

GÖTEBORGS UNIVERSITET
Sociologiska institutionen

Vi sitter alla i samma vagn – en observation av interaktion

Examensarbete i sociologi 15 hp
Författare: Malin Jätmark
Handledare: Abby Peterson
Ht 2007

Abstract

Titel:	Vi sitter alla i samma vagn – en observation av interaktion
Författare:	Malin Jätmark
Handledare:	Abby Petersen
Institution:	Sociologiska institutionen vid Göteborgs Universitet
Typ av arbete:	Examensarbete i sociologi
Tidpunkt:	november 2007 – januari 2008

Syfte och frågeställningar: Syftet med undersökningen är att få en ökad förståelse av interaktionen ombord på en spårvagn. Frågeställningar:

- Hur interagerar människor ombord på en spårvagn?
- Hur kan mina observerade data sättas i samband med den inlästa teorin?

Material och metod: Som teoretisk bakgrund använde jag mig huvudsakligen av Erving Goffmans begrepp och teorier angående interaktion, kommunikation och agerande samt Eviatar Zerubavel olika teorier om "flow", ramar, ritualer, kultur och uppdelning. Tidigare forskning belystes av två undersökningar som behandlade resande över lag men där vissa specifika delar behandlade interaktion och kommunikation. Deltagande observation tedde sig som den mest lämpade för undersökningsområdet. I deltagande observation finns möjligheten att interagera med informanter vilket jag gjorde i form av kompletterande intervjuer. Observationerna skedde ombord på spårvagnar i Göteborg stad, fyra stycken 1,5 timmes observationer samt två kompletterande observationer på cirka en halvtimme. Rapportskrivningen blev en del av analysen. Symbolisk interaktionism blev behjälplig då den metodologiska följden av den är observation av individer och situationer där de ingår.

Huvudresultat: Uppdelningen av människor som hela tiden sker kunde utskiljas även ombord på spårvagnen. Symboler och språk markerade när något gammalt slutade och något nytt tog vid. Merparten av dessa möten som hela tiden skedde var vad jag skulle kalla det skygga. I mina observationer tycktes "flow" ha ett grepp om vissa individer. Under observationerna pågick en aldrig sinande ström av inneslutande och uteslutande möten. Olika situationer kräver olika ritualer. Det krävdes ett annat sorts beteende i konfrontation med ett gäng tonårstjejer än det gjorde när en onykter farbror kom ombord. En liknelse av spårvagnsresandet kan göras till ett flipperspel där individen är kulan som studsar mellan andra människor och kämpar för att hålla sig på banan.

Nyckelord: Interaktion, observation, kommunikation, spårvagn, Goffman.

Innehållsförteckning

	Innehållsförteckning	2
1.	Inledning	4
2.	Bakgrund	5
3.	Syfte och problemformulering	5
4.	Teoretisk utgångspunkt	6
4.1	Tidigare forskning inom undersökningsområdet	6
4.2	Teori	7
4.2.1	Mötet mellan människor	7
4.2.2	Kontakt	8
4.2.3	Ramar	9
4.2.4	Ritualer	9
4.2.5	Kultur och klassifikationer	9
4.2.6	Släppa taget	10
4.2.7	Ordning och reda	10
5.	Metod	12
5.1	Kvalitativ metod	12
5.1.1	Forskningsdesign	12
5.1.2	Informanter	13
5.1.3	Avgränsningar	14
5.2	Genomförande av undersökning/tillvägagångssätt	14
5.2.1	Bearbetning av data	16
5.3	Symbolisk interaktionism	17
5.3.1	Definition av situationen	17
5.3.2	Social interaktion	17
5.3.3	Symboler	18
5.3.4	Aktivitet	18
5.3.5	Nuet	18

5.4	Kritisk reflektion	19
5.4.1	Validitet	19
5.4.2	Förförståelse	19
5.4.3	Forskningsetiska principer	20
5.4.4	Kritik	21
6.	Analys	22
6.1	Uppdelning	22
6.2	Mötet mellan människor	22
6.3	Kontakt	23
6.4	Ramar	24
6.5	Ritualer	24
6.6	Kultur och klassifikationer	24
6.7	Släppa taget	25
6.8	Ordning och reda	25
7.	Resultat	26
8.	Diskussion	27
9.	Sammanfattning	28
10.	Referenslista	29

1. Inledning

I klimatdebatten nämns ofta kollektivtrafik som ett bra alternativ till bil om man vill värna om miljön. Jag tror att kvalitativa undersökningar som belyser kollektivtrafiken ur ett passagerarperspektiv kan bidra med viktig information vilken kan komplettera kvantitativa undersökningar för att bidra till större användning av kollektivtrafiken. Relevans för min undersökning tycker jag mig finna i alla nivåer i samhället. Min undersökning kan öppna för en större förståelse för olika individers nyttjande av kollektivtrafiken, gruppen som bildas ombord på en spårvagn nyanseras och analyseras, organisationen som styr Göteborgs kollektivtrafik får bättre underlag (om de skulle ta del av undersökningen vill säga) och samhället får lättare att möta det tryck på utvecklad kollektivtrafik som följer i miljödebattens spår. Jag hoppas att min undersökning kan vara en liten droppe i det stora hav av debatt och undersökningar vilka behandlar kollektivtrafik. Att min undersökning koncentrerar sig på interaktionen ombord är ingen tillfällighet, interaktionen är nämligen det som enligt mig allra mest påtagligt påverkar den passagerare som stiger ombord. Siffror, tabeller och statistik i all ära men till sist sitter människan på spårvagnen och försöker parera alla stimuli som passerar, dessa stimuli är inte siffror och tabeller, dessa stimuli är interaktion i dess fulla kraft.

Jag vill rikta ett varmt tack till alla som på något sätt har stöttat och energiinjicerat mig, det har varit ovärderligt och en förutsättning för att den här uppsatsen skulle färdigställas.

Göteborg 2008-01-27

Malin Jätmark

2. Bakgrund

Det pågår ett projekt som heter K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborg, projektet har en målbild att öka kollektivtrafikens andel från dagens 24% till 35%, detta innebär en fördubbling av resandet med kollektivtrafik. ”K2020 syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen.” (www.k2020.se) I medlen för att nå målet nämns en mängd olika tillvägagångssätt så som utbyggnad av buss- och spårvagnsnät samt mer ekonomiska resurser.

”År 2025 ska minst 40 procent av alla resor i Göteborgsregionen göras med kollektivtrafik. Det innebär att antalet kollektivtrafikresor per dygn kommer att växa från dagens 450 000 till en miljon. Detta ställer höga krav på kapaciteten i både den regionala och lokala kollektivtrafiken samtidigt som det ger helt nya förutsättningar för en attraktivare kollektivtrafik.” (Målbild för kollektivtrafiken..., 2007, s 3)

Inget nämns angående trivseln ombord på spårvagnar och bussar. Min uppfattning är att en insikt i hur människor interagerar med varandra ombord på en spårvagn är ett bra komplement till arbetet med de oftast ekonomiskt styrda krav som annars finns. En annan viktig del i det kollektiva resandet är de sociala attityderna kring kollektivtrafiken. Om det är socialt accepterat i alla samhällets grupper blir valet enklare för många att välja spårvagnen framför bilen. Många familjer där barnen är utflugna bibehåller sin vana att ta bilen till jobbet fast än att de inte har några hämtningar och lämningar av barn som kräver bil. Undersökningen är därför relevant vad gäller den interaktion individer emellan som pågår i vagnen. Interaktionen kan enligt mig vara en liten del av det som skapar de sociala attityder till kollektivt resande som är gällande idag.

Hur ansvarsfördelningen ser ut blir intressant i frågan då jag hade kontakt dels med Göteborgs spårvägar AB och dels Västtrafik AB, för att förstå organisationen gick jag in på Göteborgs spårvägars hemsida där ansvarsfördelningen och organisationen står tydligt förklarad. Göteborgs spårvägar AB ägs av Göteborgs stad.

”Trafiknämnden är den myndighet som har det övergripande ansvaret för kollektivtrafikförsörjningen i Göteborg. Trafikkontoret är Trafiknämndens administrativa organisation. Från den 1 januari 1999 är all kollektivtrafik i Västra Götaland samordnad under trafikhuvudmannen, Västtrafik AB.” (www.sparvagen.goteborg.se)

Här utkristalliserar sig olika roller i organisationen. ”Göteborgs Spårvägars roll är att bedriva persontrafik i konkurrens med andra företag.” ”Trafikkontoret driver alltså spårvagnstrafiken på uppdrag av Västtrafik och svarar för banan och spårvagnshållplatserna inom Göteborg.” (www.sparvagen.goteborg.se)

3. Syfte och problemformulering

Syftet med undersökningen är att få en ökad förståelse av interaktionen ombord på en spårvagn.

Frågeställningar

- Hur interagerar människor ombord på en spårvagn?
- Hur kan mina observerade data sättas i samband med den inlästa teorin?

4. Teoretisk utgångspunkt

4.1 Tidigare forskning inom undersökningsområdet

Jag redovisar nedan den tidigare forskning av relevans jag hittat på området. I min redovisning av denna forskning visar jag på sådant som jag finner intressant för just min undersökning. I dessa studier tas många aspekter av kollektivtrafik upp. I undersökningarna kan jag ändå finna mycket information av intresse för just min studie.

I rapporten *Förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i Göteborgsregionen* beskrivs vilka variabler som ska iakttas när man nu vill fördubbla kollektivtrafiken.

”Kunskap om vad som styr valet av färdmedel, vilka åtgärder som ger bäst effekt och hur förutsättningarna att öka resandet med kollektivtrafiken ser ut i olika områden i Göteborgsregionen är ett viktigt underlag för alla typer av trafikplanering i syfte att nå målet i k2020.” (Förutsättningar för ett ökat resande..., 2007, s 3)

Det beskrivs vidare att påverkan på bilister i syfte att få dem att välja kollektivt istället för bil är viktigt då det är denna målgrupp som främst måste öka sitt kollektiva åkande. Här nämns god kvalitet, marknadsföring och ändrade sociala attityder som grundläggande för att möta kundens behov. Kunskap och hur kollektivtrafiken fungerar och den sociala acceptansen i sin umgängeskrets ses som två viktiga hörnstenar i strävan efter fler kollektivtrafikanter. I den sociala acceptansen ligger att det är mest studenter som åker kollektivt och mycket få högavlönade tjänstemän, med betoning på män. Man anser att kvalitet är basen för valet av kollektivt resande medan de sociala attityderna är direkt avgörande. (s 7)

Studien ”Låggolv är bra men jag sitter nog hellre en trappa upp!” - En utvärdering av förslag till ny spårvagn är en undersökning gjord med hjälp av intervjuer av grupper av resenärer ombord på en M21:a år 1999. M21:a är de vagnar som kom innan de allra nyaste vagnarna. 1999 var M21:an precis på väg att köpas in och Institutionen för konsumentteknik på Chalmers tekniska högskola gjorde då en studie av vad resenärerna tyckte om den nya vagnen. Undersökningen gjordes när vagnen stod i vagnhallen och prövades alltså inte i trafik. Jag har försökt att identifiera sådana uttalanden från grupperna som är av intresse för den sociala interaktionen ombord. Studiens syfte var att se till designaspekter och inte den sociala miljön. Studien bidrar dock med värdefull information då den sociala biten inte går att förbise.

