



Under press - En studie om A-traktorförarens gruppidentitet, omgivningen och medias påverkan

Under pressure - A study in tractor class A-drivers' group identity, the environment and the influence of the media

Examensarbete för kandidatexamen
med huvudområdet Socialpsykologi

Grundnivå, 15 högskolepoäng

Vårtermin 2023

Petra Markrud & Abdallah Naif

Handledare: Susanna Nordström

Examinator: Sakarias Bank

Deklarering

Härmed intygar vi, Abdallah Naif och Petra Markrud, att vi på egen hand och utan otillbörlig hjälp genomfört denna studie inom ramen för Socialpsykologiskt program vid Högskolan i Skövde under vårterminen 2023 för att erhålla en kandidatexamen i socialpsykologi. Vi intygar även att de källor som används återges i referenshanteringen samt att denna studie inte tidigare lämnats in för examination eller publicering någon annanstans.

Datum, 2023-04-30

Abstrakt

Syftet med denna studie är att belysa A-traktorförarens upplevelser av att ingå i en grupp som är stigmatiserad av samhället – hur de socialt konstruerar och reproducerar sin gruppidentitet i en kontext där de är ifrågasatta i media, liksom av sin omgivande sociala kontext. Social identitetskonstruktion, gruppnormer och sociala normer, och andra etablerade teorier och koncept användes för att tolka våra resultat. En kvalitativ approach antogs genom att använda en semi-strukturerad intervjumetodologi i form av två fokusgruppintervjuer och tre enskilda intervjuer med totalt tio respondenter. Resultatet visade att A-traktorförarna känner en tillhörighet till gruppen genom social utvidgning, frihet och spontanitet, även om den utsträckning i vilken de identifierar sig med gruppen varierar beroende på en rad underliggande orsaker. Vi fann också belägg för att gruppmedlemmarna känner sig utsatta för generalisering och stereotypisering, som ett resultat av bilden av A-traktorförare som ges i media och sociala medier. Denna företeelse visade sig ha ett nära samband med omgivningens reaktioner, vilket skapar en känsla av stämpling och, i viss mån, avvikelse. Fynden i denna studie belyser vikten av social kontext och normativt beteende för att förstå A-traktorförarens upplevelser i en stigmatiserad grupp.

Nyckelord: Social identitet, social kategorisering, gruppidentitet, A-traktorförare, media/sociala medier.

Abstract

The aim of this study is to illuminate the experiences of tractor class A-drivers, being part of a group stigmatized by society - socially constructing and reproducing their group identity in a situation where they are questioned in the media as well as by their surrounding social context. We have applied social identity construction, group- and social norms, and other established relevant theories and concepts to interpret our results. We adopted a qualitative approach, by conducting a semi-structured interview methodology in the form of two focus group interviews and three single interviews, with a total of ten respondents. The result showed that the tractor class A-drivers feel a belonging to the group through social expansion, freedom and spontaneity, though the extent to which they identify with the group varies due to a number of underlying causes. We also found evidence that the group members felt exposed to generalization and stereotyping as a result of how tractor class A-drivers were depicted in news media and social media. This phenomenon showed to be closely linked to the reaction from the environment, creating an experience of labeling and, to some extent, deviance. The findings of this study illuminates the importance of social context and normative behavior to understand the experiences of tractor class A-drivers in a stigmatized group.

Keywords: Social identity, social categorization, group identity, tractor class A-drivers, media/social media.

Förord

Vi vill tacka våra intervjupersoner som har ställt upp som respondenter och bidragit till att vår studie blev genomförbar. Vi vill även tacka vår handledare Susanna Nordström, som genom hög tillgänglighet och mycket värdefulla handledningstillfällen gav vägledning och stöd under processens gång.

Begreppsförklaring: A-traktor/EPA-traktor

Här redogörs för begreppet A-traktor, och det i folkmun fortfarande ofta använda begreppet EPA-traktor.

A-traktor är sedan 1975 det formella namnet på det fordon som tidigare kallades EPA-traktor. A-traktorn är en bil ombyggd till en traktor, och har en högsta tillåtna konstruktiva hastighet på 30 km/h. Dess ursprungliga tänkta funktion var att dra fordon eller arbetsredskap, men används idag företrädesvis som ett transportfordon av ungdomar. Många använder idag fortfarande EPA eller EPA-traktor, även om de syftar på A-traktor (Transportstyrelsen 2022a).

Innehållsförteckning

1. Introduktion.....	2
1.1. Inledning (Problemformulering).....	2
1.2 Syfte och frågeställningar.....	3
1.3 Disposition.....	4
2. Teoretiska utgångspunkter.....	4
2.1 Gruppen och sociala normer.....	5
2.2 Social identitetskonstruktion.....	5
2.3 Stämpling.....	6
3. Tidigare forskning.....	7
3.1 Ungdomar och körning.....	7
3.2 Grupper och identitet.....	9
3.3 Ungdomsförare som grupp.....	10
4. Avgränsning.....	13
5. Metod och Metodologiska utgångspunkter.....	14
5.1 Metodval.....	15
5.2 Urval.....	15
5.3 Empiriska instrument.....	16
5.4 Etiska överväganden.....	17
5.5 Tillvägagångssätt.....	18
5.6 Transkriberingsprocess.....	19
5.7 Kvalitetskriterier.....	19
5.8 Analysmetod.....	20
6. Resultat och analys.....	21
6.1 Tillhörighet.....	23
6.1.1 Social utvidgning.....	23
6.1.2 Frihet/Spontanitet.....	25
6.2 Blicken från omgivande samhälle.....	27
6.2.1 Generaliseringar, stereotyper och påverkan på ingruppen.....	27
6.3 Stämpling.....	32
6.3.1 Skam/utsatthet.....	32
6.3.2 Motreaktion.....	36
6.4 Avslutande analys.....	37
7. Diskussion och slutsatser.....	38
7.1 Styrkor och svagheter.....	44
7.2 Egna reflektioner och framtida forskning.....	45
Referenser.....	46
Bilaga: Intervjuguide.....	51
Bilaga: Missivbrev.....	53

1. Introduktion

1.1. Inledning (Problemformulering)

Sverige är världsunikt med sina regler kring A-traktorn, som i praktiken innebär att den som har fyllt 15 år och har tagit ett så kallat mopedkörkort (AM-körkort) får framföra en ombyggd bil som går i högst 30 km/h (Transportstyrelsen 2022a). I Skaraborgs kommuner, ofta med stor landsbygd, har A-traktorer, eller EPA-traktorer, rullat på vägar och gator i decennier. Det som är nytt är att antalet A-traktorer har ökat kraftigt. Transportstyrelsen (2022b) anger att det idag finns över 50 000 registrerade A-traktorer, vilket utgör en fördubbling av antalet A-traktorer under de senaste 2,5 åren. Därtill har A-traktorer fått en ny aktualitet genom stor uppmärksamhet i media. A-traktorförare är idag i fokus för en uppmärksamhet som till stor del är negativ. Media har under hösten uppmärksammat en rad olyckor, såväl med som utan dödlig utgång. I oktober konstaterade SVT att fyra unga människor omkommit i A-traktor-relaterade olyckor inom loppet av några få veckor, och rapporterade att det tidigare snittet legat på en dödsolycka per år (Leijman 2022). Samma månad skrev Trafikutbildarna genom sin förbundsordförande en debattartikel i Aftonbladet med rubriken ”A-traktorer borde inte få finnas på vägarna” och ifrågasatte behovet av A-traktorer (Gunnarsson 2022). I november meddelade Polisen i Väst (Polisen 2022) efter kontroll av 300 fordon att två av tre A-traktorer var olagligt ombyggda.

Parallellt med uppmärksamheten och ifrågasättandet står det klart för fler och fler hur regelverket ser ut eller snarare, hur det inte ser ut. ”Stopp för överfulla fordon, krav på säkerhetsbälte och tuff jakt på manipulerade motorer”, skriver Aftonbladet (Rosell 2022) och syftar på de förslag på skärpta krav som Transportstyrelsen har lagt fram på uppdrag av den förra regeringen (Transportstyrelsen 2022c). Teknikens värld (Wedberg 2023) skriver senare att A-traktordebatten har lett till att EU-kommissionen lägger fram ett förslag på skärpning av kraven som kräver ett mer avancerat körkort, (B1), och en höjning av åldersgränsen till 16 år.

För individen som har tagit mopedkörkort kan A-traktorn innebära en ny typ av frihet, genom möjligheten att transportera sig själv utan hjälp av skjuts och kollektivtrafik. Detta är inte minst centralt för dem som bor på landsbygden. De ungdomar som har

mopedkörkort och tillgång till A-traktor bildar ofta grupperingar och finner en form av gemenskap. Samtidigt är gruppen A-traktorförare en gruppering i samhället som riskerar att stämplas som avvikande. Redan 2020 uppgav trafikpolisen i Polispodden Öst (2020) att ”många har åsikter om A-traktorförare... De här ungdomarna får ta mycket skit för att de ens existerar på vägarna”. ”Vi A-traktorförare får så mycket hat av folk på vägarna”, skrev en A-traktorförare i en insändare året efter (Alice 2021). ”Jag tycker att alla borde ha respekt för oss också”, säger en A-traktorförare i en tidningsintervju (Evard 2022).

Vi har velat ta reda på hur representanter för den kraftigt växande gruppen med A-traktor-ungdomar ser på sin gruppstillhörighet och gruppidentitet, och hur de påverkas av gruppen och den uppmärksamhet som har flammats upp kring en företeelse som är en del av deras liv och vardag. Med en socialpsykologisk ansats tar vår studie sin utgångspunkt i teorier om social identitet, sociala kategoriseringar och sociala normer samt avvikelse och stämpling.

Ungdomars perspektiv och formande av sin identitet är ett angeläget område att studera, då deras sociala utveckling är viktig för individen, för samhället och för framtiden. Ett sådant perspektiv kan skapa ingångar till funktionell dialog med vuxenvärlden, men också till hur andra ungdomar och andra grupper ser på dem. Studien kan därför vara relevant att ta del av för såväl föräldrar, körskolelärare, medtrafikanter, personal inom skola och socialtjänst som andra ungdomar/ungdomsgrupper.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att belysa A-traktorförarens upplevelser av att socialt konstruera och reproducera sin gruppidentitet i ett läge där A-traktorer och A-traktorförare är ifrågasatta.

Vi använder oss av följande frågeställningar:

F1: Hur upplever A-traktorförare sin tillhörighet till andra A-traktorförare?

F2: Hur upplever A-traktorförare de ifrågasättanden som förs fram kring dem och deras A-traktorer a) i media och b) i deras nära omgivning?

F3: Vilken betydelse upplever A-traktorförare att ifrågasättanden i media och i den nära omgivningen har för konstruktionen och reproduktionen av gruppidentiteten A-traktorförare?

1.3 Disposition

I avsnitt 2 av denna studie presenteras de teoretiska utgångspunkterna som utgör grunden för studien. Avsnitt 3 innehåller en presentation av den tidigare forskning som utgör ramen för vårt valda undersökningsområde. I avsnitt 4 presenteras studiens avgränsning i relation till tidigare forskning. Avsnitt 5 beskriver studiens metod och metodologiska grunder, vilket innefattar metodval, urval, empiriska instrument, etiska överväganden, tillvägagångssättet samt kvalitetskriterier. Vi redogör för resultat och analys, med tre huvudteman och tillhörande underteman i avsnitt 6. Avsnitt 7 innehåller diskussioner och slutsatser följt av egna reflektioner och tankar om framtida forskning.

2. Teoretiska utgångspunkter

Följande avsnitt redogör för de teoretiska utgångspunkter som är relevanta för vår studie. Studiens huvudteman är *social identitetskonstruktion*, *gruppen och sociala normer*, och *stämpling*. Vi utgår från begrepp och teorier som ger perspektiv och är tillämpliga med hänsyn till forskningsområdet och forskningsfrågorna. *Social identitetskonstruktion* handlar om individers skapande av den egna och gruppens identitet utifrån en rad olika sociala kategorier. Begreppet är relevant för studiens syfte på grund av att vi vill undersöka fenomenet kring A-traktorförares identitetsskapande process. Vidare är *gruppen och sociala normer* viktiga begrepp eftersom de påverkar identifikationen med en grupp som har liknande erfarenheter och sociala normer. Fördjupad förståelse av dessa faktorer kan vara viktiga för att belysa hur de påverkar A-traktorförares beteenden i en grupp och deras upplevelse av sin identitet.

Stämpling utgör en process där individer och grupper tilldelas en stämpel baserat på beteende eller egenskaper hos en eller flera av gruppmedlemmarna. Detta är relevant eftersom A-traktorförare kan uppleva en social utstötning från samhället på grund av omvärlden och medias syn på dem. De teoretiska utgångspunkterna har en viktig innebörd och presenteras med syftet att analysera och vidare tolka våra resultat.

2.1 Gruppen och sociala normer

Social Identity Theory, hädanefter förkortad till SIT, är en del inom den socialpsykologiska forskningen som analyserar hur gruppprocesser och intergrupprelationer uppkommer och yttrar sig (Turner 1999, s. 8). Grupper har strukturer som innehåller normer och värderingar (Forsyth 2019, s. 12). Normer anger hur individer interagerar med varandra inom en grupp och vilka beteenden som är accepterade, och finns i bakgrunden av alla grupp- och samhällssammanhang. (Tajfel 1981, s. 36; Benne & Sheats, 1948, ss. 41-43; Hogg & Reid 2006, ss. 7-8). Grupper är delar av en helhet men gör anspråk på sina egna unika värderingar, normer och strukturer och "behöver" därmed inte förhålla sig till det "normala" på en samhälls nivå (Schein 1990 s. 111; Turner 1991, s. 162). Sociala normer är förväntningar som styr beteenden, attityder och handlingar i en grupp eller ett samhälle. Dessa normer spelar en grundläggande roll då de kan skapa sammanhållning inom en grupp. Genom att individer följer dem kan en känsla av tillhörighet till gruppen uppkomma.

2.2 Social identitetskonstruktion

SIT beskriver hur individer skapar en social identitet genom social kategorisering, denna i sin tur uppkommer och definieras inom gruppen. (Turner 1991, ss. 155-157; Turner 1999, s. 8). Sociala kategoriseringen klassificerar människor i specifika grupper baserade på olika attribut såsom kultur och värderingar (Turner 1982, ss. 18, 31). Individer med medlemskap i en grupp som delar fler gemensamma sociala kategorier skapar en kollektiv social identitet, en gemensamhet med grund i sina likheter (Turner 1982, s. 18; Turner 1999, s. 11). Människor tenderar att särskilja sig från andra på grund av kategorierna, vilket skapar ett "vi" och ett "dem". Det kan leda till att man ser ingrupp och dess deltagare i ett positivt sken i kontrast till utgruppens medlemmar (Turner 1991, ss. 155, 156, 157; Turner 1999, ss. 12). Turner (1991, s. 156) använder *metakontrast-principen* för att förklara hur upplevelsen av gemensamma kategorier förstärker banden inom gruppen och upplevelsen av medlemskap i ingruppen. Begreppet förklarar hur grupptillhörighet och identitet påverkas av olikheter inom gruppen och olikheter gentemot andra grupper, vilket bidrar till en ingrupp/utgruppupplevelse. Stereotyper är ytterligare en faktor som har en påverkan på

gruppidentiteten. Den har en generell funktion för människors kognition då det skapar en systematiskt förenklad bild av informationen från den sociala omgivningen.

