

Prostor javnog prijevoza: između privatnosti i društvenosti

Jukić, Katarina

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:359543>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-29**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Sveučilište u Zadru
Odjel za sociologiju
Sveučilišni diplomski studij
Sociologija



Katarina Jukić

Prostor javnog prijevoza: između privatnosti i društvenosti

Diplomski rad

Zadar, 2024.

Sveučilište u Zadru
Odjel za sociologiju
Sveučilišni diplomski studij
Sociologija

Prostor javnog prijevoza: između privatnosti i društvenosti

Diplomski rad

Student/ica:

Katarina Jukić

Mentor/ica:

izv. prof. dr. sc. Sven Marčelić

Zadar, 2024.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Katarina Jukić**, ovime izjavljujem da je moj **diplomski** rad pod naslovom **Prostor javnog prijevoza: između privatnosti i društvenosti** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 1. listopada 2024.

Sadržaj

1. Uvod	1
2. Cilj i svrha istraživanja	2
3. Definiranja javnog prostora	3
3.1 <i>Javni prijevoz i njegova obilježja</i>	3
3.1.2 <i>Putovanje kao društvena situacija</i>	4
4. Ponašanje putnika javnog prijevoza kroz prizmu teorije E. Goffmana	7
4.1 <i>Interakcija putnika javnog prijevoza kroz prizmu teorije E. Goffmana</i>	7
4.1.1 <i>Uspostavljanje odnosa i održavanje društvenosti u javnosti</i>	10
4.2 <i>Asocijalno ponašanje u kontekstu javnog prijevoza</i>	13
4.2.1 <i>Metode izbjegavanja drugih u javnom prijevozu</i>	14
4.3 <i>Ponašanje u skladu sa situacijom i pravilima</i>	15
4.4 <i>Antisocijalno ponašanje u kontekstu javnog prijevoza</i>	18
5. Istraživačka pitanja	20
6. Metodologija	20
7. Rezultati istraživanja i rasprava	23
7.1 <i>Dinamika putnika: od ukrcaja do iskrcaja</i>	23
7.2 <i>Načini poticanja društvene interakcije i ostvarivanje društvenih odnosa u javnom prijevozu</i>	30
7.3 <i>Asocijalna ponašanja putnika</i>	36
7.4 <i>Ponašanje u skladu s društvenim očekivanjima i pravilima javnog prijevoza</i>	41
7.5 <i>Antisocijalna ponašanja i incidenti te reakcije putnika uzrokovane istima</i>	46
8. Zaključak	53
9. Prilozi	55
9.1 <i>Prilog 1. Protokol promatranja sa sudjelovanjem</i>	55
9.2 <i>Prilog 2. Popis slika</i>	55
10. Literatura	56

Prostor javnog prijevoza: između privatnosti i društvenosti

Sažetak

Javni je prijevoz javni prostor u pokretu koji podrazumijeva određen broj pojedinaca koji putuju zajedno u neposrednoj blizini. Shodno tome, javni prijevoz podrazumijeva društvenost. Međutim, pojedinci često posežu za metodama održavanja svoje privatnosti. S obzirom na to, cilj je istraživanja analizirati i objasniti ponašanja putnika i odnos prema privatnosti u javnom prijevozu, točnije u autobusu. Kako bi se ispitao cilj, korištena je metoda promatranja sa sudjelovanjem uz neformalne razgovore s putnicima. Prema rezultatima istraživanja putovanje se može opisati kao društvena situacija i događaj. Dakle, putnici dolaze u točno vrijeme na autobusnu stanicu obavljajući aktivnosti poput predaje prtljage, pokazivanja karte, sjedanja na rezervirano mjesto. Nadalje, aktivnosti putnika su raznolike, a neke su aktivnosti poput pogleda prema prozoru i stavljanja stvari na prazno sjedalo izvođene s namjerom kako bi se izbjegla interakcija s drugim putnicima. S druge strane, rezultati ukazuju na društvenost. Naime, autobus je mjesto prolaznih odnosa koje karakterizira kratkotrajnost poput pitanja vezanih za vrijeme dolaska autobusa. Također, zamijećeni su slučajevi poznanstava i segmentalnog odnosa u kojima putnici nepoznati jedni drugima dijele dio informacija o sebi. Zatim, rezultati istraživanja ukazuju na ponašanja putnika koja su prikladna i u skladu s pravilima javnog prijevoza poput vođenja telefonskog razgovora potišo i poštovanja tuđeg prostora. Međutim, prema nekim rezultatima istraživanja autobus je mjesto podložno antisocijalnim ponašanjima poput svađanja oko mjesta sjedenja. Antisocijalna ponašanja mogu poljuljati ugođaj putovanja uzrokujući negativne reakcije kod drugih prisutnih.

Ključne riječi: javni prijevoz, ponašanje putnika, interakcija

Public transport space: between privacy and sociality

Abstract

Public transport is a public space in motion that involves a certain number of individuals traveling together in close proximity. Accordingly, public transport implies a sociability. However individuals often resort to methods to maintain their privacy. Considering this, the aim of this research is to analyze and explain the behavior of passengers and their attitude toward privacy in public transport, specifically on the bus. In order to investigate the objective, a method of observation with participation and informal conversations was used. According to the research results, travel can be described as a social situation and occasion. Therefore, passengers arrive at the station at a specific time performing activities such as showing their tickets, and sitting in reserved seats. Furthermore, passenger activities are varied, and some activities are used with the intention of avoiding interaction with other passengers, such as looking out of the window, or placing items on an empty seat. On the other hand, the results indicate sociability. Namely, the bus is a place of fleeting relationships that are characterized by short duration, such as questions related to the arrival time of the bus. Additionally, some cases of acquaintances and segmental relationships were noted, in which unfamiliar passengers share some information about themselves. Then, the research results indicate the behaviors of passengers that are appropriate and in accordance with the rules of public transport, such as sitting in reserved seats, and respecting the space of others. However, according to some research results, the bus is a place prone to antisocial behavior such as arguing over seats. Antisocial behaviors can diminish the comfort of travel, causing negative reactions among other passengers.

