Ehn och Orvar Löfgren, att genom att tolka och analysera vardagens mikrodramer kan vi upptäcka nya perspektiv på en välbekant tillvaro. Det som kan uppfattas som oväsentligt, som väntan på spårvagnen, kan ge insikter i hur människor hanterar vardagen. Boken *När ingenting särskilt händer: nya kulturanalyser* (2007) är skriven av Billy Ehn<sup>1</sup> och Orvar Löfgren<sup>2</sup>. Billy Ehn är etnolog och professor vid Umeå universitet. Orvar Löfgren är också etnolog och professor i Lund sedan 1991. Vi har använt Ehn och Löfgren på det sättet att vi också tittar på ett till synes ’icke fenomen’ för att beskriva sociala interaktioner. En vardaglig företeelse som går många förbi. Deras tankar hjälper att sortera vad som är intressant att titta djupare på och vad som vissa av dessa strukturella signaler visar på.

Etnologen Anita Beckman förtydligar i sin avhandling *Väntan: etnografiskt kollage kring ett mellanrum* hur vi kan uppfatta väntan på olika sätt detta påverkat av olika kulturella mönster så som livssituation och personlighet. Hon har genom att intervjua 13 personer kommit fram till att väntan påverkar oss och uppfattas både negativt och positivt. Hon menar att väntan inte kan

---

<sup>1</sup> Ehn har bl.a. ägnat sig åt att ”studera den etniska och kulturella mångfald som efterkrigstidens stora invandring till Sverige orsakat” samt vardagslivets etnologi: Reflektioner kring en kulturvetenskap. (NE, Billy Ehn).

<sup>2</sup> Löfgren representerar en ”uppmärksammas kulturanalytisk linje i modern svensk etnologi, som söker teckna väsentliga drag i 1800- och 1900-talens folkliga mentalitet, ofta med hjälp av okonventionella källor” (NE, Orvar Löfgren).

existera utan sitt sammanhang eller objekt och att väntan blir det rum mellan händelserummen i vilket livet egentligen händer (Beckman, 2009.). I vår uppsats är detta intressant ur många aspekter, då Beckman precis som vi och även Ehn och Löfgren, intresserar oss för mellanrummen där det till synes inte händer någonting men när vi stannar upp och analyserar dessa ”mellanrum” får vi inblick i gemensamma kulturella normer och föreställningar. Vi har ett tillägnat kapitel till just väntan där Beckmans text är ytterst relevant, men den återkommer genom hela uppsatsen.

*Sånt vi bara gör* (2019) är en antologi som tar upp just det: sånt vi bara gör. Ännu ett exempel på forskning som intresserar sig för det till synes triviala.

## Ensamhet

”Detta är slutligen ensamheten: att spinna in sig i sin egen själs silke, förpuppas och vänta på metamorfosen, ty en sådan uteblir icke. Man lever under tiden på sina upplevelser, och telepatiskt lever man andras liv. Döden och uppståndelsen; en ny uppfostran till ett okänt nytt.” (Strindberg 1916, s. 145)

Det finns en allmänt utbredd ”sanning” om att svenskar är ensamma. Ensamhet har uppmärksamats av t.ex. filosofer, sociologer och forskare inom vårdvetenskap.

”Alla har någon gång upplevt ensamhet men ensamheten är så mångfasetterad att den kan upplevas på flera olika sätt, både som ett lidande men också som en vilsam och behaglig känsla.”, skriver Andersson & Kristensen (2014) i sammanfattningen av deras uppsats.

Ensamhet är mångfasetterad och människor upplever ensamhet på olika sätt, menar Dahlberg & Segesten (2010) som undersökt ensamhet inom vårdvetenskap. Även Nilsson (2012) framhåller att människan kan uppleva ensamhet som lidande men också som en god och meningsfull upplevelse (Nilsson 2012).

Bengt Brülde<sup>3</sup>, professor inom praktisk filosofi på Göteborgs Universitet, och *Filip Fors*<sup>4</sup>, forskningssamordnare vid Umeå Universitet, har tillsammans skrivit kapitlet *Den svenska*

---

<sup>3</sup> Han var även aktiv som radiofilosof i P3 under en 10 årsperiod. Brülde har bl.a. forskat om klimaträttvisa och klimatetik, kollektivt ansvar och vad vi bör göra för att få bukt med världsproblemen, lycka och lidande och livskvalitet (GU, 2018. Bent Brülde).

<sup>4</sup> Fors har sedan 2006 ägnat sig åt forskning om subjektivt välbefinnande/ ’lyckoforskning’ Forskning har främst kretsat kring att jämföra länder samt att undersöka hur tidspress, ensamhet, personlighetsdrag och meningsfullhet hänger ihop med upplevelser av välbefinnande och livstillfredsställelse (Fors, 2019).

*ensamheten. Om hur olika former av ensamhet påverkar vårt välbefinnande.* Där kan vi läsa om hur människor i storstäderna idag är det mest ensamma folket och hur både psyket och fysiken påverkas negativt av detta (Brülde, Fors, 2015. s. 58).

Genom att fokusera på ett centrerat vardagsfenomen vill vi försöka se om det finns tendenser till ensamhet i kollektivtrafiken. Något som vi kan se att Brülde och Fors forskning kretsar mycket kring. Detta är för oss intressant att titta på då vi kan se i vår studie att människor gärna väljer att avskärma sig med att hjälpa av sina mobiltelefoner och hörlurar i kollektivtrafiken. Vi vill se om denna avskärmning används för att undvika interaktion med andra människor. Vi märker också att många resenärer observerar vad de andra medresenärerna gör under det kollektiva åkandet och hur mycket irritationsmoment detta för med sig. I kollektivtrafiken är vi ensamma tillsammans.

## Individ – kollektiv

Samhället idag är ett skiftande informationssamhälle som ställer allt högre krav på individen. Från att samhället har varit kollektivistiskt, har det successivt blivit ett mer och mer individualistiskt samhälle. Under tidigt 1900-tal blev kollektivismen en utbredd samhällsstruktur och har ända fram till 2000-talet haft en stark förankring. (Kollektivism, NE). Individualismens betydelse är uppfattningen om individens frihet och oberoende som ett högsta värde, medan kollektivismen är åskådning som sätter de gemensamma intressena före de enskilda individernas och som tillåter kollektivet fatta besluten. Individualisering associeras ofta med friheten att vara oberoende, den ger individen möjlighet till självförverkligande (Individualism, NE). Sociologen Bo Blomquist menar att människan i dagens samhälle lever i större enskildhet med mer privat utrymme och fokus på egna behov än vad vi har gjort tidigare. Det betyder inte att behovet av sociala relationer försvinner, men kanske att vi har svårare att anpassa oss (Blomquist, 2001).

2014 kom en omdebatterad bok: *Generation Ego*. I boken menar författaren Ana Udovic (2014)<sup>5</sup> att relationer både i och utanför familjen påverkas av att det har skapats en generation av egoister. Det finns andra meningar om samhällsutvecklingen där forskning tyder på att individualiseringen har inverkat så att människan är mer lycklig nu än någonsin, det menar till

---

<sup>5</sup> Ana Udovic arbetar som frilansjournalist och skriver bl.a. artiklar för Dagens Nyheter, hon har journalistiskutbildning och fil kand med statskunskap som huvudämne (Ana Udovic, u.å.)

exempel sociologen Ruut Veenhoven (2005). Nya familjekonstellationer med mindre familjen (färre barn), större andel singlar, skilsmässor och en utbredd rörlighet försvagar de flesta former av nära relationer menar Lindbladh & Bustos (2004). I en studie gjordes intervjuer där olika individer fick dela sina upplevelser, varav de flesta delade bilden av att sociala relationer blivit mer sårbara, mer ensamma, och att alla former av relationer blivit mer problematiska (Lindbladh & Bustos, 2004).<sup>6</sup>

*Är svensken människa?: gemenskap och oberoende i det moderna Sverige* är en bok skriven av Henrik Berggren<sup>7</sup> och Lars Trägårdh<sup>8</sup> (2009). I processen kring smartphones och skapandet av den kollektiva sfären blir resonemanget kring individualism centralt. Berggren och Trägårdhs tankar kring detta knyter an till uppsatsen på så sätt att det är intressant för oss att kring det kollektiva åkandet dyker individualismen upp i olika skepnader. Både att vi gärna vill vara ensamma och sköta oss själva, men också genom att vi i många lägen helt glömmer av att andra människor vistas i denna kollektiva miljö tillsammans med oss.

## Smarta telefoner – sociala interaktioner, beroende och skärmtid

Människor lever idag i ett ständigt informationsflöde som berör och påverkar samhällsbilden. Sociala interaktioner sker genom och med telefoner. Det finns ett stort intresse för att utforska vilka olika faktorer som påverkas av det ständiga användandet. Rotondi<sup>9</sup> och Tomasuolo<sup>10</sup> (2017) har undersökt hur smartphones har förändrat våra liv dramatiskt och speciellt hur vi i och med detta interagerar annorlunda med varandra. I texten *Connecting alone: Smartphone use, quality of social interactions and well-being*, menar de att förändringarna som skett via smartphonens funktioner, har gjort livet enklare på många sätt, men att det enkla livet inte

---

<sup>6</sup> Eva Lindbladh är docent i sociologi och universitetslektor vid Samhällsmedicinska institutionen, Lunds universitet. Paula Bustos Castro är doktorand i samhällsmedicin.

<sup>7</sup> Henrik Berggren är historiker och författare. Han har varit kulturchef och ledarskribent på Dagens Nyheter (Wikipedia, u.å. Henrik Berggren)

<sup>8</sup> Lars Trägårdh är historiker och samhällsforskare. Sedan 1990-talet är han verksam vid Ersta Sköndal högskola i Stockholm, där hans forskning har kretsat kring det svenska sociala kontraktet och den nordiska modellen i ett jämförande perspektiv (Lars Trägårdh, 2019)

<sup>9</sup> Valentina Rotondis huvudforskningsområden är ekonomiska, demografiska och politiska utvärderingsmetoderna med inriktning mot teknikuttagning och informella institutioner (Valentina Rotondis, 2016).

<sup>10</sup> Miriam Tomasuolo expertområden är företagsamhet, innovation, affärsutveckling (Miriam Tomasuolo, u.å.).

kommer utan konsekvenser. De försöker visa den ogynnsamma effekten av smartphones och hur kvalitén av att mötas ansikte mot ansikte degraderas. De menar att smartphones olika kvalitéer så som uppkopplingsmöjligheten, smidigheten och att alltid kunna hålla kontakten, har reducerat kvalitén av sociala interaktioner ansikte mot ansikte. De menar därför att sociala interaktioner får en minskad roll i människors välmående. De har testat sina teorier på ett stort antal italienare i en empirisk studie. Deras resultat visar på att användningen av smartphones har en negativ effekt på kvalitén av tiden vi spenderar med våra vänner (Rotondi, Tomasuolo, 2017. s. 24).

För oss är detta intressant att titta på då vi tycker det är viktigt att lyfta både de negativa och de positiva delarna av ett användande i kollektivtrafiken. Denna röst visar tydligt på att relationer ansikte mot ansikte tar skada av vårt användande och hur vårt mående faktiskt påverkas av detta.

Även på kandidatnivå har intresset kretsat kring detta. I *Mobilen i familjen: En sociologisk studie om hur användningen av smartphones förändrar den sociala interaktionen och tillgängligheten mellan föräldrar och barn* visar Elkhansa och Nikichina<sup>11</sup> på att smartphones skapar en distansering mellan barn och föräldrar vilket leder till försämrad interaktion i familjen. Samtidigt var tillgängligheten en bidragande faktor till acceptans då nödvändigheten kring att kunna nå sina barn respektive föräldrar, oberoende av tid och rum, var viktigast (Elkhansa, Nikichina, 2015).

Sherry Turkle är en amerikans psykolog och sociolog som undersöker om vårt digitala sociala liv påverkar det fysiska. I texten *Alone together: why we expect more from technology and less from each other* utgår Turkle från intervjuer med människor i alla åldrar och från ett brett utbud av sociala bakgrunder och finner identiska mönster av tvångsmässigt beteende. Vi blir mer och mer aktiva i den digitala världen, men enligt Turkle, trots att vi dagligen kommunicerar via mobilen eller datorn egentligen är ensamma större delen av vår tid. Detta kan i sin tur leda till att en väljer bort interaktion med andra människor i den fysiska världen (Turkle, 2011).

---

<sup>11</sup> Uppsatsen är skriven av Sara Elkhansa och Inna Nikichina som studerade vid högskolan i Halmstad och inom fältet Sociologi och socialt utvecklingsarbete.

*Den har blivit som en naturlig del av handen: Smartphones och dess känslomässiga och kroppsnära påverkan* är ytterligare en kandidatuppsats där Ferreira Pinho<sup>12</sup> visar på olika känslor och reaktioner som väcks hos användaren när de använder sin smartphone. Den diskuterar också hur den nära kontakten med våra smartphones påverkar våra kroppar och att vi alltid håller mobilen i handen även när vi inte använder den - smartphonen har blivit som en naturlig del av vår hand (Ferreira Pinho, 2016). I uppsatsen *Påverkas vår psykiska hälsa av smartphone-användandet? En kvantitativ studie om hur utbrett smartphoneberoende är och hur det påverkar den psykiska hälsan*: skriven Gustafsson och Nettelman<sup>13</sup> om hur omfattande smartphoneanvändning är bland människor och hur denna användning samvarierar med den mentala hälsan (Gustafsson, Nettelman, 2018).

Éilish Duke<sup>14</sup> och Christian Montag<sup>15</sup> (2017) menar på att smartphones potentiellt kan framhäva beroendeframkallande beteenden, liknande med spelmissbruk, som kan störa vardagslivet. Det är inte en officiell diagnos, dock har flera forskare som Duke och Montag tagit del av, visat på hur klassiska missbruksbeteenden kan appliceras på överanvändning av smartphones. De menar att symptomet som att tiden som spenderas med telefonen förvrängs, uppmärksamhetssvårigheter i närheten av telefonen och abstinens påverkar vårt sociala liv negativt (Duke, Montag, 2017. s. 90). Ur många aspekter är det intressant att se på våra smartphones som ett beroendeframkallande medel och vi vill se om uppfattningen av detta stämmer överens med hur det ser ut i vår studie.

Oscar Westlund, professor i journalistik och medier, har skrivit rapporten *Mobiltelefonen som multimedium och nyhetsmedium: Ett användarperspektiv*. Där han undersöker unga vuxnas attityder till mobiltelefonen som multimedium. Han ser mobiltelefonen som en innovation som förändrats i två olika faser; som *multimedium* och *kommunikationsmedium*. Studien kopplar till adoptionstraditionen ”genom intresset för hur och varför människor anammar

---

<sup>12</sup> Uppsatsen är skriven av Lisette Ferreira Pinho som studerade vid Södertörns högskola på institutionen för kultur och lärande inom medie- och kommunikationsvetenskap.

<sup>13</sup> Uppsatsen är skriven av Camilla Gustafsson och Charlie Nettelman som studerade vid gymnastik och idrottshögskolan i Stockholm inom hälsopedagogprogrammet.

<sup>14</sup> Éilish Duke är psykologdoktorand vid Goldsmiths Universitetet i London (Eilish Duke, u.å).

<sup>15</sup> Christian Montag är forskar om molekylär genetik och hur det påverkar personlighet och känslor. Han bedriver forskning inom områdena neuroekonomi och missbruk och nya metoder av psyko-informatik (Christian Montag, u.å).

innovationer.” (Westlund, 2007). Westlund har sitt fokus åt annat håll än vad vi väljer att lyfta i vår uppsats, trots detta finns det intressanta aspekter med det han belyser. Bl.a. är begrepp som kretsar kring adoptionstraditionen intressanta, då vi försöker förklara individers beteende om beslutsprocesser och människor som sociala individer. Westlund resonemang kring behov och hur behov existerar i hierarkiska nivåer i relation till varandra är av stor relevans i kapitlet *Behovet av att kunna bli nådd* (a.a. s.17).

## Resor i tid och rum

Många människor spenderar en stor del av sin tid i kollektivtrafiken genom att åka hem, ifrån jobb, till skolan och fritidsintressen. Kollektivtrafiken är alltid närvarande när förflyttning ska ske i vardagen och fritiden. Hur vi spenderar vår tid i detta rum speglar mycket av det kulturella mönster ett samhälle bygger på. John Urry, professor i sociologi på Lancaster University, undersöker olika aspekter av resetiden. Urry påstår att i den moderna människans liv utgör restiden en mer betydelsefull mening. I artikeln *Travelling Times: European Journal of Communication* visar han på att det finns flera typer av 'tid' som innefattas i restiden, det är inte längre bara att ta sig från A till B. En resa innebär således andra aktiviteter, eftersom tiden inte är bortkastad, död eller utan mening. Han återkopplar även till Goffmans teorier om screening off (Urry, 2006).

”Ökar människors möjligheter att använda restiden på ett meningsfullt sätt genom mobiltelefoner, bärbara datorer och mobila bredband? Blir tiden ombord snarare en aktiv aktivitet än en passiv väntan på att komma fram? Inom internationell resvaneforskning utmanas för närvarande den konventionella bilden av restid som en renodlad kostnad i människors vardag. En mer användbar (eller till och med produktiv) restid antas bli ett kännetecknande drag i det framväxande informationssamhället.”

Så inleds rapporten *Vad gör man när man reser: en undersökning av resenärers användning av restiden i regional kollektivtrafik* (Fahlén, Thulin & Vilhelmson 2010). I samma teoretiska grupp kan vi finna forskarna Juliet Jain<sup>16</sup> och Glenn Lyons<sup>17</sup> som har studerat tiden som förbrukas på resan till de olika destinationer en har i vardagen. Tolkningen av resetiden i ekonomiskt avseende har spelat en grundläggande roll i utformningen av våra

---

<sup>16</sup> Juliet Jain är forskar inom mobilitet, teknologi och vardagslivet på University of the West i Bristol, England

<sup>17</sup> Glenn Lyons är professor i framtids mobilitet på University of the West i Bristol, England



transportsystem. De föreslår att restiden, åtminstone för individen, (ibland) kan uppfattas och upplevas som en gåva snarare än en börda, då en hinner med saker som annars inte hunnits med (Jain, Lyons, 2008).