”Liksom i kravstudien hade deltagarna olika åsikt om framåtvända respektive motställda säten; några menade att framåtvända säten var den bästa lösningen, andra menade att motställda säten var bra om man reste flera personer i ett sällskap om ”om man har många barn att hålla reda på”. En ”blandning” vore att föredra.” (Karlsson och Engelbrektsson, 1999, s 7)

Man vill alltså inte sitta mitt emot någon man inte känner. Är det en familj eller vänner som åker tillsammans är det en bra lösning med säten som är vända mot varandra, annars föredrar man att inte sitta vänd mot någon.

I undersökningen fick personerna som deltog i studien fylla i ett formulär som handlade om hur väl de ansåg att vissa krav var uppfyllda. En av frågorna handlade om hur väl vagnen uppfyllde kravet att vara utformad så att den främjade social kontakt. Detta ansåg gruppen vara "delvis uppfyllt". (s 16)

Här kan man enligt mig se en viss motsättning till det tidigare resultatet där man inte ville sitta mitt emot någon okänd. I kravformuläret vill grupperna främja social kontakt, detta ansåg man inte vara helt uppfyllt. Ett säte som är vänt så att passagerarna sitter ansikte mot ansikte borde just främja social kontakt, men det anses inte optimalt. Vad grupperna anser är socialt främjande framkommer inte av studien.

Västrafik gjorde i december 2005 en undersökning av vilka krav och förväntningar allmänheten har på kollektivtrafiken som författades av Bengtsson och Lagerqvist (2005), detta gjordes som en del i västrafiks resurs- och marknadsplanering. Insamling av information gjordes med hjälp av fokusgrupper där deltagarna var representativa för allmänheten i Västra Götaland i åldern 20-70 år. Fokus låg på att hitta vilka baskrav resenärerna har samt att identifiera de krav som följer baskraven. Som fördel med kollektivtrafiken nämndes bland annat att det är socialt och att man kan träffa nya människor, det nämndes även att man kan använda tiden till att läsa eller arbeta. Som nackdel nämndes att det var otryggt att resa, speciellt på nätterna och att det var dålig service och otrevligt bemötande ombord. I fria associationer till kollektivtrafik nämndes: "tråkigt", "roligt", "människor", "sightseeing", "medelklass" och "frihet". (s 7-9) Ett av baskraven var trevliga förare och bra service ombord, det råder ett missnöje bland resenärer vad gäller förare. Missnöjet gäller bemötandet och hur de kör, många uppger att de känner sig otrygga när de åker med. (s 13-14)

Grupperna fick fantisera om önskemål om hur de skulle drömma om hur kollektivtrafiken fungerade. Här nämndes trafikvärdar eller väktare ombord på alla turer, att man ska kunna avskärma sig från övriga passagerare, att man ska kunna sova på resan, gärna med filt och kudde och bli väckt när man är framme. Önskan om drinkvagn ombord och trevliga medpassagerare framfördes. (s 27-34) Även i denna undersökning kan jag identifiera motsättningar då fokusgrupperna menar att det är roligt och socialt med nya kontakter i kollektivtrafiken men samtidigt vill avskärma sig från övriga passagerare.

4.2 Teori

4.2.1 Mötet mellan människor

Erving Goffman (1982) tar upp den interaktion som uppstår i mötet mellan människor. Enligt Goffman sker utbyte i social kontakt hela tiden i vårt samhälle. Han beskriver att ett utbyte mellan individer alltid innehåller minst två människor och minst två fraser. Ett typiskt exempel på det är när en individ ursäktar sig och den andra säger ja eller absolut. I dessa möten ansikte mot ansikte individer emellan uttrycks en "line". En "line" är ett sätt att uttrycka hur man ställer sig till en viss situation och hur man vill uttrycka sig själv genom språklig och kroppslig kommunikation. En hotfull situation kan hanteras på en mängd olika sätt, i boken beskrivs bland annat att när ett missöde inträffar tenderar människor runt omkring att låtsas som om de inte är medvetna om det inträffade. Ofta förväntas den drabbade att balansera upp en jämvikt genom att inte låtsas om det som inträffat eller le skamset. Å andra sidan kan den drabbade hålla skenet uppe medan omgivningen tycker att han borde ha blivit generad och lämnar då omgivningen i den generade positionen i och med att de inte vet riktigt hur de ska bete sig. (s 5-27)

Goffman (1982) beskriver att när en konversation sker blir de som uppehåller sig i dess närhet engagerade i den och blir tvungna att förhålla sig till den, man kanske relaterar till sig själv, drömmer sig bort i den eller får olika känslor av konversationen. De som tar del i konversationen känner en skyldighet att delta i den och att ge den dess fulla uppmärksamhet, på samma sätt förväntas att övriga deltagare ska bidra till den interaktion som pågår. Om någon deltagare inte fullgör sin uppgift med att bidra till konversationen kan den bli räddad av någon annan som drar in den i diskussionen igen. I det ögonblicket individen tar emot hjälp får den en skyldighet att fortsätta prata och på det sättet rädda någon annan in i diskussionen igen. I konversationens tecken finns det en interaktion som ter sig på det sättet att en pratar och tonar ner sitt uttryck medan den som lyssnar och kommenterar tonar upp sitt intresse, på detta sätt beskriver Goffman tänds det en gnista i konversationen. Det finns olika former av alienation från en konversation, ett exempel på det är när individen på ett synbart sätt ägnar sin uppmärksamhet på något annat än det ämne som konversationen handlar om. Exempelvis utför individen någon form av syssla som gör att den ägnar lite av uppmärksamheten till konversationen och resten läggs på det arbete som utförs. En andra form av alienation är när en individ är för självupptagen, man kanske refererar till sig själv eller ägnar sig själv för mycket uppmärksamhet så att man därigenom inte har möjlighet att bidra till konversationen så som man borde. En tredje form av alienation är att individen bryr sig för mycket om andra i konversationen eller i dess närhet. Man kan bli distraherad av andra men även bry sig så mycket om hur andra uppfattar en själv att man är tvungen att hela tiden försöka tyda hur andra tolkar det man säger. I denna form av alienation kan individen bli "överengagerad" i andra deltagare, detta uttrycks bland annat genom överdriven uppmärksamhet. (s 113-124)

4.2.2 Kontakt

Goffman (1971) liknar en form av mänskliga relationer vid att komma i kontakt. Det är inte bokstavligt talat att komma i kontakt med varandra så som att röra vid varandra, ibland är detta också en form av kontakt men inte alltid. En fysisk beröring kan vara oavsiktlig men en beröring med hjälp av interaktion är sällan det. När människor skickar brev eller pratar i telefonen kommer de i kontakt med varandra. För mänsklig kontakt krävs understödjande ritualer. En sådan ritual kan vara att skämta, gratulera, fråga hur man mår eller att ursäkta sig. Goffman nämner tre sätt där kontakt mellan människor uppkommer. Det första är ett strikt och oftast rent affärsmässigt kontaktande. Här behövs understödjande ritualer som signalerar trygghet så att motparten inte tvekar inför en kontakt. En andra form av kontakt är när det sker ett spontant möte av att man använder samma gata eller buss. Här menar Goffman är individerna extra försiktiga och undviker oftast kontakt, vilket ibland är oundvikligt. Det tredje sättet för kontakt är när människor verkligen vill understödja varandra. Här kommer vänskap, gratulationer och glädje in men även olika spontant möten med konversationer som uppstår genom vardaglig interaktion i samhället. (s 66-72)

Goffman (2000) beskriver något som han kallar "behandling av de frånvarande", det går ut på att när aktörerna har lämnat en scen och publiken inte längre kan se dem beskriver och uttrycker aktörerna saker om publiken som aldrig skulle yttras i deras närvaro. De gör sig roliga på deras bekostnad, hånar dem, bespottar dem och uttrycker ilska eller löje. Det motsvarande kan också ske att ett överdrivet hyllande ingen skulle vågat uttrycka inför sin publik. Goffman exemplifierar detta med en restaurang där gästerna behandlas med den största respekt för att sedan förlöjligas när kyparen har kommit ut i köket utom hörhåll för gästerna. (s 151-153)

Goffman (2000) redogör för den ”dramaturgiska disciplinen” apropå konsten att styra intryck. I en disciplinerad föreställning gäller det att den som framträder gör det med inlevelse och självkänsla samtidigt som han inte får ta ut för vida gränser eller onödiga gester. Han måste ha en känsla för sin publik så att denne inte börjar misstro honom. Kärnpunkten ligger i att kunna kontrollera röst och ansiktsuttryck. Några reaktioner får inte visas. Ett exempel från vardagslivet tar Goffman i föräldrars diskussion kring om ett barn ska få följa med på högtidliga familjecermonier, det är först när barnet kan lägga band på sina känslor som det får börja följa med. (s 188-190)

4.2.3 Ramar

Eviatar Zerubavel (1991) beskriver de ramar (”frames”) som ramar in olika kontexter som vi individer befinner oss i. Zerubavel beskriver hur situationer kan förändras genom att en signal eller symbol ger ett slags klartecken. Han tar en boxningsmatch som exempel. När signalen ljuder som signalerar att matchen är slut byts hårda slag ut mot vänskapliga kramar. När en skådespelare går ut på scenen och i det ögonblicket blir en annan karaktär än den han vanligtvis är visar på hur situationen ställer om sig genom att korsa en tunn gräns eller som det står i boken *Fine Line*. ”A frame is characterized not by its contents but rather by the distinctive way in which it transforms the contents meaning.” För att förklara föregående mening använder sig Zerubavel av ett party som exempel. Festens ramar hjälper till att avsexualisera det vi normalt sett ser som sexuella anspelningar. Exempelvis när vi dansar, tar i varandra och rör oss till musiken på ett sensuellt sätt. Detta blir möjligt för att de ramar vi som individer har för kontexten fest rymmer ett agerande som i en kontext med en annan ram skulle uppfattas som ett sexuellt agerande. (s 10-13)

4.2.4 Ritualer

När man korsar en linje som symboliserar ett avslut eller början på något nytt så görs det ofta med hjälp av någon symbol Zerubavel (1991) menar att när man passerar denna ”fine line” så sker något som gör att individen eller gruppen förstår att nu händer något annat. Zerubavel exemplifierar det med ritualer, så som att dra bort ett draperi när föreställningen börjar, olika musiksorter till olika stämningar, till exempel lugn musik för romantik eller dansmusik för fest, samt hur vi ändrar vårt språk och sättet vi uttrycker språket på efter situation. (s 18-20)

4.2.5 Kultur och klassifikaioner

Zerubavel (1991) beskrivs verkligheten som en gråskala i motsats till den svartvita värld många målar upp. Verkligheten innehåller inga knivskarpa linjer utan olika enheter som går in i varandra på många olika sätt. Den varierar över tid och rum. Det finns flera olika sätt att skära ut distinkta bitar ur en kontext. Hur man analyserar dessa bitar beror mycket på de kulturella förutsättningar man har. Alla kulturer definierar individer som ung och gammal men hur man identifierar individer och grupper i andra sammanhang skiljer sig i och med hur man drar linjen mellan grupper och individer. Ett exempel är hur man ser på olika politiska aktivister. För vissa är klädkoden för dessa ”inne” och ”häftig” medan den för andra är provocerande. Detta gör att linjen mellan olika grupper blir hård och diskussionen saknar samklang. (s 62-67)