Keywords: public transport, passenger behavior, interaction

1. Uvod

Javni prijevoz obuhvaća prostor u kojem se svakodnevno odvija cirkulacija putnika. Zapravo, u prostoru javnog prijevoza događa se kontinuirano prikupljanje i miješanje javnosti dok prijevozno sredstvo ide kroz grad (Rink, 2023). S obzirom na javnost i dostupnost javnog prijevoza svima, razumljivo je prožimanje društvenosti takvim prostorom (Lofland, 1989). Naime, kada se osobe nalaze u neposrednoj blizini, onda postaju dostupne na neki način jedna drugoj (Goffman, 1967). S druge strane, neki nastoje privatizirati javni prostor. Tako posežu za asocijalnim ponašanjima i onim što Goffman (1963) naziva uljudnom nepažnjom koja podrazumijeva svjesnost bez zaokupljenosti, uljudnost bez interakcije. Dakle, pojedinci se često znaju ponašati nedruštveno u javnim prostorima. Zapravo, pokušavaju ostati sami aktivno izbjegavajući komunikaciju ili bilo kakav oblik interakcije s drugima.

Shodno navedenom kroz rad se prožimaju dvije dimenzije, društvenost i privatnost, uz navođenje prikladnog i neprikladnog ponašanja u javnom prijevozu autobusa. Dakle, ovaj rad ima za cilj analizirati i objasniti ponašanja putnika i odnos prema privatnosti u javnom prijevozu, točnije u autobusu. Za potrebu ovog istraživanja provedeno je promatranje sa sudjelovanjem tijekom 18 putovanja, uključujući međugradska putovanja te gradska i prigradska putovanja. Kako bi se dobila potpunija slika istraživanja, provedeno je 5 neformalnih razgovora s putnicima tijekom putovanja.

U radu će se prije svega prikazati teorijsko objašnjenje teme s osloncem na E. Goffmana. Odnosno, definirat će se javni prostor, a potom javni prijevoz i njegova obilježja. U sklopu toga pružit će se objašnjenje putovanja kao jedne društvene situacije. Potom će se objasniti različiti aspekti ponašanja putnika kroz prizmu teorije E. Goffmana, a zatim će se definirati i objasniti interakcija u kontekstu javnog prijevoza. Potom će se definirati asocijalna, antisocijalna ponašanja te ponašanja u skladu s pravilima. Nadalje, rezultati istraživanja bit će prikazani kroz teme dobivene induktivnim kodiranjem. Odnosno, prikazat će se i interpretirati podatci vezani za dinamiku putnika, načine poticanja interakcije i ostvarivanja društvenih odnosa, asocijalna ponašanja, ponašanja u skladu s pravilima i društvenim očekivanjima javnog prijevoza te antisocijalna ponašanja putnika javnog prijevoza. Navedeni teorijski elementi i teme istraživačkog dijela činit će strukturu rada koja će biti popraćena proučenom literaturom.

2. Cilj i svrha istraživanja

Cilj je istraživanja analizirati i objasniti ponašanja putnika i odnos prema privatnosti u javnom prijevozu autobusa. Odnosno, ciljevi rada su analizirati a) metode izbjegavanja drugih kako bi se zadržala privatnosti, b) načine poticanja i održavanja interakcije među (ne)poznatim putnicima, c) značenje društvenih normi i očekivanja za ponašanje putnika javnog prijevoza.

Shodno postavljenom cilju, svrha je istraživanja utvrditi i razumjeti načine kako se u javnom prostoru, odnosno u javnom prijevozu autobusa uz društvenost održava sfera privatnosti.

3. Definiranja javnog prostora

Prije svega, definirat će se obilježja javnog prostora naglašavanjem distinkcije između privatnog i javnog. Dakle, ljudi iz svog privatnog prostora prelaze u javni prostor nepoznatih ili donekle poznatih pojedinaca s kojima ne dijele povijest, vrijednosti ili perspektivu. Stoga se javni prostor može percipirati kao drugačiji svijet od privatnog prostora. Javni se prostor može opisati kao neprivatni sektor unutar kojeg su pojedinci nepoznati jedni drugima ili su samo donekle poznati. Drugim riječima, javni je prostor područje u kojem se nalaze pojedinci koji su uglavnom stranici jedni drugima ili se poznaju u kontekstu profesionalnih ili drugih uloga. Štoviše, javni se prostor može razumjeti kao pozornica gdje pojedinac, odnosno gledatelj odlučuje želi li glumiti ili ne (Lofland, 1989).

Javni prostor ne mora izričito biti prožet javnošću, odnosno društvenošću. Naime, neki u javnom prostoru pokušavaju održati privatnost. Postojanje javnog prostora zamijećeno je osnivanjem gradova, međutim, i gradovi mogu sadržavati privatni prostor, primjerice neki kafić može za nekoga sadržavati privatnost (Hunter, 1985, prema Lofland, 1989). Shodno navedenom, nadovezuje se pojam prostorne prakse. Prostorne prakse podrazumijevaju vlastitu percepciju, odnosno razumijevanje prostora. Zapravo, podrazumijevaju to kako pojedinci vide određeni prostor i kako u njemu nastupaju (Bray, 2014). Dakle, hoće li neki prostor biti za pojedinca privatniji ili društveniji, ovisi o njegovoj percepciji i razumijevanju tog prostora. Zatim, Strauss (1961, prema Lofland, 1989) isto tako napominje kako javni prostor ne mora uvijek biti javan. Također, Strauss pravi razliku između pojmova lokacija i lokalitet. Pojam lokacije odnosi se na ona mjesta na kojima se okupljaju pojedinci sličnih identiteta i vrijednosti (npr. lokalni bar), dok lokaliteti podrazumijevaju različitost, odnosno pojedinci su uglavnom nepoznati jedni drugima (npr. zračna luka). Prema tome, u kontekstu ovog istraživanja prostor javnog prijevoza, točnije autobusa, sadrži obilježja lokaliteta.