Thomas O'Dell<sup>18</sup> professor i etnologi vid Lunds Universitet och Hervé Corvellec professor i företagsekonomi vid Lunds universitet har skrivit om pendling och hur pendlingen strukturerar den vardagliga rytmen. Han ser pendlingen som något som är tätt sammankopplat med hemmet, arbetsplatsen och fritiden och att pendlaren 'äger' en del av sin pendling. Resenärerna äger pendlingen genom att känna sig hemmastadda och det skapas via känslan av rutin. Hemmet är mer än bara det fysiska huset, det är en välbekant kulturell plats som är organiserat på ett sådant sätt att en har viss kontroll och ansvar över. I kollektivtrafiken anser sig både resebolaget och resenären vara innehavare av värdepositionen (Corvellec, O'Dell, 2012)

Centralt för uppsatsens teoretiska plats är utforskningen av vardagsfenomen som i sin enkelhet innehar en oerhörd innebörd.

---

<sup>18</sup> Han har forskat på kultur och ekonomi och i samband med det studerat turismen och upplevelseekonomin. Han har även forskat på mobilitet och dess betydelse i det moderna samhället, allt från turismen till folks daglig pendling mellan arbetet och hemmet (O'Dell, 2018).

## Teoretiska Utgångspunkter

För att få en vidare förståelse för vardagsfenomenet kring användandet av smartphones och hörlurar i Göteborgs kollektivtrafik och hur detta nutida fenomen spelar en roll i sociala interaktioner i offentliga miljöer krävs teoretiska utgångspunkter från ett antal olika fält. Denna teoretiska redogörelse syftar till att skapa förståelse för ämnets tvetydiga karaktär. Vi har valt ett antal begrepp som hjälpt oss.

### Väntan

Väntan är en av uppsatsen och kollektivtrafikens tydliga hållpunkter. Anita Beckmans avhandling med samma namn *Väntan: etnografiskt kollage kring ett mellanrum* har bidragit med tankegångar kring ämnet. Beckman menar att väntar är något en gör i en rent fysisk bemärkelse och hur vi än väntar och hur sällan vi än reflekterar över vår väntan så formas den, utan tvivel, av kulturella normer, ideal och värderingar. Väntan har en betydande roll i skapandet av identiteter och hon menar på att väntan inte existerar utan sitt sammanhang eller sitt objekt och väntan ses som 'ett språkligt kulturellt fenomen'. Hon visar också på att teknikens framsteg ska hjälpa oss att spara tid, men att den tidsliga fartökningen och den nu mer avancerade teknologin skapar en beräkning av snabbhet vilket leder till att vi har svårt att förhålla oss till väntan (Beckman, 2009.). Hon fastställer några påståenden som vi i vår uppsats kan utgå ifrån:

- Individualismen ökar i samhället och där den enskilde individen i stor utsträckning lämnas ensam med sina beslut (a.a. s.82)
- Att vara aktiv och ständigt i rörelse är ett ideal som genomsyrar vår vardag (a.a. s.75)
- Mellanrummen och pauserna från stressen i vardagen är en livsnödvändighet (a.a. s.127)

Teorin kring väntan placerar in vår uppsats i en tydlig kulturell kontext. Kollektivtrafiken är en plats där människor på olika sätt hamnar i 'väntan'. Det finns en föreställning om att den moderna människan inte har tid för väntan, men samtidigt, som Beckman beskriver är detta en livsnödvändighet: ” Väntan blir det rum mellan händelserummen i vilket livet egentligen händer” (a.a. s148).

## Individens beteende och behov

Oscar Westlund talar om domesticeringsteorin som syftar till att studera hur teknologier används i vardagen, detta genom hur människor brukar mobiltelefoner och vilka konsekvenser detta får i samhället på individnivå men även som kollektiv (Westlund, 2007. s.4). Han studerar även adoptionstraditionen som förklarar individers beteende genom olika teorier om beslutsprocesser och människor som sociala individer. Westlund talar också om behov och hur behov existerar i hierarkiska nivåer i relation till varandra. Vissa behov är viktiga än andra beroende på situation. Behoven kan också yttra sig på olika sätt t.ex. ”behov av att kommunicera yttra sig i flera olika former; som ett personligt möte, e-post, SMS, telefonsamtal” (a.a. s.5). Han diskuterar även Maslows behovstrappa där människor, i första hand, har ”kroppsliga behov, samt behov av trygghet, gemenskap och tillgivenhet, uppskattning samt självförverkligande. Mobiltelefonen kan inte tillfredsställa de kroppsliga behoven av sömn, mat och dryck. Däremot kan den bidra med trygghet, gemenskap” (a.a. s.5).

## Ensamheten

Bengt Brülde och Filip Fors använder sig av olika begrepp för att förtydliga ordet ensamhet. *Socialt ensam* innebär att individen har ett litet socialt nätverk - få vänner. *Emotionell ensam* innebär att individen inte har en kärleksrelation och *subjektiv ensamhet* beskriver dem som att individen själv känner sig ensam. Den subjektiva ensamheten påverkas till stor del av utbildningsgrad, inkomst, individualism och konsumism. Brülde och Fors fortsätter att förklara att ensamheten gör oss mer uppmärksamma på sociala signaler som tex ansiktsuttryck eller uttalanden, men människan i sin ensamhet har också en tendens att uppfatta dessa signaler på ett negativt sätt. De har kommit fram till att en lättare upplever andra människor som hotfulla och avvisande och att en då har svårare att lita på andra individer. Detta i sin tur har också en tendens att leda till att den ensamma individen svarar med ett negativt bemötande och är kritiskt inställd till andra människor (Brülde, Fors, 2015. s. 49–50. Se även Sporsén Eriksson, 2016).

## Individualismen

Henrik Berggren och Lars Trägårdh forskar på den svenska individualismen och de menar på att i Sverige uppfattas staten som en mer eller mindre självklar aktör när det gäller

medborgarnas välmående. Vi som svenska medborgare tar del av socialförsäkringar, barnbidrag, studiestöd och andra former av statliga medel och det visar på tydliga sociala rättigheter som ges till den individuella medborgaren. Detta leder också till att individen blir mer beroende av staten, till skillnad från hur det såg ut förr i Sverige eller hur det ser ut i många andra länder där individen är mer beroende av föräldrar, makar och äldre personer av sina barn. Alliansen mellan stat och individ har förlöst individen från beroendet av familjen och civilsamhällelig välgörenhet (Berggren, Trägårdh, 2006. s. 51,72).

## Personlig integritet och kommunikation.

Erving Goffman tar upp begreppet *face* i olika sociala kontexter och pratar om människans sätt att uppföra sig med intentionen att bära upp sin egna image. Vikten av att varje individ fokuserar på sitt egna handlande och att vi inte vill riskera att tappa vårt ansikte (Goffman, 2015. s. 12). Goffman kopplar samman *face-saving* med sociala koder. En anledning till att vilja följa sociala koder som strukturerats i samhället kan vara, enligt Goffman, att vilja smälta in i ett socialt sammanhang för att säkerställa att den personliga integriteten och det egna 'ansiktet' inte hamnar in en utsatt position. Bilden som andra människor har av individen måste upprätthållas och att det förväntas att en ska följa normer och de sociala koderna som existerar. Hamnar individen i en situation där agerande krävs, kan ändå beslutet tas att inte involvera sig. Detta kan medföra skamkänslor och för att inte tappa det egna 'ansiktet' agerar individen som att ingenting har hänt. (Goffman, 2015. s. 18). Varje individ är sin egna person och vi fungerar på olika sätt, vilket också varierar hur mycket vi påverkas av olika interaktioner:

In the popular view it is only natural to be at ease during interaction, embarrassment being a regrettable deviation from the normal state. The individual, in fact, might say he felt 'natural' or 'unnatural' in the situation, meaning that he felt comfortable in the interaction or embarrassed in it. He who frequently becomes embarrassed in the presence of others is regarded as suffering from a foolish unjustified sense of inferiority and in need of therapy (Goffman, 2015. s. 97-98).

Goffman talar även om begreppet *screening off* som är centralt för uppsatsens avslutande kapitel och slutsats. Han tar upp tidningen som ett verktyg för avskrämningen: "to carry around a screen that can be raised at any time to give ourselves or others an excuse for not initiating contact" (Goffman, 1963. s.139). Där vi har utvecklat begreppet till smartphones

och användandet och placerat in detta begrepp in en nutida kontext med kollektivtrafiken. Vi har valt att översätta begreppet till avskärmning.

## Social interaktion

Billy Ehn och Orvar Löfgren studerar vardagliga fenomen som på många sätt passerar utan att vi märker av dem. De analyserar kring dessa vardagsfenomen genom kulturanalytiska perspektiv. De ställer sig frågan hur en närmar sig det formlösa och snabbt överspelade. De försöker belysa att en ibland måste uppmärksamma mellanrummen för att förstå sammanhanget och menar att alla sociala interaktioner är kulturella processer: ”det banala har ibland oväntade innebörder och det högst personliga är kulturellt laddat” (Ehn, Löfgren, 2007. s.16). Deras utgångspunkt ligger i att det i alla sociala sammanhang sker någonting betydelsefullt och att det som kan verka meningslöst kan dölja värdefullt innehåll. Vidare så tas begrepp som väntan, dötid, reselektyr och ’meningsfull sysselsättning’ upp.

Sherry Turkle lyfter frågan huruvida vårt digitala sociala liv påverkar det fysiska och har med sina studier visat på att vi i stor utsträckning skiftat till ett mer aktivt socialt liv online än det vi har i det ’verkliga livet’. Turkle reflekterar också kring samtal, både fysiska interaktioner men även telefonsamtal, och påstår att även detta förekommer mer sällan då människor idag använder sig mer av skriftlig kommunikation genom mobiltelefon och dator. Då vi blir allt mer aktiva i det digitala nätverket, vilket resulterar i en ständig uppkoppling och kontakt med andra människor online, menar Turkle att vi trots daglig kommunikation via mobilen eller datorn egentligen är ensamma större delen av vår tid. Tekniken har blivit en källa för kontroll i det sociala livet och möjligheten att kunna mejla eller skriva ett inlägg på Facebook, i stället för att ringa eller möta en person ansikte mot ansikte, har blivit ett allt mer lättillgängligt alternativ som många idag väljer att göra. Detta kan i sin tur leda till att en väljer bort interaktion med andra människor i den fysiska världen (Turkle e-resurs 2011, s 283).

## Material och metod

Vi har främst använt kvalitativa djupintervjuer och etnografiska fältobservationer i vår studie. Vi upplevde att intervjuer var det som kunde ge oss djupast förståelse för ett så nutida vardagsfenomen som smartphones i kollektivtrafiken. Saker som uppfattning, känslor och nyanser kan vara svårt att hitta i en mer kvantitativ metod. ”Det är i mötet mellan forskare och informant som den intressanta etnografien skapas” (Beckman, 2009. s.29). Vidare vill vi utveckla argument och fördjupa resonemang med hjälp av egna observationer och litteratur.

Kvantitativ och kvalitativ forskning skiljer sig främst på sättet att arbeta med och analysera sitt material och även forskarens roll kring arbetet med materialet. I kvantitativ forskning studeras och analyseras främst statistik och siffror, medan kvalitativ forsknings utgångspunkt är i intervjusamtal och observationsanteckningar (Ahrne, Svensson, 2015. s. 9–10). I kvalitativ forskning får den som leder forskningsprojektet en nära roll med materialet. Det är inte helt vanligt att utgå från en färdig analysmodell inom kvalitativ forskning, vilket leder till att analytikern därför måste utveckla ett eget analysverktyg och tillvägagångssätt. Det är också omöjligt att göra en analys av ett kvalitativt material utan föreliggande kunskaper. Det kommer alltid påverka materialet. I en analys av kvalitativt material startar processen av analysering redan från början av projektet eller kanske till och med innan det startat, det är därför svårt att isolera analysen från projektets andra delar. Analysen kommer aldrig nå en helt objektiv sanning (Ahrne, Svensson, 2015. s. 15, 23–24, 221).

Vår tanke med att använda kvalitativa djupintervjuer var främst för att få en personligare inblick i informanternas egna påståenden om beteenden i kollektivtrafiken, men också för att se om det finns skillnader och likheter i deras agerande och deras uppfattningar i vardagsåkandet. Vi ville samla kunskap från människor som har ett dagligt deltagande i kollektivtrafiken och även se hur deras förhållande till just denna omgivning såg ut. Ahrne och Svensson beskriver det som: ”intervjuer är ett sätt att samla kunskaper om sociala förhållanden, men givetvis kan även frågor om enskilda människors känslor och upplevelser vara av intresse” (Ahrne, Svensson, 2015. s. 34).

Vi tyckte också att en kvalitativ intervjumetod kändes mest passande för oss, med tanke på att vi ville utforma en dialog mellan oss och informanterna. Vi ville flytta fokus från intervjun så

att informanten kunde känna sig mer trygg. Detta för att skapa ett naturligt möte där personer samtalar okonstlat och för att förhindra känslan av vara utfrågad. Vi tänkte om vi lyckas kamouflera känslan av att vi utförde en intervju, kunde detta undvika att informanten kände press över att svara korrekt eller svara så som de trodde att vi ville att de skulle svara. Vi var eniga om att vi ville ha ett relativt fylligt frågeformulär med öppna frågor, detta för att ge informanterna möjlighet att själva reflektera och utveckla sina svar till någonting mer än bara 'ja och nej'-svar. Genom denna metod märkte vi också att nya frågor uppkom under intervjuernas gång, vilket också blev relevanta och användbara senare i vår analys. Vi valde även att upprepa vissa frågor under intervjuernas gång, genom att ställa frågan i olika formuleringar. Detta visade sig vara ett smart drag, då svaren blev ännu utförligare. Genom att byta ut enstaka ord i en och samma fråga, kunde informanten vidga sina tankar och då reflektera ännu djupare i frågan och svara en gång till (Ahrne, Svensson, 2015. s. 45).

Under samma period då vi utfört intervjuerna, har vi också varit ute på fältet och observerat vår omgivning i kollektivtrafiken. Detta för att bilda vår egna uppfattning kring människors beteende på spårvagnen/bussen, men också för att koppla samman informationen vi fått från våra intervjupersoner till den miljön vi analyserar. Vi ville identifiera det vi fått till oss från informanterna och applicera och bekräfta det ute på fältet. Detta har vi känt varit betydelsefullt, då vi har velat studera vårt material utifrån olika perspektiv. Under våra observationer har vi inte bara undersökt vår omgivning och andra människors handlande, utan vi har i den processen också fått en inblick i hur vi själva beter oss och vad vi känner när vi befinner oss i kollektivtrafiken som observatörer:

En grundförutsättning för att en studie ska kallas etnografisk är att man försöker närma sig den andres perspektiv på tillvaron, [...] det finns stora fördelar med att besöka de miljöer där den intervjuade lever och att låta den förståelsen som man tar del av influera den fortsatta forskningen och kunskapsproduktionen. Etnografer ser ett stort värde i att 'vara där', ute på 'fältet', för att på så vis närma sig den andres utkikspunkt. Observation är därmed av stor betydelse för etnografin (Ahrne, Svensson, 2015. s. 93).

Eftersom vår analys tagit plats i en offentlig miljö, har våra observationer varit diskreta. Vi valde att anteckna både på mobilen och på block, för att se om vår observation påverkades av detta. Utåt sett har vi inte utmärkt oss på något annat sätt än som vanliga resenärer, vilket har

gjort att de resenärer vi studerat inte uppfört sig på något annat sätt än vad de vanligen gör. Möjligen har våra egna uppfattningar skiftat på grund av att vi har varit medvetna om att vi bryter normer genom att inte sitta och lyssna på musik eller titta på mobilen. Eftersom vi har haft tillgång till att vistas i en denna offentliga miljö, utan att omgivningen påverkats av detta, har vi fått en relativt verklighetstrogen bild av sammanhanget. Vi har inte kommunicerat med personerna vi har observerat, utan sett på omgivningen i sin helhet. Vi har dock tittat på individer, men under helt anonyma förhållanden. Denna observationsmetod är något som Ahrne och Svensson beskriver som infiltrationsforskning: ”En stor fördel med infiltrationsforskning är att de man studerar inte är medvetna om att de är studerade och att de i den meningen kan agera utan känslan av att de är observerade” (Ahrne, Svensson, 2015. s. 99).

Kring valet av informanter började vi med att skicka ut en förfrågan på Facebook. Vi specificerade där att vi önskar folk som åker kollektivt i storstäder. Bredden på informanter var viktigt för oss, men vi valde dock aktivt att inte intervjua barn under 18 år. Vi var till en början oroliga att det skulle vara svårt att få tag på en varierad grupp, men detta visade sig inte vara några problem alls. Det var tillslut så många som hörde av sig att vi fick tacka nej. I slutändan intervjuade vi totalt sju personer, fyra män och tre kvinnor mellan åldrarna 22–78 och intervjuerna var ca 30–90 min långa.

Vi ville få en varierad åldersgrupp och även samtala med både män och kvinnor. Trots att ålder och genus inte var en central fråga i vår analys, tyckte vi att det var relevant då svaren kan variera på grund av denna faktor. Vi ville också ta kontakt med en förare som på något sätt jobbar i Göteborgs kollektivtrafik, då vi ville utforska ett annat perspektiv än det resenärerna ser. Syftet till att vi valde att intervjua en äldre informant (78 år) var för att se hur en äldre generation ser på det kollektiva åkandet, i koppling till omgivningens användande av mobiltelefoner. Vi har observerat att den äldre åldersgruppen tenderar att använda telefonen mer sällan än de yngre generationerna. Resterande informanter har vi helt enkelt valt på grund av att de reser kollektivt dagligen och även använder sin mobil relativt flitigt.