4.2.6 Släppa taget

Det flummiga sinnet är ett tillstånd som beskrivs i ett helt kapitel av Zerubavel (1991), ett avsnitt beskriver hur vi människor kan hamna i ett tillstånd som kan benämnas med "flow". För att släppa taget om verkligheten eller bara flyta med i den finns olika metoder. En metod kan vara meditation och en annan kan vara att bruka olika former av medicin, droger eller alkohol. Detta tillstånd kan beskrivas som en flytande gräns mellan inre och yttre värld där allt verkar blandas med allt annat. När en individ försätter sig i ett sådant tillstånd är det oftast med avsikt. (s 86-87)

Csikszentmihalyi (1996) beskriver flow som en förmåga att räcka till för den utmaning man står inför. Individen har en koncentration som är så stor att det egna jaget försvinner och man helt är koncentrerad på den uppgift man har. Tidsuppfattningen försvinner eller förvrängs. I varje aktivitet som människan deltar i beskrivs att ett flow kan skapas. Vissa situationer är lättare att skapa ett flow i än andra. Om ett gäng vänner har en middag och de hamnar i en intressant diskussion som engagerar alla finns det en större förutsättning till flow än vid dagliga bestyr som att tvätta. En del i att skapa flow är att skapa njutning med hjälp av sinnen. Seendet är ett sinne som man som människa har direkt tillgång till. I boken beskrivs en resa med tåg till en arbetsplats där resenären tycker sig ha åkt genom en tavla målad av Sheeler. Sheeler målade vackra hustak i en tydlig stil. Resenären tyckte sig ha upplevt en kavalkad av hustak på vägen till arbetet. Seendet påverkar även tankens flow. Läsning är dock den aktivitet som ses som den med högst påverkan på tankens flow. Dagdrömmeri beskrivs i boken som den ultimata formen för att skapa ordning i trassliga tankar, repetera problem och obehagliga händelser för att finna den bästa lösningen på problemet samt gömma sig undan en värld som ibland ter sig kaotisk. (s 96-150)

Vidare beskrivs den mänskliga konflikten mellan att vara ensam och att vara tillsammans med andra. Det som uppges vara den främsta källan till välbefinnande under en dag är samvaron med andra människor då helst positiva. När människor är ensamma under en längre tid och även blir ignorerade framträder i de allra flesta fall en depression. I boken beskrivs att leva vara liktydigt med att vara med andra människor, finns inte det sociala umgänget med vänner och familj så vänder man sig till andra grupper. Det beskrivs att en individ känner sig mer levande på en gata i storstaden än på en stig i skogen i fråga om att befinna sig bland andra människor. (s 192-198)

Ett av alla medel som finns för att försvinna och att skapa "flow" är text, då helst en bok eller tidning som man kan försvinna i. Tidningar finns det gott om ombord på spårvagnen och det observerades en hel del tidningsläsning, även läsning av böcker förekom men var inte lika vanligt ombord på de vagnar jag observerade. Beskrivningen av Csikszentmihalyi (1996) om hur vi blir levande i mötet med andra och att trots storstadens anonymitet är vi mer levande i den än i skogen för oss själva för mina tankar till betydelsen av kollektivtrafik. Kollektivt betyder just gruppering av människor.

4.2.7 Ordning och reda

För att få kontroll på vår livsvärld krävs att vi hela tiden ritar upp tänkta gränser i vårt sinne. Det är vårt basala behov av ordning och inneboende rädsla för kaos som driver oss till det. En värld utan gränser är en kaotisk värld. Gränser är även ett verktyg för att skapa grupper, innesluta och utesluta

individer i dessa. Detta i sin tur bidrar till skapandet av den sociala identiteten och kan förklara varför grupper är väldigt måna om sina gränser vid stora kriser. (Zerubavel, 1991, s 118-119)

Anthony Giddens (2003) definierar och beskriver identitet. Man kan skilja på social och personlig identitet men de båda också är inbegripna i varandra i ett analytiskt förhållningssätt. Den sociala identiteten är det som andra tillskriver en individ och som gör att individen liknar andra. Exempel på social identitet är ingenjör, mamma, fackligt aktiv, homosexuell och hemlös. En individ kan inneha en mängd olika sociala identiteter på samma gång, man kan både vara pappa, student och dyslektiker. Socialisation är ett begrepp som är starkt förknippat med identitet. Det är genom socialisationen som vi tillskriver oss en identitet och självständiga åsikter och handlingsmönster. Socialisationen sker primärt av föräldrar och familj och sekundärt av exempelvis skola och andra i ens omgivning. Det är genom socialisation vi tillskriver oss kulturella värderingar, normer och beteendemönster som formar oss som individer. Socialisationen har stor betydelse även för den personliga identiteten alltså den identitet vi själva tillskriver oss. Den personliga identiteten skiljer en individ från en annan och är det sätt som vi formulerar den unika upplevelsen av oss själva (s 42-44).

5. Metod

5.1 Kvalitativ metod

Den metod jag bestämde mig för att använda i undersökningen var kvalitativ. Detta för att jag är övertygad om att kvalitativa metoder är ett ypperligt komplement till de kvantitativa metoder som finns för att undersöka ett ämne, eller tvärtom. I min undersökning ville jag se till interaktionen mellan individer. Den interaktion jag skulle undersöka utspelade sig ombord på spårvagnar. Jag ville få en djupare förståelse av vad en resa på en spårvagn innebär för resenärerna. Många kvalitativa undersökningar har gjorts där mängder av användbar information finns men för att fånga de strukturer och beteendemönster som finns ombord och för att om möjligt se dess djupare innebörder behövde jag använda mig av den kvalitativa metoden. Den kvalitativa metoden fann jag användbar i mitt sökande på svar av frågor så som Hur? Vad? Varför? och När?. Jag tyckte att observation var den metod inom det kvalitativa fältet som bäst lämpade sig för att om möjligt besvara de frågor jag hade. Jag ville se vad som utspelade sig på fältet, jag ville komma nära situationerna, jag ville se den ”äkta” interaktionen mellan resenärerna, jag ville med mina egna sinnen försöka förstå vad det socialt innebär att åka spårvagn.

5.1.1 Forskningsdesign

Mitt val av design föll alltså på observation. En spårvagn tedde sig som den ultimata platsen att observera på. Jag kunde på ett naturligt sätt smälta in i miljön och jag genererade inte onödigt mycket uppmärksamhet om jag satt med papper och penna för att ta anteckningar.

Katrine Fangen (2005) beskriver deltagande observation som en skala som går från att endast observera till att endast delta. Den deltagande observationen innebär att forskaren involverar sig i samspelet med andra och interagerar i den miljön observationen äger rum samtidigt som ett iakttagande av vad som sker tar plats. Den deltagande observationen betyder alltså att forskaren deltar men inte bara som forskare utan även som människa. Däremot har höjts kritik, bland annat kritiseras den bristande objektiviteten som infinner sig när forskaren går in och tolkar sin egen verklighet. Kritik riktas även mot att när en forskare deltar riskerar den att påverka den miljö den deltar i. Fördelarna med deltagande observation är att många intryck är svåra att beskriva i intervjuer, det kan också finnas en skillnad på vad informanterna säger att de gör och vad de faktiskt gör. Som forskare blir tolkningarna högst subjektiva men detta kan även vara en fördel då forskaren kan reflektera över sina egna val av information och tolkningar. Det grundläggande syftet med deltagande observation är att beskriva hur individer interagerar i en kontext som inte är sammansatt av forskaren. (s 30-33)

Jag som forskare påverkade enligt mig miljön mycket lite. När jag deltog som resenär ombord på spårvagnen gjorde jag det på samma premisser som alla andra som valde att åka med den spårvagnen. Man skulle kanske kunna säga att om jag inte skulle observerat så skulle jag inte befunnit mig på spårvagnen, för att minska den möjliga påverkan på settingen så genomförde jag en del av observationerna under mina resor till och från skolan. Detta innebär att många av observationerna genomfördes i situationer där jag naturligt skulle befunnit mig i settingen. Jag satte inte mig själv i en miljö som var onaturlig för mig. Jag påverkade inte heller miljön eller settingen så som vid en intervju där situationen inte blir vardaglig för informanten. En av de största drivkrafterna för mig i valet av deltagande observation var att jag ville kontextualisera det jag ville undersöka.

Jan-Axel Kylén (2004) beskriver observation som den självklara metoden när en forskare ska betrakta det som sker just nu. Det poängteras dock att vi inte kan få någon djupare förklaring i situationen utan bara få med det observerbara. (s 10-11)

Problemet med bristande förklaring som Kylén tar upp är relevant. En del av lösningen på det problemet är att matcha de observationer man har med den teori forskaren anser behjälplig. Detta blir självklart även här en högst subjektiv bedömning av vilken teori som kan ge om inte en förklaring så i alla fall en förståelse till det observerade.

5.1.2 Informanter

Pål Repstad (1999) beskriver att informanter oftast fås genom "snöbollsprincipen", en första kontakt presenterar en andra kontakt och så vidare. Försiktighet måste iaktas då den första informanten oftast har en benägenhet att rekommendera de som tycker likadant som dem själva. En bra nyckelperson är givmild med information, samarbetsvillig, har god förmåga att berätta samt besitter en viss opartiskhet i frågan. (s 45-48)

I inledningsskedet av undersökningen kontaktade jag Göteborgs Spårvägar för att få information om hur de uppfattade min undersökning, vad de skulle kunna ha för intresse av min undersökning, tidigare forskning samt om de hade några funderingar och önskemål kring den undersökning som jag ämnade genomföra. Göteborgs Spårvägar hänvisade mina frågor till Västtrafik. Hon visade sig intresserad av min frågeställning med bakgrund av att liknande undersökningar sällan görs. Jag fick en mycket bra redogörelse för deras syn på kollektivtrafiken i västra götaland, frågor kring den sociala aspekten samt olika frågeställningar kring spårvagnsresande och dess betydelse för uppfyllandet av målet K2020. Jag har haft kontakt med min informant på Västtrafik endast två gånger varav opartiskheten i frågan inte blir något större huvudbry. Utöver det var jag mycket nöjd med min informant då hon delgav mig andra vinklingar i ämnet, andra ingångar samt en extra skjuts där hon bidrog till ett ännu större intresse i frågan än vad jag redan hade.

Informanter som dragit sig ur fältet eller är på väg ut är oftast mycket intressanta. Där finns en frihet att kommentera och prata utan tryck eller spänningar från fältet. Å andra sidan får man akta sig då deras kommentarer kan vara "saltade" eller mer benägna att svartmåla då de ju inte behöver stå till svars. (s 47)

På spårvagnarna tedde det sig allt som oftast att ingenting hände, alla passagerare satt med till synes uttryckslösa ansikten. Detta är vid en första anblick något väldigt irriterande för mig som observatör. Min första tanke var att här händer ju ingenting. Men det gjorde det. Med hjälp av intervjuer och min teoretiska utgångspunkt har jag förstått att i dessa ansikten, i dessa hjärnor, i dessa sinnen och deras verklighet händer kanske mest i hela vagnen. Det är här det händer, inuti oss själva. Som observatör blev detta näst intill ohållbart, hur skulle jag kunna fånga vad som utspelade sig inombords hos dessa resenärer. En hjälp i detta fick bli att göra en del av dessa individer till mina informatörer. En del samtal var snabbt över då de inte hade någon lust att delge mig sina tankar och beteenden medan andra samtal varade 15 minuter eller mer. Dessa informanter tog jag kontakt med oftast ombord på spårvagnen men ibland också när de hade gått av. De intervjuer som skedde efter att resenären hade gått av spårvagnen var lättare att genomföra, kanske på grund av det som Repstad skriver att där fanns en frihet att prata utan tryck eller spänningar från fältet. Dessa informanter berikade mitt material och

ju längre i observationsprocessen jag hade kommit desto lättare blev det att avgränsa intervjufrågorna till det ämne som jag ansåg relevant.