Kategoriseringsprocesser innebär bland annat att den delar information i kluster och klasser. Kategoriseringsprocesser möjliggör för människor att identifiera och relatera informationen till vissa klasser, och hjälpa dem skapa mening och uppfattningar utifrån dessa (Tajfel 2001, ss. 134–135). Processen underlättar snabbare beslut i vardagen, men kan även leda till att generaliseringar och fördomar om olika grupper bildas, vilket kan få negativa effekter i form av orättvisa och diskriminering. Tajfel (1981, s. 145) lyfter fram att sociala stereotyper, som till skillnad från dem som skapas hos enskilda individer, bara kan skapas genom att de delas av ett större antal människor inom sociala grupper eller enheter. På gruppnivå alstras en socialt delad bild av dessa stereotyper som generaliseringar av hur en medlem i en grupp ska bete sig (Tajfel 2001, s. 133). Stereotypisering kan förstärka den upplevda likheten mellan medlemmarna inom en grupp genom attribut som uppkommer på grund av få eller flera gemensamma egenskaper som delas inom gruppen. Denna process kan leda till en ökad social sammanhållning då det stärker den gemensamma sociala identiteten (Tajfel 1981, s. 255; Hogg & Abrams 2006, s. 65).

2.3 Stämpling

Enligt *stämplingsteorin* stämplas människor på grund av sitt beteende som människor som avviker från standarden. Teorin handlar om hur människor reagerar socialt på beteenden som är avvikande från normen. Cohen (2002, s. XLI) beskriver *stämpling* som en social reaktion som orsakas av moralisk panik på grund av ett beteende som är avvikande från övriga samhälle. Moralisk panik beskriver en social reaktion som uppstår i det omgivande samhället då ett visst beteende hos en grupp eller själva gruppen i sig kan ses som avvikande från samhällets värden och normer (Cohen, s. 2). Becker (1963, s. 8-9) menar att en avvikelse är en följd av reaktioner som andra har på ett visst handlande. Det är stämpeln i sig som skapar avvikandet, inte handlingen. Teorin har två delar, en handling som begås samt klassificeringen av den akten som något avvikande (Becker, s. 180). Avvikelse från normen är en social handling. Människor anpassar sin egen handling efter omgivningens handlingar, utifrån vad människorna är

förväntade att göra. Detta kan förstärka avvikelserollen (Becker, s. 182). I studien av A-traktorförare kan *stämplingsteorin* vara användbar för att belysa hur respondenterna upplever sig själva som grupp gentemot omvärlden.

3. Tidigare forskning

Här redogörs för tidigare forskning med relevans för den aktuella studien. Urvalet av artiklar har gjorts med utgångspunkt i syfte och forskningsfrågor. Vi har funnit studier som vi här presenterar under de tre rubrikerna: *Ungdomar och körning*, *Grupper och identitet* samt *Ungdomsförare som grupp*. Relevansen beskrivs för varje artikel som redovisas.

3.1 Ungdomar och körning

I artikeln *The Illogic of Youth Driving Culture* (Tilleczek 2004) har kanadensiska ungdomars förarkultur (*youth driving culture*) studerats mot bakgrund av att trafikolyckor är den vanligaste dödsorsaken bland tonåringar. Genom sin etnografiska studie med deltagande observation av instruktörer, administratörer och forskare, och en enkätundersökning med 88 nybörjare, har författaren velat beskriva logiken hos ungdomsförarkulturen och hur den regleras. Resultatet visade att det finns en hög grad av riskmedvetande och en strävan efter säker körning hos ungdomarna. De positiva aspekterna av att köra uppgavs vara att få status genom oberoende, mognad, självförtroende, ansvar och kontroll över sitt eget "schema", men här fanns också sociala aspekter som kontakter med vänner och att kunna hjälpa familj och vänner med skjuts. Bland de negativa aspekterna fanns risk för att bli inblandad i olyckor och potentialen att hamna i problem (*trouble*). Resultatet visar att "systemet" tenderar att problematisera ungas körning, vilket kontrasterar mot de unga förarnas egna uppfattningar av körning som en nödvändig del i att bli vuxna. Artikeln har relevans för vår studie då den tar upp omvärldens syn på unga förare i relation till hur ungdomarna själva förhåller sig till sitt förarskap, vilket är intressanta faktorer som kan kopplas till hur identiteter kan skapas och påverkas genom individens samspel med omgivningen.

Studien *Teen driving as public drama: statistics, risk, and the social construction of youth as a public problem* (Best 2008) lyfter hur den sociala konstruktionen av den unga

föraren i USA frammanar en bild av ett allmänt problem som skapar panik hos föräldrar, lagstiftare och myndighetspersoner. Författaren har undersökt hur bland annat statistiska tolkningar och media-rapportering skapar denna bild. Analysen utgår från en av forskaren tidigare genomförd multi-metodstudie med fokusgruppintervjuer, deltagande observation och textanalys, vars omfång inte beskrivs i aktuell artikel. Resultatet av denna studie visar bland annat fram till att mediabilden av den unga föraren bygger på varaktiga uppfattningar om tonåringar som bidrar till att lägga ansvaret för trafikolyckor och dödsfall på ungdomarna själva. Resultatet visar även hur media tenderar att använda statistik för att framkalla rädsla och panik kring tonårsförare, vilket bidrar till en trångsynt syn på ungdomar och dramatiserar ungdomsförarna som ett socialt fenomen. Slutsatsen är bland annat att utforskade antaganden blir till förklaringar och att uppmärksamheten som ägnas unga förare inte står i proportion till vad de faktiskt orsakar i termer av exempelvis trafikincidenter/olyckor. Artikeln bildar en intressant bakgrund till vår studie, där vi delvis vill undersöka unga förares identitetskonstruktion i förhållande till bland annat medias beskrivning av dem som grupp.

Exploring the safety implications of young drivers' behavior, attitudes and perceptions (Hassan & Abel-Aty 2013) är en studie gjord bland ungdomar - dels 16-17-åringar, dels 18-24-åringar - i Florida, USA. Syftet var att identifiera faktorer som kan kopplas samman med unga förares inblandning i trafikolyckor och incidenter. Författarna ville också undersöka de främsta skälen till unga förares riskbeteende vid ratten. Undersökningen genomfördes genom 680 enkäter. Resultaten visade att bland annat grova överträdelser och distraktioner inne i bilen och attityder till hastighetsbegränsning är de vanligaste faktorerna bakom självförvållade olyckor. En majoritet av respondenterna uppgav "att vara sen" som den främsta orsaken till att de tog risker under körningen. Artikeln är intressant för vår studie som ett exempel på hur utgångspunkten i studiet av unga förare är av negativ art och har ungdomars riskbeteende som en utgångspunkt. Den problematiserar med andra ord inte huruvida ungdomar som grupp är mer risktagande än andra förare.

3.2 Grupper och identitet

Syftet med studien *Association Between Group Identification at School and Positive Youth Development: Moderating Role of Rural and Urban Contexts* (Paricio, Herrera, Rodrigo & Viquer 2020) har varit att analysera hur gruppidentifikation och nyckelvariabler för positiv utveckling förhåller sig till varandra. Studien har gjorts genom enkätundersökningar hos 246 spanska elever i 12-16-årsåldern på landsbygden (i studie 1) och 156 spanska elever i tonåren på landsbygden och i stadsmiljö (studie 2). Nyckelvariablerna för bland annat positiv utveckling mättes med skalor för bland annat självkänsla, självförmåga, självsäkerhet, empati, och alexitymi. Alexitymi kan definieras som problem med att identifiera och beskriva sina känslor (Parker, Taylor, Bagby & Acklin, 1993). Resultatet visade samband mellan gruppidentifikation och dessa nyckelvariabler, där alexitymi har ett negativt samband. Resultatet visar också stöd för vikten av ett social identitets-perspektiv i studiet av tonåringars utveckling, och betonar grupperns roll i människors liv, särskilt under tonårsperioden. Undersökningen är intressant för vår studie, då den utforskar vilken roll social identitet och gruppidentitet spelar för ungdomars positiva utveckling.

I and Us: A Longitudinal Study on the Interplay of Personal and Social Identity in Adolescence (Albarello, Crocetti & Rubini 2018) är en italiensk longitudinell studie som bland annat har undersökt samspelet mellan personliga respektive sociala identitetsprocesser med användning av The Utrecht-Management of Identity Commitments Scale och the Group Identification scale. 304 deltagare som studerar på en nivå motsvarande svenskt gymnasium fick svara på samma enkät under ett års tid, med tre månaders mellanrum. Ett av fynden i resultatet är att social identitet har starkare effekt på den personliga identiteten än tvärtom. Resultatet visade att personliga och sociala identitetsprocesser hänger samman och påverkar varandra i större utsträckning över tid. Författarna gör kopplingen mellan banden till en grupp av vänner som stödjer meningsfulla identitetsengagemang och hur dessa engagemang kan föras in i en grupp och delas med andra. Författarna betonar vikten av studiens resultat gällande att tonåren är en livsfas där meningsfull social identifikation med grupper kan ge stöd för att hantera de många utvecklingsutmaningar som uppstår under den här tiden i livet, som

att utforska värde- och normsystem. Studiens resultat kring den roll som social identitet och gruppssammanhang spelar kan vara användbara att spegla i vårt syfte.

The cognitive contents of social-group identity: values, emotions, and relationships (Bettencourt & Hume 1999) är en studie som undersöker om och, i så fall, hur individers kognitiva representationer av gruppidentiteter skiljer sig från deras representation av den personliga identiteten. Studien, där The Twenty Statements Test användes, är gjord med 58 psykologistudenter i USA som har fått svara skriftligen på ett frågeformulär med såväl slutna enkätfrågor som öppna frågor. Resultatet visade att den sociala identiteten skiljer sig från den personliga identiteten. Värderingar, känslor och relationer är mer förekommande i den sociala identitetskonstruktionen. Egenskaper och karaktärsdrag utgör enligt resultatet en stor del av hur människor skapar sin sociala identitet. Detta sker genom att den sociala identiteten består av självkategorier som delas av andra medlemmar av en social kategori. Denna studie är relevant att jämföra med resultaten i vår studie, som delvis syftar till att undersöka hur våra informanter konstruerar sin sociala identitet.

3.3 Ungdomsförare som grupp

Studien *EPA (aka A-traktor) Girl Greasers in Sweden: Girlhood in Motion?* (Alemir, Giritli Nygren & Nyhlén 2023) fokuserar på unga kvinnliga EPA-traktorförare i vad de benämner som en av ungdoms-subkulturerna i det agrara Sverige, så kallade ”EPA greasers”. Studiens syfte är att förstå ”EPA-kulturen”, främst med inriktning på hur den har anammats av flickor, med utgångspunkt i hur den gestaltas online. Författarna har använt en etnografisk metod, där de med ett utanför-perspektiv har scannat av en rad sociala medie-sajter i sökandet efter hur flickorna i sina öppna profiler uttrycker ”EPA-kulturen”. Som en del av sin kvalitativa innehållsanalys har författarna också följt olika så kallade hashtags, totalt 1 136 stycken. Materialet, textinlägg, videos och ljudfiler analyserades utifrån sitt innehåll. Resultatet visade bland annat att ”EPA-kultur” kan innebära ett sätt att leka med och få utlopp för motstånd mot rådande diskurser och fördomar. Att ingå i denna subkultur blir ett sätt att prata emot (talking back) bland annat majoritetssamhället och urbaniteten. Slutsatserna och tidigare forskning som lyfts fram i studien rör inte bara genusfrågan, utan också klass och

normer kopplat till EPA-kulturen och avvikande, varför den kan utgöra en viktig bakgrund för vår studie.

I studien *Do We Look Like Boy Racers? the Role of the Folk Devil in Contemporary Moral Panics* (Lumsden 2009) är en utgångspunkt samhällets "moralpanik" kring avvikande beteende, i det här fallet inom en subkultur som utgörs av "boy racer"-kulturen i Aberdeen, Storbritannien. Syftet med studien var att utforska hur representanter för subgruppen ser sig själva i sammanhanget, relaterat till medias och omvärldens representation av subkulturen. Som bakgrund målas det omgivande samhällets reaktion på denna specifika subkultur upp i termer av lokal moralpanik. Författarna ger en beskrivning av "boy racer"-kulturen som bland annat innebär att samlas på olika ställen tillsammans med likasinnade. Dessa "samlingar" presenteras som ett socialt problem av myndigheter och media. Studien genomfördes med etnografiska metoder där forskarna var öppet deltagande observatörer i gruppen av "boy racers", under totalt 150 timmar fördelade på ett år. Därtill genomfördes semistrukturerade intervjuer med medlemmar av subkulturen. Respondenterna var mellan 20-25 år gamla. Semistrukturerade intervjuer med medlemmar av utgruppen genomfördes också, bland annat med poliser, politiker och journalister. Över 200 lokala och nationella media-artiklar analyserades, liksom officiella politiska dokument och myndighetsdokument. Resultatet visade att media bidrog till stigmatiseringen och stämplingen av den aktuella subgruppen som avvikande och asociala. Så kallade nisch och mikro-media, som magasin och internetsajter, bidrog också till att förstärka det irrationella i moralpaniken. Studien visar även att stämpeln var svår att få bort, trots att subgruppen försökte, bland annat genom att kommunicera en mer rättvisande bild till media. Detta forskningsbidrag är intressant som bakgrund för tolkning av vår studies resultat, då den är inriktad på en liknande subgrupp i relation till hur medlemmarna själva ser på bland annat hur media konstruerar bilden av dem.

I artikeln *Socialities in Motion: Automobility and Car Cruising in Iceland* (Collin-Lange 2013) beskrivs en studie med syfte att dokumentera det moderna "car cruising-fenomenet" på Island och analysera vilken betydelse det har för unga människor i Reykjavík-området - en analys av socialiteten hos automobilitet. Konceptet

automobilitet definieras som ett system av sammankopplade maskiner, sociala praktiker och "ways of dwelling" (ung. "sätt att umgås på". Vår övers.). I studien utforskas socialiteten i automobilitets-systemet och visar hur viktig den är, särskilt gällande nyblivna förare. Semistrukturerade in situ-intervjuer under körning gjordes med 14 ungdomar i åldern 17-21 år. Resultatet visar att själva cruising-aktiviteten handlar om betydligt mer än att bara köra bil och förflytta sig. En stor mängd sociala interaktioner, men även utrymmen och platser, ingår i aktiviteten. Författarna menar att utövandet av cruising kan vara en form av mänsklig territorialitet, där ungdomarna skapar sina egna platser och utrymmen, socialt och fysiskt. Studiens betoning av hur bland annat sociala interaktioner, möjliggjorda av bilen och bilkörandet, gör den intressant att koppla till vår studies syfte och frågeställningar kring identitet.

I artikeln *(Re)civilizing the Young Driver: Technization and Emotive Automobility* återkommer Lumsden (2015) till den bil-baserade gemenskapen inom "boy racer"-kulturen i Storbritannien och fokuserar på gruppens engagemang i att modifiera sina fordon. Forskaren utgår från materialet i sin tidigare gjorda studie (se ovan) om "boy-racers" i Aberdeen. Liksom Collin-Lange, använder Lumsden här automobilitetsbegreppet, beskrivet som ett system som inkluderar både plats och sociala aspekter. Artikeln beskriver bilkulturer som de sätt varpå bilar används och värderas i olika samhällen, exempelvis "greasers" i Sverige, lowriders i USA och "boy-racers" i Storbritannien. Dessa grupper ägnar sig åt att modifiera eller förändra sina bilar på ett sätt som uttrycker deras kulturella identiteter och relationer. Detta gör att modifikation av bilarna blir en egen subkultur. Resultatet i denna artikel visar att bilmodifiering tillåter unga förare att uttrycka självet genom bilen. Genom att förändra estetiska, mekaniska eller tekniska aspekt av bilarna skapas och bibehålls identiteten kopplat till självet och till gruppen. Den kultur som uppkommer kring relationen med bil-modifiering kan ses som problematisk av omgivningen. Studiens resultat kring ungdomsförarkulturens betydelse för gruppidentitet och de värdering som omgivande samhälle hyser gör den intressant som bakgrund för vår studie.