3.1 Javni prijevoz i njegova obilježja

Javni prostor pruža mogućnost susreta, odnosno osigurava prostornu blizinu i mobilnost drugih (Ahdmed, 2000, prema Rink, 2023). Prema tome, javni prijevoz je vrsta „mobilne javnosti“ (Sheller, 2004; Hwangbo i sur., 2012). Prostor javnog prijevoza može se opisati kao prostor gdje se događa kontinuirano prikupljanje i miješanje javnosti dok prijevozno sredstvo ide kroz grad (Rink, 2023). Javni prijevozi poput vlakova, taksija i autobusa čine primjer urbanog javnog prostora u pokretu. S obzirom na cilj ovog istraživanja, jasnije će se definirati što podrazumijeva javni prijevoz autobusom. Dakle, autobus podrazumijeva javnost, što zahtijeva od putnika upravljanje osobnim prostorom i dobrima. Prostor autobusa je javni, čime je ujedno i zajednički

prostor svim putnicima. S obzirom na to, onda je u nekim aspektima ograničen. Primjerice, stvari se ne smiju staviti na pod jer je previše nesigurno, odnosno mogle bi lako nestati. Također, javni prijevoz podrazumijeva javni prostor koji pripada jednako svim građanima, a dostupnost javnog prijevoza osigurava se plaćanjem karte (Rink, 2023). Odnosno, kada se plati karta, stječe se pravo na vožnju autobusom. Prema tome, može se zaključiti kako javni prijevoz nije nužno uvijek omogućen svima, odnosno da ipak predstavlja ograničenu zonu (Wilson, 2011/2017).

Nadalje, javni se prijevoz može definirati kao ne-mjesto. Naime, mjesta se mogu objasniti kroz tri dimenzije: odnose, povijest, identitet, a mjesta koja se ne mogu objasniti ovim dimenzijama, nazivaju se ne-mjesta. Odnosno ne-mjesta su prostori koji su stvoreni za bržu cirkulaciju putnika, pa se tako u ne-mjesta ubrajaju brze ceste, zračne luke, prijevozna sredstva, trgovački centri i slično (Augé, 1995). Mjesta i ne-mjesta djeluju na osnovu različitih polova. Točnije, mjesto je uvijek postojano, ono nikad nije skroz izbrisano, dok ne-mjesta nikad nisu dokraja dovršena. Proturječnost između ovih dvaju pojmova proizlazi iz drugačijeg tumačenja pojmova mjesta i prostora. Naime, prema Certeau (1990, prema Augé, 1995) prostor je mjesto gdje dolazi do sjecišta tijela u pokretu, kao što su primjerice pješaci na ulici, i koje je prohodno. Uz to, prostor je pojam koji je apstraktniji od pojma mjesta. Prostor sadrži i vremensku dimenziju, npr. „u razmaku od nekoliko tjedana“ te sadrži udaljenost između stvari, dok ne-mjesta čine odsutnost mjesta od njega samog. Štoviše, antropološko mjesto konstruira individualni identitet, s druge strane, ne-mjesto formira zajednički identitet, npr. putnici javnog prijevoza. Pojedinaac koji se nalazi na ne-mjestu uglavnom je u nekom ugovornom odnosu s njim. U tom odnosu definirano je kako koristiti ne-mjesto, tako na primjer pojedinac mora pokazati karticu na naplatnoj kućici (Augé, 1995) ili kartu pri ulasku u autobus. Identitet u ne-mjestu pojedinac otkriva kroz pružanje nekih svoj podataka, npr. tijekom plaćanja karticom. U ne-mjestu svi pojedinci poštuju isti kodeks i za sve vrijedi jedan kodeks (npr. primaju iste poruke, odgovaraju na iste zamolbe i sl.). S obzirom na to, prostor ne-mjesta formira sličnost, a odmiče se od jedinstvenog identiteta. Osim navedenog, pojam ne-mjesta u sebi sadrži dvije međusobno nadopunjujuće, ali i različite stvarnosti. Točnije, podrazumijeva prostore koji su konstruirani u određenu svrhu (npr. tranzit) te odnose aktera prema tim prostorima (npr. kupnja, prodaja, putovanje) (Augé, 1995).

3.1.2 Putovanje kao društvena situacija

Tijekom 19. stoljeća putovanje se razumijevalo kroz ideju prebačaja tijela s jednog mjesta na drugo čime je svako to tijelo pasivno izbjegavalo drugo (Thrift, 1996, prema Bissell, 2010). Međutim, mobilnost je teško doživjeti izolirano od drugih jer različite vrste mobilnosti povezuje

„biti sa“. Tijekom putovanja podložni smo postati dio mobilnog kolektiva. Tako biti putnikom uvijek uključuje „biti sa“. Drugim riječima, putovanje javnim prijevozom, u ovom slučaju autobusom, podrazumijeva velik broj ljudi koji putuju zajedno u neposrednoj blizini (Bissell, 2010)