5.1.3 Avgränsningar

I kontakten med Göteborgs Spårvägar framkom en önskan om avgränsning på undersökningen till ungdomar 15-22 år och särskilda spårvagnslinjer belägna vid skolor. Detta med anledning av att det är viktigt att behålla ungdomarna i kollektivtrafiken om målet K2020 ska uppfyllas. I min vidare kontakt med Västtrafik framhölls en önskan om en undersökning utan större avgränsningar. Intresset från deras håll var riktat mot alla resenärer ombord på en spårvagn. Mitt intresse låg i att ha så få avgränsningar som möjligt i själva undersökningen. Avgränsningarna fick istället komma i bearbetningen av materialet samt under själva observationerna. Det är omöjligt att anteckna och minnas allt som händer, avgränsningarna skedde alltså successivt under arbetets gång. Avgränsningar vad gällde kompletterande intervjuer av informanter ombord på spårvagnen och vid sidan av var nödvändigt. Ibland kändes det som att jag ville fråga om nästan varje situation, detta krävde att jag fick rannsaka mitt syfte och begränsa mig till att fråga om situationer som var ytterst oklara för mig eller som krävde närmare förklaring.

Fangen (2005) beskriver att mycket av observerande fältarbete går ut på att vänta på att något ska ske, medan man i andra fall kan befinna sig i miljöer där det sker saker hela tiden. Ibland kan en känsla av att det som ska observeras sker någon annanstans än det rum man befinner sig i. I detta fall skriver Fangen är det viktigt att se att "platsen inte bör vara avgörande för fältets avgränsning" (s 132)

En avgränsning rumsligt kan te sig självklar i min undersökning. Om observationen gäller interaktion ombord på en spårvagn är det där man som forskare befinner sig. Under undersökningens gång skulle det visa sig att ett flertal av de kompletterande intervjuer som krävdes gjordes vid hållplatser. Detta blir en utökning av det rum som var fältet. Även viss observering av interaktion på hållplatser som sedan fortsatte inne i vagnen var relevant. Detta helt överensstämmande med Fangens åsikt om att forskaren inte bör begränsa platsen för fältet utan snarare se vart det man vill observera sker.

5.2 Genomförande av undersökning/ tillvägagångssätt

Jag går nedan igenom det tillvägagångssätt som jag använt mig av i observationen och i analysen och behandlingen av mitt material. Observationerna skedde ombord på spårvagnar under december 2007 och januari 2008 mestadels ombord på ettans och treans linje. Varje observation varade ungefär 1,5 timma och jag utförde fyra stycken observationer. Under denna tid valde jag att ha två eller tre olika placeringar på vagnen, ibland långt fram och ibland längst bak. Var det en så kallad gammal vagn med två ihopkopplade vagnar delade jag upp tiden mellan den första och den andra vagnen. Som tillägg till dessa observationer utförde jag två stycken kortare observationer på cirka en halvtimme.

I likhet med annan kvalitativ forskning intog jag en flexibel hållning till problemformuleringen. Det övergripande syftet har genom hela processen varit intakt, men frågeställningarna har under tiden ändrats. Fangen (2005) beskriver det som en rundgång mellan teori, metod och data som kan uppstå exempelvis från att de data man får fram leder till att man får ändra teori och problemställningar. (s 43) Detta har gällt genomgående för min undersökning, under tidens gång har både metod och teori ändrats. Detta ser jag som ett sätt att mäta materialet. Jag ser undersökningen som en resa till ett främmande land. I början ser man endast det som man redan visste var specifikt för landet men efter en

tid när ögonen och sinnen vant sig blir man mer öppen för andra vinklingar. Detta tänder intresset och man ser till att inhämta information om det nya man upptäckt. Under hela arbetsprocessen har alltså en kunskapsstegring skett.

I min studie var ett uppenbart hinder min förförståelse, vilken jag redovisar under kapitlet "Kritisk reflektion", svårigheten låg i att krypa bakom det uppenbara. Under hela studien arbetade jag med att försöka förhålla mig fritt till det jag observerade. I denna näst intill omöjliga uppgift använde jag mig av två metoder, nämligen att i anteckningarna skriva naiva frågeställningar samt att då och då koncentrera mig på att göra mig själv främmande för situationen. Detta hjälpte mig att få andra vinklar på mitt material.

För att memorera det jag observerade använde jag mig av anteckningar, stödord och ibland hela meningar. Repstad (1999) poängterar att det ultimata inte är att anteckna under pågående observation då det kan hämma individerna i situationen. (s 50) Min uppfattning var att jag inte påverkade situationen nämnvärt med mitt antecknande då uppmärksamhet inte fästs på att någon sitter och skriver på en spårvagn. Under vissa situationer som pågick under en längre tid och som krävde min fulla uppmärksamhet koncentrerade jag mig på att memorera i mitt huvud för att sedan anteckna det jag sett. Samtal med informanter antecknades nästan enbart på det sistnämnda sättet. Fältanteckningarnas innehåll blev en påtaglig men liten del av det material jag bearbetade, det mesta fanns i mitt minne. Detta blev förstås en särskild svårighet då minnet arbetar selektivt.

"En öppen, flexibel och ostrukturerad forskningsdesign ökar möjligheten att upptäcka sådant som du inte förväntat dig." (Fangen, 2005, s 81)

För att vara så öppen och flexibel som möjligt lät jag situationerna komma till mig istället för att leta efter dem. Jag observerade allt ifrån samtal till beteenden och reaktioner. Hållpunkten för min uppmärksamhet var interaktion, detta för att inte fältet skulle bli allt för stort. Jag försökte när det var möjligt att sätta mig in i mina studieobjekts perspektiv av handlingar och normer. Under min observation hände det flera gånger att grupper av människor pratade högt med varandra och genererade uppmärksamhet från övriga resenärer. Hur skulle detta tolkas frågade jag mig. Svaret var nog att varje situation fick tolkas och analyseras utifrån dess speciella kvalitéer.

Enligt Fangen (2005) insisterar antropologer ofta på att observation bör ske av vad människor faktiskt gör istället för vad de säger. Men diskursiva data så som konversation är även det en del i interaktionen individer emellan. (s 81) Detta var ett avvägande jag fick göra från situation till situation. I många fall fann jag konversationen ytterst intressant och inte minst vägen till hur en konversation uppstod. Konversationen är även relevant i förhållande till den teori jag använt för analysen av materialet. Alltså användes konversationen som data i de fall där den för mig spelade en betydande roll. Den betydande delen av min observation var dock interaktionen mellan resenärerna, den ickeverbala kommunikationen. Det kunde vara hur människor placerade sig på vagnen, hur de rörde sig, uttryck genom kroppsspråk och klädstil samt reaktioner på händelser i och omkring vagnen.

Repstad (1999) diskuterar fördelar och nackdelar med öppen respektive dold observation. En dold observation grundar för att man som forskare inte kan gå vidare i sin forskning med frågor och intervjuer, om man blir upptäckt missgynnar det forskningen i stor grad. En risk i dold observation är att forskaren spanner sig för att inte bli upptäckt och det i sin tur påverkar forskningen negativt. En öppen observation däremot gynnar fortsatt insamling av data i form av informantintervjuer och

följdfrågor. En fördel med dold observation är att den inte ger upphov till någon forskareffekt vilken innebär att människor inte betar sig som de brukar när de vet att någon iakttar dem. Medan många hävdar att i långvariga observationer är det omöjligt för människor att förstå sitt agerande. (s 28-32)

”Genom deltagande observation kan du konfrontera deltagarna med frågor som du vet är nyttiga att ställa, utifrån det du har sett.” (Fangen, 2005, s 33)

Efter övervägande kändes valet av deltagande observation som det bästa för den här undersökningen. Jag ser inte forskareffekten som särskilt stor i och med att jag var mer eller mindre osynlig i min roll som forskare när jag satt på vagnen och iakttog. Däremot kan forskareffekten ha visat sig i mina intervjuer och kompletterande frågor. Jag anser dock att fördelarna överväger nackdelarna med deltagande observation i och med att jag har fått information som jag annars inte skulle ha tillgång till. Man kan i den deltagande observationen befinna sig vart som helst på en skala från nästan helt dold observation till nästan helt öppen observation. Jag skulle säga att i min undersökning befann jag mig långt åt den dolda observationen för att ibland träda fram för att informera mig.

Kylén (2004) tar upp distinktionen mellan strukturerad och ostrukturerad observation. All mänsklig observation är subjektiv och ett sätt att göra observationen mindre påverkad av den subjektiva uppfattningen är att göra den mer strukturerad. I en ostrukturerad observation beskrivs situationerna så som man själv vill. I en strukturerad observation har man exempelvis en sammanställning av hur många eller hur mycket. Emellan ostrukturerad och strukturerad finns så klart en mängd olika variationer. (s 98)

Min undersökning skulle jag säga låg mitt emellan ostrukturerad och strukturerad, jag beskriver och analyserar händelserna men försökte hålla mig till den teori och de begrepp jag kände till samtidigt som beskrivningen självklart blev min egen. Ett sätt att minska den subjektiva bedömningen var att strukturera min bearbetning av data så mycket som det gick.

5.2.1 Bearbetning av data

Repstad (1999) beskriver bearbetningen av data som en uppdelning av analys, tolkning och rapportskrivning där analysen får ordning på data, tolkningen får fram en värdering och rapportskrivningen är ett försök att få fram ett resultat till läsaren. En viktig del i den goda tolkningen är att läsaren ska känna igen sig, gör den inte det är tolkningen antagligen för abstrakt. En god tolkning ger fördjupade insikter. (s 94-99)

Enligt Fangen (2005) bör analys av observationsmaterialet ske från första stund i forskningsprocessen. En del av analysen är att tillföra det forskaren hört och sett något ytterligare. En viktig del i tolkningen är att se saker för vad de verkligen är och betyder, att ta hänsyn till datans kontextberoende. En hermeneutisk tolkning av materialet ställer krav på att vi ser handlandet som text i den mening att handlandet betyder något eller har en inneboende mening. Vi studerar alltså handlandet i kraft av dess betydelse. (s 224-244)

Vid hemkomst efter en observation var jag noga med att skriva ner det jag kom ihåg samt att renskriva mina anteckningar. Detta gjorde att precis som Fangen skriver började mitt analysarbete från första stund. Jag började se samband och såg situationer som var mer eller mindre intressanta och som jag sedan gick tillbaka och mättade. På detta sättet skedde ett successivt urval och analys samtidigt. I mina

anteckningar såg jag till att markera den kontext som kunde tänkas framkalla vissa händelser. Vad en sak betyder för mig betyder inte samma sak för en annan beroende på vad vi har för olika referenspunkter. I den hermeneutiska andan försökte jag se den betydelse av handlandet som låg i interaktionen. Jag var under hela processen kritisk i till mig själv och till mitt material, detta i ett försök att vända och vrida på perspektiven för att om möjligt finna nya vägar.