4. Avgränsning

Utifrån vår studies syfte och frågeställningar har vi valt att söka efter tidigare forskning kopplat till tre olika områden:

Ett valt område utforskar hur unga förare förhåller sig till sitt förarskap, men även hur omvärlden ser på deras beteende i trafiken. Det är inte mekanismerna bakom trafikbeteendet i sig som vi är ute efter i vår studie, utan snarare hur det kan ligga till grund för de socialpsykologiska fenomen som ingår i vår studies syfte. Denna typ av studier är utbredda i USA och Kanada, och många av dem är gjorda med en kvantitativ design. Dock förekommer det kompletterande etnografiska inslag, en del i syfte att komma åt ungdomarnas egna upplevelser och åsikter. Studiernas utgångspunkt präglas bland annat av uppfattningar att ungdomar har ett risktagande beteende i trafiken. En del av studierna visar att det är omvärldens utgångspunkt att det är ungdomarna som är orsaken till trafikolyckorna. Medias påverkan på uppfattningar om ungdomar och förarskap är föremål för intresse inom denna typ av forskning, som också visar att mediabilden bidrar till just de förutfattade meningarna om ungdomar som risktagande i trafiken som ett oreflekterat faktum, samt till vad som betecknas som panik hos allmänhet och myndigheter.

Det andra området rör forskning kring grupper och identitet. Forskningsområdet är stort, såväl i Europa som på den nordamerikanska kontinenten. En kvantitativ design är återkommande även här, även om det även förekommer kvalitativ design. Forskningsresultat kring ungdomar och identitet visar på styrkan i den sociala identitetens påverkan på individens identitet och hur gruppidentifikation är viktig för att hantera utforskandet av normsystem under tonårstiden. Den betydelse som gruppidentifikation har för ungdomars utveckling återkommer inom forskningsområdet.

Det tredje forskningsområdet handlar mer specifikt om fordonsbaserad ungdomskultur som subkultur, hur ungdomarna ser på sig själva som tillhörande en sådan grupp och hur bilden av dem påverkas av omvärlden och de mediala diskurserna. Forskning kring EPA-kulturen (se A-traktorkulturen) i Sverige förekommer, om än inte i riklig omfattning. I den svenska forskningskontexten benämns ”EPA-kulturen” som en

subkultur bland ungdomar. Bland annat återfinns slutsatser kring att tillhörighet till denna kultur generellt blir ett sätt att positionera sig mot det omgivande samhället och definiera sig som avvikande. Förbindelsen till kulturen som en landsbygdsföreteelse ingår också som en utgångspunkt inom denna forskning. Forskning om ungdomsförarkultur förekommer i ett antal andra nationella sammanhang. Brittisk forskning har undersökt ”boy racer”-kulturen, från såväl ungdomarnas som det omgivande samhällets perspektiv, och har samtidigt studerat hur medias påverkan bidrar till stämpling av ”boy racers” som avvikande och tillhörande en subgrupp. På Island har forskning kring ”car cruising”-fenomenet utgått från automobilitetskonceptet, vilket innebär att ungdomarna skapar en egen plats, både socialt och fysiskt. Detta forskningsområde präglas av kvalitativa inslag, som observationer och semistrukturerade intervjuer, men också genomlysningar av hur dessa grupper skildras i nyhetsmedia och sociala medier. Kvalitativa forskningsstudier inriktade på att utforska hur ungdomarna konstruerar sin gruppidentitet har vi främst funnit i Storbritannien. Den svenska A-traktorkulturen har dragit till sig ett visst forskarintresse, men vi ser att vår studie kan bidra till att beskriva hur A-traktorungdomar påverkas i sin gruppidentitet under det nu existerande mediatrycket. Vår kvalitativa ansats hade kunnat byggas ut vid ett mer omfattande forskningsprojekt, med brittiska studier som förebild. Att kombinera etnografiska metoder som deltagande observationer med semistrukturerade intervjuer hade ytterligare kunnat fördjupa bilden av identitetskonstruktion hos A-traktorgruppen, samtidigt som genomgångar och analyser av nyhetsartiklar och sociala medier hade kunnat ge en bredare bild av hur omvärldens uppfattning om A-traktorgruppen konstrueras. Vi har valt bort dessa kombinationer av metoder med hänvisning till studiens omfattning i tid och omfång.

5. Metod och Metodologiska utgångspunkter

I detta avsnitt presenteras studiens metodologiska utgångspunkter. Avsnittet börjar med metodval efterföljt av urval, empiriska instrument, etiska överväganden, tillvägagångssätt, kvalitetskriterier samt avslutas med val av analysmetod.

5.1 Metodval

Studien har en kvalitativ forskningsansats med fokusgruppintervjuer och enskilda semistrukturerade intervjuer som de kvalitativa metoden. För att studera A-traktorförarens beskrivningar av sina upplevelser kring studiens syfte och frågeställningar använde vi en fenomenologisk utgångspunkt (Bryman 2018, s. 52). Fenomenologin används i syfte att undersöka erfarenheter för att ge en djupare förståelse kring konstruktionen och reproduktionen av deras gruppidentitet (Bryman 2018, s. 54).

Valet av den semistrukturerade intervjumetoden främjar flexibilitet, djupgående svar och en bred förståelse av fenomenet (Bryman 2018, ss. 260-261). Detta ger möjligheten för respondenterna att fritt svara kring de ställda frågorna, samt för oss att ställa följdfrågor utifrån respondenternas uttalanden. Fokusgrupper handlar om samspelet i gruppen. Det rör sig om en social interaktion mellan deltagare som syftar till att gemensamt bygga upp en konstruktion av social betydelse (Bryman 2018, s. 604). Fokusgrupper är viktiga för att utforska sociala normer och värderingar. De enskilda intervjuerna syftade till fördjupning av frågorna och att få del av individens beskrivning utifrån frågeställningarna. Denna studie tillämpar induktiva ansatser då vi drar slutsatser utifrån vad som framkommer i våra intervjuer (Bryman 2018, s. 48).

5.2 Urval

I denna studie använde vi ett målstyrt urval i kombination med snöbollsurval (Bryman 2018, ss. 496, 504). Det innebar att vi vände oss till kontaktpersoner som vi kände och som fick föreslå en eller flera A-traktorförare i Skaraborg att intervjua. Dessa fick i sin tur föreslå andra respondenter. Genom urvalsmetoden ville vi säkerställa att vi fick respondenter som kunde ge adekvat information relaterad till syfte och forskningsfrågor.

Våra urvalskriterier var följande: 1. Respondenten ska vara i åldern 16-18 år. 2. Respondenten ska inneha det körkort som krävs för A-traktor: AM-behörighet, härafter kallat mopedkörkort. (Transportstyrelsen 2022a). 3. Respondenten ska ha regelmässig tillgång till möjligheten att framföra en A-traktor i sin vardag. 4. Respondenten behöver

återkommande och frekvent träffa andra A-traktorförare. 5. Urvalet behöver ha en jämn könsfördelning, minst 40/60.

Gällande det första kriteriet valde vi respondenter i 16-18-årsspannet av tre anledningar. Den nedre gränsen sattes för att ungdomarna skulle ha uppnått en ålder då de själva kunde avgöra sin medverkan utan att behöva fråga målsman. Respondenterna skulle därtill ha en viss grad av erfarenhet gällande att köra A-traktor; många tar mopedkörkort när de är 15 år. Den övre åldersgränsen valdes då 18-årsdagen innebär möjlighet att ta B-körkort, vilket för många leder till att de lämnar A-traktorförarskapet. Att det var A-traktorförares upplevelser som skulle belysas i studien gjorde det nödvändigt att respondenterna uppfyllde det andra och tredje och urvalskriteriet. Det fjärde kriteriet behövde uppfyllas för att det skulle finnas förutsättningar för en gruppstillhörighet. En relativt jämn könsfördelning eftersträvades för att åstadkomma ett representativt urval, därav det femte urvalskriteriet. 2 fokusgruppintervjuer med 3-4 personer i varje grupp, samt 3 enskilda intervjuer genomfördes. En av fokusgrupperna bestod av 1 kvinnlig och 2 manliga A-traktorförare medan den andra fokusgruppen utgjordes av 4 manliga A-traktorförare. 2 enskilda intervjuer gjordes med manliga respondenter medan en gjordes med en kvinnlig respondent. Totalt har 10 respondenter ingått i empiriinsamlingen. En svårighet som konstaterades i urvalsprocessen var ojämnheten mellan manliga och kvinnliga respondenter. Enbart på två kvinnliga A-traktorförare kunde rekryteras, vilket ledde till att vi inte nådde upp till vårt krav på en 40/60-fördelning mellan könen.

5.3 Empiriska instrument

Vår studie utgick från en intervjuguide som stöd för de semistrukturerade intervjuerna. Samma guide användes för båda fokusgrupperna samt de enskilda intervjuerna (se bilaga 1). Intervjuguiden inleds med bakgrundsfrågor som följs upp av mer djupgående intervjufrågor baserade på våra forskningsfrågor (Bryman 2018, ss. 565-566). De fördjupade frågorna i intervjuguiden kategoriserades i intervjuteman skapade utifrån forskningsfrågorna: *Gruppidentitet och gemenskap, ifrågasättande i media och nära omgivning* samt *omvärld och påverkan på gruppidentitet*. Vi tillämpade operationalisering genom att bryta ner frågeställningarna till enkla och tydliga

intervjufrågor (Bryman 2018, s. 200). Vårt första intervjutema, gruppidentitet och gemenskap, operationaliserades exempelvis till “*Hur ofta umgås du/ni med andra A-traktorförare?*”. Intervjuguidens andra tema, ifrågasättande i media och nära omgivning, kopplades till intervjufrågor som “*Hur upplever du/ni att bilden som media ger av A-traktorförare/A-traktorer stämmer?*”. Det tredje temat operationaliserades bland annat genom frågan: “*Hur påverkas du/ni av kritik från media?*”.

5.4 Etiska överväganden

Etiska principer för svensk forskning omfattar fyra grundkrav; *informationskravet*, *samtyckeskravet*, *konfidentialitetskravet* och *nyttjandekravet* (Bryman 2018, s. 170), vilka beaktades i studien. *Informationskravet* har till stor del uppfyllts genom det missivbrev som vi skickade ut till respondenterna. Missivbrevet innehöll information om studiens syfte och frågeställningar, att respondenternas medverkan var frivillig, att rätten fanns att avböja fortsatt medverkan utan att ange skäl samt att intervjuerna skulle spelas in. Här angavs också hur undersökningen skulle genomföras och materialet hanteras. *Samtyckeskravet* har uppfyllts genom att ett formulär för samtycke skickades med missivbrevet. I denna studie rörde det sig om icke-myndiga personer som dock hade fyllt 16 år. Därmed ansågs de ha uppnått en ålder då de var kapabla att själva fatta ett beslut om deltagande baserat på fullödlig information. I 18 § av Lag om etikprövning av forskning som avser människor (SFS 2003:460) anges att en forskningsperson som har fyllt 15 år men inte 18 år och inser vad forskningen innebär själv ska informeras och samtycka till forskningen. Respondenternas ålder i relation till graden av känslighet i ämnet, syftet och forskningsfrågorna har noga beaktats, med bedömningen att deltagandet inte skulle innebära någon hög risk för skada, obehag eller utsatthet. *Konfidentialitetskravet* har uppfyllts genom att personuppgifter och härledbar information till insamlad data inte presenteras i det slutgiltiga examensarbetet. Dataskyddsförordningen, Artikel 5 och 6 (Integritetsskyddsmyndigheten, 2022), har beaktats gällande att personuppgifter ska behandlas med samtycke, för ett berättigat ändamål i så liten omfattning som möjligt. *Nyttjandekravet* har uppfyllts genom att personuppgifter och insamlad data inte delas någon obehörig, och enbart används inom ramarna för studiens genomförande och examination. (Bryman 2018, ss. 170-172). Vi

har ändrat namn och känslig information i det transkriberade materialet. De fingerade namnen motsvarar respondentens kön. Allt material förvärvades på en lösenordsskyddad dator.

5.5 Tillvägagångssätt

Rekryteringen av respondenter i studien inleddes genom att kontakt, via vänner och bekanta, togs med A-traktorförare som uppfyllde våra kriterier. Ungdomarna tillfrågades om deltagande via telefon, sms eller mail. Ett snöbollsurval användes, där de respondenter som vi först fick kontakt med ombads att själva fråga eller tipsa om andra A-traktorförare. Totalt genomfördes två fokusgruppintervjuer och tre enskilda intervjuer. I förväg meddelade vi respondenterna deras rättigheter genom att maila missivbrevet med information om bland annat beaktande av deras anonymitet, rätten att avbryta intervjun, avstå från att delta utan att uppge anledning, att det inte skulle utgå någon ersättning för deltagandet i studien och att intervjuerna skulle spelas in, för att raderas efter examination. Då vi eftersträvade att intervjusituationerna skulle vara så bekväma som möjligt för respondenterna, gavs de möjligheten att själva bestämma intervjumiljö. Alla intervjuer utom en av fokusgruppintervjuerna genomfördes fysiskt på plats: en intervju genomfördes via verktyget Zoom på grund av rådande väderförhållanden. Vid intervjuerna upprepades och förtydligades respondenternas rättigheter, och de fick en sammanfattande genomgång av hur processen skulle gå till. I enlighet med den etiska kodexen fick respondenterna underteckna samtyckesformuläret innan intervjun inleddes. Varje intervjutillfälle pågick i cirka 40-45 minuter, helt enligt målsättningen, vilken även respondenterna informerats om. Intervjuerna genomfördes utifrån intervjuguiden, med utgångspunkt i öppna frågor. Ledande frågor kunde användas som följdfrågor på respondenternas utsagor, i syfte att förtydliga, bredda och fördjupa empirin. Intervjuguiden utgjorde med detta upplägg en strukturerad grund, vilken bidrog till svar på våra forskningsfrågor och uppfyllandet av vårt syfte. Samtliga intervjuer genomfördes gemensamt av oss båda, som ett led i att registrera all information, inför efterföljande tolkning och analys (Bryman 2018, s. 465). Anteckningar gjordes under intervjuns gång, som stöd för det inspelade materialet. Därefter skedde transkribering, kodning och vidare analys.

5.6 Transkriberingsprocess

Transkriberingsarbetet fördelades mellan båda författarna och sammanställdes i ett gemensamt dokument för att få en överblick och säkerställa att inga uttalanden utelämnades från transkriberingen. Respondenternas uttalanden transkriberades grundligt genom att notera deras pauser samt betoning på specifika ord och begrepp. Syftet med detta var att se hela resonemanget och för att inte senare dra ut citat ur deras sammanhang. Den heltäckande transkriberingen möjliggjorde att essensen kunde fångas och att inga detaljer i respondenternas utsagor förbigicks. Detta underlättade sedan relevant grundkodning och analys av resultatet (Braun & Clarke, 2006 s. 17; Bryman 2018, s. 577). Eftersom transkriberingen gjordes heltäckande, har risken för påverkan på resultatet reducerats.