S obzirom na to da se u ovom radu nastoji analizirati ponašanje i interakcija u javnom prijevozu, važno je opisati pojam društvene situacije. Odnosno, u ovom kontekstu putovanje i okupljanje putnika predstavlja jednu društvenu situaciju i događaj. Društvena situacija odnosi se na prostorno okruženja gdje pojedinac, kada ulazi, postaje dio skupa, odnosno njegov član. Početak situacije označava uzajamno djelovanje pojedinaca, a završava kada posljednja osoba izađe (Goffman, 1967). Tako pojedinac ulaskom u autobus postaje putnik, a skup putnika čini društvenu situaciju. Jedna je od interakcijskih jedinica društvena prilika, odnosno događaj koji ima svoju radnju, mjesto, vrijeme i određeni ton svoga tijeka (Goffman, 1967). Shodno tome, putovanje čini društveni događaj koji je vremenski određena (polazak, dolazak), mjesto (određeni peron, vrsta autobusa), radnja (putovanje, stajanje na određenim stanicama i sl.). Za vrijeme društvenog događaja jedan ili nekoliko pojedinaca mogu biti odgovorni za održavanje i vođenje atmosfere te reda određenog događaja (Goffman, 1963). U slučaju prijevoza autobusom, to je vozač. Tijek društvenog događaja može biti unaprijed određen, poput plana aktivnosti, sankcije za neprilično ponašanje i slično (Goffman, 1963). Tako javni prijevoz autobusa podrazumijeva određen plan aktivnosti, odnosno stanice na koje autobus treba stati te pravila ponašanja, tj. obveze putnika (npr. URL 1). Shodno navedenim pojmovima, Goffman definira i pojam okupljanja koji možemo razumjeti u kontekstu putovanja autobusom. Naime, okupljanje je skup dvaju ili više pojedinaca unutar kojeg su uključeni i oni koji se nalaze u neposrednoj blizini drugih. Štoviše, okupljanje se promatra kao malo društvo koje prigodi daje tijelo. Osobe koje se nalaze na određenom okupljanju mogu se podijeliti u dvije kategorije, one koji sudjeluju, dakle sudionike, i one koji promatraju, dakle promatrače (Goffman, 1963).

Nadalje, neke situacije zahtijevaju zategnutost ili labavost. Na primjer, poslijepodne u parku pojedinac može pokazati smanjenu situacijsku prisutnost nekim radnjama kao što su drijemanje na klupi u parku. S druge strane, neke društvene situacije zahtijevaju potpunu situacijsku prisutnost pojedinca i u njima nije dopušteno nikakvo, ni malo odstupanje od situacijskih aktivnosti (Goffman, 1963). Zapravo, zategnutost i labavost situacije označuje strukturu uključenosti. Kada je riječ o ovim pojmovima, oni mogu biti drugačije percipirani u različitim društvenim zajednicama, Pa je tako, na primjer, u anglo-američkim društvima očekivano da učitelj bude usredotočen na situaciju tijekom školskih sati, dok je u južnoj Italiji, u ruralnoj

sredini, česta pojava da učitelj zakasni na nastavu, da puši cigaretu ujutro i gleda besposleno kroz prozor. Zapravo, društva definiraju granice tjelesnosti i labavosti koje se s vremenom mogu mijenjati (Goffman, 1963). U kontekstu javnog prijevoza, labavost je očekivana i razumljiva, odnosno putnici ne moraju pokazivati izričitu situacijsku prisutnost, pa tako nije rijedak slučaj da putnici spavaju u autobusu, čitaju knjigu, jedu grickalice i slično. No, ipak u određenoj mjeri postoji zategnutost situacije koja je određena pravilima ponašanja u javnom prijevozu. Tako, na primjer, nije dozvoljeno pušenje u prijevozu (URL 1).

4. Ponašanje putnika javnog prijevoza kroz prizmu teorije E. Goffmana

Prostor autobusa sa svojim elementima tvori okruženje koje utječe na oblikovanje interakcije i ponašanja putnika na razne načine (Wilson, 2017). Shodno tome, u ovom dijelu rada objasniti će se odrednice ponašanja prema teoriji E. Goffmana kako bi se dobila jasnija slika ponašanja sa svim elementima, koja će omogućiti bolju i detaljniju analizu ponašanja putnika u kontekstu javnog prijevoza autobusom.

S obzirom na prednji i stražnji plan, definirane su dvije vrste ponašanja, neformalno ponašanje koje priliči stražnjem planu te ono formalno, odnosno ponašanje tijekom izvedbe. Izvedba je aktivnost pojedinca u određenoj društvenoj prilici koja na bilo koji način može utjecati na drugog pojedinca (Goffman, 1956). Neformalno ponašanje može podrazumijevati vulgarnost, neprimjereno sjedenje, stajanje, vikanje, agresiju, zviždanje, podrigivanje i slično. Ponašanja u prednjem planu podrazumijevaju suprotna ponašanja od navedenog. Dakle, ponašanje u stražnjem planu dopušta intimne radnje i nepoštovanje zajednice, dok ponašanje u prednjem planu iziskuje pristojno, neuvredljivo ponašanje (Goffman, 1956). Međutim, Goffmanovi pojmovi prednjeg i stražnjeg plana mogu se „rastopiti“ u autobusu nakon nekog vremena. Odnosno, dolaskom na stanicu ljudi uglavnom postupaju prema prednjem planu, dok vrijeme odmiče, posebice kod dugotrajnih putovanja, prednji plan i stražnji plan se miješaju (Kim, 2012).

U prisutnosti drugih, postupci pojedinca utječu na definiciju situacije. Tako pojedinac može djelovati racionalno, ostavljajući određeni dojam kod drugih prisutnih kako bi uzrokovao određeni željeni odgovor. Nekad će se pojedinac svjesno i namjerno ponašati na određeni način, ali to je uglavnom zato što njegov status zahtijeva određenu vrstu izražavanja (Goffman, 1956). Pojedinac se može potruditi učiniti nešto od svojih situacijskih obaveza, ali može isto tako namjerno činiti nešto za što smatra da nije u redu. Na primjer, kada pojedinac lista novine dok bi trebao slušati nekoga (Goffman, 1963). Nadalje, ponašanjem se prenosi ceremonijalni element odijevanjem, fizičkim držanjem, odnosno ponašanjem se može pokazati ima li osoba poželjne ili nepoželjne osobine. Tako se u većini društava dobar pojedinac definira kroz atribute poput samokontrole nad svojim emocijama, vladanjem fizičkim pokretima i govorom (Goffman, 1967).