För rapportskrivningen och den sista tolkningen använde jag mig av den teori jag läst in. Min målsättning var att diskutera mina observationer med min teori. Detta blev ett slags slutligt resultat vilket skulle uppfylla syftet med min undersökning, nämligen att öka förståelsen av interaktionen ombord på en spårvagn. Med hjälp av min observation och den teori som hjälper till att diskutera den blir detta möjligt.

5.3 Symbolisk interaktionism

Här följer nu en mindre genomgång av symbolisk interaktionism då den metodologiska följden av symbolisk interaktionism är just observation av människor och de situationer där de ingår.

Trost & Levin (2004) skildrar termen symbolisk interaktionism vilken myntades av Herbert Blumer som menade att perspektivet var ett bra redskap för att studera gruppliv och mänskligt beteende. Man kan se det dels som ett teoretiskt synsätt om hur vi kan analysera samhället och dess grupper. Dels kan man se det som socialpsykologisk teori som huvudsakligen analyserar socialisationsprocessen, dvs. hur människan blir social och hur den lär sig hur den ska bete sig i olika situationer. Fem hörnstenar identifierar symbolisk interaktionism, dessa är definition av situationen, att all interaktion är social, att vi interagerar med hjälp av symboler, att människan är aktiv och att vi handlar och befinner oss i nuet. (s 9-12)

5.3.1 Definition av situationen

”Om människorna definierar eller varseblir situationen sin verklig, så är den också verklig i sina konsekvenser.” (Trost & Levin, 2004, s 12) När en individ definierar situationen styr det inte bara hur hon uppfattar sin verklighet utan också dennas beteende i den. I min observation var detta en viktig tanke att ha med. Hur jag som observatör identifierade situationen skulle också styra hur jag valde att observera den samt min tolkning av interaktionen. En viktig del i definitionen av situationen fann jag i tanken som Trost & Levin (2004) tar upp att allt är subjektivt men tolkas objektivt på grund av att vi som sociala varelser har lärt oss olika betydelser och namn på skeenden där vi oftast är överens om vad det innebär och betyder. (s15) Vad jag fann självklart var tvunget att ifrågasättas och en del i det blev de informanter vilka jag intervjuade som ibland bidrog med helt andra tolkningar än de jag fann.

5.3.2 Social interaktion

Vi ägnar oss praktiskt taget alltid åt interaktion och då social sådan menar Trost & Levin (2004). Även när vi står tysta och inte interagerar så interagerar vi genom att inte göra något i situationen, till och med när vi tänker interagerar vi och då med oss själva. Ett socialt objekt är människor som vi lägger märke till, när vi ska köpa mjölk så är kassörskan ett socialt objekt, inte bara människor är sociala objekt utan även de saker som människan noterar och lägger märke till är sociala objekt. (s 123)

I min studie var den sociala interaktionen det jag la störst vikt på, att alla dessa människor som passerar på en spårvagn är sociala objekt råder inget tvivel om. Men som Trost & Levin säger så är även andra ting sociala objekt. Detta kunde ombord på spårvagnen vara myntautomaten, väskor, tidningar och stoppknappen.

5.3.3 Symboler

Trost & Levin (2004) berättar att de mest uppenbara symboler vi har är våra ord, men det räcker inte att orden har en mening för oss själva, de måste även betyda detsamma för andra i vår omgivning och de vi kommunicerar med. Andra former av symboler är kroppsspråk, kläder och andra signaler som ges av vad vi vill och vem vi är. (s 19) I början av observationen tedde sig orden som den viktigaste informationskällan, efter ett tag kom dock rörelsescheman, attityder, kroppsspråk och agerande att bli allt viktigare. Spårvagnen är en plats där huvuddelen av konversationen sker i det tysta.

5.3.4 Aktivitet

Vi är aktiva och sociala varelser enligt det symbolisk interaktionistiska perspektivet menar Trost & Levin (2004), vi handlar och betar oss hela tiden. Att vara aktiv innebär att vi människor befinner oss i en process där vi hela tiden är föränderliga, inget tillstånd är stabilt. En konsekvens av vår aktivitet är att vi definierar situationer på olika sätt, detta i sin tur gör att människor är mycket svåra att förutsäga. Mead delade in jaget i "Me" och "I" där "Me" står för normer och där befinner sig den socialisationsprocess vi befunnit och befinner oss i. Vårt "I" är det aktiva, det är det som handlar och gör saker som så fort det är gjort landar i "Me". "Me" och "I" är viktiga verktyg i symbolisk interaktionism. (s19-23)

Som Joel M. Charon (2004) tolkar det är alla människor skådespelare, vilket gör att alla människor har ett "I" och ett "Me". Charon kritiserar den bild av att vårt "Self" skulle bestå av två sidor, han menar att "I" och "Me" interagerar med varandra och att dessa båda inte kan existera eller agera utan varandra. (91) I den aktivitet som tog plats ombord var det mycket riktigt oerhört svårt för mig att förutsäga vad som skulle ske, detta var en svårighet som jag tvunget gjorde mitt yttersta för att lägga åt sidan. Det var i början svårt att låta bli att försöka gissa vad som skulle hända. Förvåningen när något inte tog den riktning som jag trodde kunde ibland bidra till att jag kanske la större vikt vid vissa händelser. Dessa händelser behövde inte vara avvikande eller konstiga men mitt "Me" gjorde att jag uppfattade de som det. Med en tanke på socialisationsprocessen kändes Charons kritik av beskrivningen av vårt "Self" relevant. Min tanke var att självklart arbetar "I" och "Me" tillsammans då de hela tiden påverkar varandra.

5.3.5 Nuet

Vi befinner oss ständigt i nuet och nuet förändras hela tiden, enligt Trost & Levin (2004). Man kan inte kliva ner i samma flod två gånger. Inom symbolisk interaktionism menar man att människan aldrig glömmer något, alltså är människans beteende en produkt av hela hennes liv. Det vi lärt oss genom livet använder vi i nuet. (24-27) Det ständigt föränderliga nuet var något som var ytterst påtagligt under mina resor. Någon hostade, en mobil ringde, någon pratade eller spårvagnsföraren gjorde en kraftig inbromsning. Allt detta exempel på händelser som markerade en förändring av nuet utöver det faktum att en ny sekund tog vid och därvid nya känslor och tankar hos passagerarna.

5.4. Kritisk reflektion

5.4.1 Validitet

Jag uppfattar validitet som en fråga om man verkligen mäter det som ska mätas. ”Validitet bedöms efter om vi får data som leder till slutsatser, som i sin tur leder till bra beslut och effekter” (Kylén, 2004, s 12)

Fangen (2005) beskriver kommunikativ validering som ett verktyg att validera observationsstudier. En redovisning av tolkningen av resultaten gentemot de personer som studerats varigenom dessa får uttrycka sin mening om tolkningen. På samma sätt kan man använda sig av läsarna av rapporten. Pragmatisk validering beskrivs som en bedömning av resultaten efter om jag uppnår det resultat jag önskar. Detta är omtvistat och grundar sig i Marx kritik till forskningen som koncentrerade sig på att tolka världen medan det viktiga skulle vara hur vi kan förändra den. Hållbarheten av tolkningen från forskarens sida är viktig. Tolkning utifrån betydelse i form av det hermeneutiska tillvägagångssättet förespråkar att identifiera vad det är som ska tolkas och sedan istället för att fråga vad det liknar eller vad det kan jämföras med ställer frågan om inneboende betydelse. Den förförståelse alla individer har innebär den samlade kunskap individer har om ett visst fenomen men även den förnimmelse som rent instinktivt uppenbarar sig. När validering av materialet sker med hjälp av andra läsare innebär det att även deras förförståelse påverkar. Ett problem av bedömningen av tolkningen av observationen är vilka avgränsningar som är gjorda för vad som har betydelse. Fangen beskriver att ju mer forskaren redovisar om hur undersökningen är gjord desto enklare är det för läsaren att kunna sätta sig in i situationen och utläsa validiteten i undersökningen. (s 256-269)

Det var omöjligt för mig att använda mig av de observerade individerna i min studie för att validera min undersökning då jag inte har använt mig av personuppgifter till informanterna. Däremot kunde validering ske genom min handledares läsning av undersökningen. Enligt mig är opponeringen av slutprodukten en viktig del i valideringen då andra elever vilka är insatta i forskningsprocessen får möjlighet att ifrågasätta undersökningens metoder, avgränsningar och resultat. Den pragmatiska valideringen är enligt mig högst relevant även om jag inser att den är omtvistbar. Den förståelse jag om möjligt har uppbringat med min undersökning är det viktiga och har varit drivkraften för mig. Den ökade förståelsen för en resenärs olika interaktion med andra var det som enligt mig kunde bidra om så ändå bara en liten smula till en förbättring av kollektivtrafiken och i sin tur till ett bättre klimat. Naivt kan tyckas men ändå ett bidrag till det bättre. Min tolkning av betydelsen av observerade fakta är grunden till den förståelse av interaktionen vilken jag ville uppnå. Detta stämmer väl överens med det hermeneutiska tillvägagångssättet som beskrivs av Fangen. Detta stärker validiteten då det som mäts och undersöks hela tiden tolkas med frågan om vad det betyder och hur vi kan förstå det. En viktig del i validiteten min undersökning är att jag har ansträngt mig för att göra min metod, tillvägagångssätt och avgränsningar så tydliga som möjligt. Detta för att göra det enkelt för läsaren att sätta sig in i min undersökning och se hur tolkningarna är gjorda.

5.4.2 Förförståelse

Min egen förförståelses påverkan på undersökningen är givetvis stor. Jag ansträngde mig å det yttersta att lägga min förförståelse vid sidan av observationerna. Men som Fangen skriver är förförståelse ibland endast en förnimmelse av något vi instinktivt vet. Dessa instinkter av hur jag tolkar en situation eller interaktion är omöjliga för mig att lägga bort. På samma sätt är det omöjligt för de läsare jag

använt mig av för att kommentera min undersökning under arbetets gång att helt lägga bort sin förförståelse. Min egen förförståelse består i att jag själv nyttjar spårvagn som kommunikationsmedel, jag bor bara några meter ifrån en spårvagnshållplats och har på det sättet en enkel tillgång. Jag är inte uppväxt i Göteborg och har på det sättet inte odlat min förförståelse om vad det innebär att vara resenär i hela mitt liv utan endast under de senaste två åren. Jag har däremot som så många andra alltid förknippat Göteborg med spårvagnar och har på det sättet en annan förförståelse med mig om vad som är bra och dåligt vad gäller spårvagnar än vad en "genuin" göteborgare har. Utöver detta har jag en mängd olika förnimmelser och reaktioner med mig om vad interaktion innebär. Vad betyder det när en äldre dam ler, när en tonårstjej fnittrar eller när en småbarnsmamma söker kontakt? Dessa frågor har jag en inneboende känsla för precis som alla andra. Vad mina läsares förförståelse innebär är omöjligt för mig att veta. Om min handledare ger en annan syn på en situation än den jag har är hennes tolkning troligtvis färgad av hennes egen förförståelse men kan bidra till att skingra min.