Vi valde att göra enskilda intervjuer; ansikte mot ansikte och inte gruppintervjuer då vi kände att detta var ett mer säkert kort för att bygga upp en tillit och trygghet mellan oss och informanterna. Då många av våra intervjufrågor handlade om informanternas personliga



beteende och deras egna åsikter i ämnet, ville vi inte riskera att deras svar skulle påverkas för mycket av andra i en gruppintervju. Samtliga intervjuer genomfördes antingen på universitetet eller i informantens hem. Detta gjorde vi för att informanterna skulle känna sig fria att samtala med oss på ett öppet sätt, vilket kanske inte hade varit möjligt på en offentlig plats som kafé eller informantens arbetsplats. Eftersom vi är två personer som genomfört samtliga intervjuer har vi kunnat hitta stöd i varandra och därför skapat en trygg och bekväm miljö oss emellan och vi tror att detta har återspeglats på informanterna. Vi spelade in intervjuerna med hjälp av dator och har sedan transkriberat samtliga intervjuer. Vi har bifogat frågeformuläret som vi utgick ifrån under intervjuerna i bilagor. Detta frågeformulär var en god grund för varje intervju och vi arbetade mycket med frågorna innan vi gick in i själva intervjuprocessen, detta visade sig vara hjälpsamt då frågorna verkligen har varit till stort stöd för oss. För att kunna gå vidare och analysera materialet valde vi ut stycken ur intervjuerna och samlade dessa tematiskt i ett separat dokument och skrev ut på papper för att kunna få en överblick över materialet.

## Etiska hänsynstaganden

I vår studie så har vi valt att observera människor i deras vardagsmiljö, vilket självklart leder till att vissa etiska hänsynstaganden har gjorts. Vi har valt att inte ha några bilder på varken resenärer eller informanter, detta för att göra processen kring denna uppsats så anonym som möjligt för de deltagande. Alla informanter har i förväg fått information om vilken typ av studie de deltar i och vad materialet ska användas till. De har även fått våra kontaktuppgifter om de skulle ha övriga frågor i efterhand. Informanterna har fått nya namn och deras sysselsättning har gjorts så allmängiltig som möjligt, där det inte legat till stor vikt i att berätta om deras arbete för själva undersökningen. Vi har följt vetenskapsrådets riktlinjer kring forskningsetiska principer (Vetenskapsrådet).

# Resultatredovisning

## Det kollektiva åkandet

Kollektivtrafiken är en plats där många människor spenderar en stor del av sin vardag och fritid. Många använder det som ett färdmedel till och från arbete eller skola och det är också för en del det enda sättet att ta sig fram på. Det skapar en frihetskänsla som för någon utan bil eller annat färdmedel, inte hade haft möjlighet till annars. Sherry Turkle visar på att kollektiva platser inte längre är helt kollektiva eller allmänna, utan att det nu är sfärer för social kollektion. Människor befinner sig på dessa platser gemensamt, men pratar inte med varandra. Individerna är istället kopplade till sin smartphone och använder den som ett alternativt sätt till kommunikation (Turkle, 2011, s.155). Det går dock inte helt att undvika interaktion med andra människor när en åker ett publikt färdmedel:

Jag tror jag tänker väldigt mycket på andras beteende, som person. Eller så... Det tycker jag är spännande, jag tänker på andras möten väldigt mycket [...] Att sitta och fundera på andras relationer [...] Det kan vara intressant att observera. Också hur folk sätter sig, vem folk sätter sig bredvid. Det är lättare för folk att sätta sig bredvid mig när jag sitter med telefonen till exempel, än när jag inte gör det. När jag sitter och tittar på dom till exempel. (Evelina)

När vi börjar undersöka i hur människor interagerar med varandra upptäcker vi snabbt vilken betydande roll telefoner och hörlurar har i vår vardag i kollektivtrafiken. Här vittnar Evelina om att andra människor är mer angelägna att sätta sig bredvid henne om hon sitter med sin telefon, till skillnad från om hon möter deras blick och tittar på personen, något som vi också kunnat se under våra fältobservationer. På en spårvagn eller buss i Göteborg kan ett beteende som att studera människor, eller helt enkelt välja att inte sitta med telefon eller hörlurar, göra människor i omgivningen obekväma. Något som också är intressant att notera är hur vi själva reagerade under själva observationen. Genom att observera människor upplevde vi att vi gjorde något som bröt ett mönster. Två människor i 25–30 årsåldern som sitter och studerar andra människor bryter normen kring hur vi borde ha agerat. Vi valde vid olika tillfällen att anteckna på mobilen och vid andra tillfällen på block, vilket lämnade oss i olika sinnestillstånd. Vi upplevde att vi till en början fann situationen besvärlig och vi visste inte riktigt hur vi skulle genomföra själva observationen utan att det blev för uppenbart att vi faktiskt noterade vad

människor gjorde. Så fort mobilen var i våra händer så kändes det mycket mer naturligt att få finnas i detta offentliga rum. Vi störde då inte den pågående tysta överenskommelsen att vi inte kommunicerar med varandra. Det sker dock ett spel av subtila signaler i kollektivtrafiken hela tiden, som emellanåt missuppfattas eller missas helt. Då kan det uppstå irritation för medresenärer. Albin beskriver hur han under olika tillfällen påverkas av andras beteende och användande:

Jag vill [inte] använda [mobilen + hörlurar] för att just skärma av mig från att: 'jag behöver det för att ha någonting annat att fokusera på', och det kan jag bli ganska irriterad på annars att folk som använder det på det sättet [...] men jag kanske sitter på ett säte längst ut och den person som sitter längst in, kanske inte nödvändigtvis kollar på telefonen, men har absolut ingen avsikt att ha någon som helst kontakt med mig. Nästan kollar i backen. Och istället för att säga till 'jag ska av här', så får man nästan putta eller göra signaler på att man ska liksom resa sig eller... Ja, men vart och vartannat folk liksom bara grymtar och typ kör in en liten armbåge. (Albin)

Albin beskriver att det finns ett tydligt kroppsspråk hos vissa människor i kollektivtrafiken och det har vi själva sett i våra observationer. Det finns ett mönster som vi har upptäckt under denna process kring hur folk går av och på spårvagnar, där mobilen och hörlurar har en tydlig funktion. Albin fortsätter:

Alltså det där har att göra med när man inte är uppmärksam eller när man uppenbart vill skärma av sig på ett negativt sätt. Alltså inte den här avskärmningen att 'nu vill jag bara vara för mig själv' [...] När det påverkar andra, det här med att man inte kommunicerar när man ska av eller man liksom bara... Det är ett tydligt kroppsspråk... Eller nästan som ett passivt kroppsspråk när man liksom är inne i sin telefon antar jag [...] Det tar mycket energi just i stunden, så det blir jag ju påverkad av. (Albin)

Människor som vi har studerat har i stor utsträckning använt mobilen och hörlurarna som subtila signaler till sina medresenärer när de ska gå av. Genom att dra ur hörlurarna och tillsammans med telefonen lägga ner dem i fickan eller väskan, detta för att visa för den som sitter bredvid att 'jag ska snart gå av'. Det tyder på att det är en norm att bära hörlurar och använda mobilen i kollektivtrafiken och att när du tydligt vill visa att du ska gå av är det dessa symboliska handlingar som utförs. I vissa fall kan folk ge ett leende till den som behöver resa sig upp och

ibland utbyts det ett par ord, men just dessa symboliska gester tyder på att det blivit ett mönster att använda mobilen i det kollektiva åkandet.

## Mobilen som både en livsnödvändighet och en livsfarlighet

Vi har intervjuat Rikard, som jobbar på Göteborgs spårvägar som spårvagnsförare sedan sju år tillbaka. Utifrån Rikards erfarenheter finns det problematik i kollektivtrafiken på grund av vårt användande av smartphones och hörlurar. Rikard har under sina sju år uppmärksammat människors beteende på- och utanför spårvagnarna och även successivt sett en förändring genom åren. Han berättar att människor idag verkar mer distra, då de flesta stirrar ner i sina telefoner och tappar den närvaro som behövs för att kunna uppmärksamma sin omgivning. Det är även påtagligt att människor har bråttom, vilket också kan vara en bidragande faktor till att vi inte ser eller hör det som finns och händer runt omkring oss:

Jag hade en sån person som faktiskt... Han åkte permobil och så kom jag liksom vid en gångöverfart med såna här blinkande ljus som låter och härjar. Det va massa andra människor på den övergångsfarten som stod stilla och väntade på att vagnen skulle passera. Men inte han, för han hade hörlurar på sig. Så han körde rakt ut. Jag hann ju stanna. Men när jag stannade frågade jag liksom hur det gick med honom. Och då sa han: 'jag såg dig inte för jag hade hörlurarna på mig'. Och det säger rätt mycket. Han hörde inte, men därför såg han mig inte heller. [...] Tydligt så blockerar ljudet även synen, för man får liksom tunnelseende. Man blir så fokuserad på annat. (Rikard)

Här ser vi ett exempel på hur vårt användande kan bli en fara för oss. Owe Wikström, som är teolog och professor inom religionspsykologi, upplever att den moderna människan är 'splittrad, rastlös och ångestfull' och att människan inte längre har möjlighet att stanna upp och vänta in (Beckman, 2009. s.122). Det verkar som att vi inte ens reflekterar över hur vårt användande kan påverka vår egen säkerhet. Mobilen känns både som en livsnödvändighet och en livsfarlighet. Som Rikard säger i detta exempel – hör du inte, så ser du inte heller. Men situationer som dessa verkar inte heller ändra vårt dagliga användande av mobilen, trots att någonting 'potentiellt farligt' kan hända oss (eller kanske till och med redan har hänt oss någon gång). I vår intervju med Rikard fick vi höra ett exempel om hur vårt användande kan ställa till det för oss i kollektivtrafiken, då många passagerare ofta missar information som föraren ropar ut i vagnen:

Tänk om det blir en jätteolycka, vagnen börjar brinna och jag ropar ut ur högtalaren 'ni måste fly för vagnen brinner' och så sitter nån med sina hörlurar, med sin musik och tittar ner i sin mobil. Det är inte mitt ansvar att springa ut och rädda den personen egentligen då kan jag ju tycka. För att om du inte visar respekt mot mig, så... Varför ska jag behöva visa respekt mot dig. Men det är klart, jag

gör ju det i alla fall om inte branden i så fall då skulle vara så extrem att jag inte riktigt kan ta mig till den personen. Men, det är kanske ett större problem att folk har lite för hög musik på, så dom är helt ovisa om vad som händer. (Rikard)

Det är inte alltid förarens utrop handlar om avvikelser i trafiken, problem med spårvagnen eller förseningar. Är du fränkopplad i trafiken kan du missa värdefull information som kan vara viktig för din egen säkerhet. Som ett exempel berättar Rikard att spårvagnsförare inte har någon möjlighet att övervaka den bakre vagnen (släpet) på de äldsta vagnarna. Händer det någonting i den vagnen så är det bara passagerarna som ser det, och det vet nog inte alla resenärer om. Vi tar för givet att det är förarens ansvar vad som händer på vagnen när vi åker och det kan skapa en viss bekvämlighet. Vi får inte glömma att vi också har ett ansvar över oss själva och våra medtrafikanter. Det är en växling av eget ansvar till passivt mottagande. I passivt tillstånd placeras individen i väntan som inte går att påverka (Beckman, 2009. s.135). Kollektivtrafiken är en plats där individens ansvar är i passivt mellanrum. Om vi säger att en person exempelvis faller ihop, då är det vi som resenärer som snabbast kan agera och ringa 112, samt meddela föraren om situationen. Rikard berättar också att hans företag har nolltolerans när det gäller användande av mobiltelefoner när de kör spårvagn, men att det ser annorlunda ut på exempelvis vissa bussbolag, vilket betyder att du kan sitta på en buss där föraren har sitt fokus åt ett annat håll och använder sin telefon samtidigt som hen kör.

När vi ställde frågan 'Har du erfarenheter av att du missat någonting som har hänt utanför vagnen eller på vagnen, då du haft hörlurar?', berättade vår informant Thomas hur han en dag satt i en vagn varpå det började brinna längst bak i fordonet: "det är väl någon gång som det hade börjat brinna längst bak på vagnen som jag inte upptäckte för ens folk började gå av. [...] Folk hade börjat liksom 'panikat av' lite grann. Men jag trodde bara att många skulle av vid hållplatsen." (Thomas). Thomas berättade att det visade sig vara en liten brand, men tänk om situationen hade varit allvarligare? Om det skulle ske på en av de äldre vagnarna där det inte finns övervakning i samma grad som på de nyare vagnarna och om passagerarna själva inte var uppmärksamma på det som skedde i sin omgivning skulle det kunna få förödande konsekvenser.

## Mobilen som trygghet

Att mobiltelefonen för med sig en viss trygghet har blivit tydligt för oss. Det är inte bara tryggheten i att kunna avskärma sig eller att på något sätt motverka social kontakt, utan mobiltelefonen ger oss också en trygghet i att kunna kontakta och bli kontaktad. Exempelvis

om någonting skulle hända, att en skadar sig eller liknande, då är telefonen ett viktigt element för att snabbt kunna få tag på hjälp. Det är inte bara tryggheten i att en själv har en mobiltelefon nära till hands, utan också vetskapen om att andra människor runt omkring oss har det. Händer det någonting så finns det oftast någon som kan ringa efter hjälp. Vi intervjuade Karina 78 år, och hon berättade för oss om just rädslan att vara utan sin mobiltelefon:

Jag känner ju en ganska stor osäkerhet, men nu har jag en sån här powerbank som jag brukar ta med mig faktiskt, så skulle det bli kris så använder jag faktiskt den. För att jag skulle känna mig väldigt osäker utan min telefon nu mer, jag gör ju likadant om jag går ut och promenerar eller vad jag än gör så tar jag alltid med telefonen. För det är ju den säkerheten som jag känner att man har idag.  
(Karina)

Karina förklarar att en del av dessa rädslor har kommit på senare år, då hon idag är i behov av att använda kryckor ute i kollektivtrafiken vilket gör henne mer sårbar. Hon förklarar också att detta är hennes främsta anledning till varför hon har med sig mobilen när hon går hemifrån. Karina fortsätter: ”ja dels att när det gäller kollektivtrafiken att man känner sig, om det skulle hända någonting till exempel att man måste ringa 112, om ingen annan gör det [...] När man blir äldre känner man sig mer sårbar, för man kan ju inte försvara sig som man kunde förr då.” (Karina). Karina berättar att hon oftast inte har mobilen framme när hon åker kollektivt och hon använder den inte heller för nöje eller tidsfördriv, vilket vi lärt oss att de flesta andra resenärer i vår studie gör. Hennes användande skiljer sig avsevärt gentemot vad vi själva har observerat ute på fältet och vad våra andra informanter har berättat för oss. Vi skulle säga att Karina faktiskt bara använder telefonen till vad den från början egentligen var ämnad till, att kunna kontakta och bli kontaktad. Hon berättar vidare om hur hon förstår att människor vill sitta med sina mobiltelefoner och hörlurar för att koppla av, men hon säger också att hon tycker att det gått till överdrift: ”jag tycker att dom används för mycket i alla lägen, jag tycker bland annat när man har barn, man går och skjuter barn [kör barnvagn] och så pratar man hela tiden i telefon och ungarna gallskriker ibland och ingen gör så mycket som att lyfta på ett ögonbryn.” (Karina). Hon berättar vidare att hon oftast väljer att inte kontakta de människor som sitter med sina hörlurar, utan då helst väljer de som sitter utan. Vi tänker att människan i allmänhet inte vill vara till besvär eller störa någon som uppenbarligen helst inte vill utbyta någon form av social kontakt, men också att vi söker oss till de människor som har ett liknande beteende som oss själva. Vilket vi också har sett under våra observationer.

## Alkohol i kollektivtrafiken

Ibland bryts dessa mönster och normer som vi gemensamt etablerat i den kollektiva sfären. Något som blir tydligt i vår studie är beteendet kring alkohol i kollektivtrafiken. Under våra observationer har vi vid ett flertal tillfällen noterat människor som är berusade i kollektivtrafiken och våra informanter har också vid flera tillfällen lyft dessa situationer. Det var en förmiddag runt kl. 10 när vi åkte inne i centrala Göteborg då en man går på bussen. Han placerar sig bredvid mig [Beata] längst bak i bussen och öppnar en öl. Detta är ett beteende som självklart är problematiskt ur många synvinklar och problematiken kring alkoholism är självklart en del av detta, men i det här fallet är det inte det vi studerar. Jag märker hur jag direkt blir mer medveten om min medresenär, trots att jag är där som observant. Det är också flera personer på bussen som vänder sig om när de hör ölburken öppnas. Kvinnan som sitter på sätet framför mannen, börjar direkt att krångla upp mobilen ur väskan och sätter i hörlurar. Jag väljer också att sätta i hörlurar och antecknar på mobilen. Att bli instängd i en liten sfär med en berusad människa i ett forum och en tid på dygnet där människor i stor grad inte dricker alkohol, upplevs som oroande och obehagligt. Smartphones kan i sådana lägen, genom att lyssna på t.ex. musik, förbättra en annars orolig situation (Zhou, 2018. s 37). Mobilen och hörlurarna kan då vara ett sätt att tydligt markera att jag inte vill bli störd. Informant Lena säger inte uttryckligen någonting om just berusning, men hon beskriver situationer där hon tydligt vill visa att hon inte vill prata med någon:

Det är väl enda gången jag känner såhär att 'egentligen skulle man köpa såna här knallrosa jättestora hörlurar så ingen råkar tro att man inte har hörlurar inne', alltså det här att verkligen markera att jag inte är intresserad av att prata, kom inte och prata med mig. För om man åker helgnätter eller sent eller så då folk är dåliga på att förstå gränser utav olika anledningar. Då är det ju extremt skönt att ha mobilen ändå, man kan låtsas som man inte hör eller ser människor. Eller verkligen såhär markera att 'ursäkta, är det mig du försöker prata med?' [tar ur en hörlur ur örat], genom att liksom markera att man är upptagen och så. Det är inte alltid det hjälper men det är ändå en trygghet på något vis att ha mobilen med sig och det är också skönt att kunna skärma av sig och inte behöva... Och kanske slippa lite kontakt. (Lena)

Mobilen är ett nutida 'hjälpmedel' för människor att avskärma sig från andra människor. Enligt John Urry (professor i sociologi) så är detta 'verktyg' vanligen använt av kvinnor för att undvika trakasserier från män. Han menar därför på att tiden framför skärmen inte är dötid



eller bortkastad tid (Urry, 2006. s.363) Karina vår äldsta informant som inte själv använder hörlurar eller sin mobiltelefon i kollektivtrafiken vittnar om hur hon upplever berusade människor i sitt kollektiva åkande:

Jag tycker det är ganska roligt att prata med folk och gör gärna det, om folk är någorlunda hyfsade då, men det är klart är dom otrevliga så kan jag väl säga till dom att, 'sköt dig själv' nästan så. För att ibland har man ju faktiskt karlar som sitter där och är lite lulliga och är dom bara trevliga som sagt var så kan jag gärna acceptera det, men är dom otrevliga har jag ingen lust att prata med dom [...] Men det är klart att jag upplever att folk ibland är väldigt oartiga på spårvagnarna. Så tycker jag det är väldigt obehagligt när vi har medresenärer som inte är riktigt nyktra och så [...] och blir man illa bemött då blir man ju faktisk ganska grinig. [...] Jag satt här ute och väntade på bussen och sen kom en av våra A-lagare och han skulle absolut sitta ner där jag satt också då va. Jag satt på den där bänken och han skulle sitta där då för han var väl i det tillståndet så han kunde nästan inte stå [...] Sånt där kan ju göra att man blir på fruktansvärt dåligt humör. (Karina)

I denna situationen hade många valt att lyfta upp sin telefon, men eftersom Karina väljer att ha sin telefon i väskan och inte skärma av sig så bemöter hon situationen mer direkt. Hon talar om för sin berusade medtrafikant att 'nu vill jag inte prata med dig, sköt dig själv'. Vilket i många situationer säkert är ett mer effektivt sätt att få någon att sluta prata med en, men kan också upplevas som hotfullt då det är svårt att veta hur en berusad person kommer att reagera. Bland annat så berättar Albin om när han gör sitt val av vem han vill sitta bredvid på vagnen: "att jag faktiskt har en liksom nästan plan... Eller... Det kommer omedvetet, men jag har liksom ändå en strategi om var jag ska sätta mig för jag vill hemskt gärna inte hamna... Vad ska man säga... Stående i mitten eller ihopträngd med någon som luktar sprit längst bak." (Albin). Det finns ett slags störningsmoment med att hamna bredvid personer som är berusad eller att någon som är full vill prata med dig. Personen passerar då din privata sfär och de underliggande överenskommelser och normer som finns i kollektivtrafiken som vi talat om innan:

Då är det också skönt att kunna bara sätta på hörlurar och att avskärma sig när det blir väldigt högt ljud och när människor är fulla, det är också... Aah... Det värsta är ju när man läser en bok och det är någon full som sätter sig bredvid och börjar frågar 'vad är det du läser?' [Kalle suckar till] [...] Människor som typ håller på att skrika [...] och typ om nån är jättefull och så, försöker interagera med alla dom andra utan att det egentligen är någon som vill interagera med den personen. (Kalle)

Att kunna avskärma sig med sina hörlurar eller genom att stirra in i sin telefon för att undvika ögonkontakt blir i detta fallet ett hjälpmedel och någonting som gör en mer trygg. Kanske känns det som att du bär med dig en vän i fickan eftersom du kan ringa eller smsa med någon om du upplever atmosfären på färdmedlet är obehaglig. Visst finns det fördelar med att ta tag i situationen direkt som Karina gör, men att göra det krävs ett visst mod och det kan i sin tur leda till komplikationer eller att den berusade istället blir mer intresserad av att prata med dig, trots att avsikten var en helt annan.

Alkohol kan också bidra till att omgivningen blir mer otydlig och vissa sociala koder går förlorade, vilket vi nämnt här ovan. Det kan göra att personer inte är fullt så medvetna om hur högt de pratar, vilket också kan tillföra en viss irritation hos medpassagerare. Vi har alla olika nivåer av tålamod och acceptans, speciellt om alkohol är inblandad. I omgivning kring kollektivtrafiken kan det vara skönt att ha mobilen nära till hands sent på kvällen, då tilliten till andra resenärer när de är berusade, inte är lika stor. Mobilen kan vara en större trygghet än vad människor i närheten är.

## Tekniken skapar närhet, eller?

Innan smartphonen utvecklades hade vi inte lika mycket, eller lika enkel, tillgång till information. Smartphonens framväxt har utvecklat världen till att bli en mer global plats där människor kan utbyta all sorts information. Idag, i vår del av världen, kan en i stort sätt göra allt via sin smartphone. Vi kan betala räkningar, jobba, läsa nyheter, sociala medier, spela spel och lyssna på musik. Ja, listan kan göras lång. Den del som kanske har förändrat vårt samhälle mest är hur vi idag kan ha ständig kontakt med andra människor som inte befinner sig på samma plats rent geografiskt: ”smartphones sammankopplar människor med varandra hela tiden, överallt. Detta vittnar om en ny social kontext och utveckling. Trots att virtuella kontakter ökar, ökar även känslan av isolering” (Rotondi, Tomasuolo, 2017. s.19).

Möjligheten att vi idag kan ha kontakt med vänner och familj oberoende på vart en befinner sig är en stor tillgång. Vi kan till och med föra videobaserade arbetsmöten online eller ha kontakt med sjukvård via chatt eller mejl. Vi har gått från brevväxling till en modernare teknik som möjliggör en konstant tillgänglighet. Vi behöver inte längre vänta en vecka tills posten kommer med ett brev från en kompis eller vara hemma vid en specifik tid för att någon ska ringa. Det sociala livet som sker genom mobilen kan samtidigt påverka det som finns utanför detta internetuppkopplade liv. När vi allt mer sjunker in i den mobila världen, kan det föra med sig en viss känsla av isolering. Som vi nämnt tidigare kan vi se i en empirisk studie, som Rotondi och Tomasuolo gjorde på ett antal italienare, att mobiltelefonen påverkar vårt fysiska sociala liv. Trots vår dagliga kontakt genom det digitala nätverket, finns det tendenser att vi distanserar oss från det verkliga umgänget med vänner och familj. Exempelvis som vår informant Rikard berättar för oss att han ofta sitter med sin mobil när han är ute med sina vänner och att det stör den sociala stunden han befinner sig i rent fysiskt.

När vi tittar på varandra i kollektivtrafiken kan vi ibland uppfattas som osociala när vi knappar på våra mobiltelefoner, trots att en kanske då faktiskt är uppkopplad i ett mycket socialt sammanhang 'online'. Vi kanske till och med kan säga att vi idag är mer sociala än någonsin, eller åtminstone sociala på ett annat sätt, eftersom vi nu har möjligheten att ha kontakt med människor dygnet runt vart vi än befinner oss:

Jag kan ju bli lite såhär sur på såna här människor som är supermotståndare mot smartphones och mobiler och sånt. Att 'alla sitter där ensamma'. Så tänker jag att: Nä det gör vi inte utan vi sitter alla och umgås, men kanske inte med den man har bredvid sig. För det är ju det också, det är ju socialt... Det här att Facebooka och svara på mejl och vad man nu gör [...] Bara för att en människa liksom fysiskt sitter i sin till synes egen värld, så betyder ju inte det att den personen är asocial. Man kan vara supersocial, man kanske pratar med hur många människor som helst på vägen hem [...] Jag tycker inte om att ringa till människor, jag skickar hellre meddelande. Så för mig underlättar det att vara social att ha mobilen. (Lena)

Att vi påverkas av andras beteende i kollektivtrafiken är ett faktum, men också hur snabbt vi kan döma andra människor och deras val att leva sina liv. För någon annan eller för en själv. Att sitta ensam med mobil eller hörlurar behöver inte innebära att personen är subjektivt ensam eller inte ens socialt ensam (Sporsén Eriksson, 2016). Det behöver inte heller nödvändigtvis handla om att en umgås med andra, utan för vissa är den här tiden på spårvagnen/bussen dyrbar då det är ett tillfälle att också kunna umgås med sig själv. Få den egentid som en kanske inte har tillgång till utanför det kollektiva åkandet. Vi kan inte veta vad en människa gör på sin mobil när vi sätter oss på vagnen och omringas av ett ständigt knappande. Vi kan inte genom att bara titta på varandra, säga att människor slösar bort sin tid, är osociala eller oproduktiva. Vår informant Evelina vittnar om att ensamhet nödvändigtvis inte grundar sig i om en har ett fysiskt socialt liv eller inte: "[Jag] skriver mycket på Messenger med människor, eller såhär, håller kontakten lite hela tiden med folk." (Evelina).

Att kunna höras med människor online är en stor del av många människors liv idag. Evelina berättar att hon spenderar mycket av sin tid i kollektivtrafiken till att chatta med vänner, både människor som bor i samma stad men även de som bor längre bort. En sådan enkel sak som att åka kollektivt i 30 minuter, kan vara den dyrbara tiden att få koppla ifrån för en stund, vilket inte direkt behöver vara någonting ohälsosamt. Att bara få vara själv, utan någon kontakt eller intryck från den fysiska omgivningen. Många av våra informanter har berättat för oss att deras användande av mobiltelefonen ökar i samband med deras resande i kollektivtrafiken. De flesta ser det som ett tidsfördriv och ett sätt att stänga ute fler intryck. Det aldrig sinande informationsflödet har enligt socialantropologen Thomas Hylland Eriksen gjort att all typ av tidsligt mellanrum täppts igen. Med det menas att människor riskerar att mista uppfattning och uppskattning av livet som sker just där och då (Beckman, 2009. s.75). Våra informanter har berättat för oss att de ibland önskar att de tog till vara på den tid de spenderar i kollektivtrafiken

och la den på någonting mer produktivt, som exempelvis läsa en bok, svara på mejl eller plugga på någon tenta: ”det tar tid ifrån sånt som jag kanske... Jag skulle ju kunna använda min tid mer effektivt. Att bli en bra människa genom att läsa massa nya texter och sånt.” (Lena).

Trots att vi många gånger tänker att vi borde vara mer produktiva så gör vi ändå ett val att inte alltid vara det. Även fast vi känner en stress över att vi har mycket att uträtta och att den tyngden skulle kunna försvinna om vi tog tag i det arbetet, kan vi också känna en press av att vi har saker vi hela tiden måste göra: ”jag glömmet bort att jag kan ju ta med en stickning i stället och sitta med den, eller så. Så det är lite tråkigt, jag blir lite mindre kreativ känns det som.” (Evelina). När vi tar oss tiden till att lyssna på musik eller spela något spel på mobilen kan det också vara någonting som är produktivt, vi gör faktiskt någonting. Om tillvaron förtätas och vi som individer inte tar oss tiden för små stunder av väntan, kan kroppen komma att lida av konsekvenserna. Pauserna och mellanrummen är vitala inslag i vardagen. (Beckman, 2009. s.127). Vi har fått för oss att sådana typer av aktiviteter inte har någon direkt mening, utan ses som ett tidsfördriv och ingenting mer: ”ett ohälsosamt tidsfördriv skulle jag kanske kunna kalla det. Eftersom man skulle kunna läsa kurslitteratur på bussen istället, eller något produktivt. Men man sitter och kollar Instagram.” (Thomas). Att vara igång och ständigt i förflyttning är ett ideal och norm som präglar våra liv (Beckman, 2009. s.75). Vi kan genom våra mobiltelefoner välja att stänga ute det som sker runt omkring oss och bara få vara utan att behöva prestera någonting: ”men jag ser det så mycket som en egentid på något sätt att åka kollektivt, och att få en stund att bara göra ingenting liksom.” (Evelina). Som vi kan läsa i detta kapitel påverkar vårt användande människan, både negativt och positivt. Det digitala sociala livet kan alltså påverka det fysiska sociala livet, samtidigt som vi är positivt inställda till att kunna chatta med människor dagligen via mobilen. Vi kan se att detta beroende av att hela tiden ha mobilen med sig vart vi än går och att vi ständigt är anträffbara, blir ett visst hinder för hur vi beter oss i andra sociala sammanhang. Men vi använder vår mobil och den ger oss ett visst tillfredsställande, annars hade vi inte värderat den så mycket som vi faktiskt gör.

## Behovet av att kunna bli nådd

Något som vi frågat alla våra informanter är hur de reagerar om deras mobil dör under tiden de är i kollektivtrafiken. Oscar Westlund diskuterar Maslows klassiska behovstrappa där människor i första hand har kroppsliga behov, men också behov av umgänge, lojalitet, trygghet och uppskattning. Mobiltelefonen kan inte tillföra alla de kroppsliga behoven som en människa innehar som t.ex. av sömn och föda, men den kan den bidra med trygghet och gemenskap (Westlund, 2007. s.5). Det blir tydligt från våra informanter att behovet av att kunna bli nådd och att kunna kontakta andra är helt vitalt:

Först skulle jag vilja säga att... Det skulle ju aldrig hända. Jag har alltid en laddad mobiltelefon. Men skulle det ske mot förmodan så, då får jag väl leva med det. [...] Det känns nästan överkligt att min mobil skulle dö faktiskt, på vagnen. (Rikard)

Vi ställer följdfrågan, varför känner du behov av att mobilen alltid ska vara laddad?

För att den aldrig ska dö. Man måste ju antingen kunna nå någon eller bli nådd. Jag känner ju att det är gött. Tänk om det händer någonting. Tänk om man blir typ, men säg att man blir jagad för sitt liv, 'Jaha, nu dog min mobil'. Bara för att jag inte orkade ladda den för att jag hade spelat för mycket [spel] eller någonting, 'Jaha, då ska jag dö på grund av det'. [Det] skulle inte hända. Då vill jag ha en laddad mobil. (Rikard)

En skulle kunna tro att mobilernas alla funktioner har gjort att värdet i vad telefonen egentligen är till för (att kunna ringa) har försvunnit, men här visar det sig blivit ännu mer viktigt. Rikard är en av de informanter som säger att han inte använder mobilen speciellt mycket i kollektivtrafiken. Ändå så är mobilen livsviktig för honom. Överraskningsmomentet att mobilen kan dö vilken sekund som helst och att du inte vet vad som väntar i den kommande tiden kan bli ett orosmoment. Då du vet att du varken kommer kunna nå någon eller bli nådd. Du kan bli skadad och då inte kunna meddela detta till någon. Eller om någonting händer människor i din närhet och din mobil inte är med eller inte är laddad så kan du inte heller bli kontaktad. En viss typ av stress uppstår när mobilen dör, trots att behovet av användningen kanske inte är aktuell just då, för att vi känner oss bortkopplade. Att känna beroende av smartphonen skapar osäkerhet och oro när telefonen är obrukbar (Turkle 2011

s.17). Det är inte den enda aspekten av detta, flera av våra informanter berättar att själva resan i sig blir besvärlig utan telefonen. Idag är vi många som har busskort på mobilen och kan därför få dyra böter om vi inte kan visa upp biljetten när det kliver på kontrollanter. Kalle berättar hur han upplever det när mobilen har dött under det kollektiva åkandet:

Då är jag illa ute för jag har min biljett på mobilen. Jag blir ganska irriterad för då blir jag såhär, 'fan om det kommer en kontrollant nu, då måste jag vara uppmärksam'. Det är ju mest om den dör medans jag håller på med den, kan man bli lite så här [suckar] alltså man kan bli lite paff över det. Men som sagt, åker jag och den är redan död eller så, det spelar inte så stor roll. Det är mer om jag vet att jag måste hålla koll på viss bytespunkt eller något, det kan påverka. (Kalle)

Det Kalle berättar om 'att han måste vara uppmärksam' är intressant utifrån den aspekten att när han vet att mobilen ligger säkert och laddad i fickan så kan han slappna av och behöver inte ha samma uppmärksamhet på sin omgivning. Behovet av användandet varierar från person till person. För somliga är behovet inte särskilt stort, för är att ständigt kunna vara uppkopplad livsnödvändigt. Det kan till och med skapa stresskänslor att vara utan det och för andra skapas stresskänslan av att ständigt vara uppkopplad (Westlund, 2007. s.17). Även Lena vittnar om situationen kring att vara utan mobilen under färden:

Det beror ju lite grann på hur situationen är. Men nog får man ju lite sådär 'Aaaaa!', när den går ner på rött, men man får ju ha backup. Jag har ju alltid med mig en sån här powerbank, alltså den går jag ju inte heller någonstans utan, för att det har ju också med rent praktiska saker. Jag har ju bara biljetter på mobilen, så dör den och det kommer en kontrollant så sitter man ju också i skiten. Alltså man har ju allting på mobilen, om man ska betala eller vad det nu är för något. Så det är ju inte bara det här bli utan ljud och någon slags underhållning, utan det är ju också att vi har gjort det så beroende på mobilen. [...] Men visst händer det väl att mobilen dör och man inte kan göra någonting åt det, och det är ju alltid lite såhär 'Åh, nej!', den känslan. (Lena)

Det finns rent praktiska anledningar till att folk upplever det jobbigt när mobilen dör. Vi har en utveckling idag, i vår del av världen, där det mesta sker genom våra telefoner och därför blir vissa vardagliga strukturer rubbade om vi helt plötsligt inte har tillgång till detta verktyg. Säkerhetsåtgärder införskaffas för att en sådan situation aldrig ska kunna uppstå. Vi gör oss beroende av en apparat som kan gå sönder, ladda ur, bli snodd eller helt enkelt tappas bort. Det är en tunn lina att gå på. Båda de tidigare citaten visar på att det finns en typ av hopplöshet i

om mobilen dör. Det går inte att lösa just i kollektivtrafiken och då får en helt enkelt leva med det. Vilket kan tyda på att vi kanske också skulle kunna leva utan detta 'tillbehör' med vissa samhällsförändringar. Evelina sammanfattar vad många av våra informanter berättar om. Hon beskriver här nedan hur känslan av hopplöshet blandat med panik uppstår när mobilen är på väg att dö. Hon lyfter hur viktigt det är med kontakt mellan människor och specifikt de människor hon ska träffa senare samma dag. Hon kommer även in på ämnet kring hörlurar:

Det första jag tänker är nog att jag blir stressad för att jag inte är tillgängligt för andra. Det andra är väl 'jaha, vad tråkigt. Vad ska jag göra nu då?' [...] Jag insåg att min telefon skulle dö snart och jag hade ingen laddare med mig, så jag började skriva runt till alla som jag skulle träffa under dagen för det var på väg hemifrån. Jag hade inte tid att springa tillbaka och hämta laddaren. Då började jag skriva 'är det någon som har en laddare?'. För att det är så pass viktigt att liksom... Speciellt att hålla kontakten, men även att få lyssna på musik på bussen eller så. (Evelina)