4.1 Interakcija putnika javnog prijevoza kroz prizmu teorije E. Goffmana

Nakon objašnjenja ponašanja, uslijedit će definiranje i objašnjenje interakcije u kontekstu javnog prijevoza autobusa. Dakle, kada je riječ o interakciji licem u lice, ona se opisuje kao

proces uzajamnog utjecaja pojedinaca na postupke jednoga prema drugome kada se nalaze u neposrednoj fizičkoj prisutnosti (Goffman, 1956). Tako putnici tijekom putovanja imaju priliku uspostaviti interakciju zbog neposredne blizine. U tim susretima pojedinac neverbalnim i verbalnim radnjama nastoji izraziti svoju percepciju situacije (Goffman, 1967). Pojedinac se može uključiti u interakciju spontano, uranjajući u razgovor. U takvom razgovoru glavni je fokus njegove kognitivne pažnje tema razgovora, a sugovornik je glavni fokus njegove vizualne pažnje. Tijekom razgovora, pojedinac može raditi neke sporedne aktivnosti kao što su žvakanje žvakaće gume, pušenje cigarete, namještanje u sjedalu i slično. No, važno je da ovim sporednim aktivnostima upravlja tako da ne ugrozi glavni fokus (Goffman, 1967).

Nadalje, Goffman objašnjava dvije vrste interakcije, fokusiranu i nefokusiranu. Fokusirana interakcija događa se u stanju razgovora, dok je nefokusirana interakcija ona vrsta interakcije u kojoj pojedinci obavljaju svoje aktivnosti koje nisu vezane za zajednički fokus pažnje. Štoviše, u fokusiranoj interakciji postoje pojedinci koji su zaokupljeni interakcijom, dok u nefokusiranoj interakciji postoje odsutni pojedinci koji to pokazuju putem izraza lica, držanjem i slično (Goffman, 1967). Tako je vanjska preokupacija jedan način otuđenja, odnosno, kada pojedinac zanemari glavni fokus u interakciji, točnije tijekom interakcije svoju pozornost posveti nečemu drugome što može biti nepovezano s onim što trenutno govori sa sugovornicima. Objekt preokupacije može biti nešto što je trebalo biti promatrano prije uključivanja u interakciju ili nešto što bi se trebalo razmatrati nakon interakcije (Goffman, 1967). U sklopu ovog istraživanja to bi mogao biti slučaj kada jedan putnik priča, a drugi odgovara kratko te svoju pažnju usmjerava prema mobitelu. Važno je naglasiti da preokupacija može biti dobrovoljna, odnosno pojedinac se može namjerno usredotočiti na nešto drugo tijekom interakcije (Goffman, 1967).

Nadalje, tijekom verbalne interakcije pojedinci su podložni koristiti simbole i znakove kojima mogu prenijeti neke poruke. Primjerice, nepažljiv pogled, promjena glasa može značiti osuđivanje nekog (Goffman, 1967). Tako u svakom društvu postoje pravila koja određuju način i tijek verbalne interakcije. Primjerice, postoji opći dogovor oko toga kada i gdje je dozvoljeno započeti razgovor, s kime i koje su teme prikladne (Goffman, 1967). Prema *The Railway Traveller's Handy Book* još iz 1862. godine nude se prijedlozi za interakciju s drugim putnicima. Tako se savjetuje izbjegavanje tema poput politike, religije, pričanja o željezničkim nesrećama ako se putuje vlakom (Bissell, 2010). U verbalnoj interakciji postojan je dogovor o dužini i čestini govora. Također, primatelj poruke određenim gestama daje na znanje pojedincu da ga sluša, odnosno da je usmjerio pozornost na njega. Zatim, mogući prekidi ili zatišja u verbalnoj interakciji moraju biti pod nadzorom kako ne bi omeli tijek razgovora. Pojedinci koji

su u razgovoru ograničit će uključivanje u radnje koje se nalaze izvan tog razgovora kako bi mogli neometano pratiti razgovor. Uz to, pojedinci koji su prisutni u blizini, ne upleću se u razgovor kako ne bi uzrokovali određene smetnje. Nadalje, tijekom razgovora dozvoljeno je održavanje emocionalne atmosfere. Uglavnom prevladava ljubazan dogovor, a ako ima pojedinaca koji se ne slažu, onda privremeno pružaju podršku iznesenim stavovima (Goffman 1967). Kada pojedinac svojevóljno iznese neku poruku pred prisutnima, on obvezuje sve prisutne u tom trenutku. Kad iznosi neke poruke, izjave, prisutni ga u tom trenutku mogu ne slušati ili će možda pomisliti da je uvredljiv s obzirom na to što je rekao. Kada dođe do ovakve situacije, onda pojedinac poduzima određene akcije kako bi spasio svoj obraz. Dakle, kada pojedinac svojevóljno pošalje određenu poruku, prisutni je dužan pokazati da je poruka uspješno primljena i da je sadržaj poruke prihvatljiv (Goffman, 1967). Pojedinac često zna biti suzdržan od započinjanja bilo kakve komunikacije koja može biti značajna, odnosno kojom se može prenijeti neke važne informacije jer se boji da bi mogao izgubiti obraz (Goffman, 1967). U konačnici, interakcija licem u lice ima značajnu ulogu u komunikacijskom životu, interakcija može omogućiti jedno novo jedinstvo među pojedincima. Međutim, ako pojedinac želi biti odvojen od drugih, onda će izbjegavati susret očima (Goffman, 1963).

Zatim, Goffman navodi izraz *svijest u interakciji*, dakle kada pojedinac tijekom interakcije postaje zabrinut na koji način se odvija interakcija. Štoviše, *svijest u interakciji* povezana je s odgovornošću pojedinca da interakcija prođe dobro, odnosno poziva sve prisutne u interakciji na primjerenu vrstu uključenosti (Goffman, 1967). Kada je u pitanju *svijest u interakciji* Goffman navodi još jedan tjelesni aspekt interakcije. Kada se pojedinac uključi u razgovor, on je dužan ostati u toj interakciji sve dok ne dobije priliku za napuštanje interakcije koja će neutralizirati moguće uvredljive posljedice njegova povlačenja. Kada se pojedinci nalaze u verbalnoj interakciji, onda će trebati imati zalihu tema kako bi mogli razgovarati o temama koje su prikladne za susret te kako bi mogli imati dovoljno sadržaja da se razgovor nastavi (Goffman, 1967).