5.4.3 Forskningsetiska principer

För att få en uppfräschning av mina kunskaper kring de forskningsetiska principerna gick jag in på vetenskapsrådets hemsida (www.vr.se). Där läste jag och reflekterade över de forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning som finns att tillgå under fliken "regler och riktlinjer". Jag redovisar nedan en reflektion av dessa principer i relation till min undersökning.

Ett krav som samhället och medborgarna i samhället ställer är tillgången på forskning, kunskap ska utvecklas och förtydligas. Samtidigt med forskningskravet ställs individskyddskravet som innebär att i denna forskning är det viktigt att individens integritet och säkerhet skyddas. Dessa krav måste hela tiden vägas mot varandra och till hjälp i detta har forskaren fyra huvudkrav. Dessa huvudkrav kallas informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet. Dessa olika krav kan sedan nedmonteras i regler och riktlinjer, till detta finns även ett antal råd och rekommendationer. (www.vr.se)

Informationskravet: "*Forskaren skall informera de av forskningen berörda om den aktuella forskningsuppgiftens syfte.*" (www.vr.se) I denna regel finns olika riktlinjer om hur forskaren bör behandla olika former av undersökningar. Information ska givetvis ges till de individer som berörs av forskningen. Vid observationer finns oftast individer som observeras men vars identitet inte är känd för forskaren och heller inte kan identifieras i rapporten. I min undersökning informerade jag mina informanter om undersökningens syfte och vem jag var. Jag förklarade att jag skrev ett examensarbete i sociologi på Göteborgs Universitet och förklarade övergripande vad undersökningen skulle handla om.

Samtyckeskravet: "*Deltagare i en undersökning har rätt att själva bestämma över sin medverkan.*" (www.vr.se) Detta krav blir svårt att efterfölja i en observation då alla inte informeras. De informanter som informerats om undersökningen ställdes frågan om de önskade medverka. Enligt samtyckeskravet finns en avvägning som säger att de deltagare som är aktiva i själva undersökningen ska underställas kravet. Enligt mig är inte deltagarna i en observation ombord på en spårvagn aktiva i undersökningen i den bemärkelse som man skulle kunna hävda vid exempelvis en intervju.

Konfidentialitetskravet: "*Uppgifter om alla i en undersökning ingående personer skall ges största möjliga konfidentialitet och personuppgifterna skall förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte kan ta del av dem.*" (www.vr.se) Detta krav anser jag personligen är extra viktigt och en stor del av

tillförlitligheten av undersökningen vilar på detta krav. Detta krav är anledningen till att jag inte har redovisat namn eller uppdrag på mina informanter vid Göteborgs Spårvägar och Västtrafik. Uppgifter om mina informanter är tillgängliga endast för mig och jag har inte diskuterat deras identitet med någon utomstående.

Nyttjandekravet: ”Uppgifter insamlade om enskilda personer får endast användas för forskningsändamål.” (www.vr.se) De anteckningar och uppgifter jag har om enskilda personer används i min undersökning och endast i den.

Det finns en rekommendation som säger att informanterna bör bli förfrågade om de vill ta del av undersökningen och dess resultat när de färdigställt. Jag tillfrågade mina informanter detta och de som svarat ja får en kopia skickad till sig.

5.4.4 Kritik

I en observation sker inhämtandet av information genom mig. Samtidigt som jag tar in information sker ett urval, hur detta urval ser ut är format utifrån min förförståelse och hur jag ser på världen. Kritiken mot observationsundersökningar gäller ofta att den är helt och hållet subjektiv. Detta är självklart sant. En medvetenhet hos forskaren om detta är det som om inte motverkar så i alla fall ger subjektiviteten dimension. En annan kritik är forskningseffekten där forskaren genom att delta i miljön på det sättet påverkar den. Min erfarenhet är att jag påverkade miljön mycket lite. På en spårvagn är det lätt att smälta in i miljön och ingen lägger direkt notis om någon som sitter och antecknar lite ibland. I de intervjuer som genomfördes var påverkan större. Jag ansträngde mig för att inte ställa ledande frågor och försökte hålla frågorna så öppna som möjligt. Intervjuerna var dock korta och gällde bara de uppenbara situationer som jag fann intressanta, detta gjorde att det var svårt att komma in på djupet. Min erfarenhet är dock att intervjuerna gav mer djup åt vissa observerade detaljer och utan dem hade det varit svårt att få klarhet i vissa situationer.

Omfattningen på studien av endast 15 hp gör att det är svårt att få ett tillförlitligt generellt resultat, för att inte säga omöjligt. Tillförlitligheten finns dock i denna specifika studie då resultatet gäller för den. Syftet att få en ökad förståelse tycker jag dock att jag har lyckats uppfylla. Förståelsen ligger i bearbetningen av materialet, den inlästa teorin samt att undersökningen var explorativ med hjälp av vida frågeställningarna. Här finns definitivt luckor. Vid en större undersökning finns möjlighet till en vidare inläsning av litteratur och kanske en metodtriangulering som skulle bädda för en djupare förståelse.

Frågeställningen kan tyckas vid men detta har varit ett medvetet val. Att i en observationsstudie gå in och styra vad det är man ska titta efter är vådligt. En snävare frågeställning hade kunnat göra att jag skulle missat mycket av det jag nu har iakttagit. Min strävan efter öppenhet blev svårare och svårare att hålla allt eftersom mina data blev mer och mer mättade. Efter ett tag tyckte jag mig se situationer som regelbundet återkom och för mig blev de då mer intressanta. Detta är ett problem då det återigen är min subjektiva bedömning av vad det är som är intressant och vad jag fäster min uppmärksamhet på. Det blir enligt mig ändå en mer generell bedömning med en vid frågeställning vid start än med redan på förhand uppdragna linjer.

6. Analys

6.1 Uppdelning

Zerubavel (1991) menar att uppdelningar i livet och samhället sker överallt och hela tiden. På återträffar, semestrar och fester bjuds det in individer och grupper av individer för att utesluta andra. Detta kan ses i den uppdelning av etniska grupper, åldersgrupper och vänskapsrelationer som existerar i samhället. Ritualer som är till för att markera ett gammalt och ett nytt jag dramatiseras upp dagligen. När man konfirmeras eller ska gifta sig i form av möhippa. Det finns en så kallad fin linje i alla människors liv som då och då korsas. Olika linjer korsas varje dag. Ett exempel på en "fine line" som blir betydelsefull för individen är exempelvis när ett giftermål ingås, efter att paret har avlagt sina löften så är linjen passerad och något är förändrat. (s 21-31)

En tydlig uppdelning på vagnen är de handikapplatser som finns. På de längst fram satt oftast äldre och på de vagnar med en mittendel av laggolv som är handikappanpassad fanns även där en majoritet av äldre. Vid dessa platser fann jag en sällan sinande aktivitet av inbjudande och uteslutande. I en situation var det fullt på platserna och på en av dem satt en yngre tjej. En äldre dam kom på vagnen och tittade med uppfodrande min på tjejen för att denne skulle flytta på sig. Det gjorde hon efter tillsägelse av den äldre damen som satt bredvid. Vid andra tillfällen flyttar sig yngre människor självmant med ett leende och erbjuder de äldre en plats, vid vissa tillfällen flyttar sig även äldre undan för andra äldre som ser ut att behöva platsen bättre. Vid något tillfälle erbjuder en äldre herre en ung tjej att sitta bredvid honom på handikapplatsen men hon avböjer. Alla dessa interaktioner visar på gränser som korsas och en verklig uppdelning i åldersgrupper och ibland också av könstillhörighet

6.2 Mötet mellan människor

En händelse som är intressant i sammanhanget är när en dam skulle betala sin biljett i myntautomaten, hon höll på länge utan att det blev rätt. Jag iakttog att det var flera som såg och reagerade men ingen hjälpte till. En allmän ignorering. Goffman (2002) belyser något som han kallar "behandling av de frånvarande" vilket går ut på att individer inte bemöter andra så som de sedan pratar om dem (151-153) Goffman tar vidare upp den "dramaturgiska disciplinen" som han beskriver som konsten att inte tappa masken. Detta blir viktigt i offentliga situatiner att kunna kontrollera reaktioner och känslouttryck. (188-190) En annan händelse var när en tjej i 30-årsåldern kom på vagnen med en påse som det klirrade om. I hörnet på plastpåsen fanns ett hål, stort nog för en flaska att trilla ut. Många tittade och en vände sig till och med om för att titta närmare på påsen med hål och flaskor. Till sist är där en medelålders kvinna som rycker in och säger något i stil med att man ska vara rädd om dom goda dropparna och erbjuder en påse. Detta agerande blir ett startskott för en samling muntra upprop och skratt i vagnen om gott vin och synd om det skulle spillas ut. I båda fallen anser jag att resenärerna är tydliga med sin vad Goffman (1982) benämner som "line". När ingen ville hjälpa till vid myntautomaten förhåller de sig avvaktande men när en i gruppen har öppnat upp för konversation och uppmärksammar problemet med påsen så hänger resterande med över linjen och engagerar sig i konversationen.

Några gånger uppkom spontana konversationer mellan människor som inte kände varandra. En öppning till en sådan konversation var en mamma med sin barnvagn som behövde hjälp att komma ombord på vagnen. Hon fick hjälp av en medelålders herre och dessa började prata, konversationen grundade sig på barnet i vagnen och hur söt han var. Här kunde jag tydligt iaktta det som Goffman

(1982) beskriver håller en konversation gående. Så som allas skyldighet att bidra till den och att en deltagare ofta tonar ner sitt uttryck medan en annan förstärker sitt uttryck. (s 113-124) Herren uttryckte en oerhörd beundran över barnets utseende medan mamman tackade på ett nedtonat sätt. Den alienation från konversationen som beskrivs av Goffman (1982) gavs också tydliga exempel på. Exempelvis genom att inte delta eller att lägga sin uppmärksamhet på omgivningen istället för den man pratar med. (113-124) Där fanns en spontan konversation där en dam började prata med en kvinna, kvinnan verkade inte intresserad av att fortsätta konversationen utan alienerade sig från den genom att titta bort. En konversation utspelade sig mellan två unga pojkar. Den ene pratade högt och skrattade och kollade samtidigt sig omkring för att se om någon i vagnen reagerade. Detta är ett exempel på den tredje formen av alienation som Goffman beskriver där individen bryr sig för mycket om omgivningen och hur denne uppfattar en.