5.7 Kvalitetskriterier

Det finns olika kriterier för att säkra kvaliteten i en forskningsstudie. I denna studie har bland annat extern och intern reliabilitet samt extern och intern validitet använts som måttstock. *Reliabilitet* mäter tillförlitligheten i en studie. Kriteriet syftar på att resultatet av forskningsstudien ska vara pålitligt (Bryman 2018, ss. 466-470). *Extern reliabilitet* handlar om i vilken utsträckning en studie kan replikeras och producera samma resultat med andra deltagare. Det kan begränsa möjligheterna för andra forskare att upprepa studien, då sociala miljöer befinner sig i ständig förändring. Genom noggrann dokumentation av forskningsprocessen, finns möjligheten att återupprepa studien, i syfte att bredda empirin inom forskningsområdet. *Intern reliabilitet* uppnås genom att det inte uppkommer diskrepans mellan studiens forskare i tolkningen av studien, datainsamlingen, resultatet och slutsatser. Detta kvalitetskriterium har uppfyllts genom att vi oberoende av varandra har analyserat empirin för att sedan jämföra och skapa överensstämmelse. Vi strävade efter att uppfylla detta genom kontinuerlig kommunikation mellan oss, genomgående under studiens gång. *Validitet* omfattar studiens relevans, hur forskare observerar, identifierar och man mäter det som ska mätas. *Intern validitet* innebär bland annat att forskarna har en hög grad överensstämmelse mellan begrepp och observationer. Genom att använda noggrant utvalda teorier och begrepp som relateras till studiens syfte och forskningsområde har vi

haft som målsättning att uppnå en tillfredsställande grad av *intern validitet*. *Extern validitet* rör den utsträckning i vilken en studies resultat kan generaliseras till andra sociala miljöer. Detta kan vara problematiskt att uppnå då kvalitativ forskning tenderar att snäva urvalet för en studie istället för att uppnå djupare resultat, vilket gör inte minst vår studie svår att generalisera (Bryman 2018, ss. 465-466).

Ett alternativt kvalitetskriterium som kan höja en studies kvalitet, är objektivitet. Den innebär att forskare inte låter personliga åsikter eller känslor återspeglas i studiens syfte, frågeställningar eller slutsatser. Kriteriet är en viktig del inom samhällsvetenskaplig forskning som har i målsättning att vara värderingsfri, för att undvika skeva resultat (Bryman 2018, ss. 64, 75). I vår studie ställdes intervjufrågor på ett icke-ledande sätt och vi strävade efter att så långt som möjligt undvika att påverka respondenternas värderingar.

5.8 Analysmetod

Vi använde tematisk analys som metod för att bearbeta empirin. Detta innebär att man identifierar, undersöker och finner mönster i data som man kategoriserar in i teman för att sedan hitta likheter och skillnader i materialet (Bryman 2018, ss. 702-704). Med utgångspunkt i vår studie innefattar denna metod identifieringen av mönster och grupperingar som uppstår, vilka är relevanta i relation till A-traktorförarnas upplevelser av social identitetskonstruktion och reproduktion. De teman som alstras representerar viktiga aspekter av datan utifrån studiens forskningsfenomen. Tematisk analys ger möjligheten att belysa respondenternas perspektiv på ett systematiskt och värdefritt sätt. Med utgångspunkt i dessa teman konstruerade vi koder baserade på bland annat frekventa svar från respondenterna och relevans för vårt syfte samt frågeställningar (Braun & Clarke 2006, ss. 18-19).

Tabell 1: Utdrag ur kodningsprocessen

Huvudtema	Meningsenheter	Kod	Undertema
Tillhörighet	“Det blir att man träffar folk när man är ute, tror inte jag hade träffat alla mina killkompisar om	Nya vänner	Social utvidgning

	jag inte hade EPA. Skulle inte umgås med folk så ofta om jag inte skulle ha EPA.” (Sara, s. 3)		
Blicken från omgivande samhälle	“[...] man har förutfattade meningar. Direkt när man ser en EPA så tänker man att alla betar sig så. Det är så många som är runt omkring som håller på så.” (Alma, s. 46)	Generalisering	Generaliseringar/ Stereotyper och påverkan på ingruppen

Vi ställde intervjufrågor baserade på våra forskningsfrågor. Efter transkribering tabellerades hela intervjumaterialet för att underlätta kodningsprocessen. Även kodningen genomfördes med forskningsfrågorna i åtanke. Efter inledande grundkodning summerade vi vilka koder som var mest frekvent förekommande. Därefter kategoriserade vi dem enligt våra forskningsfrågor för att skapa mönster (Saldana 2016, ss. 5-6). En del grundkoder ströks. Andra slogs samman till gemensamma koder. Till sist tog vi fram tre huvudteman och därtill hörande subteman som användes för analysen. Vi använde oss av detta tillvägagångssätt för att uppnå en mer genomgående och heltäckande bild av hur respondenterna beskrev sina upplevelser (Braun & Clarke 2006, s. 9). Vi spelade in intervjun via mobilen för att säkerställa att intervjuobjektens svar sedan blev korrekt transkriberade.

6. Resultat och analys

Studiens resultat presenteras i följande avsnitt genom ett urval av citat från empiriinsamlingen med utgångspunkt i tre huvudteman och fem subteman. För att tydliggöra vår tolkning integrerar vi resultatet och analysen. Våra huvudteman är *tillhörighet*, *blicken från omgivande samhälle* och *stämpling*. Var och en av dessa teman är knutna till våra tre forskningsfrågor. Utifrån respondenternas beskrivningar av sina upplevelser har vi genererat fem subteman. Nedanstående tabell visar uppdelningen av huvudteman och subteman.

Tabell 1: Sammanställning av huvudteman och subteman

Forskningsfråga	Huvudtema	Undertema
-----------------	-----------	-----------

Hur upplever A-traktorförare sin tillhörighet till andra A-traktorförare?	Tillhörighet	Social utvidgning Frihet/Spontanitet
Hur upplever A-traktorförare de ifrågasättanden som förs fram kring dem och deras A-traktorer a) i media och b) i deras nära omgivning?	Blicken från omgivande samhälle	Generaliseringar/Stereotyper och påverkan på ingruppen
Vilken betydelse upplever A-traktorförare att ifrågasättanden i media och i den nära omgivningen har för konstruktionen och reproduktionen av gruppidentiteten A-traktorförare?	Stämpling	Skam/Utsatthet Motreaktion

Studiens teoretiska ramverk har använts som grund i tolkningen av det empiriska materialet. Analysen utgick från syfte och forskningsfrågor och visar sammantaget att respondenterna inte är en homogen grupp gällande upplevelsen av hur gruppidentiteten reproduceras och konstrueras. En del av respondenterna beskriver upplevelser som visar att A-traktorgruppen är en viktig och central del av deras liv och vardag. Andra respondenter ger uttryck för en lösare anknytning till gruppen, mer präglad av att de har A-traktor av praktiska skäl. Att ingå i en befintlig social krets som övergår till att bli A-traktorförare när mopedkörkortet tas är en grund för gruppidentifikationen. En sådan grupp börjar i och med detta umgås i nya former. Empirin visar också att A-traktorförarskapet medför att man träffar nya vänner och därmed utvidgar sin sociala krets. Gemensamt för alla respondenter är att de ger uttryck för att de utsätts för generaliseringar och stereotypi gällande sin tillhörighet till gruppen. En stor del av generaliseringarna skapas av nyhetsmedia samt sociala medier, och upplevs som orättvisa. Grunden för generaliseringarna beskrivs enhetligt vara att det finns en mindre grupp A-traktorförare som beter sig illa. Detta ser vi som en av orsakerna till variationen i upplevd tillhörighet till gruppen: en del respondenter vill inte associeras med nämnda generaliseringar, medan andra intar en position där de antingen står upp för sin A-traktoridentitet eller uppger att de ”inte bryr sig”. Analysen visar att mediabilden av A-traktorförare påverkar respondenternas upplevelse av gruppidentitet.

6.1 Tillhörighet

Vi har inledningsvis valt att fokusera på respondenternas upplevelse av tillhörighet till A-traktorgruppen. *Social utvidgning* och *frihet/spontanitet* är underteman baserat på att de är återkommande i det empiriska materialet och kan knytas till gruppstillhörigheten.

6.1.1 Social utvidgning

Ett mönster i flera av intervjuerna var upplevelsen av att träffa nya vänner genom gemenskapen som uppkommer av att köra A-traktor. I många av fallen fanns en grupp av vänner som kände varandra innan de tog mopedkörkortet, men som efter detta började umgås på nya sätt. Vi har valt att kalla dessa båda sociala effekter för ”social utvidgning”. Respondenterna beskrev genomgående och återkommande hur de träffas på företrädesvis parkeringsplatser.

Det blir bara slumpen liksom. Så kommer en massa dit, så kan det bli att man står och tjötar på en parkering. Det är ju den kulturen som egentligen kallas för raggare liksom. (Markus, s. 42).

Ja, det var parkeringsplatser som gällde, och så spela... musik. Och stå och tjöta, liksom. Och kolla på andra epor, det kanske kom någon ny EPA. Kanske åka runt lite i stan. (Tom, s. 61).

Ja... Det blir ju typ som en ny fritidsgård, den här parkeringen, liksom, fast på nätter istället. Och kvällar (Tom, s. 69).

Vi ser parkeringsplatserna som en viktig mötesplats och en central del rörande den sociala identitetskonstruktionen, där sociala normer utgör en viktig beståndsdel (Tajfel 1981). Respondenterna återger i citaten det ”normala” i att samlas på just parkeringsplatser. Denna rumsliga dimension av umgänget bland A-traktorförare ser vi som en gruppsspecifik norm, och ett av de sammanhang där respondenterna utvidgar sina sociala kontakter, och där den gemensamma identiteten konstrueras och tydliggörs. Markus refererar till denna mötesplats som ett uttryck för raggarkultur och sätter därmed en etikett på företeelsen som gruppsspecifik. Tolkningen är att respondenten menar att detta också är en A-traktorkultur där samlingarna på parkeringsplatserna ingår i gruppsspecifika normer (Tajfel 1981). Toms parallell till en fritidsgård är ytterligare ett tecken på att detta samlingsätt utgör en viktig del av den rumsliga aspekten av en existerande gruppnorm. Musiken och interaktionen kring själva fordonen, som nämns i ovanstående citat, är också återkommande delar av samvaron som en majoritet av

respondenterna beskriver, vilket blir en del i hur respondenterna beskriver sin upplevelse av att konstruera gruppidentiteten som A-traktorförare. Detta överensstämmer med vad Schein (1990) beskriver kring att grupper har egna uppsättningar av *normer* och värderingar, vilket är en väsentlig del av hur den sociala gruppidentiteten konstrueras. Utövändet av gruppnormerna blir en förutsättning för den sociala utvidgningen. Det visar sig exempelvis i Markus beskrivning av att ”det kommer en massa dit” som man ”står och tjötar” med, och Toms uttalande om att ”det var parkeringsplatser som gällde” följt av utsagan om att ”titta på andra epor”. Citaten ovan är också exempel på hur en kollektiv *social identitet* skapas genom att ingå i gruppen av A-traktorförare. Gruppen konstrueras av både befintliga och nya vänner. Detta kan kopplas till det som inom SIT beskrivs som *social kategorisering* (Turner 1982; Turner 1991; Turner 1999). Den sociala utvidgning som framgår av empirin tolkas som bidragande till ett delat medlemskap i en social kategori. Turner (1999) lyfter fram hur en fortgående betoning av likheter inom gruppen är en del av social kategorisering, liksom att individer stereotypiserar både sig själva och andra. Det leder, enligt Turner, till att förstärka banden mellan gruppmedlemmar.

Flera respondenter beskrev, utöver parkeringsplatsträffarna, hur A-traktortillhörigheten har lett till ett nytt sätt att umgås med befintliga vänner, liksom en utbyggnad av vänkretsen. Även här sker den sociala utvidgningen med en form av snöbollsförfarande:

Ja. Och så åka, bara ut och åka, jag vet, jag och min kompis, vi åkte hemifrån mig i [hemorten] [...] Så åkte jag därifrån upp till lite utanför [Skaraborgsk kommun ca sex mil bort], och sen ner till Ulricehamn bara. Bara för att...man kunde liksom. Ja, det var ju svinkul. (Tom, s. 61)

Det är sällan jag hänger med kompisar som inte har EPA. Nästan varje dag jag är med kompisar som har EPA. (Sara, s. 3)

[...] Mycket större vänkrets. Jag träffar vänner som har EPA. Sen blir man vän med deras vänner. Även om de kanske inte har EPA träffar man mycket vänner ändå. Det blir mycket mer socialt. (Sara, s. 3)

Vi tolkar av citaten att vänskapsbanden är en central del av gruppstillhörigheten och en del i hur A-traktorförarna konstruerar sin kollektiva sociala identitet som A-traktorförare. Med utgångspunkt i teoribildningarna kring *social kategorisering* och

gruppidentitet (Turner 1982) är tolkningen att internaliserade *normer* och värderingar som ramar in umgänget är en förutsättning för respondenternas beskrivning av en givande social samvaro. Toms beskrivning är ett exempel på hur själva nöjesåkandet i sig är ett självklart giltigt sätt att umgås på. Detta kan vara ett exempel på en norm inom A-traktorkulturen att "åka för åkandets skull", vilket kan ställas mot en samhällelig norm där exempelvis miljö- och klimataspekter anger att bilkörning bör minimeras till nödvändiga färder. De tre efterföljande citaten utgör beskrivningar av hur respondenterna kan uppleva tillhörighet till andra A-traktorförare. Saras beskrivning: att hon umgås med kompisar som har "EPA" nästan varje dag, och Toms upplevelse av att i A-traktorsammanhanget träffa nya människor genom "någon som känner någon" tolkas som uttryck för *social kategorisering* och identifikation med A-traktorgruppen. Det är i likheterna med andra, och värdet i de sociala banden som kommer med A-traktorförarskapet, som respondenterna finner en gemensam plattform som bidrar till att forma deras sociala identitet (Turner 1999).

Det bör också lyftas fram att det i empirin finns inslag som tyder på att gruppidentifikationen inte stänger ute dem som inte kör A-traktor. Saras uttalande om att bli vän med andra A-traktorförarens vänner, även de som "inte har EPA", är ett exempel på det. Här kan vi i vår analys inte vara säkra på om en sådan beskrivning kan ses som ett förstärkande av gruppidentiteten, genom att A-traktorskapet medför positiva sociala mer-effekter, eller om den är ett tecken på en lösare anknytning till gruppen.

Eftersom *social kategorisering* (Turner 1982) grundar sig i olika attribut, som kultur och värderingar, kan det dock generellt utläsas av empirin att attributen kan stärkas av de sociala banden bland A-traktorförare. Internaliseringen av kultur och värderingar stärks ytterligare bland de respondenter som i hög utsträckning tillbringar sin fritid tillsammans med andra A-traktorförare.

6.1.2 Frihet/Spontanitet

Samtliga respondenter beskrev upplevelser av frihet och spontanitet som följer av A-traktorns själva funktion: att kunna transportera sig oavhängigt kollektivtrafik eller skjuts av vuxna. Denna företeelse framstår som central i påverkan på respondenternas

liv och vardag. Den bidrar till att skapa tillhörighet till andra A-traktorförare, det vill säga de som har samma frihet, och beskrivs i empirin på följande sätt:

[...] 99% av alla som kör EPA är mer spontana än de som inte är det. Se på mina vänner som inte har EPA: man frågar "ska du hit?". De svarar med 'Det blir lite tätt. Kan vi inte ta det imorgon?' Medan vi som har det kan säga 'vi ses där om 30 min', och alla kommer för att vi är tillgängliga på det sättet. (Sara, s. 9).