Zatim, u kontekstu ovog rada značajno je spomenuti Goffmanov pojam *idiom tijela*. *Idiom tijela* vrijedi u situaciji kada se pojedinci nađu u neposrednoj prisutnosti drugog pojedinca, što dovodi do toga da se oni upuštaju u neki oblik interakcije iako izostaje verbalna komunikacija. Pojedince u ovakvim okolnostima određuje tjelesni izgled te stil odijevanja, kretanje, položaj, držanje, geste kao što su mahanje, pozdravljanje, izraz lica i drugo. Pojedinac je često donekle svjestan kako njegovu aktivnost možda promatraju drugi, stoga nastoji modificirati aktivnost. Naime, tjelesni simbolizam označava idiom određenih gesta i pojava. Ovim znakovima

pojedinaac može uspješno prenijeti informacije o poimanju sebe i drugih koji su tu prisutni. Zapravo, ovi znakovi čine osnovu nefokusirane interakcije. Naime, postoji generalno slaganje o ponašanju koje se treba pokazati kako bi se odale neke informacije o sebi. Jedan od razloga zašto se skup pojedinaca naziva skupom jest razumijevanje zajedničkog tjelesnog idioma. Putem idioma tijela pojedinac čini informacije dostupnima (Goffman, 1963). S tim u vezi, govor tijela jedan je način shvaćanja pojedinca i njegovih namjera. Pa tako izraz lica, zatvoreno ili otvoreno držanje mogu utjecati na to hoće li se određeni pojedinci izbjegavati ili ne (Bray, 2014).

4.1.1 Uspostavljanje odnosa i održavanje društvenosti u javnosti

Svakodnevni susreti karakteristični su za prostore javne mobilnosti, pa tako i autobusa (Wilson, 2011). Drugim riječima, putovanje autobusom za mnoge je pojedince nužan dio svakodnevice, poput putovanja do posla ili povremene vožnje. Putovanje autobusom obilježava prostor unutar kojeg je interakcija s nepoznatim pojedincima uglavnom neizbježna (Jensen, 2009, prema Wilson, 2011). Zapravo, prostor autobusa predstavlja mjesto intenzivnih susreta pri čemu je tolerancija prema drugima važan aspekt (Wilson, 2011). Susreti se uglavnom opisuju kao slučajan sastanak pojedinaca (Wilson, 2017). Odnosno, društveni susret je situacija kada se pojedinci nađu u neposrednoj blizini te se uključe u interakciju licem u lice, a susret završava kada se pojedinci povuku iz međusobnog sudjelovanja (Goffman, 1967), poput putnika koji uspostave poznanstvo, a potom se raziđu zbog različitih odredišta. Zapravo, susret se odnosi na onu vrstu skupa kada se pojedinci sastanu kako bi održali zajednički fokus kognitivne i vizualne pažnje, unutar kojeg su pojedinci otvoreni za uključivanje u razgovor. Susreti mogu biti različiti s obzirom na svrhu, funkciju, broj osoba i slično. Svaki je susret podložan mogućoj neugodnoj situaciji, odnosno incidentu (Goffman, 1967). Kao jedan od učestalih međuljudskih rituala navodi se razmjena prijateljskih pogleda. Shodno tome, susret se može definirati kao izraz stanja društvenog odnosa. U susretu koji se ponavlja s istom osobom u nekom kraćem vremenskom intervalu neće se ponavljati isti rituali, npr. pozdravljanje nakon drugog ili trećeg puta. U tom kontekstu pozdrav se inicira putem osmijeha ili skretanja pogleda (Goffman, 1963). Dakle, od pojedinca se očekuje da ima određene sposobnosti, karakteristike i informacije tijekom interakcije koje priliče, odnosno odgovaraju situaciji i prilici (Goffman, 1967).

Pojedinci koji su prisutni u nekoj situaciji dužni su održati određenu spremnost za potencijalni angažman lica i putem ove spremnosti izražava se situacijska prisutnost. Goffman navodi nekoliko razloga zašto je pojedinac prinuđen odgovoriti na zahtjeve angažiranosti lica. Prije svega jer može zadovoljiti svoje interese, npr. kad mu netko priđe i kaže da mu je nešto ispalo.

Zatim, sudjelovanje u angažmanu lica može označavati društvenu povezanost i bliskost. Goffman napominje da, kada netko ponudi ovu priliku, ne bi je trebalo odbiti jer to znači odbiti nekog tko je izrazio želju za kontaktom. Također, Goffman navodi razloge kako treba biti oprezan prilikom uključivanja u angažman lica. Tako dopuštanje primicanja drugome zbog razgovora može dovesti do fizičkog napada. Zatim, kada jednom uđe u razgovor, od pojedinca se može tražiti da nastavi nevoljno sudjelovati (Goffman, 1963).

Kada pojedinac posveti pažnju nekoj aktivnosti, može se reći da je onda uključen. Goffman ističe razliku između podređene i dominantne uključenosti. Podređena uključenost označava održavanje dodatne aktivnosti bez ugrožavanja glavne uključenosti (Goffman, 1963), npr. pisanje poruke na mobitelu dok pričamo s drugim putnikom. Dominantna uključenost odnosi se na to kada društvena prilika određuje, odnosno obvezuje pojedinca za prepoznavanje zahtjeva. Podređena uključenost smije se održati sve dok ne ugrožava dominantnu uključenost, primjerice čitanje knjige dok nekoga čekamo. Također, dominantna uključenost može biti podređena, ovisno o situaciji, pa je tako kada pijemo kavu dok radimo podređena, a za vrijeme pauze za kavu jest dominantna (Goffman, 1963).