6.3 Kontakt

Goffmans (1971) förklarande av olika sätt människor kontaktar och understödjer varandra i form av olika ritualer som passa i olika situationer. Den andra formen av kontakt där det sker ett spontant möte på exempelvis en buss beskrivs av Goffman som ett möte där individerna är extra försiktiga i sitt sätt att konfrontera andra människor. Här undviker man helst all form av kontakt och ibland är man desperat i sitt sätt att undvika ögonkontakt och interaktion.(s 66-72)

Den första formen av kontakt som beskrevs som den rent affärsmässiga kunde jag inte hitta många spår av. I en observation som skedde tidigt på morgonen uppmärksammade jag att det några gånger var arbetskamrater som tog kontakt med varandra. Här var konversationen glad, hövlig om än något återhållsam och ämnena de pratade om var mestadels jobbrelaterade samt någon fråga angående familjen. Goffman (1971) beskriver de understödjande ritualer som behövs i rent affärsmässiga kontakter vilka ska signalera lugn och trygghet. (s 71) Här tyckte jag mig se ett tydliga exempel på dessa ritualer där kontakten var positiv men inte överdriven på något sätt. De lyssnade uppmärksamt på vad den andre sa utan att avbryta. Den andra formen av kontakt där ett spontant möte sker vilken beskrivs ovan är enligt mig den vanligaste ombord på spårvagnar. Här finns inget uppsåt med mötet, de allra flesta verkar inte vilja mötas alls. Man undviker ögonkontakt. Några gånger ignorerar passagerare när de blir tilltalade, samtliga av dessa fall är när den som tilltalar avviker från normen på något sätt så som att vara onykter eller burdus. Andra gånger svarar de trevligt på tilltal som att de säger javisst när någon ursäktar sig för att komma förbi. Till detta ska sägas att flertalet av de gånger någon ursäktar sig för att ta sig fram i vagnen bemöts de med tystnad. Den tredje formen av kontakt beskrivs av Goffman (1971) som ett tillstånd där människor verkligen vill understödja varandra, oftast i form av vänliga kommentarer och gratulationer men även i spontana möten där konversation uppstår. (s72) Jag såg några exempel av denna tredje form. Några gånger var det tydligt att det var vänner som möttes på spårvagnen, de pratade vänligt med varandra och ibland kramades de.

Ett exempel på ett spontant möte som jag tolkade som mycket understödjande var när två resenärer klev ombord, med sig hade de en karta. De stod och dividerade en stund på teckenspråk, båda var som jag kunde tolka det döva. En av dem kontaktade en medelålders dam som stod bredvid dem och tittade frågande på henne, pekade på kartan och pekade sedan på skylten som visar namnen på hållplatserna. Den döve personen ljudade men pratade mycket dåligt. Jag kunde utläsa att de undrade över vart de skulle gå av när de skulle till en viss adress som de visade på kartan. Damen visade sig mycket positiv. Hon pratade samtidigt som hon med händerna försökte visa vad hon menade, hon fick till sist fram genom att visa på karta vad hållplatsen hette. Under resten av resan visade hon med jämna mellanrum

vart vi befann oss på kartan, när vi åkte förbi Domkyrkan formade hon ett kyrktorn med händerna, ingen av de tre som befann sig i konversationen verkade vilja dra sig ur den. När paret slutligen gick av vinkade de glatt till varandra. Detta anser jag visar på en tydlig form av understödande verksamhet från alla parter, alla vill att konversationen ska fortsätta och alla drar sitt strå till stacken för att så ska ske.

6.4 Ramar

En händelse som flera gånger fungerade som en signal för att forma en annan ram än den redan existerande ombord på spårvagnen var när biljettkontrollanterna kom ombord. Olika reaktioner visades. En del blev frustrerade medan vissa var glada och positiva i sitt beteende gentemot kontrollanterna. Den ram som jag uppfattade var den övergripande var att var och en sköter sig själv, inga spontana samtal skulle ske (det existerade men då oftast som reaktion på någon händelse) och man ville helst inte ha ögonkontakt med andra. I och med att kontrollanterna kom ombord utbröt en aktivitet med att ta fram biljetter, många sneglade över axeln för att se när andra visade biljetter. Här kände jag mig intresserad av vad det var som fick människor att kolla lite extra, min förförståelse sa mig att man var intresserad av om någon skulle "åka fast". En informant uppgav att så var fallet medan en annan sa att så var det inte alls i hans fall. Han menade att aktiviteten som utbröt ombord fångade hans intresse, inte av någon specifik anledning mer än att den fick honom att sluta stirra ut genom fönstret. Detta blir intressant med Zerubavels (1991) teori angående "frames" som ramar in de olika kontexter som vi individer befinner oss i. Dessa ramar kan förändras med hjälp av en signal eller symbol, precis som beskrivits ovan. (s 10-13)

6.5 Ritualer

Zerubavel (1991) beskriver korsandet av den fina linje som kan förorsakas av olika ritualer eller symboler som avger ett slags startskott för att något nytt börjar. (s 18-20) Innan jag skulle gå på spårvagnen observerade jag vid ett tillfälle ett gäng tjejer, de var fyra till antalet och såg ut att vara i 15-årsåldern. Det var bara jag och dom på hållplatsen. De såg uttråkade ut och stod med en frånvarande uppsyn. Vi gick på vagnen i samma dörr och när den sista flickan gick in snubblade hon till. Med detta utbröt ett högt fnitter, flickorna kommenterade att hon hade snubblat och använde kraftuttryck så som "åh fan", "allvarligt", "ärligt" och "du såg ut som ett miffo". När denna grupp av tjejer passerade den linje vilken kan symboliseras av snublandet började fnittrandet och kommenterandet i ett slags rituellt ställningstagande. Många i vagnen vände sig om för att titta och jag såg en mängd olika uttryck i resenärernas ansikten. En annan händelse var när en farbror som luktade sprit, svajade när han gick och gjorde en massa ljud kom ombord. Han tolkades av mig som en signal till resenärerna att vara på sin vakt. I vagnen satt två par som pratade lite tyst med varandra, båda dessa blev tysta och koncentrerade sig på mannen som kom på. Överlag blev stämningen tryckt i vagnen. Denna farbror blev både en slags ändring av den ram som vagnen var för hur deltagarna i den skulle bete sig, dels en symbol för vilka ritualer som är bekväma i den kontext som nu har skapats.

6.6 Kultur och klassifikationer.

När en grupp tonårskillar gjorde väsen av sig på en vagn frågade jag dem varför. Deras svar var avvaktande och lite rädsla skymtade bakom fasaden. När jag förtydligade att jag verkligen var intresserad så förklarade de lugnt att de inte riktigt visste varför men att de tyckte det var lite kul med

uppmärksamheten. När en hel familj kom på vagnen och pratade snabbt och högt med varandra på ett främmande språk, genererade även detta uppmärksamhet. Jag frågade dom om deras syn på detta och jag fick leenden till svar. Vi pratar så här! Det här tycker jag är ett tydligt exempel på den gråskaliga värld som Zerubavel (1991) beskriver. Här finns olika kulturer som i sin tur har olika förutsättningar för att tolka omvärlden. (62-67)

6.7 Släppa taget

Under varje observationstillfälle, i varje vagn sitter människor med till synes uttryckslösa ansikten. Med hjälp av Zerubavels (1991) begrepp "flow" har jag förstått att i dessa ansikten, i dessa hjärnor, i dessa sinnen och deras verklighet händer kanske mest i hela vagnen. "Flow" beskrivs som ett sätt att få flyt i verkligheten och att må bra, eller så bra man kan må i den specifika situationen (86-87) Det är här det händer, inuti oss själva. Min undran här var: Kunde en anledning till att dessa ansikten var så uttryckslösa vara att de skapade sig ett tillstånd av "flow" under en så vardaglig sak som att transportera sig. Ett sätt att försvinna är att dagdrömma. Dagdrömmeri kan hjälpa oss i mycket till exempel för att visualisera ett problem som vi behöver lösa och i drömmen pröva olika lösningar. En del av de informanter jag pratade med uppgav att de just dagdrömde. De tänkte på olika situationer så som jobbet, familjen eller träning och satte upp olika mål och lösningar för hur de skulle bete sig. Vissa uppgav att de faktiskt inte hade någon aning om vad de hade tänkt på utan hade bara försvunnit. Någon sa att det brukade hon göra för att koppla av på vagnen, hon blev "tom i huvudet" som hon uttryckte det. Ingen av mina informanter nämnde ordet meditation men jag vill ändå dra en sådan parallell då meditation är ett helande tillstånd för kroppen där man slappnar av och utvecklas. Endast en av den handfull informanter jag samtalade med angående detta uppgav synen som källa till uttryckslösheten. Att titta beskrivs av Csikszentmihalyi (1996) som en resa genom en tavla. Ett exempel tas vid en transport till arbetet med tåg där resenären ser så fantastiska vackra hustak. (96-150) Min informant liknade inte sin resa vid en målning men uppgav att sitta och titta ut var för henne underhållning. Det var kul att se hur människor betedde sig och vad som fanns i skyltfönstren, ibland var Göteborg "så snyggt" sa hon

6.8 Ordning och reda

Vid ett tillfälle kom en kille i 20-årsåldern på en vagn, en grupp tjejer i samma ålder stod vid barnvagnsdelen och samtalade. Killen ställde sig nära dem och kollade på dem precis som att de ville vara med i diskussionen. Tjejernas ansikten signalerade förvåning och till en början såg de osäkra ut. Sedan började de kolla på varandra och skratta lite lågt. Killen stod kvar. Tjejen som stod närmast honom började nu vända ryggen mot honom demonstrativt. Killen började nu uttrycka sig, inte hotfullt men med en krävande ton att han ville prata med dem. Nu vände sig tjejerna om och började gå mot dörrarna på vagnen, killen stod då kvar. Denna situation tolkar jag enligt Zerubavels (1991) tankar om våra livsviktiga gränser. Dessa krävs därför att vi hela tiden vill skapa kontroll i vår livsvärld. Gränserna som skapas används som verktyg för att skapa grupper och sammanhållningar samt att stänga andra ute. (118-119) Killen bröt dessa gränser och för tjejerna var det av yttersta vikt att upprätthålla dem. Den socialisation vi genomgått säger oss också att det är något som inte stämmer. Killens beteende är inte "normalt" uppträdande ombord på en spårvagn. Den sociala identitet som tjejerna ingår i är långt ifrån killens identitet, även detta gör att det blir viktigt för dem att tydligt markera den gräns som killen gång på gång överskrider. Giddens (2003) beskriver identitet som något vi forskansar oss genom den socialisation vi genomgår hela livet, den sker primärt av föräldrarna sedan av skola och övrig omgivning. (42-44)

7. Resultat

Spårvagnen kan ses som en ännu en plats där människor delas upp och kategoriseras. Under observationerna pågick en aldrig sinande ström av inneslutande och uteslutande möten, detta genom språk och symboler. Olika situationer kräver olika ritualer, det är ofta språk, interaktion och symboler som ger tecken för när en viss sorts ritual gäller. Det krävdes ett annat sorts beteende i konfrontation med ett gäng tonårstjejer än det gjorde när en onykter farbror kom ombord. Vår kultur påverkar hur vi ser på andra. Detta gjorde sig gällande i fallet med killgänget och familjen med utländskt påbrå som gjorde väsen av sig. Det visade sig att killarna gillade uppmärksamheten medan familjen pratade på ett sätt som de alltid hade gjort. Här kunde jag se en skillnad i den kulturella grunden och dess påverkan på beteendemönstret hos de båda grupperna. Detta i sin tur bidrar till hur omgivningen klassificerar in dessa grupper. Jag gissar att killarnas agerande blir klassificerat som tonårskonversationer medan familjen blir klassificerad som högljuda utlänningar av vissa, självklart inte av alla. I intervjuerna svarade dock killarna att de gillade uppmärksamheten och familjen att det var deras naturliga sätt att prata. Detta visar på den kulturella påverkan som finns på klassifikationerna.