Jamen, jag har en bil [...] och kan ta mig vart jag vill och har frihet, medan de andra kanske får åka buss eller... (Edvin, s. 21)

Ja, det var ju jättespontant, Det var ju så här: 'Tja', vill du hänga', typ, på snapchat eller någon annan sociala medier, och så bara man... ja, visst, så drog man dit, liksom (Tom, s. 58).

Det som beskrivs i ovanstående citat tolkas som en i grunden konkret praktisk frihet som i sin tur leder till en gemensam, delad, känsla av frihet. I fler fall uttrycker sig respondenterna här dessutom i termer av jämförelse med de som *inte* har den friheten. Det stämmer överens med teorin om *social kategorisering* (Turner 1982), hur individer går från individuell till social identitet. Inom teoribildningen används *metakontrast-principen* (Turner 1991) som en term för att beskriva hur upplevelsen av den gemensamma kategori som binder samman gruppen, här den praktiska friheten och känslan av den, överskuggar individuella upplevelser och skillnader och även definierar gruppen gentemot andra grupper. Med hänvisning till detta är tolkningen att respondenternas beskrivningar att friheten som A-traktorn ger, och den sociala utvidgning som den leder till, är en viktig del i konstruktionen av deras tillhörighet till gruppen A-traktorförare.

Tajfel (1981) använder en definition på social identitet som innebär den del av individens självkoncept som kommer från vetskapen om att tillhöra en grupp kombinerat med det värde och den emotionella betydelsen som grupptillhörigheten har. Saras beskrivning av spontanitet; att "*alla kommer för att vi är tillgängliga på det sättet*" innefattar värdet i friheten att kunna ge sig iväg med en gång, men vi ser det också som ett uttryck för grupptillhörigheten - att det är just umgänget med andra A-traktorförare som prioriteras framför andra fritidssysselsättningar och annat umgänge.

Spontaniteten kan ses som ytterligare ett normativt inslag i den sociala identiteten; att vara spontan kan betraktas som en norm inom gruppen. Respondenternas utsagor om frihet kopplad till den sociala utvidgningen tolkas som ett viktigt värde knutet till gruppen och den sociala identitetskonstruktionen.

6.2 Blicken från omgivande samhälle

Vi har valt att slå samman nyhetsmedia och sociala medier i ett gemensamt tema tillsammans med omgivningens reaktioner. En anledning är att nyhetsmedia i stor utsträckning sprider sina nyheter via sociala medier, där allmänhet kan läsa, kommentera och dela vidare. Ytterligare en anledning är att respondenterna själva associerade till nyhetsmedia och sociala media i samma beskrivningar. Under temat för vi också in analysen av hur omgivningen visar sina reaktioner på A-traktorgruppen, relaterat till mediebildens.

6.2.1 Generaliseringar, stereotyper och påverkan på ingruppen

Respondenterna förmedlade överlag att de tar del av vad nyhetsmedia och till stor del även sociala medier skriver och förmedlar kring A-traktorer och A-traktorförare. Beskrivningen av den bilden genomsyras konsekvent av uppfattningen att den bygger på oriktiga omdömen där slutsatser kring hela A-traktorgruppen baseras på olämpliga beteenden, både i och vid sidan av trafiksituationer, hos en liten andel av alla A-traktorförare. De flesta av respondenterna var också tydliga med att denna mindre grupp som betar sig olämpligt faktiskt existerar. En mindre andel av respondenterna uttryckte i och med det en viss förståelse för de av omvärldens reaktioner och uppfattningar som framkommer i nyhetsmedia och sociala medier. Så här beskrivs det i empirin:

Jag tycker inte att den stämmer [mediebildens]. I alla fall inte i vår, min, kompiskrets. Vi håller ju inte på och svinar så här mycket som det står att vi gör. Eh, utan vi... vi håller ju inte på och liksom skräpar ner eller spelar jättehög musik liksom, i bostadsområden heller. Utan... det gör nog andra, men i alla fall inte vi... (Edvin, s. 15)

Nej, det är en liten klick, kan man säga, som håller på så. Majoriteten, tycker inte jag, håller på så mycket som tidningarna och sånt skriver i alla

fall. Inte här i (nämner sin hemkommun) i alla fall, och inte i Skaraborg. (Edvin, s. 16).

[Om sociala medier/tiktok] Jamen, någon kanske så här typ... filmar en video bara 'vad är det för människor', typ, 'vart är världen på väg' och så... filmar de på en parkering. Och jag kan hålla med. Det ska inte se ut så en parkering efter att fem... A-traktorer har varit där. Eh... men då kanske man inte behöver yttra sig om det på tiktok till en massa tusentals människor [...] (Tom, s. 59).

Citaten är exempel på hur respondenterna upplever att nyhetsmedia/sociala medier bidrar till en generaliserad bild av A-traktorförare som grupp - en bild som bygger på beteenden hos en mindre andel medlemmar i gruppen. Med teoretisk utgångspunkt i stereotyp-begreppet tolkas dessa generaliseringar som ett tydligt exempel på hur media och, i sin förlängning, allmänheten skapar en förenklad och systematiserad bild av A-traktorförare som grupp. Tajfel (1981) lyfter fram *sociala stereotyper* som, till skillnad från den som skapas hos enskilda individer, bara kan skapas genom att delas av ett större antal människor inom sociala grupper eller enheter.

Genomgående återfinns utsagorna om att en mindre andel av alla A-traktorförare faktiskt betar sig i enlighet med de stereotyper som media enligt dem reproducerar. Ingen av respondenterna upplevde sig ingå i den andelen, vilket kan ses i uttalanden som ”*det gör nog andra, men i alla fall inte vi*” och ”*det är en liten klick*” (Edvin). Citaten tolkas som ett tydligt tecken på en vi- och dem-mentalitet inom A-traktorgruppen. Förhållningssättet till stereotypiseringen som upplevs drabba alla i gruppen skiljer sig åt mellan respondenterna. Tom är en av dem som verkar ha internaliserat den allmänna normen, vilket visar sig i citatet ”*Och jag kan hålla med. Det ska inte se ut så en parkering efter att fem... A-traktorer har varit där*”. Samtidigt ger han uttryck för sin identifikation och lojalitet med gruppen när han beskriver reaktionerna och att: ”*man inte behöver yttra sig om det på tiktok till en massa tusentals människor, utan då kanske man kan göra något åt det istället*”. Att kunna se på sig själv med omvärldens ögon och samtidigt stå för vissa normer inom gruppen tyda på en lösare anknytning till gruppen. Kontrasten mellan ingrupsnormer och samhällsnormer kan ses som en form av ambivalens, och kan påverka styrkan i gruppidentifikationen, eftersom sociala normer är bidragande till den (Turner 1991). I

empirin kan prov på den här ambivalensen noteras, och kan bland annat bero på grupperingen inom A-traktorgruppen – mellan dem som sköter sig och dem som inte gör det.

De *sociala stereotyperna* (Tajfel 2001) som bildas genom generaliseringen av A-traktorgruppen i media/sociala medier kan ha en påverkan på medlemmarna i A-traktorgruppen, genom att dessa stereotyper fastställer en viss bild av dem, som även avspeglas i omgivningens reaktioner. Detta ”färgar av sig” på hela gruppen:

Har man en A-traktor så är man en del av den gruppen oavsett vad. Att folk uppfattar det som att det är så i alla fall (Linus, s. 53)

Man drar ändå alla över en kam. Att vi är jobbiga och inte sköter oss, bara är ett problem i trafiken liksom överlag, skulle jag säga (Alma, s. 56)

Respondenterna i ovanstående citat menar att det finns en tydligt generaliserande uppfattning om gruppen som helhet, och att omgivningen har negativa uppfattningar om A-traktorförare oavsett individuellt beteende.

Den nära omgivningen

Kopplat till *stereotypisering* (Tajfel 1981) agerar i viss mån även andra ungdomar i respondenternas sociala omgivning utifrån förutfattade idéer och stereotyper, vilket tydliggörs ytterligare hos följande respondenter:

[...] De drar väl alla över en kam, typ att det är, eh, landsbygdsfolket som kommer liksom i A-traktorer, så vi får väl...alltså, de tycker väl att vi lite utanför så, ...Men nu när det har kommit upp att det är mer stadsbor som har det så har de fått en annan syn på det....Eh. men i början var det ju mycket så här. Ah, kör du A-traktor liksom sådär...Då var det lite konstigt i början men nu det ju... alltså planat ut så... att fler och fler kör då, va. (Edvin, s. 16).

[Angående hur andra ungdomar ser på dem som grupp]. Ja, som taxi (Adam, s. 29).

Folk tycker att det är gött att jag har en bil som jag åker med liksom. Sen är det vissa som ser att man är lite bonnig också där. Men då får jag vara så. Jag har egentligen inte hört något dåligt eller fått något till mig eftersom jag inte är den stereotypiska EPA-personen (Alma, s. 47).

Det ska först betonas att Almas uttalande om att hon inte ser sig som ”den stereotypiska EPA-personen” är ännu ett exempel på hur respondenterna i studien skiljer sig åt gällande gruppidentiteten. Gällande andra ungdomars syn på A-traktorgruppen beskriver Adam hur en del andra ungdomar ser på dem som en funktionell tillgång i form av presumtiv skjuts. Flera respondenter, som Edvin, beskriver hur andra ungdomars syn på A-traktorförare som ”bonniga” har luckrats upp på grund av det ökade antalet stadsboende A-traktorförare. Dessa två företeelser från empirin står i kontrast till respondenternas övriga beskrivningar av omvärldens ifrågasättanden och kritik. Exempel på sådana beskrivningar är:

Det är väl för att det finns folk som har epor som som betar sig på ett annat sätt liksom, som är lite sämre. Och så tänker man att alla överlag är det, liksom. Man har förutfattade meningar. Direkt när man ser en EPA så tänker man att alla betar sig så. Det är så många som är runt omkring som håller på så (Alma, s. 46).

Jamen det har man väl fått, att man är en stoppkloss i vägen liksom [...]. Och man har ju fått lite, ja, kritik så på vägarna också. Alltså man har fått ett finger eller något sånt där. (Edvin, s. 16).

[...] i vår familj liksom har det alltid varit ett jättebra sätt att ta sig runt men det har alltid varit så att vi pratar gott om A-traktorer och så det har vart allt är en bra grej (Markus. s. 51)

De två första citaten ovan är exempel på hur respondenter beskriver sin upplevelse av sociala stereotyper (Tajfel 1981). Tolkningen utifrån det är att vuxna i omgivningen har en påverkan på ungdomarnas självbild kring att köra A-traktorer. Å andra sidan, som Markus beskriver, kan den vuxna omgivningen ge positiv förstärkning för att köra A-traktor. Utsagan ”vi pratar gott om A-traktorer” kan ses som ett försök att stärka ungdomarna som A-traktorförare och motverka den generaliserande bilden i media och från stora delar av omvärlden. Det kan påverka den sociala identitetskonstruktionen genom självkategoriseringsprocessen, då denna innebär att definiera sig själv och sin kollektiva identitet i relation till den sociala kontexten och uppfattningen av sociala normer (Turner 1999). Respondenterna i studien beskrev genomgående att de vuxna som har positiva uppfattningar kring A-traktorförare i första hand är familj och släkt. Vi

ser att en positiv omgivning kan motverka de negativa stereotyper som respondenterna känner att de är utsatta för.

Omgivningens påverkan på ingruppen

Nyhetsmedia/sociala mediers, och i sin förlängning också omgivningens, generaliserade syn på A-traktorgruppen utgör en påverkan på respondenternas konstruktion av sin gruppidentitet. Denna påverkan verkar få olika följder inom empirin, vilket kan förklaras med utgångspunkt i Turners (1991; 1999) betoning av hur medlemskap i ingruppen handlar om självkategorisering och social identitet och den tidigare nämnda *metakontrast-principen*. De delade kollektiva uppfattningarna i respektive grupp har en påverkan på A-traktorförarnas upplevelse av de ifrågasättanden och synpunkter som kommer fram i olika typer av media och från omgivningen.

I tidigare avsnitt (6.1.1) har det lyfts fram hur respondenterna upplevde och konstruerade sin grupp tillhörighet. Genom att de upplevde sig stereotypiserade av media och delar av omvärlden (6.2.1) ser vi också att en del av dem såg sig som tillhörande en ingrupp som förhåller sig till utgruppens, omvärldens uppfattning om dem:

[...] De ser oss som att vi är på parkeringar hela dagarna och ute och leker med bilarna typ. Oftast träffar vi någon och är ute och åker. Jag ser det inte som att vi hänger på stan med EPA, som många tror [...] att vi gör [...] (Sara, s. 9)

De ser oss inte som, ja, pålitliga intresserade ungdomar, utan bara förstör och stökar [...] (Edvin, s.20)

Det är inte bara vi som kör, att man har en olaglig EPA liksom. Det är även andra bilister som inte håller gränserna [...]. Det är liksom bara vi som gör fel (Alma s. 46).

Känslan av ”vi och dem”, som kommer till uttryck i citaten ovan, är rikt representerad i studien. Respondenterna upplevde att A-traktorgruppen, där de själva ingår, är ifrågasatt på felaktiga grunder. Den samlade empirin i studien visar på ett återkommande tema kring upplevelsen att vara utpekad, trots att omvärlden, utgruppen, också har representanter som utövar vissa av de kritiserade beteendena, vilket Almas citat är ett exempel på. Att bli kritiserad och ifrågasatt p.g.a. sitt medlemskap i en grupp kan ha en

påverkan på den sociala identiteten som A-traktorförare (Se avsnitt 6.1.1). Respondenternas beskrivningar tolkas som att samtliga påverkas av att ta del av det som skrivs och framförs i media. Vi ser dock också, med hänvisning till återkommande olikheter i respondenternas beskrivning av styrkan i tillhörigheten, att påverkan inte ger uttryck i en stark ingruppstillhörighet hos alla respondenter. Tvärtom kan den generaliserade mediabilden leda till en form av avståndstagande – att inte vilja bli identifierad som A-traktorförare. Ytterligare en effekt som påverkar styrkan i ingruppstillhörigheten är att den beskrivna minoritetsgruppen bland A-traktorförare som inte sköter sig kan skapa en ambivalent inställning till ingruppsvärdet.

6.3 Stämpling

Ett framträdande tema när respondenterna beskrev hur nyhetsmedia/sociala medier och omvärlden ser på dem och den åtföljande generaliseringen/stereotypiseringen är upplevelsen av att få en oförtjänt stämpel på sig. Respondenterna använde ord som ”EPA-drägg”, ”ovårdad”, ”svina” och ”köra stolle”, som exempel på hur A-traktorgruppen kan beskrivas. Känslan av orättvisa löper som en röd tråd genom empirin och leder till olika reaktioner, vilka vi har valt att redovisa under två subteman nedan: *skam/utsatthet* och *motreaktion*. Analysen görs bland annat mot bakgrund av Beckers (1963) tankar om hur stämpling och avvikande uppstår som ett resultat av omgivningens syn på grupper eller individer som anses avvika från det övriga samhällets normer.