Mycket av användandet sker mellan olika upplevelser, eller i tiden där inget särskilt händer, och ibland är denna tid viktigare än själva händelsen. Olika grupper i samhället spenderar stora delar av sin tid i just denna mellan tid, i t.ex. kollektivtrafiken. Mobilen finns då som verktyg för att kommunicera, planera och omdirigera händelser. "Individuals live in this phonespace and they can never let go because it is their primary link to the temporally, spatially fragmented network of friends and colleagues they have constructed for themselves" (Urry, 2006. s.369). Vikten kring att kunna ha sina hörlurar som komplement till sin telefon visar också ett behov som är nödvändigt för vissa i kollektivtrafiken. Att inte kunna lyssna på musik eller stänga ute medtrafikanters ljud gör att resan kan bli outhärdlig: "det är en väldigt jobbig känsla när jag upptäcker att jag glömt bort dom [hörlurarna] hemma. Brukar sitta som om när man tappat nycklarna nästan." (Thomas). Rikard i sin tur väljer aktivt att inte använda sin mobil för mycket i det kollektiva åkandet och blir stressad över om han inte har kontroll på sin omgivning. Thomas blir stressad av att inte ha med sina hörlurar, medans Rikard blir stressad och vill undvika överraskningsmoment som kan uppstå om han använder hörlurar och mobilen, samtidigt är det viktigt för Rikard att mobilen är med på resan: "sen är det ju också att jag vill gärna ha lite kontroll och lite uppsyn på läget eller typ runt omkring mig så jag vet vad som händer så att jag inte blir överraskad. Därför vill jag inte skärma av mig med mobilen." (Rikard). Vidare går vi in på vikten av att alltid ha mobilen i sin närhet. Rikard



vittnar här nedan om hur han nästan eller aldrig stänger av sin mobil och hur han ständigt är uppkopplad:

Det är inte ofta folk når mig eller att jag når folk. Men jag vill ändå kunna bli det. Och den där känslan av att inte kunna, den är hemsk. Jag är ju en av dom som har på mobilen även på natten. Visserligen på ljudlös, men det är ändå liksom... Jag stänger aldrig av mobilen. Men jag tror inte jag hade klarat av att gå utan mobilen. (Rikard)

Karina som aktivt väljer att inte använda sin mobil i kollektivtrafiken, upplever ändå liknande känslor som de andra informanterna kring sin mobil. Den är ständigt igång och är med i alla lägen. Hon berättar även för oss att hon alltid har med sig mobilen, trots att hon inte använder den. Behovet av att kunna bli nådd sträcker sig ända in i sömnen då hon placerar sin telefon bredvid sängen: ”jag är ju alltid uppkopplad, det är jag här hemma och stänger nästan aldrig av min mobil. Jag har den bredvid mig på natten också. Jag tycker det är en fantastiskt bra grej, men jag tycker den missbrukas ibland. Folk är så uppkopplade.” (Karina). Även fast Karina tycker att det finns negativa delar med våra uppkopplade liv, finns ändå behovet även hos henne som leder till att mobilen nästan aldrig stängs av. Det var intressant att se om plats hade betydande roll för användandet och vi ställde därför följdfrågan till Rikard, ’om du är på bio och mobilen är avstängd hur upplever du situationen då?’:

Nä precis, är det på bio specifikt så har jag inga problem. Då kan mobilen ligga helt egentligen avstängd. För att då är jag inne i filmen. Men, säg att om man skulle gå och typ kanske kaka eller man skulle fika eller man skulle gå ut på krogen eller någonting. Då... Mobilen tittar jag på ganska ofta då. Respektlöst som fan typ, men jag... Men det är vissa specifika... Alltså jag använder mobilen på ställen där jag vet att jag inte stör någon annan. (Rikard)

Detta citatet är intressant ur många aspekter. Till en början så visar Rikard här på att plats och situation absolut har en betydande roll i hur hans användande påverkas. Känslan av att inte kunna bli nådd blir inte lika stark i ett forum där mobilen förväntas vara avstängd. Där fokus ligger på en annan aktivitet som ska underhålla, till skillnad från kollektivtrafiken där mobilen blir vardagsunderhållningen. I en biosalong är du tillsammans med en hel grupp av människor, trots det så är du ensam i din upplevelse. Det är inte en plats där människor socialiserar och det blir därför intressant att titta vidare i Rikards citat. Han väljer i sociala sammanhang, så som

middag med en kompis eller under en utekväll att titta frekvent på mobilen och känner då ett helt annat behov av sitt användande. Ett behovs olika drag kan förstås som dynamisk. Det behov en individ innehar är endast tillfälligt tillgodosedd. ”Behov existerar i hierarkiska nivåer i relation till varandra”. Vissa behov blir viktigare än andra i olika situationer och kan värderas annorlunda i nästa sammanhang (Westlund, 2007. s.5). Plats och rum blir därför betydande för Rikards användande.

## Placering

Att vår placering i vagnen eller bussen påverkar vårt användande av mobiltelefonen har blivit tydligt för oss under samtalen med våra informanter. Det är inte bara huruvida vi står upp eller sitter ner, utan vårt användande kan även påverkas beroende på vilken typ av sittplats vi har. Vår informant Kalle berättar om sin favoritplacering i vagnen och har även en specifik anledning till varför han vill sitta just där:

Jag vill helst sitta på vagnens högersida i den färdriktning den åker. Det har faktiskt att göra med att då kan mitt skal skärma min skärm. [...] då behöver jag inte tänka att den som är bredvid mig ser. [...] Jag vill verkligen kunna ha [Privacy]. Jag brukar alltid försöka att ha en sådan sittplacering. Har jag inte det så kan det bli att jag sitter lite lutad nästan i mer onaturlig position, för att hålla mobilen. Men själva användandet... Jo men sitter jag i mitten där till exempel, då kanske jag inte sitter och scrollar lika mycket utan jag kanske mer bara lyssnar på någonting, säkert på någon låt. Sitter jag vid kanten så kanske det blir mer att jag såhär svarar på Facebook-meddelanden och så. (Kalle)

Här kan vi se att Kalle värdesätter en viss avskildhet när han åker i kollektivtrafiken och att han oftast använder mobilen när han vet att ingen runt omkring kan se vad han gör på den. En sittplats som gör det möjligt att vara avskärmad påverkar Kalles aktivitet i användandet. Sådana saker som anses vara lite mer privata vill han alltså helst inte ta upp om han sitter längst gången till exempel, då blir det ett mer allmänt handlande så som musiklyssnande. Vår informant Evelina berättar också om en specifik anledning till varför hon gärna sitter längst in på ett kollektivfordon:

Jag vill säga att jag tar upp den mer när jag sitter längst in, för att jag är rädd att missa just sociala signaler från personer som sitter innanför annars, att när dom vill gå av eller sådär... Det tror jag också har hänt någon gång att jag varit helt uppslukad i telefonen och så har den liksom bara 'Ehm, hallå. Jag vill kliva av nu' och jag bara 'jaa, förlåt'. Och så har jag liksom blivit ett störningsmoment

för den personen, och det är jag väldigt medveten om att jag inte vill vara liksom. Så det är lättare när jag sitter längst in, att ta upp den. (Evelina)

Både Kalle och Evelina är ytterst medvetna om sin omgivning och gör val utifrån det. Skillnaden vi kan se i dessa exempel är att Kalle helst sitter i en viss privat sfär för att undgå insyn i sitt användande, medan Evelina gärna anpassar sitt användande efter sin omgivning på det sättet att hon inte vill att det ska påverka resenärerna hon har runt omkring sig. Trots deras olika anledningar är det intressant att se hur genomtänkt deras val av placering verkar vara och vad som känns okej för dem att göra på mobilen utifrån detta. Kalle berättar om ytterligare ett exempel där vi tydligt kan se innersätets attraktion:

Jag försöker tänka vem som är mest trolig att gå av bussen innan jag måste gå av bussen, men det är inte som att jag sitter och analyserar. Men till exempel, går jag på bussen här och det inte finns någonstans att sitta och jag ser en student då brukar det vara så att dom kommer gå av vid Lindholmen då vet jag att den kommer flytta på sig och då kommer jag kunna ta innerplatsen så då kommer jag sätta mig där. (Kalle)

Att vara avskild från andra resenärer verkar, utifrån våra informanter, vara det mest populära och deras motiveringar syftar främst till hur de kan föra sitt användande. Andra människors närvaro styr vårt beteende och vad vi väljer att göra och inte göra i kollektivtrafiken. Det är en påtaglig medvetenhet som infinner sig när vi reser, vilket vi också fått höra från vår informant Albin som berättar hur han aktivt gör val utifrån sin placering på vagnen/bussen:

Det finns ju alltid ett säte längst fram [på bussen] som är ensamt och sitter jag där då kan jag nog... Då känner jag mig nog friare att göra vad som helst. [...] Sen så kanske om jag sitter trångt på dom här fyra sätena längst bak, då tror jag att jag väljer att ha den i fickan eller att ha den uppe liksom. Sen vet inte jag hur det kanske har så stor påverkan på mig själv eller andra, men jag känner ju i alla fall mig mycket friare om jag har space och då tänker jag inte på det, medan jag aktivt gör ett val att inte röra mig så mycket om jag sitter trång med folk liksom. (Albin)

Även vår informant Thomas berättar om hur hans användande påverkas utifrån vilken placering han har i vagnen eller bussen. Thomas motivering skiljer sig dock lite från de föregående exemplen då han använder sin mobil som ett hjälpmedel för att undvika ögonkontakt: ”jag tror jag sitter mer och kollar ner [på mobilen] om jag sitter på dom platserna som är vända mot

folket, dom här 'längst fram'-platserna. Då sitter jag nog och kollar ännu mer för att slippa ögonkontakt med folk." (Thomas). Thomas användande ökar alltså om han befinner sig i en situation där det kan förekomma en viss kontakt med en annan resenär, varpå han då väljer att knappa på mobilen för att undgå detta. Vi har nu visat ett par exempel på hur placeringen, utifrån en sittande position, påverkar vårt användande. Vidare vill vi titta på hur situationen ser ut om en står upp i ett kollektivfordon och om detta i sådana fall kan påverka vårt användande. Våra informanter Rikard, Kalle och Evelina bekräftar att deras användande ökar när de sitter ner jämfört med om de står upp. Anledningen till detta är främst för att det blir svårare att ha mobilen framme om en står upp då en oftast behöver hålla sig i, eller om en har mycket packning att hålla reda på. Besvärligheten att knappa på mobilen när en står upp väger alltså tyngre än behovet av att ha den framme, vilket då gör att de väljer att ha mobilen nedstoppad i väskan eller fickan. Smidigheten spelar roll i detta sammanhang, sitter en ner så är det lättare att scrolla på mobilen eller svara på ett sms. Evelina bekräftar:

Ja, om jag står upp så är det inte lika ofta jag tar upp telefonen. Musiken är ju lätt att lyssna på ändå liksom med hörlurar så, men det händer väldigt mycket mera sällan att jag tar upp den och skriver med någon eller kolla på någonting eller sådär, checkar Facebook eller någonting. Om jag sitter ner så är det mycket lättare. [...] har jag mycket saker med mig så tar jag inte heller upp den så ofta. Så idag har jag typ två väskor med mig, då var det såhär mycket att hålla reda på. Då tar jag inte gärna upp den. (Evelina)

Även Kalle berättar att hans användande minskar när han står upp: "jag scrollar nog aldrig i mobilen om jag står, då är det mer att man kanske om man tar den upp så är det för att byta låt. Står jag påverkar det såklart. Jag läser inte heller om jag står." (Kalle). I dessa uttalanden kan vi läsa att användandet av hörlurar inte verkar störas beroende på placering, men vi kan påtagligt se att själva knappandet på mobiltelefonen minskar då våra informanter ser detta som ett krångligt moment att göra i en stående position. Samtidigt som rörelsen i fordonet hjälper till med en känslomässig avlastning och 'den egna kroppens lugn' som banar väg för att uppnå det ultimata egna 'självet' (Beckman, 2009. s.143).

## Väntan

En sak som är viktig att komma ihåg i samband med kollektivtrafik är att det är trafik som ska ta dig någonstans. Syftet att befinna sig i kollektivtrafiken handlar inte om att en så gärna vill vara på just den platsen eller att sysselsätta sig med att åka kollektivt. Syftet är att trafiken ska ta dig till ditt mål. Dock blir väntan det rum mellan händelserna där livet egentligen händer (Beckman, 2009. s.148). Detta är en viktig aspekt då det för med sig vissa beteenden som blir annorlunda mot platser där du t.ex. spenderar längre tid. Vi ställde frågan om det är jobbigt att ha tråkigt på kollektivtrafiken till vår informant Thomas: ”ja... Till och från, jag tycker att det är rätt skönt ibland det här att man är lite utesluten från att man måste göra någonting. Man ska bara sitta den där tiden. Men sen vill man ju också fram till sitt mål.” (Thomas). För att kunna vara uttråkad måste vi avkräva världen mening och utan dessa krav skulle inte tråkighet existera (Beckman, 2009. s.176). Syftet med att åka kollektivt är att nå sitt mål trots dess banala innebörd, men i en förtätad vardag blir väntan och mellanrummen det som egentligen ger mening till livet – väntan är paradoxal. För väntan kan vara efterlängtd och kan i vissa lägen vara ett överlevnadsredskap i en stressad existens (Beckman, 2009. s.148–149). Vår informant Kalle berättar om tiden i kollektivtrafiken och hur det är tid som inte kan spenderas på annat sätt: ”jag använder den nog mer än jag skulle... än jag gör annars. Då är det mer som att det är som en toapaus, eller då sitter man och har mobilen för att man kan ändå inte gå någon annanstans.” (Kalle). Det här med att användandet är ett tidsfördriv i kollektivtrafiken vittnar alla våra informanter (förutom Karina) om. Det är tid, precis som Kalle säger, som du inte kan spendera på annat håll. Det är tid som ska spenderas, men till skillnad från begreppet dötid som kan uppfattas som konturlös väntan, vet här resenären vad som väntar (Ehn, Löfgren, 2007). När vi fortsatte studera detta så kan vi se att alla vi intervjuat gärna hade spenderat sin tid annorlunda som till viss del kan läsas i tidigare kapitel, men det finns också de som anser att sitt användande kan vara produktivt och en användbar sysselsättning under den tid där det ändå inte går att göra någonting annat. I en studie som undersöker tiden som spenderas i Peknings kollektivtrafiken drar forskaren Zhou slutsatsen att det nya användandet av smartphones leder till produktivitet ur en mer subjektiv personlig innebörd (Zhou, 2018. s.36):

Jag har ett väldigt stort musikintresse och försöker väl nästan alltid att liksom lyssna igenom någonting som jag inte lyssnat [på] [...] Nästan som att jag fyller kollektivtrafiks-tiden med

någonting. [...] Det finns också en stress i det där, att man ska liksom fylla den tiden med någonting vettigt ungefär och inte bara 'okej, nu ska jag slappna av' [...] lite det här att använda tiden till att göra någonting vettigt [...] Jag kanske rensar bilder, går igenom någon artikel jag har favoritmarkerat på Twitter som jag vill läsa [...] Få saker gjort ungefär [...] Syftet för mig främst är väl att få liksom saker gjorda, och använda tiden. (Albin)

Albin beskriver den här tvetydigheten kring användandet av Smartphones och hörlurar. Zhou menar också på att resetiden används produktivt som aktivitetstid (Zhou, 2018. s.37). Samtidigt som en vill vara produktiv och få saker och ting gjorda så ligger det också en stress i det beteendet. Albin fortsätter att förtydliga sin bild av användandet:

Det är väl snarare ett hjälpmedel för att slippa koncentrera sig på tiden tills man är framme liksom, så det är väl ett sätt... Ett tidsfördriv egentligen. Så det är väl det som blir hjälpmedlet då [...] Det jag inte hunnit gjort [...] Det gör jag på bussen. (Albin)

Det är också intressant att se på Albins uttalande om att han hinner göra saker på bussen som han inte hinner med annars. Dessa oorganiserad inplanerade mellanrumssituationer kan också vara ett sätt att få stanna upp i vardagen och få tid för individen (Beckman, 2009. s.135) Resetiden ger oss möjligheten att slappna av, läsa och arbeta vilket kan gynna både resenären själv men även andra i dennas närmsta närverk (Jain, Lyons, 2008. s.83). Vår informant Lena förklarar också hur hon ibland åker buss bara för att hinna med att förbereda sig inför en arbetsdag:

Det kan också vara såhär att om jag är stressad inför något och känner att jag inte riktigt har koll, att jag kanske väljer att åka kollektivt för att ha den tiden att kolla mobilen på olika saker som jag behöver checka upp lite så. Även om jag tidsmässigt egentligen tjänar på att gå till jobbet, det tar ungefär lika lång tid, men är det något strul någonstans så tar det faktiskt längre tid för mig att åka kollektivt. Men ibland gör jag det just för att få den tiden att kunna checka någonting, antingen i papper eller på mobilen och så. (Lena)

Rent tidseffektivt skulle Lena alltså tjäna på att gå till jobbet, men hon väljer ibland att åka kollektivt på väg till jobbet för att få den tiden till att förbereda sig (också kallad ställtid) något som inte hade varit möjligt om hon hade gått eller åkt bil. Ställtiden förser resenären med

temporär möjlighet att anpassa och förbereda sig själv inför en annan socialtillvaro vid destinationen (Jain, Lyons, 2008. s.86). Mobilens mobilitet skapar möjligheten för människor att ta till sig information och arbeta i det offentliga rummet, som också leder till att tiden som spenderas i kollektivtrafiken värderas högre (Zhou, 2018. s.37). Det offentliga rummet som är till för att förflytta människor blir på så sätt även en tillfällig arbetsplats och tekniken i mobilen gör det möjligt för människor att utföra sitt arbete under tiden de färdas till jobbet, vilket kan effektivisera arbetsdagen väl på plats. Det blir en tidssparande aktivitet. För andra av våra informanter så lyckas de hitta en balans i sitt användande i kollektivtrafiken och de accepterar ett mer passivt åkande, de vill att den tiden de befinner sig i kollektivtrafiken förbrukas så snabbt som möjligt och använder sig då av telefonen som ett hjälpsamt verktyg:

För min del är det väldigt mycket tidsfördriv. Alltså mellan att jag ska göra någonting och att jag precis har gjort någonting, så kan det vara gött att bara ha mobilen för att pilla för att låta tiden gå lite grann. Ett rätt dyrt tidsfördriv faktiskt [...] Ja, det är väl bara att det fördriver tid man inte behöver. (Rikard)

Något som också kommer fram i vår analys kring aspekten av tid är hur användandet förändras på grund av tiden. Våra informanter Kalle och Albin väljer ibland att läsa i kollektivtrafiken, men finns det för lite tid känner de att telefonen är mer tillgänglig:

Läser gör jag när det är lite längre. Jag känner såhär, är det fem minuters resor eller liksom såna korta... Då brukar jag inte göra mig mödan, för det känns så jobbigt att starta igång och sen pausa mitt i en sida. Men här går det i omgångar. Oftast har jag behov av att läsa, 'nu måste jag faktiskt läsa, jag har hundra sidor till på fredag' eller någonting. Då använder jag nog den tiden för att läsa. (Albin)

Den offentliga miljön gör det inte alltid möjligt att läsa eller utföra vissa aspekter av underhållning då det kräver högre koncentration eller helt enkelt längre tid. Albin påpekar att han ibland är i behov av att läsa inför tenta eller liknande och då, precis som i Lenas fall, kan han använda det kollektiva åkandet som sin arbetsplats. Han hinner göra saker där som han inte hade hunnit göra annars. Dock kan den kollektiva sfären och tiden ibland sätta stopp för detta: ”när jag har jobbat och jag vet att jag [...] ska åka en timme bara ena vägen till jobbet, då brukar jag att tendera mer att läsa böcker, än att lyssna [på musik]. Om jag bara ska in till stan eller 25 minuter ena vägen då lutar det mer åt att jag lyssnar på någonting, eller scrollar på mobilen bara.” (Kalle). Vi kan tydligt se i vår undersökning att den restid en spenderar i kollektivtrafiken

har stor betydelse för hur användandet kommer att bli: ” [Om mobilen dör] Det är ju alltid lite såhär ’Åh, nej!’, den känslan. Ännu mer om jag åker längre resor [...] Om man sitter på ett SJ-tåg där elen inte fungerar, vilket händer ibland, och det inte går att ladda om man vet att här ska jag sitta tre timmar till...” (Lena). Just det här med att inte ha tillgång till sin underhållning eller tidsfördriv blir jobbigare desto längre tid som en ska färdas. Är det bara en kort stund (vilket en del av innerstadsåkandet är i Göteborg) kan allt uthärdas. Nästan alla av våra informanter vittnar om att deras användande blir annorlunda under kortare sträckor. De väljer t.ex. att i större grad stå upp och inte alls använda telefonen under kortare sträckor: ”ibland står jag för att jag inte orkar [Sitta bredvid någon], om jag ska åka en hållplats eller någonting.” (Thomas). Vi kan i vår studie se att hur du placerar dig i vagnen/bussen har betydelse i hur långt du ska åka och att även ditt användande påverkas av detta. Fler väljer att inte ha mobilen i handen när de står upp. Kanske mest av praktiska skäl, t.ex. att en behöver hålla sig i, men också att andra människor kommer lite för nära när vi står upp. Vad vi kan se så har även tiden en viktig roll i hur betydande och vilket värde våra smartphones och hörlurar har:

Alltså mer om jag kanske ska resa en längre sträcka, då kan det vara gött att ha... Återigen, tidsfördriv. Men alltså, korta sträckor så behöver jag verkligen inte det. Jag är inte i sånt stort behov av att lyssna på musik eller så liksom när jag ska åka spårvagn i typ en kvart liksom. (Rikard)

Rikard upplever inte att han har något behov av att lyssna på musik en kortare sträcka, men ska han befinna sig på resande fot en längre period så ökar värdet av hans ’tidsfördriv’. Även i detta fallet så införs säkerhetsåtgärder för att undvika längre resor utan t.ex. hörlurar: ”jag har reservhörlurar här på jobbet. Det har hänt att jag har gått och köpt billiga hörlurar [...] jag går väl inte för att köpa hörlurar för en kvarts lyssning men... Men jag kollar alltid att jag har hörlurarna med mig.” (Lena). Det blir tydligt att om vi befinner oss i kollektivtrafiken en längre period, vilket i våra informanters fall verkar vara mer än ca 15 min, så skapas en viss panikkänsla. Kanske hänger detta ihop med att det är jobbigt att ha tråkigt i kollektivtrafiken, för att en blir mer medveten om andras beteenden och att det finns fler irritationsmoment i en annars så vardaglig sysselsättning: ”Om jag vet att jag ska åka jättelångt då kanske jag kan bli lite så här... Aah! Men då blir man kanske lite irriterad att jag glömde de, men annars så spelar det inte så stor roll.” (Kalle). När en placerar kollektivtrafiken i kontexten av tid, går tanken till begreppet väntan. Forskarna Billy Ehn och Orvar Löfgren lyfter att väntan är en viktig del av ett barns uppfostran och de berättar att det finns många idag som anser att barn uppfostras till



kortsiktighet (Ehn, Löfgren, 2007). Vi kan vara beredda att hålla med dessa kritiker. Mobiltelefonerna har hjälpt oss med mycket, men också 'hjälp' oss med att vi förväntar oss att saker och ting ska gå snabbt. Allt är bara en 'googling' ifrån, något som också visar sig i kollektivtrafiken. Teknikens framsteg är skapad för att ge oss människor mer tid, men i samband med denna strävan efter att saker och ting ska gå så fort som möjligt upplever vi väntan som svårare och svårare att hantera (Beckman, 2009. s.205). Vi vill inte idag bara sitta och göra ingenting, som Albin säger här ovan att vi vill få saker och ting gjort, även när vi väntar: "det blir väl att resorna går lite snabbare när man har en smartphone, eller när man läser eller vad som helst." (Kalle).

### Springer du till vagnen?

Vi har frågat alla våra informanter om de är en sådan person som springer till vagnen eller om de står och väntar, detta för att se om det finns ett mönster i hur en placerar sig på hållplatser, planering kring sitt kollektivåkande och ifall användandet har en del i detta. Rikard ser på detta i sin roll som spårvagnsförare:

Jag tycker att det handlar oftast om att man har lite dålig planering själv, eftersom vagnar och bussar går så ofta så tittar man nästan aldrig när vagnen eller bussen går, utan man går bara ner till hållplatsen så kommer den när den kommer. Och ser man någon som springer [så undrar man], men varför? För att det kommer ju en väldigt kort efter. (Rikard)

Just användandet kring att titta när vagnen eller bussen går, har vi sett utifrån vår studie, är något som vi använder flitigt. Det är en av de funktionerna på telefonen som får oss att känna en trygghet i mobilen. Vi kan se när nästa vagn går och om vi har ett byte kan vi ha koll på när denna avgår, men det ligger något i vad Rikard säger. Det finns ändå en stress i detta beteende. Trots att vi kan med ett knapptryck se när vagnen går, finns det ändå vissa som springer för att hinna med. Kanske handlar det om dålig planering, men kanske har det också någonting att göra med hur vi interagerar med andra på själva hållplatsen:

Om det regnar jättemycket så går jag nog ändå in [i busskuren]. Om det regnar lite lätt och jag är välklädd så spelar det inte så stor roll. Ska jag vänta en kvart då går jag in, det är lite beroende på en avvägning bara hur blöt jag kommer bli. Snöar det brukar jag inte gå in, då spelar det ingen roll. (Kalle)

Här berättar vår informant Kalle om hur han i många lägen väljer att inte gå in i busskuren och trängas med andra människor. Det är alltså en avvägning att bli blöt eller att stå nära andra människor. Hade Kalle valt att springa i sista minuten till sin vagn så hade han kanske sluppit denna avvägning. Det finns också en typ av prestige i att inte springa till vagnen: ”neej. Haha. Nej nej nej, det är under min värdighet, men det beror ju på om jag verkligen verkligen kommer att missa saker om jag... Men nej, jag springer inte.” (Lena). Väntan kan användas som ett kraftigt maktmedel i ett samhälle med aktivitetsideal (Beckman, 2009. s.172). Vi kan känna igen oss själva i detta beteende då det är besvärligt att skynda sig till vagnen på grund av användandet. Att ha hörlurar i öronen och telefonen i handen gör det jobbigt att springa till spårvagnen och det stör också användningen på så sätt att den måste avbrytas. När det finns funktioner som kan hjälpa en att komma i exakt tid till vagnen är det en onödig stress. Något som också både Lena och Karina vittnar om är hur dåliga människor är på att släppa av folk först innan de går på själva: ”många har ju det här att dom ska tränga sig före till varje pris, just för jag åker ju med kryckor oftast och det tar man sällan hänsyn till.” (Karina). Vi tror att detta är i samband med att folk skyndar sig eller springer till vagnen. De är inne i sin egna lilla bubbla och väljer därför att direkt gå på vagnen och märker inte alltid att andra människor ska gå av:

Sen är ju människor i den här staden väldigt dåliga på att släppa av människor från bussen, man tränger sig på... Och det kan både vara gamla tanter och andra. Alltså skitdåliga på det, och det kan jag bli jättesur på. Såhär ”man släpper alltid av först, det vet alla”. (Lena)

Lena menar att detta beteende är någonting som alla vet är fel. Den rådande normen är att alla ska gå av först och sen går en på. Det är det mest logiska, eftersom de som går på inte alltid får plats på vagnen om inte folk har gått av först. Trots detta så sker det gång på gång. Jasmine var med om en incident som relaterar till ämnet:

Jag krockade faktiskt med en man på vagnen en gång. Jag stod och väntade på min hållplats och hade samtidigt en sms-konversation med en kompis. När vagnen rullade in gick jag mot dörröppningen för att gå på och krockade då med en man som skulle kliva av. Vi båda tittade rakt ner i våra mobiler och märkte därmed inte att vi gick rakt mot varandra. Vi blev väldigt förvånade båda två och jag kände mig oerhört dum efteråt. (Jasmine)

## Jaget och Kollektivet

Varför besvära sig med att bryta normer, när det är lättare att smälta in i dem? Vi vill nu vidare gå in på en annan intressant aspekt som kom till oss genom vår informant Rikard. Han tog nämligen upp frågan om begreppen *jag* och *vi*. Det vi många gånger uppmärksammat i kollektivtrafiken är att människor gärna håller sig för sig själva. I de flesta fallen vill vi varken störa eller bli sedda. Det är lite som att vi gärna tar på oss osynlighetsmanteln när vi kliver på vagnen/bussen, vilket i vår undersökning då syftar på mobilen och hörlurarna. Idag verkar vi mer leva i ett exklusivt *jag*, än att existera i ett kollektivt *vi*. Ibland kan en se hur människor i en viss situation bara tittar på ett händelseförlopp, utan att agera på det. Jag (Jasmine) tänker i vissa situationer att jag själv inte behöver lägga mig i, för att det säkert finns någon annan där som kommer göra det. Jag känner alltid en oro över att jag ska skämma ut mig själv eller göra någonting som andra anser vara opassande, därför sluter jag mig hellre i det egna *jaget* än att involvera mig i det kollektiva *viet*. Här kan vi koppla samman bilden av den egna imagen som Goffman tar upp i sin bok *Interaction Ritual*, då Goffman skulle beskriva detta beteende som en rädsla att tappa det egna ansiktet. Vi kanske uppmärksammar och reflekterar kring vår omgivning, men många gånger gör vi inte mer än så: ”men det är ju om man till exempel håller på med mobilen och man märker att det är någon som sitter och tittar, då märker man ju att det är någon som kommer in i sfären. [...] Man känner sig såhär väldigt obekvämt och iakttagen, men vill ju nästan bara vara anonym.” (Kalle). Kalle visar här att han har ett behov av personlig integritet. Det är som att varje individ sköter sig själva och interagerar gärna inte med någon annan som befinner sig utanför det direkta *jaget*: ”jag upplever väl kanske att normen eller normerna blivit liksom att man tänker på sig själv. Det finns inget *vi*, det finns *jag*. Möjligtvis min familj typ. Men då är det liksom ett begränsat *vi*.” (Rikard). Vi har som sagt valt att inte gå in i ett globalt perspektiv i denna studie, men det tåls ändå att nämnas hur olikt det kan se ut med människors beteende i kollektivtrafiken, beroende på var i världen du reser. I vissa länder är det inte konstigt alls att sätta sig bredvid en främling på bussen och kanske utbyta några ord, trots att det finns andra säten som är helt lediga. Vi har också hört från vår informant Thomas hur han under en resa stötte på just detta beteende:

Ja, det finns ju faktiskt en historia från kollektivtrafik i Spanien när jag åkte där. Då var det en buss med massa lediga platser [...] Det va en som satte sig bredvid mig när vi satt där. Och det va verkligen... Det va så väldigt ovant att någon sätter sig bredvid... Men det gör dom ju där istället. Dom sitter ju och pratar på bussen med varandra istället för att sätta sig på en ledig plats. Så, där går

väl gränsen... Om det finns andra platser så vill jag helst att dom ska ta dom och inte sätta sig bredvid mig. (Thomas)

Men i Sverige tycks vi se ett tydligt mönster att människor gärna håller sig för sig själva. Vilket också bekräftas av våra informanter då de menar på att om en främling sätter sig bredvid en, trots att det finns andra lediga säten, blir de direkt obekväma och tycker nästan att personen som gör det är lite konstig: ”det är jättekonstigt om någon sätter sig bredvid en, fastän det finns helt lediga säten liksom. Det är en märklig grej som folk lägger märke till att ’varför gjorde du så för?’ Det finns ju ett annat säte som kan vara helt ditt liksom”. ” (Evelina).

Vårt sociala nätverk blir avsevärt mycket bredare när vi har tillgång till internet och mobiltelefoner, vilket inte är möjligt för alla runt om i världen. Vi har råd att existera i ett *jag*, eller i ett begränsat *vi*, då många i Sverige har mobil idag. Det är så enkelt att hålla sig till sitt egna slutna sociala nätverk om vi vill, vilket vi har sett under våra observationer och intervjuer att många faktiskt väljer att göra. Det kanske också är så att vi blivit så pass vana vid att det är såhär samhället ser ut och det är såhär en ska bete sig.

## Avskärmning

Till sist vill vi diskutera olika upplevelser människor har kring vad som tolereras i kollektivtrafiken. Vi alla upplever ljudvolym och sociala koder på lite olika sätt och i vår studie är problematiken kring höga ljud och människor som pratar i telefon något som dyker upp gång efter gång. Våra informanter har berättat om hur avskärmning är en del av vardagen i kollektivtrafiken, som ett hjälpmedel för att undvika andra människors användande och beteenden. Goffman förklarar vikten vid att utveckla of 'civil ouppmärksamhet' – att vara i det offentliga rummet men att minimera uppmärksamhet lagd på andra. Han tar specifikt upp tidningen som ett verktyg för avskärmningen: "to carry around a screen that can be raised at any time to give ourselves or others an excuse for not initiating contact" (Goffman, 1963. s.139).

Vi ställde frågan 'upplever du att det finns normer i det kollektiva åkandet?' till vår informant Kalle: "ja, men det är typ att man inte ska ha hög musik och att man inte ska vara för högljudd." (Kalle). Enligt Kalle är alltså beteende kring ljudvolym en norm i Göteborgs kollektivtrafik, vilket också är något vi kunnat observera. Ljudvolymen skiljer sig definitivt beroende på hur mycket människor det är, men också vilken tid på dygnet eller vilken typ av dag det är. Under kvällar och helger, när det är många som åker, kan det bli en hög ljudvolym för att många då väljer att tala med varandra. Det är stor skillnad mot en vardagsmorgon när folk är samlade och gärna sitter i sin egna värld. Då är det nästan helt tyst. Det vi har kunnat se är att kombinationen av högt ljud och mycket människor skapar stresskänslor hos vissa av våra informanter: "jag blir nog mer stressad av när det är väldigt mycket människor. I alltså i vagnen eller på bussen eller vad som helst, när det är typ knökat och när det är väldigt högt. Då är det också skönt att kunna bara sätta på hörlurar och att såhär avskärma sig." (Kalle). Stresskänslor och frustration skapas och skapas i den negativa väntan. När väntan leder till nått positivt har vi en helt annan förståelse och överseende. Kunskap och okunskap om situationen har en betydande roll i hur en faktiskt upplever den faktiska väntan (Beckman, 2009. s.203). Det kan vara därför människor väljer att avskärma sig – för att undvika överraskningsmoment. Genom att kunna avskärma sig med telefonen och hörlurar underlättas Kalles åkande avsevärt. Han bestämmer då över sin egna atmosfär och vilka intryck han vill ta in. Även vår informant Lena berättar om detta:

Jag gillar att kunna skärma av mig. Om jag har varit på jobbet hela dagen och haft ganska mycket med studenter och människor att göra. [...] med mycket människor runt omkring mig och jag kanske

har pratat så jag liksom är helt trött på mig själv, så blir det avkoppling. Det är ju ett sätt att skärma av och inte ta in... Jag bestämmer ju själv vilka intryck jag ska ha, jag blir liksom inte överraskad av min omgivning. Så det tycker jag är skönt och jag bestämmer det själv. Alltså vilken ljudmiljö jag ska ha runt mig, mitt eget soundtrack eller vad man ska säga. (Lena)