Nadalje, automatski uključene aktivnosti su one koje uključuju izravnu povezanost između tijela pojedinca i objekta (npr. pranje zubi, drijemanje i sl.). Goffman opisuje jednu kategoriju auto-uključivanja, „oslobađanje stvorenja“, koja se odnosi na kratke radnje koje se izmaknu kontroli pojedinca i iznose njegovu „životinjsku prirodu“. Tako ova kategorija uključuje češanje, kašljanje, zijevanje, udahe, trljanje očiju, nadutost, podrigivanje, drijemanje, pljuvanje, glasno smijanje, deranje, plač, psovanje. Dakle, ove radnje nastaju jer se izgubila kontrola nad afektom. No, neke se od ovih radnji, s obzirom na to da su kratke, mogu prikriti, odnosno moguće je izraziti ih kroz neki štit, primjerice stavljanjem ruke dok zijevamo (Goffman, 1963). Zatim, povremeno međusobno uključivanje označava situacije kada je pojedinac na neki način primoran da bude pristupačan za uzajamni angažman. Ostvarivanje uzajamnog angažmana ne treba biti na osnovi prethodnog odnosa, već i na temelju prilike koja mu se pruža trenutno. Pa će tako pojedinci koji sudjeluju u istoj prigodi, odnosno društvenom okupljanju, izraziti jedan prema drugome ljubazno, uzorno situacijsko ponašanje (Goffman, 1963).

Tvrđnja da društvenost prožima javni prostor pretpostavlja da postoje neki odnosi među pojedincima. Tako Lofland (1989) ističe tri odnosa: prolazni odnos, segmentalni odnos i neosobni, odnosno ograničeni odnos. Prolazni odnos odnosi se na pojedince koji nisu povezani te traje kratko i ostvaruje se u obliku pitanja i odgovora, npr. „Koliko je sati?“. Segmentalni

odnos označava dijeljenje samo nekog dijela sebe. Zatim, neosobni, odnosno ograničeni odnos označava istovremenu socijalnu udaljenost i bliskost. Dakle, osobe u ovom odnosu dijele malo intimnih informacija ili ni to, a ako ih dijele više, čine to s promišljanjem (Lofland, 1989).

Goffman objašnjava okolnosti unutar kojih se nepoznati pojedinci mogu otvoriti jedan drugome. Solidarnost i neformalnost čine važnu osnovu uzajamne dostupnosti. Posebice je izražena u susretima unutar kojih pojedinci prepoznaju jedni druge na temelju pripadnosti istoj skupini. Potom, *otvorene regije* čine drugu osnovu za uzajamnu dostupnost. Dakle, *otvorene regije* fizički su ograničena mjesta gdje dvije osobe, nepoznate ili poznate jedna drugoj, mogu inicirati međusobni kontakt, npr. klimanje glavom. Ovakav slučaj tipičan je za putovanja autobusom ili zrakoplovom. Naime, tijekom dugotrajnog putovanja, osobe su fizički blizu. Komunikacija često u ovim situacijama može biti zamorna. U tom slučaju, nastoji se razrijediti susret tako da ga se drži bezličnim i površnim pa se neće odavati neki mogući identifikacijski podatci kako bi se zajamčilo neprepoznavanje ako dođe do ponovnog susreta u budućnosti (Goffman, 1963). Uz navedeno, priroda odnosa među putnicima određuje i vrstu komunikacije. Kada se pojedinci nalaze u formalnim odnosima, onda mogu utrošiti dosta napora kako ne bi izazvali neki neprimjereni izraz. S druge strane, kada se pojedinac nalazi u odnosu u kojemu poznaje drugog prisutnog, tada je komunikacija opuštenija, može lako doći do prekida ili tišine u razgovoru, no razgovor će i dalje ličiti na sretno čavrljanje (Goffman, 1967). Pa tako prijatelji koji zajedno putuju obično komuniciraju na lakši, spontaniji način (Symes, 2007) dok kod nepoznatih putnika verbalna komunikacija zna biti ograničena (Schivelbusch, 1979, prema Symes, 2007).

Slijedom navedenog, za javni prostor karakterističan je odnos poznanstva. Poznanstvo je vrsta odnosa za čije je ostvarenje nužan preduvjet međusobnog identificiranja pojedinaca. Uspostavljanjem ovog društvenog odnosa stvara se društvena povezanost. Poznanstvo se ostvaruje kada se pojedinci nađu u istoj situaciji gdje će imati dužnost sudjelovanja u angažmanu lica. Dakle, prvi korak je kognitivno prepoznavanje drugoga, odnosno proces identificiranja, smještanja drugog uz prisjećanje informacija koje su vezane za tu osobu, odnosno njegov/njezin identitet (npr. ime, status). Zatim, drugi korak je društveno priznanje koje se ostvaruje kroz pozdravljanje (npr. osmijeh). Dakle, poznanstvo je društveni odnos unutar kojeg su pojedinci dužni drugome ponuditi neki oblik angažmana, pa čak i u obliku osmijeha. Poznanstvo se može ostvariti neformalno, putem zajedničkog sudjelovanja u nekoj istoj situaciji. S druge strane, formalno poznanstvo označava upoznavanje dvije osobe. Također, neformalno se poznanstvo može ostvariti bez toga da pojedinci znaju imena jedan

drugome, dok formalno poznanstvo uključuje razmjenu i oslovljavanje drugoga imenom (Goffman, 1963).

Nadalje, susreti su obilježeni pozdravima i rastancima. Pozdravljanje je jedan način pokazivanja kako je odnos isti kakav je bio i na kraju prethodnog susreta. Kada je u pitanju rastanak, učinak odnosa se sumira i na rastanku se može zaključiti što pojedinci mogu očekivati jedan od drugoga idući put kada se susretnu (Goffman, 1967). Rastanak označava prekid susreta, dok tijekom pozdrava pojedinci utvrđuju koje uloge će preuzeti u razgovoru koji slijedi (Goffman, 1967). Uz navedeno, značajno je spomenuti pojam međurazmjene. Primjerice, tu ulaze riječi „oprostite“ ili „svakako“ (Goffman, 1967). Pojedinaac u situaciji nekad može zadržati društvenost koju pokušava izraziti kroz kontakte koji su obično kratkog trajanja. Kao primjer jedne takve kratke komunikacije može se navesti čavrljanje, pozdravljanje. U ovim radnjama, pojedinci uspostavljaju i održavaju zajedništvo dovoljno dugo da bi mogli razmijeniti neke kratke rituale. Uz to, pogledi se u ovom kontekstu definiraju kao prijateljski (Goffman, 1963). Ograničenja udaljenosti postavljaju se u susretima gdje se inače razgovor ne bi mogao održati, pa se tako izražava zahtjev za održavanjem vizualno otvorene linije za razgovor te zahtjev za zvuk razgovora koji ne bi ometao druge susrete. Tako na primjer, ako ne bi bilo navedenog, razgovor u javnom prijevozu bio bi dostupan svima te bi predstavljao neugodnost. Stoga, angažmani se u ovakvim situacijama odvijaju kroz tihe geste kako se ne bi ometalo druge te kako se ne bi otkrio sadržaj razgovora drugima (Goffman, 1963).