6.3.1 Skam/utsatthet

Respondenternas upplevelser av mediabilden och omvärldens reaktion verkar ha en tydlig påverkan på hur de ser på sig själva i egenskap av A-traktorförare och på sin grupptillhörighet. Här skiljde sig respondenterna åt i sina utsagor kring effekterna av den upplevelsen. En del uppgav att omvärldens reaktioner i dagsläget gör att de minimerar antalet sammanhang där de riskerar att identifieras som A-traktorförare, alternativt berättade om andra som försöker undvika sådana situationer. Ordet ”skam” i detta subtema används inte som ett uttryck för att ha gjort någonting som man faktiskt skäms för, utan snarare för att beteckna känslan av att omvärlden via den orättvisa

stämpeln menar att en A-traktorförare bör skämmas. Detta blir tydligt i resonemangen hos respondenterna Linus och Tom:

[...] på senare tid har jag... inte att man skäms liksom... bara att man blir misstolkad lite [...] Det är bara en känsla. Man känner att folk vet ju hur en EPA-människa är liksom. Och jag som också tillhör EPA-människorna. Jag ser mig inte vara en EPA-människa för jag använder den som ett redskap [...] [...] Det jag upplevt på senare tid: [Jag] är ...klar med Epa:n liksom (Linus, s. 46)

Nu är det ju mer så här: ska vi hänga hemma hos någon istället. För folk... vi orkar inte. Ja, det har blivit en sån stämpel nu, mot alla som kör EPA så att... vi känner lite: [...] jamen nästan EPA-drägg [...]. (Tom, s. 58).

Linus sätter ord på en upplevelse av en stereotypisering som har blivit tydligare över tid, och som har lett honom i riktning mot ett avståndstagande från A-traktorkulturen. I det efterföljande citatet återger Tom hur han och hans vänner väljer att avvika från det inom gruppen normativa sättet att umgås på (se 6.1.1), för att undvika den stämpel som tillhörigheten till subgruppen innebär. Här är det av vikt att Tom med formuleringen ”vi orkar inte” också beskriver denna strategi som resultatet av ett utifrån kommande tryck. Vi ser i hans utsagor i övrigt att detta yttre tryck har ökat i och med nyhetsrapportering och synpunkter i sociala medier. Detta överensstämmer med *stämplingsteorin* (Cohen 2002; Becker 1963). Beckers utgångspunkt är att det är omvärldens uppfattning om att människor avviker från normer som skapar själva avvikandet. Detta kan leda till moralisk panik (Cohen). Ingen av respondenterna i vår studie uppgav att de har gjort sig skyldiga till något som de anser vara fel eller lagbrytande i ordets breda bemärkelse. Känslan av skam, är mer ett uttryck för den anpassning till de av omgivningen uppställda normerna och uppfattningarna som Becker lyfter fram. Denna anpassning kan antingen gälla justeringar för att passa in i den ”avvikande” gruppen eller i det omgivande samhället. I Linus och Toms fall är det den sistnämnda anpassningen som verkar ha skett som ett resultat av påverkan från omvärlden. Respondenterna gav återkommande olika bilder av graden av tillhörighet till A-traktorgruppen – att ingruppskänslan inte var lika hög hos alla. Linus uttalande om att han inte ser sig ”vara en EPA-människa” är ett av de tydliga exemplen på hur en del respondenter, dock en

minoritet, inte vill identifiera sig med ingruppen A-traktorer. Tom, som under intervjun i sin helhet gav uttryck för att identifiera sig med ingruppen relativt starkt, uttalar här ovan mer explicit att det är det yttre trycket – trycket från utgruppen – som leder längre bort från A-traktornormerna och ingruppen. Tolkningen är att detta tryck i det här fallet leder till stämpling, som i sin tur skapar reaktioner av anpassning från en del av respondenterna. Stämplingen bidrar till ett partiellt och över tid uppkommet avståndstagande från, och i vissa fall lösare tillhörighet till A-traktorgruppen och gruppidentiteten.

Som Tajfel (1981) lyfter växer stereotyper fram ur kategoriseringsprocessen och har en tendens att bestå även om det finns fakta som talar emot stereotypen. Att respondenterna i studien kände sig utsatta för generalisering genom bilden som ges i nyhetsmedia/sociala medier skapar en ambivalens i deras syn på sin tillhörighet till A-traktorgruppen. Flera av respondenterna beskrev hur de inledningsvis kände att A-traktorn förde dem in i en social gemenskap av ett nytt och givande slag, och att de uppskattade det normativa umgänget. A-traktorförarskapet blev en del av deras identitet. Denna känsla urholkades dock över tid, parallellt med att de också beskrev ett ökat tryck från media. Tolkningen är att detta påverkar deras identifikation med gruppen A-traktorförare. Från att ha känt en tillhörighet till, och identifikation med, gruppen, söker en del av respondenterna i studien sig bort från A-traktorrelaterade situationer och beteenden, för att undvika en känsla av skam.

Samtliga respondenter beskrev på olika vis upplevelser av utsatthet, relaterat till mediabilden. En del av utsattheten handlade om att vara utpekad som medlem av en grupp som definieras genom en oriktig och skev bild, reproducerad av nyhetsmedia och sociala medier:

Alla som kör EPA har fått en stämpel på sig [...] Att man är dålig och uppför sig dåligt liksom det skrivs i den här gruppen [en lokal facebookgrupp] Att alla med epor kör så dåligt och att de håller på. [...] Man vet vilka fem stycken som har EPA liksom. (Alma, s. 45)

[...] Det påverkade mig då när det kommer ut i media, all kritik om EPA-traktorer. Allt hat går på oss liksom känner jag [...] (Markus, s. 54).

I Almas fall blir utsattheten extra tydlig i och med att hon bor i en mindre ort, där den lokala facebook-gruppen bidrar till stämplingen (Cohen 2002; Becker 1963). Det kan betonas att Alma hörde till de få i studien som explicit inte vill definieras som en A-traktorförare, utan enligt utsago bara använder den för att transportera sig. Även Markus, från samma fokusgrupp, beskriver här denna typ av mediaskapade utsatthet, och uppger inledningsvis att han inte känner några direkta band till A-traktorkulturen. Under intervjuens gång gav dock båda via sina beskrivningar uttryck för att rent praktiskt ändå ägna sig åt en rad normativa praktiker i linje med vad som beskrevs av övriga respondenter. De tydliga verbala avståndstagande från A-traktorkulturen tolkas som en strategi för att hantera den stämpling och den utsatthet som de är utsatta för. Det fanns en fysiskt grundad utsatthet som kom till uttryck hos flera av respondenterna. Det är den som äger rum i trafiken:

Det är ju det där med dumma omkörningar, alltså. [...] Du utsätter både den som kör EPA:n och dig själv och andra för fara [...] [...] Och ibland kan det ju vara så, att den bilen som är på väg att krocka med den som de möter: Den mötande trafiken blir arg på A-traktorn istället. För de tycker att det är A-traktorns fel (Tom, s. 70)

Jag känner så här ibland när man ser dem på facebook-forum. Och så lägger de ut [...] 'Ja, nu låg det en EPA i 30', och så har de tagit en bild. "Och låg mitt i vägen". Och så kanske [...] är det vinterväglag. Då tänker jag så här: Vänta två minuter tills det kommer en bussficka. Då kan jag ju faktiskt köra in. Om man inte gör det, då kan jag fatta att man blir frustrerad. Men man behöver ju inte lägga ut direkt, liksom (Tom, s. 67).

Respondenternas beskrivning av trafikrelaterade reaktioner från andra indikerar att det är en företeelse som har ökat. Tolkningen är att respondenterna delvis kopplade till det mediala trycket. En del respondenter beskrev även känslor av rädsla eller hotad säkerhet i vissa dylika situationer. Denna typ av utsatthet kan också påverka identitetskonstruktionen inom själva A-traktorgruppen. Den kan bland annat stärka den sociala identiteten då A-traktorförare kan finna gemensam grund i sin utsatthet. *Metakontrast-principen* (Turner 1991) är applicerbar på detta fenomen, genom att det yttre trycket och stereotypiseringen från media och omgivningen bidrar till kategoriseringsprocessen och stärker gruppens känsla av gemensam upplevelse. (Se mer om detta i 6.3.2). Detta sker samtidigt som distansen/skillnaden i förhållande till

omvärlden ökar och stärker känslan av ingrupp/utgrupp (Turner). Sammantaget är tolkningen att det yttre trycket från media och omgivningen påverkar A-traktorförarna i studien på olika vis. Tidigare i analysen har det konstaterats att detta tryck kan leda till en svagare upplevelse av tillhörighet till gruppen för en del respondenter, medan det får motsatt effekt för andra.

6.3.2 Motreaktion

Medan en del av respondenterna beskrev känslor av skam och utsatthet som en reaktion på de synpunkter och åsikter som kommer fram i media och från omgivningen, reagerade andra med att, enligt vad de säger, inte ta åt sig. Ett fåtal uttryckte en känsla av att stå upp för den man är:

Jag påverkas väl inte jättemycket. Jag kör om jag vill liksom så. Det är ingen som ska kunna säga till om något eller... och jag tar inte åt mig så heller om någon säger det: jamen du är ju A-traktorförare. Jag kör om jag vill, liksom (Edvin, s. 19)

Nej, det är väl överlag, att det....gör mig inget eller vad man ska säga. Utan, jag sköter mig...Det är inte så mycket att ta åt sig. (Emil, s. 37)

[...] jag tar nog knappt åt mig, alltså. Då [tidigare] hade jag nog tagit åt mig mer. Men då var inte kritiken på samma sätt, heller (Tom, s. 72)

Edvin är den av respondenterna i studien som tydligast beskriver upplevelsen av att stå upp för att han är A-traktorförare. Hans identitet som A-traktorförare tolkas som en viktig del av honom - en del som han vill visa för omgivningen, vilket resulterar i att omgivningen och medias reaktioner snarare stärker hans gruppidentitet. Detta stämmer överens med den tidigare nämnda *metakontrast-principen* (Turner 1991), där gruppens interna likheter kontrasterar mot skillnader i relation till omvärlden. *Metakontrast-principen* kan användas för att förklara delar av kopplingen mellan mediatryck och gruppidentitet (se 6.3.1), i likhet med upplevelsen av skam och utsatthet, beskriven ovan (6.3.1). Att ”inte bry sig” kan också ses som att stå upp för sin *sociala identitet*. Tajfel (1981) betonar att individer strävar efter att uppnå en tillfredsställande självbild, och att individers tillhörighet till grupper bidrar till självbilden. Vi kan inte utifrån respondenternas uttalanden säkert veta om de faktiskt

inte ”bryr sig”, eller om det är en strategi för att upprätthålla sin sociala identitet som medlem av A-traktorgruppen. Oavsett vilket ser vi denna verbalt uttryckta likgiltighet inför det yttre trycket som ett sätt att bibehålla en identitet som A-traktorförare. Respondenterna beskrev konsekvent en uppdelning av A-traktorgruppen i de som sköter sig och de som inte gör det. Av dem vars upplevelser visar på en starkare identifikation med gruppen ser vi att denna sociala identitetskonstruktion rör gruppen som sköter sig. Att ”inte bry sig” tolkas här som en strategi för att hantera den utifrån kommande stereotypin (Tajfel) av A-traktorförare.

6.4 Avslutande analys

Empirin präglas dels av en rad beskrivningar rörande A-traktorgruppen, identitetskonstruktionen och den yttre påverkan från media/sociala medier och omvärlden som delas av alla respondenter, dels av utsagor som skiljer sig respondenterna emellan. Vi ser också ett antal exempel där enskilda respondenter gav uttryck för ambivalens kopplat till A-traktorgruppen och tillhörigheten till den som ingrupp. Utöver det som tidigare nämnts angående dessa skilda utsagor ser vi också att flera av respondenterna relaterade sin identitetsmässiga nulägesstatus som A-traktorförare till att de närmar sig 18-årsåldern. En del av respondenterna hade även nyligen tagit B-körkort. Vi konstaterar med detta att A-traktorperioden i ungdomars liv har en tydlig början och ett tydligt slut. Det ligger i A-traktorförarskapets natur att tidsperioden då de ingår i denna grupp avslutas i och med att de tar B-körkort. Detta kan delvis förklara flera respondenternas uttryck för tvetydighet kopplat till ingrupp/utgruppsnormer och styrkan i grupp tillhörigheten. Flera av de äldre respondenterna beskrev sina upplevelser i termer av ”förr” och ”nu”. Tolkningen är att de är på väg att lösgöra sig från gruppidentiteten som A-traktorförare, på väg mot nästa steg – att bli ”vuxna” bilförare.

Skilda förhållningssätt till A-traktorgruppen kan också härröras till de två fokusgrupper som har ingått i empirin. Båda fokusgrupperna innehöll personer som känner varandra. Den ena fokusgruppens gemensamma budskap var inledningsvis att de inte ser sig själva som A-traktorförare, utan bara personer som använder fordonet av praktiska skäl. Under intervjun visade det sig dock att en av respondenterna i gruppen beskrev

upplevelser som är i linje med det som av övrig empiri framstår som utövande av normer inom A-traktorgruppen. Detta tolkas som ännu ett uttryck för en ovilja att identifiera sig med A-traktorförargruppen trots att nämnda respondent gav positiva beskrivningar med koppling till det som ovan nämnts, av social utvidgning och frihet (se 6.1.1 och 6.1.2).

Avslutningsvis konstaterar vi att resultatet genomgående speglar att A-traktorförarna har ökat betydligt i antal under de senaste åren. De utgör en mer heterogen grupp än tidigare, vilket även kan bero på dagens regelverk som möjliggör för A-traktorer att se ut som en vanlig personbil. Det kan vara en faktor bakom att A-traktorförarna i mindre omfattning än tidigare omfattas av en gemensam grund för identifikation, vilket leder till en slutsats att dagens A-traktorkultur är inte kan betraktas som homogen

7. Diskussion och slutsatser

Syftet med denna studie var att belysa A-traktorförarens upplevelser av att socialt konstruera och reproducera sin gruppidentitet i ett läge där A-traktorer och A-traktorförare är ifrågasatta. I detta avsnitt besvaras de frågeställningar som har utformats som grund för att uppfylla syftet med studien. Kopplingar görs till tidigare forskningsstudier på områden som ger stöd för eller bidrar till att belysa vår studies syfte. Därefter följer egna reflektioner kring studien, med resonemang kring utmaningar i empiriinsamling och analys samt avslutningsvis tankar kring framtida forskning.