Lena väljer ett användande när hon åker kollektivt för att skapa en avkoppling efter t.ex. jobbet. Vilket vi har kunnat se att flera av våra informanter också gör och även i vårt egna beteende är detta syftet med användandet återkommande. Det är svårt att genom observationer helt säga vad en annan människa känner och menar med sitt användande, men vi har sett att när ljudvolymen är markant högre i bussen eller vagnen, att många då väljer att bära sitt egna ljud genom sina hörlurar. Rikard berättar för oss att han ibland önskar att han kunde koppla bort och avskärma sig, men att han finner det svårt: ”däremot så vet jag att om det är så att det är någon på vagnen om stör mig [...] Som man märker är en jobbig person, då hade det varit kanske lättare att fram mobilen och försöka bara koppla bort. Men jag har jättesvårt att göra det.” (Rikard). Just detta att andra människor stör oss visar sig tydligt i kollektivtrafiken. Det är en plats där vi blir instängda med människor vi inte känner. Alla har olika preferenser på vad de upplever som störande och vad som är ’rätt’ beteende. Att prata med någon högt i telefon är för flera av våra informanter ett störande moment: ”det är väl mer när människor använder telefonen som telefon. Alltså just det här när människor pratar väldigt högt eller om extremt privata saker som man kan höra, som man inte vill höra liksom så blir det ju så.” (Lena). Genom att andra pratar i telefon i kollektivtrafiken blir du som individ ’tvingad’ till att lyssna om du inte har något som avskärmar dig. Sherry Turkle beskriver hur människor som pratar i telefon offentligt inte alltid tänker på att andra hör. Om någon klagar på något under ett telefonsamtal så kan de i närheten inte veta om det är dem personen i själva verket klagar på, men att telefonsamtalet ändå kan påverka, genom att de runt omkring önskar att de kan försvinna från platsen (Turkle, 2011, s.155). Det är en blandning av närvaro och frånvaron som med t.ex. mobilpratande människors. Deras närvaro på en plats är visuell och audiell dock syns eller hörs inte personen som är delaktig i själva interaktionen (Wikström, 2009. s.85). Karina berättar om hur hon upplever när andra pratar i telefon: ”jag tyckte det är ganska obehagligt när folk pratar väldigt högt i telefonen på spårvagnen och bussar. Nu kanske det har blivit bättre, men under en period så tyckte jag folk pratade väldigt högt.” (Karina). I det moderna samhälle vi lever i idag påstås människor vara i ständig uppbyggnad

av sin individuella identitetsformning (Beckman, 2009. s.23) Något som kan störas när du blir inbjuden i någon annans konversation vare sig du vill eller inte det i sin tur kan upplevas som en identitetskränkande handling. När en pratar i telefon offentligt så är en ju medveten om att andra kan höra, även om halva samtalet självklart är 'anonymt', så kommer medresenärerna uppfatta vad som sägs:

Ofta nu om man åker kollektivt så hör man ju bara halva samtal, för det är ju när människor pratar i telefon som människor pratar högt och så. Men det kan ju också vara spännande att bara höra halva samtal, man undrar vad det handlar om eller vad den andra personen pratar om. Alltså, det blir ju någonting när man skärmar av. Det är ju lite som filterbubblan som man hamnar i. Alltså jag utsätter mig ju inte för människor på något vis. [...] Man går in i sin bubbla. [...] Fast det är ganska skönt. (Lena)

Filterbubblan som Lena nämner är intressant ur många aspekter. Det är ett begrepp som syftar på att du söker personligt anpassad information. Lena använder sin smartphone för att slippa information hon inte vill ha. Samtidigt som det finns en tvetydighet i att aldrig bli utsatt för intryck som skulle kunna leda till någonting utanför bubblan. Lena upplever det som skönt att slippa andras konversationer, samtidigt som hon tycker det kan vara spännande med andras konversationer. Allt behöver inte vara svart och vitt i världen kring användandet. Det finns några av våra informanter som väljer en annan väg. Albin berättar om hur han ibland sent på eftermiddagen, när det är hög ljudvolym, väljer att inte bära hörlurar:

Oftast när jag åker på eftermiddagen och haft en sen föreläsning och kommer hem efter fem/sex-tiden, när det är så otroligt mycket folk [...] Det kanske är då man tänker att man vill ha musik och skärma av sig, men då är jag oftast så att jag vill bara inte... Jag vill inte ha någonting, då får surret vara det jag lyssnar på liksom. På spårvagnen eller bussen. Så då brukar jag nog inte lyssna på så mycket, men det... Det där varierar. Men oftast på kvällar så brukar det vara att man är trött i huvudet och liksom inte vill ta in någonting, för då har jag ofta gjort någonting på förmiddagen. (Albin)

Efter en heldag av nya intryck och stimulans upplever Albin det besvärligt med sitt egna användande. Han vill inte ta in mer och använder istället folkmassan som ett 'vitt brus', till skillnad från andra i vår studie som istället tycker folkmassan blir 'färgat brus' Jain och Lyons, forskare inom framtids mobilitet, menar att resan i kollektivtrafiken till jobbet är tid för att planera och förbereda sig, medans hemresan handlar om ett avbrott för att varva ner och skaka

av sig stressen från dagen så att inget dåligt humör följer med hem (Jain, Lyons, 2008. s.86). ”det kan vara ett hjälpmedel [med mobil och hörlurar] när det är väldigt mycket folk bara för att såhär skärma av sig och lugna ner sig själv, att bara försvinna in i något annat. När det är typ mycket buller att bara såhär kunna fokusera på något annat och inte går in i irritationsmoment.” (Kalle). Den påtagliga trängseln som kan uppstå i kollektivtrafiken har en tydlig påverkan på hur människor uppfattar sitt resande. Trots att mobilerna stänger ute mycket av rusningen så upplever människor kollektivtrafiken mer negativ vid dessa tillfällen (Zhou, 2018. s.37). För flera av våra informanter handlar avskärmandet om humör och hur det kan påverkas av andras ljud och beteende på ett negativt sätt och väljer därför t.ex. musik som leder tankarna åt ett annat håll: ” jag tycker avskärmningen är rätt skön. Så det är väl en positiv sak. Och sen att jag har börjat lyssna på flera olika Spotifylistor, hittat nya artister som jag aldrig lyssnat på. [...] man känner ju det, när man lyssnar på musik på morgonen att man har lite bättre humör.” (Evelina). Evelinas humör förändras på grund av hennes användande. Hon fortsätter att berätta för oss: ”jag köpte såna här, noise cancelling headphones nyligen, och då har jag missat mycket mer märker jag också, att nu hör jag verkligen inte dom andra. Vilket kan vara väldigt skönt, men också... Ja. Det är rätt gött faktiskt.” (Evelina). Tekniken är utvecklad så att vi helt och hållet ska kunna slippa höra andra människor, genom trängande sorl, eller i vissa fall viktig information som vi talat om i tidigare kapitel. Det finns vissa orosmoment med att missa saker runt omkring sig i en offentlig miljö. Karina vittnar även om orosmomentet omkring förarens användande där fokus hamnar åt annat håll:

Det är väldigt många [bussförare] som prata i telefonen just den här sträckan här [där Karina bor]. [...] För jag menar en busschaufför har i alla fall en massa människor och har ett väldigt stort ansvar han kan ju inte sitta där och prata i telefon och vara distraherad. Det går ju bara inte tycker jag. (Karina)

Att telefonen är en distraktion kan vi fastslå och det är då rimligt att förstå Karinas oro. Det finns lagar mot användning vid bilkörning och forskningsresultat som visar på att sociala medier och sms stör vår koncentration. Dock har inte musik samma uppmärksamhetsstörande effekt (Prabu, 2015). Vi frågade Karina om hon inte skulle tycka det vore skönt att stänga ute allt ljud runt omkring ibland, eftersom hon inte använder hörlurar i kollektivtrafiken:



Allvarligt talat så skulle jag inte våga det [...] jag tänker alltid så här att jag måste vara koncentrerad när jag åker buss och går av bussen och på bussar. Så jag kommer på rätt ställe och så. Och det är säkert en följd utav ålder också, man känner att man måste koncentrera sig. (Karina)

Karina tror att det kan vara en följd av åldern, vilket vi inte kan bekräfta, men antydning till att fler äldre inte använder sig av smartphone och hörlurar i kollektivtrafiken har varit tydlig för oss under våra observationer. Även forskaren Jiangping Zhou kommer till slutsatsen att yngre har en starkare koppling till sina smartphones och använder sin resetid mer proaktivt och produktivt med hjälp av smartphones (Zhou, 2018. s.42). Att avskärma sig själv är inte något som Lena tror är ett nytt fenomen:

Det är inte jättstor skillnad mot att förr i tiden har jag alltid läst en bok eller något sånt, det är ju också ett sätt att skärma av sig och så, men det anses ju lite finare för då får man ju någonting annat, än att spela något spel eller så. Aa, jo, någonting förlorar man väl men jag tror att människor har väl alltid haft kanske olika strategier för att skärma av sig när man vill eller behöver det ändå. (Lena)

Återkommande är att vi som människor stör oss på varandras beteenden i kollektivtrafiken. Genom våra informanter verkar andras telefoner och de olika funktionerna den innehar vara ett stort irritationsmoment i vardagen:

Människor som låter sina barn spela på skärmen för att dom inte orkar umgås med dom på vägen hem från dagis, något jävla blipp-spel. Då kan jag bli liksom galen sådär. Ja, men när andras mobiler läcker för mycket ljud eller låter för mycket, då känner jag att det inkräktar. [...] Alltså, det är på något vis för att slippa irritationen man har med sig hörlurar, för då kan ju jag bestämma att blocka det där. Men om man då är illa tvungen att lyssna på folks tangentljud eller spelar något spel som blippar och håller på, och inte har vett att stänga av ljudet. (Lena)

Vi tror att det är så påtagligt med andras beteende och användande i just kollektivtrafiken, för att en är instängd med människor som en själv inte valt att 'umgås med'. I vissa lägen kan konversationer, resenärer emellan eller genom en lur, passera andra medresenärers bekvämlighetszon. Vi blir vid rusningstrafiken eller liknande ofta ihoptryckta i detta lilla utrymme och kommer inte undan, eftersom vi alla vill komma fram till vårt mål. Den växande individualiseringen i samhällsbilden leder till att den enskilde individen ställs inför mer ensamma beslut och kan på så sätt bli mindre beroende och involverade med och av människor runt omkring oss (Beckman, 2009. s.82).

Vi vill avsluta med vår informant Rikards ord (som också givit namn till denna uppsats) kring hur andra människor kan passera ens personliga utrymme så pass mycket att det känns som att individualismen försvinner och att det bara blir ett enda stort kollektiv:

Det finns ju väldigt många personer som sitter med sina mobiler och inte har hörlurar, och ändå har ashög musik eller tittar på något högt ljudklipp. Det är störigt. Eller personer som verkligen gapar när dom pratar i telefonen. Det kan också vara störigt. [...] det tar ju bort fokus från allt annat också, och dom överröstar ju mycket annat. [...] Om man ska komma ihåg någonting väldigt viktigt och så hör man någon person gapa till någon i andra änden. Då kan man lätt liksom bli distra och glömma av det man själv har tänkt på. Vilket är skitjobbigt. Då kan man ju inte bli förbannad på den personen som står där bakom typ såhär, 'Fan va du gapar, jag glömmer vad jag tänker!' Det är ju jättekonstigt, så kan man ju inte gå runt och säga heller. För då framstår man ju som riktigt idiot. Typ såhär, 'fan va konstig... DU är ju konstig som inte håller koll på dina egna tankar', 'NÄ, men du gapar ju så högt att jag försvinner!'. (Rikard)

## Slutdiskussion

Först och främst vill vi säga att det har varit otroligt intressant, men också svårt, att analysera vårt egna beteende i kollektivtrafiken då vi upptäckt att vi på denna plats har ett stort behov av att avskärma oss. Det kan stundtals vara besvärligt att syna sig själv och acceptera de olika beteenden en har och varför de existerar. Vi vill gärna tro att vi inte är så pass beroende som vi faktiskt verkar vara, men faktum är att vi påverkas oerhört mycket av vårt egna användande. Det var en prövning för oss när vi gjorde våra observationer ute på fältet, då vi åkte i kollektivtrafiken utan hörlurar och bara antecknade det vi såg runt omkring oss. Det var nyttigt, då vi märkte att vi efter ett tag vände oss vid att vara i kollektivtrafiken utan mobilerna och att vi inte heller direkt saknade användandet.

I denna studie kan vi utifrån vårt material säga att människans användande av mobiltelefon och hörlurar i kollektivtrafiken på olika sätt påverkar oss. Vi har återkommande fått höra våra informanter berätta hur de beter sig i kollektivtrafiken och hur deras användande varierar utifrån omgivning och den egna sinnesstämningen. Vi har alla olika personlighetsdrag och olika behov i hur vi hanterar vardagen, och vi kan nu se hur mobilen kan kopplas samman med detta. Vi kan se att interaktion med andra människor i kollektivtrafiken kan vara problematiskt för många och att ett visst obehag kan infinna sig i samband med det. Våra informanter bekräftar detta och har flertalet gånger berättat för oss att deras användande blir en slags nödlösning för att slippa involveras i ett socialt sammanhang en inte vill vara en del av. Vi har fått höra hur vi gärna drar oss undan och håller oss för oss själva, vilket blir en ännu enklare handling att göra när vi har mobilen som hjälpmedel för avskärmning.

De intervjuer vi samlat in har varit som en grundpelare genom hela arbetet och det har bjudit på värdefull, aktuell och intressant information. Trots att våra informanter kommit med individuella svar, har vi sett en röd tråd genom samtliga intervjuer – vår mobil samspelar med vårt agerande i kollektivtrafiken. Vår användning har specifika syften. Vi brukar mobilen varje dag och att den finns med oss är en självklarhet, men den fyller idag ett större behov än att bara vara anträffbar. I det moderna samhället får vi färdigpaketerad information i ett ständigt flöde. ”Tidens tomhet är alltså inte en brist på händelser, utan en brist på en individuell meningskänsla eller en upplevd koppling till dessa händelser”. För att individen

ska förverkliga sig själv begränsas levandet. Individerna har ett behov av att känna mening – och vad som är subjektivt meningsfullt formas genom kulturella invanda mönster (Beckman, 2009. s.176–177). Restiden görs betydligt mer meningsfull än vad den har kunnat vara tidigare och tiden i kollektivtrafiken behöver inte vara bortkastad utan kan omdirigeras till användbar aktivitetstid. Den ständiga uppkopplingen och tillgång till information gör att situationen i kollektivtrafiken kan liknas vid ett kontor. Förutsättningar för andra aktiviteter utvecklas tillsammans med detta så som aktiviteter som anses vara mer ’passiv’ tidsanvändning. Tiden finns för avslappning, underhållning och tid sociala kontakter och umgänge i detta offentliga rum (Fahlén, Thulin, Vilhelmson, 2010. s.11).

Vi använder mobilen och hörlurar till att stänga ute omvärlden, arbeta, slappna av eller helt enkelt undvika potentiella obekväma situationer. Vi kan se att vårt användande har blivit så pass viktigt för oss i vardagen att det på något sätt är värt riskerna. Vad det än må innebära. Riskerna som varje dag existerar, men som vi inte reflekterar över. Mobilen och hörlurarna kan ibland skapa en distraktion som kan bli farlig för oss. Som vår informant Rikard uttrycker det: hör du inte så ser du inte heller. Tankspriddheten som mobilen för med sig kan påverka vår uppsikt kring det som sker runt omkring oss och som Rikard även nämner kan ett tunnelseende skapas vilket kan utsätta oss för fara. Under observationer har vi kunnat se att människor verkar ha bråttom, vilket kan vara en bidragande faktor till minskad uppmärksamhet.

Ett visst beroende av telefonen måste tillfredsställas, trots att vi kanske är medvetna om att det inte alltid är så nyttigt för oss. Duke och Montag menar på att smartphones potentiellt kan framhäva beroendeframkallande beteenden och vi kan nu se att detta även stämmer in på vår studie (Duke, Montag, 2017). Människorna i vår studie visar tydligt på att de tycker det är obehagligt och besvärande när de inte har tillgång till sin smartphone. Sociala koder blir lidande på grund av vårt användande. Så som att resa sig upp för någon som ska gå av eller att vi bjuder (oönskat) in människor i våra privata telefonsamtal. Vi kan i vår studie också se mönster av att människor i stor utsträckning väljer att vara själva och sköta sitt egna. Relaterat till Trägårdh och Berggrens teorier kring att det svenska välfärdssystemet närt ett folk av individualister, så kan vi se att vissa av de sociala rättigheter som en svensk innehar skapar dessa mönster. Vi har råd att vara individer. Vi har (generellt) råd att köpa tekniken som hjälper oss att vara individer.

Vi behöver inte, i lika stor utsträckning, andra människor för att hantera ett vardagsfenomen som kollektivtrafiken. Om den svenska människan är mer beroende av staten än i andra kulturer får Trägårdh och Berggren stå för, men att vissa samhällsliga skyddsnät gör det lättare för oss att vara individer är tydligt (Berggren, Trägårdh, 2006).

Vår tillgång till mobiltelefoner ger oss möjligheten att ständigt befinna oss i ett socialt nätverk. Vi kan se hur vårt användande påverkar den yttre sociala miljön. Vi är idag så vana vid att hålla oss inom vår interna sociala bubbla, att det nästan blir en märklig känsla när någon sätter sig bredvid och börjar pratar med en på vagnen/bussen. Vi är så vana vid att människor sitter för sig själva med sina mobiltelefoner och om någon då bryter detta mönster blir det en avvikelse från ”det normala beteendet”. Brülde lyfter begreppet *ensamhet*, och menar på att den ensamma människan är mer angelägen att tolka sociala signaler och andras beteenden på ett negativt sätt (Brülde, Fors, 2015). Vi kan se i vår studie att människor reagerar på situationer där någon eller några uppför sig på ett sätt som inte följer de sociala reglerna. Det har också framgått i vår studie att människor gärna sitter ensamma och vill inte störas av omgivningen och att vi värdesätter denna egentid som infinner sig i det kollektiva åkandet. Vi har fått se att vi med mobilen och med hörlurarna kan välja om en vill vara social eller inte, och om det förekommer ett socialt utbyte i kollektivtrafiken så sker det oftast via mobiltelefonen. Om vi mot förmodan inte sitter med varken mobiltelefon eller hörlurar sker det ändå sällan en social kontakt med de andra resenärerna. Vi har från våra informanter fått höra att det finns en viss nyfikenhet kring vad som sker i kollektivtrafiken och att vi gärna analyserar hur människor uppför sig, men vi vill helst inte interagera med någon. Det mest bekväma är att få sitta själv och titta på sin omgivning, men inte mer än så. Rotondi och Tomasuolo hävdar att smartphones för samman människor vart de än befinner sig, vilket frambringar helt nya typer av sociala möjligheter. Men trots att vårt sociala nätverk utvidgas, kan även känslan av isolering formas (Rotondi, Tomasuolo, 2017. s.19). De fortsätter förtydliga att smartphones kan ge många möjligheter. De minskar t.ex. kostanden av att samla in information, de tillåter människor att jobba varifrån de själva vill och kan sprida information som kan gynna grupper i utsatta situationer. Smartphones kan skapa närhet mellan människor som befinner sig geografiskt långt ifrån varandra, men det kan också skapa distans. Generellt sett kan det påverka tiden vi spenderar med andra negativt, vilket blir en viktig faktor i individens välmående (Rotondi, Tomasuolo, 2017. s.25). Kulturen kring kollektivtrafiken i Göteborg, enligt vår studie, är en plats där människor får tid för saker det annars inte hade hunnit med att göra, men det skapar också ett utrymme där vi distanserar

oss. Vi måste befinna oss tätt inpå andra människor, men som vi kunnat se, så väljer många att irritera sig på andra och helst av allt helt undvika social interaktion.