Zerubavels begrepp ”flow” var behjälpligt i min undersökning. I mina observationer tycktes ”flow” ha ett grepp om vissa individer. Dessa innehållslösa ansikten som sitter och tittar ut genom rutan till synes helt avskärmade kan i vissa fall ha försatt sig i ett ”flow”-liknande tillstånd. Detta är svårt att visa men i några av de kompletterande intervjuer som genomfördes uppgavs sinnesstämningen vara ”tom” och ”flytande”, någon uppgav också att Göteborg var ”så snyggt”. Detta förde mina tankar till ”flow”. Litteraturen som ofta förekom ombord i form av tidningar var det mest uppenbara sätt att försätta sig någon annanstans då text är det enklaste sättet att försvinna.

Goffmans (1971) sätt att beskriva det spontana möte som sker ombord på en buss där människor är extra försiktiga att konfrontera varandra, medan det i andra situationer vid möten mellan exempelvis vänner istället behövs understödjande interaktion för mötets existens (66-72) var mycket intressant i sammanhanget. Merparten av dessa möten som hela tiden skedde var vad jag skulle kalla det skygga. Man ville inte ha kontakt och gjorde sitt yttersta för att undvika det. Ögonkontakt undveks. Till och med i situationer där en individ behövde uppenbar hjälp, exempelvis kvinnan som skulle betala i myntautomaten, så gjordes ansträngningen att låtsas att inte se. I en av de studier som redovisas under ”Tidigare forskning” uttrycker resenärer en ovilja att sitta mitt emot en annan resenär om man inte reste med vänner eller familj, detta understryker min erfarenhet av mina observationer. I min undersökning har jag lyckats se interaktioner som är uppenbara för att i nästa stund se en situation som talar emot den första. Fallet med de två döva personerna som behövde hjälp och därmed fick det är en situation som ter sig som en näst intill motsats till föregående.

Resenärerna ombord på en spårvagn interagerar enligt min studie hela tiden, även under de långa perioder av tysthet och tomhet som passagerarna försätter sig själv i pågår en interaktion och kommunikation. Kommunikationen i det här fallet innebär att resenären tänker, att tänka kan ju ses som en kommunikation med sig själv. De olika former av interaktion och kommunikation som redovisats i denna studie hade inte haft någon innebörd utan den teori som successivt har bidragit med förståelse och förklaring. Teorin och då främst Zerubavel och Goffman har även bidragit till att jag då och då ville fördjupa mig och att jag hittade andra frågeställningar när jag väl var ombord. Att åka spårvagn kan enligt mig ses som ett flipperspel där individen är kulan som studsar mellan andra människor och kämpar för att hålla sig på banan och inte tappa masken då risken finns att hamna i ett svart hål som kan beskrivas som genans eller ännu värre, hela spelet kan försättas i ”tilt”.

8. Diskussion

Min läsning av den tidigare forskningen signalerade ett stort mått motsägelsefullhet. Respondenterna ville ha social kontakt och uppfattade det som trevligt samtidigt som de uttryckte en önskan att avskärma sig. I undersökningen där respondenterna fick önska fritt ville man ha möjlighet till sitt eget lilla rum i vagnen där man kunde sova och bli väckt när man kom fram. De vagnar där resenärerna kan sitta mitt emot varandra uppfattades inte som bra såvida inte man reste med vänner eller familj. Denna motsättning kunde jag skymta i min undersökning. I detta eviga kämpande för att slippa interagera med någon ombord uppenbarade sig då och då härliga möten. Det mänskligt hjälpsamma, hjärtliga och humoristiska gjorde sig gällande med jämna mellanrum. Någon började skoja och man skrattade tillsammans, en ville ha hjälp och en våg av vilja att hjälpa svepte in eller det var en mobilsignal med ett roligt läte som alla fnissade lite förnöjt åt på sina platser. Motsägelsefullt eller bara mänskligt? Ja människan är komplex, inte desto mindre efter inläst litteratur. Observationsstudier är enligt mig ett ypperligt komplement till andra undersökningar av både kvalitativa och kvantitativa slaget. Med målet K2020 känns observationer och kvalitativa undersökningar över lag mycket intressanta som komplement till statistik och siffror. Undersökningar av detta slag kan vara kuriosa som ger liv åt tabellerna.

Klimatdebatten går het, den handlar om hur vår planet mår och framförallt hur det påverkar oss människor. I klimatdebatten hörs att vi ska åka kollektivt, det får oss att må bättre i ett större perspektiv då vi inte påverkar miljön så som vi gör när vi väljer bilen. Detta kan jag hålla med om. Men alternativ som sätt upp som klimatsmarta, val som individen förväntas göra efter de omstruktureringar och planeringar som ska påverka oss i vårt val av färdmedel, dessa behöver undersökas. Inte bara vad gäller ekonomisk och strukturell påverkan utan även vad detta innebär för individen. Det är först när den förståelsen finns som man på fullvärdig grund kan fatta beslut som styr mänskligheten på "rätt" väg.

En observation av min karaktär ger kanske inte några omvälvande nya budskap. Men den ger mig nya perspektiv och om möjligt någon annan en ny vinkel eller förståelse, om en insikt så bara drabbar en person så är jag nöjd. Insikten har drabbat mig, alltså är jag belåten.

9. Sammanfattning

Det pågår ett projekt som heter K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborg, projektet har som mål att öka kollektivtrafikens andel från dagens 24% till 35%. Inget nämns angående trivsel ombord på spårvagnar och bussar som ett medel att nå målet. Här såg jag min bakgrund till min undersökning, jag ville få en ökad förståelse för interaktionen ombord på en spårvagn där frågeställningarna gällde hur människor interagerar ombord på en spårvagn samt hur den inlästa teorin kunde sättas i samband med mina observerade data.

Som teoretisk bakgrund använde jag mig huvudsakligen av Erving Goffmans begrepp och teorier angående interaktion, kommunikation och agerande samt Eviatar Zerubavel olika teorier om "flow", ramar, ritualer, kultur och uppdelning. Goffman (1982) belyser att möten mellan människor sker överallt och hela tiden och att de alltid innehåller två människor och två fraser. (s 5-27) Även Goffmans (2000) dramaturgiska begrepp där jag särskilt riktade in mig på "behandling av de frånvarande" och den "dramaturgiska disciplinen" var behjälpliga. (s 151-190) Zerubavels (1991) begrepp "flow" var användbart i sammanhanget med tysta och till synes inåtvända passagerare. (86-87) Tidigare forskning belystes av två undersökningar som behandlade resande över lag men där vissa specifika delar behandlade interaktion och kommunikation.

Metoden jag valde för min undersökning var kvalitativ. Deltagande observation tedde sig som den mest lämpade för undersökningsområdet. I deltagande observation finns möjligheten att interagera med informanter vilket jag gjorde i form av kompletterande intervjuer i de fall där jag fann det intressant och närande till undersökningen. Observationerna skedde ombord på spårvagnar i Göteborg stad fyra stycken 1,5 timmes observationer samt två kompletterande observationer på cirka en halvtimme genomfördes. Den rumsliga avgränsningen höll sig till spårvagnar och ibland även hållplatser. Jag hade hela tiden en flexibel hållning till mitt forskningsfält och försökte att från början inte göra stora avgränsningar i övrigt. Analys av data skedde från första stund då sortering och tolkning börjar. Rapportskrivningen blev en del av denna analys. Jag använde mig av anteckningar som jag gjorde ombord samt memoreringsteknik för att sedan anteckna när jag om hem. Symbolisk interaktionism blev behjälplig då den metodologiska följden av den är observation av individer och situationer där de ingår.

Analysen skedde som sagt successivt. Jag använde mig av olika rubriker för att samla upplevelser och situationer under dessa. Uppdelningen av människor som hela tiden sker kunde utskiljas även ombord på spårvagnen. Symboler och språk markerade när något gammalt slutade och något nytt tog vid. Merparten av dessa möten som hela tiden skedde var vad jag skulle kalla det skygga. Man ville inte ha kontakt och gjorde sitt yttersta för att undvika det. I mina observationer tycktes "flow" ha ett grepp om vissa individer. Dessa innehållslösa ansikten som sitter och tittar ut genom rutan till synes helt avskärmade kan i vissa fall ha försatt sig i ett "flow"-liknande tillstånd. Under observationerna pågick en aldrig sinande ström av inneslutande och uteslutande möten, detta genom språk och symboler. Olika situationer kräver olika ritualer, det är ofta språk, interaktion och symboler som ger tecken för när en viss sorts ritual gäller. Det krävdes ett annat sorts beteende i konfrontation med ett gäng tonårstjejer än det gjorde när en onykter farbror kom ombord.

En liknelse av spårvagnsresandet kan göras till ett flipperspel där individen är kulan som studsar mellan andra människor och kämpar för att hålla sig på banan och inte tappa masken då risken finns att hamna i ett svart hål som kan beskrivas som genans eller ännu värre, hela spelet kan försättas i "tilt".

10. Referenslista

Litteratur

- Bengtsson Christine & Lagerqvist Markus (2005) *Kartläggning av resenärernas krav på kollektivtrafiken*, Västtrafik, Intermetra Business & Market Research Group, Unr 1260-506,
- Charon, Joel, M (2004) *Symbolic interactionism- An introduction, An interpretation, An intergration* New Jersey: Pearson Prentice Hall
- Csikszentmihalyi, Mihaly (1996) *Flow – den optimala upplevelsens psykologi* Stockholm: Natur och kultur
- Fangen, Katrine (2005) *Deltagande observation* Stockholm: Liber
- Förutsättningar för ett ökat resande med kollektivtrafiken i Göteborgsregionen* (2007) K2020
- Giddens, Anthony (2003) *Sociologi* Lund: Studentlitteratur
- Goffman, Erving (1982) *Interaction ritual – essays on face-to-face behavior* New York : Pantheon
- Goffman, Erving (2000) *Jaget och maskerna*, Stockholm: Norstedts Akademiska
- Goffman, Erving (1971) *Relations in public* London: Allen Lane
- Karlsson I. C. Mari Anne och Engelbrektsson Pontus (1999) ”*Låggolv är bra men jag sitter nog hellre en trappa upp!*” *En utvärdering av förslag till ny spårvagn* Rapport 1999:1, Institutionen för konsumentteknik, Chalmers Tekniska Högskola Göteborg
- Kylén, Jan-Axel (2004) *Att få svar – intervju, enkät, observation* Stockholm: Bonniers
- Målbild för kollektivtrafiken i Göteborg* (2007) delrapport 4 K2020
- Repstad, Pål (1999) *Närhet och distans – kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*, Oslo: Universitetsforlaget
- Trost, Jan & Levin, Irene (2004) *Att förstå vardagen – med ett symbolisk interaktionistiskt perspektiv* Lund: Studentlitteratur
- Zerubavel, Eviatar (1991) *The fine line* New York: Free Press

Webbplatser

<http://www.hb.se/bhs/publikationer/svbf/arkiv/oldarchive/99-3-21.PDF> (6 december, 2007)

<http://www.k2020.se/> (10 december, 2007)

<http://www.sparvagen.goteborg.se> (19 januari, 2008)

<http://www.vr.se> (18 januari, 2008)