Utifrån vår första frågeställning, ”*Hur upplever A-traktorförare sin tillhörighet till andra A-traktorförare?*” fann vi en bild av att A-traktorförskapet genomgående ger positiva värden i form av social utvidgning, frihet och spontanitet. Den sociala utvidgningen uppstår genom grupp-specifika normer. Normerna manifesteras bland annat genom samlingarna på parkeringsplatser, vilket skapar en viktig plattform för umgänget. Gruppmedlemskapet leder till nya umgängessätt med den befintliga vänkretsen men är också en essentiell förutsättning för att få nya vänner. Friheten skapas av möjligheten att kunna transportera sig själv och är förutsättningen för en spontanitet som i sin tur framstår som en viktig funktion för den sociala utvidgningen. Vi finner att den rent praktiska friheten leder till en känsla av frihet som delas av andra

A-traktorförare samtidigt som den avgränsar gruppen gentemot dem som inte har samma möjlighet till frihet och spontant umgänge. Friheten är med andra ord ett värde som påverkar den sociala utvidgningen och underlättar för umgänge med andra A-traktorförare. Analysen leder till slutsatsen att social utvidgning och frihet är två viktiga faktorer som bidrar till identitetskonstruktionen som A-traktorförare hos ett flertal av respondenterna. Resultaten är i linje med det som Paricio, Herrera, Rodrigo och Viguer (2020) lyfter fram om sambanden mellan social identitet, gruppidentifikation och ungdomars positiva utveckling. Slutsatsen här är att en majoritet av respondenterna i vår studie upplever att deras grupptillhörighet som A-traktorförare har en positiv påverkan på dem genom den sociala identiteten som tillhörigheten medför. Resultatet visar att grupptillhörigheten har en stor påverkan på flertalet respondenters liv och fritid genom den sociala utvidgningen och den sociala identiteten, vilket stämmer överens med Albarello, Crocetti och Rubinis (2018) resultat om det starka sambandet mellan personliga och sociala identitetsprocesser bland tonåringar, och hur resultatet kan kopplas till att meningsfull social identifikation under tonårstiden kan stödja utforskandet av värde- och normsystem. Vi drar slutsatsen att eftersom flertalet respondenter tillbringar en stor andel av sin fritid med A-traktorrelaterade aktiviteter spelar grupptillhörigheten och den sociala identiteten en viktig roll i deras tonårsliv. Vikten av den sociala identitetskonstruktionen betonas även i Bettencourt och Humes (1999) resultat om att den sociala identiteten skiljer sig från den personliga i att värderingar, känslor och relationer är vanligare i den sociala identitetskonstruktionen. Slutsatsen utifrån vårt resultat är att en majoritet av respondenterna upplever en påtaglig tillhörighet till A-traktorgruppen och att de också reflekterar över just relationer och värderingar, vilket vi utvecklar vidare i detta avsnitt.

En annan slutsats som dras utifrån vårt resultat är att samlingarna på parkeringsplatserna är av central betydelse för konstruktionen av gruppidentiteten. Den utgör tillsammans med själva åkandet i A-traktorer en social norm inom gruppen och får funktionen av ett vardagsrum för dess medlemmar. Det kombinerade rumsliga och sociala perspektivet för fordonsanknutna ungdomsgrupper knyts i Collin-Langes (2013) studie till automobilitets-konceptet där sociala praktiker och ”*ways of dwelling*” sätts i relation till

ungdomsbaserad fordonskultur på Island. Studiens resultat visar på att utövandet av denna fordonskultur kan handla om en form av mänsklig territorialitet där ungdomar skapar sina egna sociala och fysiska ”rum”. Detta stärker slutsatsen om parkeringsplatserna som betydligt mer än bara en plan yta att samlas på. Automobilitetskonceptet används också av Lumsden (2015) i hennes studie av brittiska ”boy racers” och hur de använder modifierandet av sina bilar för att uttrycka sig och konstruera och bibehålla både sin individuella och kollektiva identitet. Det finns inga evidens i resultatet för ett liknande fokus på själva fordonet, även om det förekommer uttalanden om status och typen av A-traktorer. Slutsatsen kring detta är att ändrade regelverk och ett kraftigt ökat antal A-traktorer har lett till att själva fordonet kan se ut som vilken personbil som helst. Avslutningsvis gällande den första frågeställningen ser vi en komplexitet i resultaten gällande den upplevda tillhörigheten till A-traktorgruppen. De positiva värdena skapar upplevelse av tillhörighet hos flertalet respondenter, men inte alla. En mindre andel förmedlar att de inte identifierar sig som A-traktorförare. Orsaken till denna komplexitet relaterar vi återkommande till nedan, kopplat till den avvikande ”gruppen i gruppen och påverkan från den bild av A-traktorförare som sprids i media.

När det gäller vår andra frågeställning, ”*Hur upplever A-traktorförare de ifrågasättanden som förs fram kring dem och deras A-traktorer a) i media och b) i deras nära omgivning?*” är slutsatsen att den bild som skapas i media och sociala medier genomgående upplevs som skev, orättvis och baserad på generaliseringar och stereotypisering av A-traktorgruppen. Dessa generaliseringar speglas i stor utsträckning också av omgivningens reaktioner, som respondenterna upplever det. Det bör här tilläggas att resultatet visar ett undantag i omgivningarnas negativa, generaliserande, reaktioner. Familj, släkt och en del vänner förmedlar enligt respondenterna positiva uppfattningar om A-traktorförare. Dessa uppfattningar kan motverka och mildra upplevelsen av de negativa stereotyperna. Resultatet visar entydigt att generaliseringar från media och omgivningen i övrigt upplevs bygga på beteenden hos en minoritet av A-traktorförare som betar sig illa. Ingen av respondenterna uppger sig tillhöra denna minoritet. Det framstår också som att den generaliserade mediabilden påverkar, och

delvis skapas av, omvärldens uppfattning om dem. Det leder till slutsatsen att stereotypiseringen av A-traktorförarna bidrar till att förstärka en vi- och -dem-känsla som gör att en majoritet av respondenterna ser sig själva som en ingrupp gentemot utgruppen bestående av media och omgivningen. Alemir, Giritli Nygren och Nyhlén (2023) slår i sin studie om unga kvinnliga A-traktorförare fast att A-traktorförargruppen är att betrakta som en subgrupp. De såg att medlemskapet i gruppen kan ses som ett sätt att ”prata emot” (*talking back*) det omgivande samhället. Vi ser inte att detta överensstämmer fullt ut med vårt resultat, vilket delvis kan bero på att de har haft ett genusperspektiv på sin studie. Dock ser vi likheter angående slutsatsen att A-traktorkulturen innehåller normer som avviker från övriga samhället (se nedanstående resonemang om stämpling). Slutsatsen är att respondenterna upplever mediabilden och, i sin förlängning, omgivningens syn på A-traktorgruppen, som orättvis. Detta grundlägger en känsla av att ingå i en grupp som avviker från normerna, snarare än att, som ovan nämnda studie har kommit fram till, medlemskapet i A-traktorgrupp i sig är en motaktion mot det omgivande samhället. Lumsden (2009) har studerat hur medlemmarna av en ungdomsbilkultur, ”boy racers”, i en brittisk kontext (se ovan) ser på sig själva i ett sammanhang av ifrågasättande från omgivningen och under tryck av en mediabild som stämplar gruppen som avvikande. Studien visar att medlemmarna av ”boy racer-gruppen” såg sig själva som orättfärdigt stämplade av media och att de aktivt försökte ta avstånd från den stereotypa bilden av gruppen med dess negativa konnotationer. Studien visade också på inslag av avvikare inom gruppen, bestående av dem som betar sig illa, vilket andra medlemmar i gruppen tar avstånd ifrån. Det finns flera paralleller till denna studie och slutsatsen utifrån vårt resultat är att den befintliga ”avvikargruppen i gruppen” är den som grundar synen på A-traktorförare från media och omgivningens håll, och att ingen av respondenterna identifierar sig med den typen av avvikande beteende. Denna slutsats kan bidra till att förklara de skillnader i upplevelser av tillhörighet som framkommer av resultatet. En mindre andel av A-traktorförarna vill, som nämnts tidigare, inte identifiera sig som A-traktorförare. Slutsatsen här är att ”gruppen i gruppen” och medias generaliseringar kan ge en förklaringsgrund till att ett fåtal av respondenterna inte vill se sig själva som normativa A-traktorförare. Det kan också vara en bidragande orsak till den ambivalens som enligt

resultatet finns hos övriga respondenter: att dels känna en identifikation med A-traktorgruppen och de positiva värden som följer av det, dels reagera med ”omgivningens syn” på A-traktorförare som skräpar ner, spelar hög musik och bryter mot trafikregler/lagar.

Den tredje frågeställningen, *”Vilken betydelse upplever A-traktorförare att ifrågasättanden i media och i den nära omgivningen har för konstruktionen och reproduktionen av gruppidentiteten A-traktorförare?”*, hör i resultatet nära samman med den förra frågeställningen. Slutsatsen är att mediabilden och reaktionerna i omgivningen har stor betydelse för hur A-traktorförare positionerar sig identitetsmässigt i förhållande till gruppen och omvärlden. Som tidigare nämnts visar Lumsdens (2009) studie hur media bidrar till att stämpla ”boy racers” i Storbritannien, och att en av gruppmedlemmarnas strategier är att försöka korrigera bilden som når ut till och präglar den omgivande allmänheten. Denna strategi, att försöka motverka stereotypiseringen, har vi inte kunnat se i vårt resultat. Det visar snarare att upplevelserna av medias stereotypisering och generalisering har olika påverkan på respondenterna. Utöver de som därmed inte vill identifiera sig som A-traktorförare visar resultatet att det också finns upplevelser av skam och utsatthet. Vi ser inte skammen som internaliserad, utan som en upplevelse av att inte utsätta sig för situationer där det finns risk för att bli felaktigt stämplad av omgivningen. I praktiken innebär det att en del av respondenterna väljer att inte praktisera de normer som de verkar ha internaliserat, och som de har uttalat positiva konnotationer till, exempelvis umgänget på parkeringsplatser och friheten. En del av utsattheten som följer av trycket från media och kommer med upplevelsen av att vara stämplad av omgivningen. I vissa fall är den mer avgränsad och rör lokala grupper i sociala medier riktad mot situationen inom ett avgränsat geografiskt område. Slutsatsen är att denna typ av utsatthet har betydelse för respondenternas identitetskonstruktion som A-traktorförare och även bidrar till att förklara respondenternas divergerande grad av tillhörighet till gruppen.

Lumsdens (2009) resultat visar att mediabilden av ungdomsförarkulturen bidrar till att förstärka moralpaniken hos allmänheten gentemot subgruppen. Best (2008) har undersökt kopplingen mellan unga förare, statistiska tolkningar, mediareportering och

moralpanik, i en amerikansk kontext, och kommit fram till att mediabilden bygger på varaktiga uppfattningar om tonåringar och deras inblandning i trafikolyckor. De båda studierna är i linje med vår studie, där vi drar slutsatsen att mediabilden och omvärldens reaktioner skapar reaktioner som har stor betydelse för respondenternas utsatthet, både i och vid sidan av trafiksituation, och även påverkar deras identitetskonstruktion som A-traktorförare. Resultatet visar att synen på A-traktorförares beteenden i trafiken utgör en väsentlig del av bakgrunden till stereotypiseringen och den stämpling som respondenterna upplever. Tilleczek (2004) har i sin kanadensiska studie valt att utgå från statistik som visar att en majoritet av dödsfallen bland tonåringar orsakas av skador från trafikolyckor. Det har varit hennes utgångspunkt i studiet av logiken hos ungdomsförarkulturen och hur den regleras i lag. Inte minst kopplat till Bests (2008) studie, där hon lyfter fram vad hon kallar ”statistikens fallfrukter” gällande tonåringar och förarskap, ser vi Tilleczeks studie, och den statistik som är utgångspunkten för hennes syfte, som ett exempel i sig på förutfattade och ihållande uppfattningar om ungdomsförare. Utifrån resultatet i denna studie är slutsatsen att respondenterna upplever stämpling genom generaliseringar och förutfattade meningar från omvärlden, med media som katalysator. Att en stor andel av generaliseringarna rör rena trafiksituationer ser vi bidrar till stämplingen och föranleder respondenternas utsatthet, både i och vid sidan av trafiksituationer. Slutsatsen är att mediabilden i ökande omfattning bidrar till att stämpla A-traktorförare, vilket även påverkar omgivningens beteenden i trafiken gentemot dessa förare. Ytterligare ett exempel på hur dessa varaktiga och förutfattade uppfattningar om ungdomar bildar utgångspunkt för själva forskningen är Hassan & Abel-Atys (2013) studie som bland annat syftar till undersöka orsaken bakom ungdomars riskbeteende i trafiken snarare än att belägga i vilken utsträckning de utövar detta riskbeteende. Vi ser att denna forskningsstudie om ungdomsförare, trafikbeteenden och attityder har en utgångspunkt som skiljer sig kraftigt från vår studie, med fokus på A-traktorförares upplevelser av just denna stigmatiserande bild.

Vårt resultat visar att en mindre andel av respondenterna möter den generaliserade bilden av A-traktorgruppen och upplevelsen av stämpling med att vilja stå för sitt

A-traktorförarskap, vilket i sin tur visar på en styrka i känslan av tillhörighet till gruppen. Ytterligare ett fåtal ger uttryck för att ”inte bry sig”. Alemir, Giritli Nygren och Nyhléns (2023) forskning visar hur de kvinnliga A-traktorförarna ser sin grupp tillhörighet i sig som ett sätt att opponera sig mot majoritetssamhällets fördomar och reaktioner. Lumsdens (2009) studie visar hur ”boy racers” fruktlöst försöker motverka den mediaorsakade stämplingen genom att försöka ändra på bilden via kommunikation med nyhetsmedia. I relation till dessa studier är slutsatsen att resultatet i vår studie inte visar någon dylik aktiv motreaktion på stämplingen. Respondenterna ger här mer ett uttryck för ett förhållningssätt som är individuellt eller på gruppnivå, men som inte märks utåt.

7.1 Styrkor och svagheter

Vårt kvalitativa metodval med semistrukturerade intervjuer utförda dels enskilt, dels i fokusgrupp, har varit ändamålsenligt i det att vi har kunnat få den information från respondenterna som har behövts för att uppfylla syftet med studien och besvara våra forskningsfrågor. Användandet av fokusgrupper gav ett mervärde i empiriinsamlingen, då det bidrog till att stärka analysen av konstruktionen av gruppidentiteten. Det valda teoretiska ramverket var relevant för syfte och analys, vilket också bidrog till att en röd tråd kunde hållas genom alla steg i studien.

En av fokusgruppintervjuerna fick p.g.a. väderleken planeras om till att genomföras på distans, via verktyget Zoom, men intervjun var ändamålsenlig och utgjorde ett värdefullt bidrag till empirin. Vi ser också generellt att det föreligger en risk för intervjuareffekt i vår studie, där vår närvaro som intervjuare kan innebära en risk för skevheter rörande socialt önskvärda responser (Bryman 2018, s. 287). Vi har reflekterat över denna risk i analys och slutsatser, och ser att det inte går att eliminera helt men det centrala i slutsatserna härrör från att det verbala avståndstagandet.

Då flertalet av våra respondenter var omyndiga lade vi särskild vikt vid samtycke och att ge upprepad, noggrann och tydlig information till dem före, under och efter intervjuerna, både rörande studiens syfte och deras rättigheter. Vi underströk respondenternas möjlighet att när som helst kontakta oss om de har några frågor, och att

denna kontakt kunde ske via såväl telefon som sms och e-post. Vi ser det som en styrka med studien att samtliga respondenter kunde känna sig trygga med sitt deltagande.

Det kan vara en svaghet med studien att vi inte nådde upp till vårt ursprungliga mål; en könsfördelning om minst 60/40 i urvalet. Av de kvinnliga A-traktorförare som tillfrågades tackade de flesta nej med hänvisning till tidsbrist. Benägenheten för manliga A-traktorförare att tacka ja till medverkan var betydligt högre, vilket resulterade i en könsfördelning om 80/20. Med tanke på hänvisningen till tidsbrist ser vi att rekryteringen av kvinnliga respondenter eventuellt kunde ha underlättats av att vi hade erbjudit intervjuer på distans, för att minska deras tidsåtgång.