Detta nutida fenomen är någonting som vi upplevde var intressant att titta mer detaljrikt på och vi upplever att vi fått en djupare förståelse i användandet som pågår runt omkring oss hela tiden. Vi kan tydligt fastslå att användandet påverkar hur vi interagerar med andra människor i kollektivtrafiken. Avskärmningen är ett begrepp som vuxit fram och som används både som hjälpmedel, skyddsnet men också som en distanserande mur. Vi ville ge en nyanserad bild till användandet och visa på både negativa och positiva delar med att ha ett användande i kollektivtrafiken.

## Vidare forskning

Vi har under uppsatsens gång upptäckt olika fördjupningsområden som hade varit intressanta att studera. Vi väljer här nedan att presentera dessa:

### Förändrat beteende:

Hur mycket påverkas vi rent känslomässigt av att hela tiden vara anträffbara? Det hade varit intressant att följa människor som vanligtvis använder sin telefon varje dag och föra en studie där de under en längre period reser helt utan mobiltelefon. Hur skulle det påverka dem psykiskt och fysiskt? Hur skulle det påverka deras sociala liv?

### Globalt perspektiv:

I ett vidare forskningsfält hade det varit intressant att studera och jämföra relationen mellan kollektivtrafiks-användande i olika delar av världen. Vad för kulturella skillnader dyker upp och vilka kapital påverkar i grunden hur vi kommunicerar och interagerar med andra människor?

### Småstadsperspektiv:

Lika spännande hade varit att jämföra användandet i andra mindre städer i Sverige mot användandet i storstäderna. Vad för typ av skillnad blir det på användandet på en långfärdsbuss i Västerbotten i jämförelse med en stadsbuss i centrala Stockholm? Finns det kulturella skillnader i användandet även inom samma landsgräns?

### Psykisk ohälsa:

Vi har under studiens gång upptäckt flera relevanta frågor som hade varit intressanta att undersöka djupare. Vi har bland annat funderat på hur psykisk ohälsa påverkar oss i det kollektiva åkandet och hur mobiltelefonen kan vara både ett hjälpmedel, men också ett sätt att ”fly” de rädslor och känslor som människan tampas med. Det hade varit intressant att undersöka bland annat social fobi, depression och klaustrofobi för att se hur människor hanterar detta i kollektivtrafiken.

## Genus:

Vi har sett att våra kvinnliga och manliga informanter ibland har svarat olika i hur det väljer att ta plats i kollektivtrafiken. Vår informant Evelina berättar om hur hon vill undvika att vara ett störningsmoment för andra så mycket det går, medan Kalle och Albin mer aktivt berättar om hur de stör sig på andras beteenden. Det hade varit intressant att se om det finns samband mellan kön och utrymme i kollektivtrafiken.

## Hur vi väljer plats:

Något som vi snuddat vid är mönster som människor utgår ifrån när de placerar sig i kollektivtrafiken. Det vore intressant att se en mer kvantitativ undersökning för att upptäcka dessa mönster som kanske påverkas av kön, ålder, etnicitet och så vidare. Hur görs dessa urval och vilka faktorer är det som påverkar?



# Källor, material och litteraturlista

## Böcker, artiklar och e-resurser:

- Ahrne, Göran & Svensson, Peter (2015). *Handbok i kvalitativa metoder*. 2. Stockholm: Liber.
- Andersson, Camilla & Kristensen, Christina (2014). *Ensamhet* (Dissertation). <https://bit.ly/2PJQW1A> (Hämtad 2019-04-30)
- Beckman, Anita (2009). *Väntan: etnografiskt kollage kring ett mellanrum*. Göteborg: Mara.
- Berggren, Henrik & Trägårdh, Lars (2006). *Är svensken människa? gemenskap och oberoende i det moderna Sverige*. Stockholm: Norstedt.
- Blomquist, Bo. (2001). *Förskolebarnets relation till sin familj: förändrade förutsättningar och föreställningar 1950–1990*. Diss. Göteborg: Univ. 2001. Göteborg.
- Brülde, Bengt & Fors, Filip (2015). *Den svenska ensamheten: om hur olika former av ensamhet påverkar vårt välbefinnande*. Fragment: SOM-undersökningen 2014. s. 47–61. <https://bit.ly/2XSZ3wu> (Hämtad 2019-03-13).
- Corvellec, Hervé, and Tom O'Dell. "Demanding Hosts and Ungrateful Guests – the Everyday Drama of Public Transportation in Three Acts and Academic Prose." *Culture and Organization* 18, no. 3 (2012): 231–49. <https://bit.ly/2VjdOLv> (Hämtad 2019-04-30).
- Dahlberg, Karin & Segesten, Kerstin (2010). *Hälsa och vårdande*. Stockholm: Natur & kultur.
- Duke, Éilish & Montag, Christian (2017). *Smartphone addiction, daily interruptions and self-reported productivity*. *Addictive Behaviors Reports* 6. s. 90–95. <https://bit.ly/2SYu4M5> (Hämtad 2019-03-13).
- Elkhansa, Sara & Nikichina, Inna (2015) *Mobilen i familjen: En sociologisk studie om hur användningen av smartphones förändrar den sociala interaktionen och tillgängligheten mellan föräldrar och barn*. (Kandidatuppsats). Högskolan i Halmstad/ Institutionen för Sociologi och socialt utvecklingsarbete. Halmstad. <https://bit.ly/2UI0Fwd> (Hämtad 2019-04-17).

- Ehn, Billy & Löfgren, Orvar (2007). *När ingenting särskilt händer: nya kulturanalyser*. Eslöv: B. Östlings bokförlag Symposion.
- Fahlén, Daniel, Thulin, Eva & Vilhelmson, Bertil (2010). *Vad gör man när man reser? En undersökning av resenärers användning av resetiden i regional kollektivtrafiken*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi. Stockholm: Vinnova. <https://bit.ly/2Pnp9nP> (Hämtad 2019-04-17).
- Ferreira Pinho, Lisette (2016) *Den har blivit som en naturlig del av handen: Smartphones och dess känslomässiga och kroppsnära påverkan*. (Kandidatuppsats). Södertörns högskola / Institutionen för kultur och lärande/ medie- och kommunikationsvetenskap. Stockholm. <https://bit.ly/2viZ28I> (Hämtad 2019-04-17).
- Goffman, Erving (1963). *Behavior in public places: notes on the social organization of gatherings*. London: Free Press of Glencoe
- Goffman, Erving (2015). *Interaction ritual Essays on face-to-face behavior*. Johannesburg: MTM.
- Gustafsson, Camilla & Nettelmann, Charlie (2018). *Påverkas vår psykiska hälsa av smartphone-användandet? En kvantitativ studie om hur utbredd smartphoneberoende är och hur det påverkar den psykiska hälsan*. Gymnastik och idrottshögskolan/ hälsopedagogprogrammet. Stockholm. <https://bit.ly/2V6C2aP> (Hämtad 2019-04-17).
- Jain, Juliet & Lyons, Glenn (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography*, 16, s.81–89. <https://bit.ly/2GqFcxX> (Hämtad 2019-04-17).
- Lindbladh, Eva & Bustos Castro, Paula. (2004). Sociala relationers och identitetens individualisering En process med socialt polariserade effekter? *Socialvetenskaplig tidskrift* nr 1.
- Nilsson, B (2012). *Ensamhet*. Lena, Wiklund Gustin & Ingegerd, Bergbom. (red.), *Vårdvetenskapliga begrepp i teori och praktik*. (s. 421–433). Lund: Studentlitteratur.
- Nilsson, Jenny, Nylund Skog, Susanne & Skott, Fredrik (red.) (2019). *Sånt vi bara gör*. Stockholm: Carlssons i samarbete med Institutet för språk och folkminnen
- Prabu, David (2015). *Mobile phone distraction while studying*. *New Media & Society* 17(10). s.1661–1679. <https://bit.ly/2HtE4ut> (Hämtad 2019-03-13).

- Rotondi, Stanca, & Tomasuolo, Miriam (2017). *Connecting alone: Smartphone use, quality of social interactions and well-being*. *Journal of Economic Psychology* 63. s. 17–26. <https://bit.ly/2EYuZqG> (Hämtad 2019-03-13).
- Strindberg, August (1916). *Samlade skrifter. D. 38, Sagor och Ensam*. Stockholm: Bonnier
- Turkle, Sherry (2011). *Alone together: why we expect more from technology and less from each other*. [Elektronisk resurs]. New York: Basic Books.
- Urry, John (2006). Travelling Times. *European Journal of Communication*, 21(3), 357-372. <https://bit.ly/2DhGoC7> (Hämtad 2019-04-17)
- Veenhoven, R. (2005). Is life getting better?: How long and happily do people live in *modern society*? *European Psychologist*, 10(4), 330-343. <https://bit.ly/2JbDP8e> (Hämtad 2019-04-30).
- Westlund, Oscar (2007). *Mobiltelefonen som multimedium och nyhetsmedium: Ett användarperspektiv*. Arbetsrapport. Göteborg. Institutionen för journalistik och masskommunikation, Göteborgs universitet. <https://bit.ly/2KKNp4s> (Hämtad 2019-04-17).
- Wikström, Thomas (2009). *Mobilen och staden: Om mobilitet och konnektivitet i det nya stadslandskapet*. Lunds tekniska Högskolan / Lunds universitet, Lund. <https://bit.ly/2VOSppH> (Hämtad 2019-04-17).
- Zhou, Jiangping et al. (2018). *Beating long trips with a smartphone? A case study of Beijing residents*. *Cities*, 73, p.36. <https://bit.ly/2v7miWr> (Hämtad 2019-04-17).

## Internetkällor:

- Al Pitcher. 2018. *Komikern Al Pitcher om varför svenskar är bra stand up - material - Nyhetsmorgon TV4*. 28 juli. <https://bit.ly/2UxwoLs> (hämtad 2019-03-15).
- Billy Ehn [u.å.]. *Nationalencyklopedin*. <https://bit.ly/2VbfZjg> (Hämtad 2019-04-17).
- Bengt Brülde (2018). Göteborgs Universitet. 25 november. <https://bit.ly/2PedEic> (Hämtad 2019-04-17).
- Christian Montag, u.å. ResearchGate. <https://bit.ly/2UIUveg> (Hämtad 2019-04-17).
- Eilish Duke, u.å. ResearchGate. <https://bit.ly/2IqdLGX> (Hämtad 2019-04-17).
- Erving Goffman [u.å.]. *Nationalencyklopedin*. <https://bit.ly/2IRntSO> (Hämtad 2019-04-30).

- Filip Fors (2019) Filip Fors Connolly [Blogg]. <https://bit.ly/2Gjd4vB> (Hämtad 2019-04-17).
- Henrik Berggren [u.å.]. Wikipedia. <https://bit.ly/2KUi3bQ> (Hämtad 2019-04-17).
- Individualism [u.å.]. *Nationalencyklopedin*. <https://bit.ly/2PC0VpT> (Hämtad 2019-04-30).
- Kollektivism [u.å.]. *Nationalencyklopedin*. <https://bit.ly/2UQDqu2> (Hämtad 2019-04-30).
- Lars Trägårdh (2019) [Hemsida] <https://bit.ly/2VNcOvb> (Hämtad 2019-04-17).
- Miriam Tomasuolo, u.å. ResearchGate. <https://bit.ly/2VbnVky> (Hämtad 2019-04-17).
- Sporsén Eriksson, Anders. 2016. *Är Sverige de ensammas land?* GP. 18 november. <https://bit.ly/2SZ1pq6> (Hämtad 2019-03-11).
- O'Dell, Thomas (2018) Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds Universitet. <https://bit.ly/2V9CEZe> (Hämtad 2019-04-30).
- Oscar Westlund (2018). Göteborgs Universitet. <https://bit.ly/2Pgi1JI> (Hämtad 2019-04-17).
- Orvar Löfgren [u.å.]. *Nationalencyklopedin*. <https://bit.ly/2Invqz3> (Hämtad 2019-04-17).
- Udovic, Ana (2019) [Blogg] Udovic.se <https://bit.ly/2V6bXET> (Hämtad 2019-04-30).
- Valentina Rotondis (2016). [Hemsida]. <https://bit.ly/2VSj9G2> (Hämtad 2019-04-17).
- Vetenskapsrådet. s.1–17. <https://bit.ly/2u5LAUH> (Hämtad 2019-03-13).

Bild på framsida:

TheoRivierenlaan. Skapad 17 juli 2014. Publicerad 12 maj 2017. <https://bit.ly/2u8dzCY>  
(hämtad 2019-03-18) Gratis för kommersiellt bruk. Ingen attribution krävd

## Informanter:

- **Albin**, 25 år. Student. 2019. Intervju 7 februari. Kl. 11:00
- **Evelina**, 22 år. Student. 2019. Intervju 7 februari. Kl. 13:00
- **Kalle**, 29 år. Egenföretagare. 2019. Intervju 30 januari. Kl. 14:00
- **Karina**, 78 år. Före detta politiker och pensionär. 2019. Intervju 14 februari. Kl. 12:00
- **Lena**, 52 år. Lektor. 2019. Intervju 31 januari. Kl. 13:00
- **Rikard**, 32 år. Spårvagnsförare. 2019. Intervju 29 januari. Kl. 11:00
- **Thomas**, 29 år. Student. 2019. Intervju 29 januari Kl. 14:30

## Observationer:

Buss. Brunnsparken - Frölunda Torg. 12/2. Kl. 10:00

Spårvagn. Opaltorget - Marklandsgatan. 12/2. Kl. 12:00

Spårvagn. Marklandsgatan - Centralstationen. 12/2. Kl. 12:15

Buss. Kapellplatsen - Eriksbergstorget. 16/2. Kl. 20:00

Spårvagn. Lilla Bommen - Munkebackstorget. 18/2. Kl. 07:30

Spårvagn. Centralstationen - Komettorget. 18/2. Kl. 16:00

Buss. Nordstan - Fyrktorget. 20/2. Kl. 15:00

Spårvagn. Linnéplatsen - Korsvägen. 20/2. Kl. 17:00

Buss. Götaplatsen - Lindholmen. 22/2. Kl. 10.00

Spårvagn. Järntorget - Ullevi Norra. 23/2. Kl. 01.00

Transkribering, ljudupptagning och observeringsprotokoll finns hos författarna.

Bilagor

## Bilaga 1 - Frågeformulär till kvalitativa intervjuer:

- Hur gammal är du?
- vad sysselsätter du dig med?
- Hur länge har du bott i stan?
- När åker du kollektivt?
- Hur långa resor i snitt åker du varje dag?
- Använder du smartphone när du åker kollektivt?
  
- Är hörlurar ett viktigt komplement till ditt användande?
- Om du lyssnar, vad brukar du lyssna på?
- varför lyssnar du på?
- skiljer sig ditt lyssnande beroende på när du åker?
- (Hur såg det ut med ditt användande när du var ny i stan, till skillnad på hur det ser ut nu?)
- Hur har ditt kollektiva åkande förändrat över tid? tex tillgänglighet, ekonomi, digital utveckling.
  
- Vad brukar du göra på din telefon när du åker kollektivt?
- Om inte - Vad gör du då istället?
- sätt in dig i scenariot att din mobil dör under tiden du åker, hur reagerar du?
- Vilket syfte har ditt användande, tex avskärning, egen stund?
- Hur påverkar det dig om du inte har möjlighet eller inte har tillgång till dina hörlurar när du åker kollektivt?
- Hur påverkar det dig om du inte har möjlighet eller inte har tillgång till din telefon när du åker kollektivt?
- ökar din användning av din telefon när du åker kollektivt? varför? varför inte (aktivt val?)
- Vad tycker du är positivt med ditt användande?
- har du erfarenheter där du missat något som hänt på eller utanför bussen/vagnen på grund av ditt användande?
- Tycker du att du påverkas av andras användande/ beteende i kollektivtrafiken?
- Hur skiljer sig ditt användande beroende på när du åker på dygnet?
- Hur skiljer sig ditt användande beroende på vilken placering du har i fordonet?
- hur påverkas ditt humör av ditt användande i kollektivtrafiken?
- Hur skiljer sig ditt användande av din telefon när du åker kollektivt än på andra platser?
- Vad för nackdelar ser du med ditt användande?
- finns det situationer där ditt användande fyller en funktion kring interaktion med andra resenärer?
- Hur kan ditt användande vara ett hjälpmedel för dig?
- tycker du sociala sammanhang kan vara problematiska ibland i det kollektiva åkandet? fördjupa
- hur upplever du tillfällena då människor i kollektivtrafiken passerar gränsen för ditt personliga utrymme?
  
- är du en person som springer till vagnen (väntar in i sista minuten), eller är du tidig och väntar på vagnen?
- Om du använder lurar på vagnen, har du dom då redan på vägen till vagnen/bussen eller på hållplatsen, eller tar du på dig dom när du väl är på vagnen?
  
- vilken placering brukar du ta på hållplatsen?
- Om du måste välja mellan att stå eller att sitta bredvid någon du inte känner, vad väljer du? varför?
- Påverkar detta ditt användande?
- Upplever du att ditt finns normer i det kollektiva åkandet?