7.2 Egna reflektioner och framtida forskning

Incitamentet till vårt val av studieobjekt och syfte var att vi under det senaste året har upplevt en eskalerande uppmärksamhet, med negativa förtecken, kring A-traktorförare i nyhetsmedia och sociala medier. Återkommande funderingar kring hur mediafokuset påverkar A-traktorförarna själva utgör en grund till att vi valde att genomföra denna studie. Våra idéer kring ämnet rörde sig initalt kring att vi inte bara ville ta reda på hur A-traktorförarna själva såg på sin gruppidentitet och det mediafokus som har uppstått, utan även hur detta kunde skilja sig åt beroende på geografisk tillhörighet kommunmässigt. Den geografiska ingången valdes bort för att avgränsa området, men vi menar att den kan gå att utveckla i framtida forskning. I vår egen empiriinsamling fanns fynd kring geografiska skillnader som vi ser som intressanta för framtida forskning. Vi ser också att resultaten kring ”den avvikande gruppen i gruppen” från vår egen studie, har paralleller i befintlig forskning. Denna företeelse är intressant att utveckla vidare gällande gruppidentitet, stämpling och intergrupprelationen till den övriga gruppen. Detsamma gäller för våra resultat kring medias påverkan på den allmänna synen kring A-traktorer. Tidigare forskning visar på komplexiteten kring medias påverkan på A-traktorer, vilket vi vill undersöka vidare med fokus på sociala medier. Vi har funnit studier av både kvalitativ och kvantitativ design samt mixed method, och ser att kombinationen av metoder är gynnsam för att utforska området.

Referenser

- Albarelo, F., Crocetti, E. & Rubini, M. (2018). I and Us: A Longitudinal Study on the Interplay of Personal and Social Identity in Adolescence. *Journal of Youth and Adolescence: A Multidisciplinary Research Publication*, 47(4), ss. 689-702. doi:10.1007/s10964-017-0791-4
- Alemir, S., Giritli Nygren, K. & Nyhlén, S. (2023). EPA (aka A-traktor) Girl Greasers in Sweden: Girlhood in Motion?. *Young, Nordic Journal of Youth Research*, 13(1), ss. 5-102. doi:10.1177/11033088221112534
- Alice (2021). Insändare: Sluta hata på oss med A-traktorer. *Smålands-tidningen*, 23 maj.
<https://www.smt.se/2021-05-23/insandare-sluta-hata-pa-oss-med-A-traktorer>
- Becker, H. S. (1963). *Outsiders – Studies in the sociology of deviance*. The Free Press – A Division of Simon & Schuster Inc.
- Best, A. L. (2008). Teen driving as public drama: statistics, risk, and the social construction of youth as a public problem. *Journal of Youth Studies*, 11(6), ss. 651-669. doi:10.1080/13676260802247581
- Bettencourt, B. A. & Hume, D. (1999). The cognitive contents of social-group identity: values, emotions, and relationships. *European Journal of Social Psychology*, 29(1), ss. 113-121.
 doi:10.1002/(SICI)1099-0992(199902)29:1<113::AID-EJSP911>3.0.CO;2-G.
- Benne, K. D., & Sheats, P. (1948). Functional Roles of Group Members. *Journal of Social Issues*, 4(2), 41-49. doi:10.1111/j.1540-4560.1948.tb01783.x
- Braun, V. & Clarke, V (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative research in psychology*, 3(2), ss. 77-101. doi:10.1191/1478088706qp063oa
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 3 uppl., Liber.

- Cohen, S. (2002). *Folk devils and Moral panics: The creation of the Mods and Rockers*. 3 uppl., Routledge.
- Collin-Lange, V. (2013). Socialities in Motion: Automobility and Car Cruising in Iceland. *Mobilities*, 8(3), ss. 406-423. 10.1080/17450101.2012.743220
- Evvard, M. (2022). A-traktorförarna: ”Alla borde ha respekt för oss också”. *Falköpings Tidning*, 9 november.
<https://www.falkopingstidning.se/2022-11-09/A-traktorforarna-alla-borde-ha-respekt-for-oss-ocksa>
- Forsyth, D. R. (2019). *Group Dynamics*. 7 uppl., Cengage.
- Goffman, E. (1963). *Stigma - notes on the management of spoiled identity*. Simon & Schuster, Inc.
- Gunnarsson, B. (2022). Debattinlägg: A-traktorer borde inte få finnas på vägarna - Trafikutbildarna: Vuxenvärlden måste ta ansvar. *Aftonbladet*, 31 oktober.
<https://www.aftonbladet.se/debatt/a/on3MrV/trafikutbildarna-A-traktorer-borde-inte-fa-finnas>
- Hogg, M. A. & Abrams, D. (2006). *Social identifications - a social psychology of intergroup relations and group processes*. 2 uppl., Routledge.
- Hogg M. A. & Reid S. A. (2006). Social identity, self-categorization, and the communication of group norms. *Communication theory*, 16(1), ss 7-30.
doi.org/10.1111/j.1468-2885.2006.00003.x
- Hassan, H. M. & Abdel-Aty, M. A. (2013). Exploring the safety implications of young drivers' behavior, attitudes and perceptions. *Accident Analysis and Prevention*, 50, ss. 361-370. doi:10.1016/j.aap.2012.05.003
- Integritetsskyddsmyndigheten (2022). Dataskyddsförordningen i fulltext; Artikel 5; Artikel 6.
<https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/dataskyddsförordningen-i-fulltext/#A5> [2022-11-01]

- Leijman, S. (2022). Vården larmar efter dödsolyckorna med A-traktor: ”Ökande trend”. *SVT*, 24 oktober.
https://www.svt.se/nyheter/lokalt/varmland/fem-doda-pa-tre-manader-dramatisk-okning-av-dodsolyckor-med-a-traktorer?fbclid=IwAR3n_5s9f5bKCPpmjT7iHFQvGHrgDOMjmnwqFUUmUbZqeWBfOv9JICG5aQ7A
- Lumsden, K. (2009). Do We Look Like Boy Racers?' The Role of the Folk Devil in Contemporary Moral Panics. *Sociological Research Online*, 14(1), ss. 1-99. doi: 10.5153/sro.1840
- Lumsden, K. (2015). (Re)civilizing the Young Driver: Technization and Emotive Automobility. *Mobilities*, 10(1), ss. 36-54. doi: 10.1080/17450101.2013.823716
- Polisen (2022). Majoriteten A-traktorer är trafikfarliga, visar regional insats.
<https://polisen.se/aktuellt/nyheter/2022/november/veckans-kontroller-i-vast-vi-sar-att-majoriteten-a-traktorer-har-allvarliga-brister-forenat-med-trafikfara>
 [2022-11-05]
- Polispodden Öst* (2020). 29. A-traktorer, mopeder och elsparkcyklar [podcast], november.
https://open.spotify.com/episode/0KZKqfpl6TISfMIDur4Gp6?fbclid=IwAR3HCIPo3LeM4RHs2K6bJp0DFY8Gt5FyT05h7X280OVaq_07xvvZG4nHEHg [2020-11-11]
- Paricio, D., Herrera, M., Rodrigo, F. & Viguer, P. (2020). Association Between Group Identification at School and Positive Youth Development: Moderating Role of Rural and Urban Contexts. *Frontiers in Psychology*, 11, Artikel 1971. doi:10.3389/fpsyg.2020.01971
- Parker, J. D., Taylor, G. J., Bagby, R. M. & Acklin, M. W. (1993). Alexithymia in panic disorder and simple phobia: A comparative study. *The American Journal of Psychiatry*, 150(7), ss. 1105–1107. doi.org/10.1176/ajp.150.7.1105

- Reicher, S. (1982). Determination of collective behaviour. I Tajfel, H. (red.) *Social identity and intergroup relations*. Cambridge University Press, ss. 41-83.
- Rosell, R. (2022). Här är regelskärpningarna som föreslås för A-traktorer. *Aftonbladet*, 2 november.
https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/kEwKzX/vill-skarpa-regler-for-A-traktorer-alla-lagforslag?fbclid=IwAR3aveqS00-_4JSuzZlXugJVxqd8glvseGYqUr18I9w1ClI-Ow23Ed2EXQ
- Saldana, J. (2016). *The Coding Manual for Qualitative Researchers*. 2 uppl., Sage Publications.
- Schein, .E. H. (1990). Organizational Culture. *American Pscyhologist*, (45(2), ss. 109-119. Downloads/schein_1990_organizational_culture.pdf
- SFS 2003:460. *Lag om etikprovning av forskning som avser människor*. Utbildningsdepartementet.
- Tajfel, H. (1981). *Human Groups & Social Categories*. Cambridge University Press.
- Tajfel, H. (2001). Social stereotypes and social groups. I Hogg, M. A. & Abrams, D (red.). *Intergroup relations - essential readings*. Psychology Press, Taylor & Francis (Group), ss. 132-145.
- Tilleczk, K. C. (2004). The Illogic of Youth Driving Culture. *Journal of Youth Studies*, 7(4), ss. 473-498. doi:10.1080/1367626042000315239
- Transportstyrelsen (2022a). A-traktorer; Det här gäller för A-traktorer.
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsregler/A-traktor/>
- Transportstyrelsen (2022b). *Skärpta A-traktorkrav kan vända olyckstrenden*.
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2022/skarpta-A-traktorkrav-kan-vanda-olyckstrenden/> [2022-11-01]

- Transportstyrelsen (2022c). *Uppdrag att utreda regler för A-traktorer*. (Rapport TSV 2021-10478).
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/vagtrafik/uppdrag-utreda-regler-A-traktorer.pdf>
- Turner, J. C. (1982). The cognitive construction of groups. I Tajfel, H. (red.) *Social identity and intergroup relations*. Cambridge University Press, ss. 15-40.
- Turner, J. C. (1991). *Social influence*. Open University Press.
- Turner, J. C. (1999). Some Current Issues in Research on Social Identities and Self-categorization Theories. I Ellemers, N., Spears, R. & Doosje, B. (red.) *Social Identity*. Blackwell Publishers, ss. 6-34.
- Wedberg, E. (2023). EU vill ha körkortskrav för A-traktorer. *Teknikens värld*, 28 februari.
<https://teknikensvarld.expressen.se/nyheter/bil-och-trafik/eu-vill-ha-korkortskrav-for-A-traktorer/>

Bilaga: Intervjuguide

Syfte

Syftet med studien är att belysa A-traktorförarens upplevelser av att socialt konstruera och reproducera sin gruppidentitet i ett läge där A-traktorer och A-traktorförare är ifrågasatta.

Bakgrundsfrågor

- Hur gammal är du?
- När tog du mopedkörkort?
- Hur länge har du haft tillgång till en A-traktor?

Inledande frågor

- Varför valde du att ta mopedkörkort?
- Bor du på landet eller i stan?

F1: Tema: Grupp, identitet och gemenskap

- Hur ser en vanlig dag där ni umgås med varandra ut?
- Hur ofta umgås du/ni med andra A-traktorförare?
- Vad betyder relationerna med andra A-traktorförare för dig/er?
- Hur stor andel av din fritid tillbringar du med andra A-traktorförare jämfört med de som inte kör A-traktor?

F2: Tema: Ifrågasättanden i media och nära omgivning

- Händer det att du/ni tar del av vad som skrivs och sägs i media om A-traktorer/A-traktorförare?
- Hur upplever du/ni att bilden som media ger av A-traktorförare/A-traktorer stämmer?
- Hur upplever du/ni att andra ungdomar (som inte är A-traktorförare) uppfattar er som A-traktorförare?
- Har du/ni som A-traktorförare stött på kritik från vuxna och andra ungdomar i er omgivning?
- Hur ser den kritiken ut i så fall?

- Brukar du/ni hamna i diskussioner med andra kring frågor kopplade till A-traktorer? I så fall: hur ofta?

F3: Tema: Omvärld och påverkan på gruppidentiteten

- Upplever du/ni att omgivningen betraktar er som en del av A-traktorgruppen?
- Hur påverkas du/ni av kritik från media?
- Hur upplever du/ni att omgivningen ser på er som grupp?
 - Hur rättvis upplever ni att bilder av din/er grupp är?
- Hur pratar du/ni sinsemellan om kritiken?
 - Hur tänker du/ni kring dem som ger kritiken?
 - Är det någon bild som du/ni skulle vilja utmana av det som beskrivs i media?

Bilaga: Missivbrev

MISSIVBREVET

Hej!

Vi är två studerande på Socialpsykologiskt program, det tredje och sista året, vid Högskolan i Skövde. Under vårterminen genomför vi vårt examensarbete inom socialpsykologi. Syftet med examensarbetet är att belysa A-traktorförarens upplevelser av att socialt konstruera och reproducera sin gruppidentitet i ett läge där A-traktorer och A-traktorförare är ifrågasatta. Våra tre grundläggande frågeställningar är:

- F1: Hur upplever A-traktorförare sin tillhörighet till andra A-traktorförare?
- F2: Hur upplever a-traktorförare de ifrågasättanden som förs fram kring dem och deras A-traktorer a) i media och b) i deras nära omgivning?
- F3: Vilken betydelse upplever A-traktorförare att ifrågasättanden i media och i den nära omgivningen har för konstruktionen och reproduktionen av gruppidentiteten som A-traktorförare?

Som målgrupp har vi valt ungdomar i åldrarna 16-18 år med mopedkörkort, som kör och har tillgång till A-traktor i sin vardag.

Därför kontaktar vi dig med en förfrågan om du vill medverka i en fokusgruppintervju tillsammans med 3-4 andra ungdomar inom målgruppen. Vi beräknar att intervjun kommer att ta cirka 45-60 minuter att genomföra. Intervjuerna kommer att äga rum i Falköping eller Skövde under perioden vecka 8-10.

Efter gruppintervjuerna kommer vi att fråga några av er deltagare om ni vill ställa upp även på enskild intervju. De som tackar ja till detta bokas in på en passande tid några dagar senare. Denna intervju pågår i 45-60 minuter.

Vi ser din beskrivning av din identitet som A-traktorförare som viktig, då den kan bidra till att skapa en bra och konstruktiv dialog mellan A-traktorförare och omvärlden, både vad gäller ungdomar som inte kör A-traktor och representanter för vuxenvärlden i form av föräldrar, skolpersonal, trafikskola och, inte minst, andra trafikanter.

Ditt deltagande är frivilligt och du kan när som helst välja att avbryta det utan att ange något särskilt skäl. Intervjuerna kommer att spelas in, transkriberas och analyseras utifrån teman som vi finner. Alla personliga uppgifter som du lämnar och allt som du säger vid intervjuerna omfattas av lagstadgad sekretess och kommer att aidentifieras. Ingen information delas till någon obehörig person, och används enbart för studiens

genomförande och examination. När examensarbetet är godkänt kommer allt inspelat material och alla personuppgifter att raderas.

Det är viktigt för oss att din beskrivning uppfattas på ett korrekt sätt av oss som genomför studien. Därför kommer vi att skicka tillbaka vår tolkning till dig för synpunkter innan vi avslutar vårt examensarbete.

Vi hoppas på ditt deltagande i vår studie och ser fram emot att ta del av dina erfarenheter. Vi behöver dock informera om att det inte utgår betalning för din medverkan.

Vi är tacksamma om du har möjlighet att återkomma till oss senast XXX med besked om din medverkan. Du är också välkommen att skriva eller ringa om du har några frågor kring studien.

Med vänliga hälsningar

Petra Markrud
070-21 60 248
b20petma@student.his.se

Abdallah Naif
076-39 01 446
a20abdna@student.his.se

Handledare:

Susanna Nordström, lektor i socialpsykologi,
Institutionen för hälsovetenskaper, Högskolan i Skövde
susanna.nordstrom@his.se