Dakle, društveni odnos započinje kada pojedinac potakne susret s drugom osobom i očekuje da će biti u tom društvenom odnosu s prisutnim i nakon što taj odnos završi. U društvenim odnosima uglavnom se podrazumijeva da će pojedinci okrenuti lice jedni drugima. S tim u vezi, važno je da pojedinac izbjegava ugrožavanje lica drugih (Goffman, 1967).

4.2 Asocijalno ponašanje u kontekstu javnog prijevoza

Asocijalno je ponašanje namjerno ponašanje da se ostane nezapažen. Odnosno pojedinac koji se ponaša asocijalno, ne prihvaća prisutnost drugih, ali isto tako ne želi da netko prizna njegovu prisutnost. U ovom slučaju pojedinci se ne odvajaju kako bi iskazali poštovanje tuđeg prostora, već oni jednostavno ne žele biti vidljivi. Paradoksalno da je oblik društvene interakcije asocijalno ponašanje koje ujedno predstavlja i nedostatak te interakcije. Nedruštvenim ponašanjem daje se na znanje drugima kako se ne želi biti ometan (Kim, 2012). Slijedom navedenog, apatija, odnosno stanje bez strasti kako opisuje Kant (Brennan, 2004), može biti poželjna u situacijama kada želimo biti aktivno pasivni (Bissell, 2010). Bauman navodi kako

namjerni načini i pokušaji izbjegavanja društvenosti pomažu u „desocijalizaciji“ društvenog prostora, odnosno pomažu da se spriječi društvenost u osobnom prostoru pojedinca (Bauman, 1993, prema Bissell, 2010).

Suzdržavanje od ulaska u određenu situaciju, odnosno održavanje asocijalnog ponašanja pojedinac može izvesti tako da unaprijed shvati kako ne želi ili neće moći poštovati odluke o uključivanju. Važno je napomenuti da uključenost treba sagledati u okviru konteksta aktivnosti. Tako se uključenost pojedinca može zaštititi sprječavanjem objekata uključenosti, npr. zaključavanjem u WC. U ovom kontekstu zahvalno je spomenuti štitove uključenosti koje Goffman opisuje kao sredstvo koje omogućava pojedincu da očuva dojam ispravne uključenosti iako ne izvršava sve obveze situacije (Goffman, 1963).

4.2.1 Metode izbjegavanja drugih u javnom prijevozu

Ljudi se često znaju ponašati nedruštveno u javnim prostorima poput kafića, parkova, trgovačkih centara i slično. Zapravo, nastoje ostati sami te aktivno izbjegavaju komunikaciju ili bilo kakav oblik interakcije s drugima (Kim, 2012). S obzirom na to, kada se osoba nađe slučajno u susretu, onda primjenjuje metode izbjegavanja. Tako se na obrambeni način nastoji držati što dalje od teme i aktivnosti koje bi mogle dovesti do otkrivanja i iznošenja informacija (Goffman, 1967). Tako putnici uglavnom nastoje sjediti sami te se usmjeravaju na neke aktivnosti poput čitanja knjiga, novina, pogleda u mobitel (Bull, 2005, prema Symes, 2007) kako bi dali do znanja drugima da žele biti ostavljeni na miru. Odnosno, ovo ponašanje djeluje kao znak „ne uznemiravaj“ (Symes, 2007).

Ritual izbjegavanja jedna je vrsta poštovanja koja se odnosi na poštovanje prostora drugog, odnosno nastojanje da se ne ugrozi ono što Simmel naziva „idealnom sferom“ koja okružuje pojedinca (Goffman, 1967). Tako Simmel (1950, prema Bissell, 2010) ističe strategiju čuvanja „osobnog prostora“ kroz ravnodušan, bezizražajan stav prema drugima. Shodno tome, Goffman objašnjava pojam uljudne nepažnje. Ovaj pojam objašnjava društvenu neangažiranost, odnosno opisuje kako se pojedinci ponašaju kao da ne vide jedan drugog u istom prostoru, ali to izbjegavanje čine s poštovanjem tuđe privatnosti (Goffman, 1963). Scott (2009, prema Kim, 2012) objašnjava ovo ponašanje pojmom „nezainteresirani stranci koji poštuju privatnost“, odnosno prostor drugih ljudi. Štoviše, pojam uljudne nepažnje odnosi se na situaciju kada su pojedinci međusobno prisutni, ali nisu uključeni u razgovor ili neku drugu vrstu fokusirane interakcije. Usto, jedna osoba može gledati „buljiti“ u drugu osobu ili se može ponašati kao da taj drugi pojedinac ne postoji, da nije vrijedan pogleda. Goffman u kontekstu ovoga objašnjava

„neosobni tretman“, dakle putem gledanja možemo pokazati da cijenimo i priznajemo prisutnost drugoga, dok s druge strane možemo pomaknuti pažnju s njega kako bismo dali do znanja da ne predstavlja metu znatiželje. Zapravo, uljudna se nepažnja može definirati kao jedan mali međuljudski ritual koji je dovoljno snažan da regulira društveni odnos (Goffman, 1963). Uljudnom nepažnjom iskazuje se poštovanje tuđem prostoru, dok se asocijalnim ponašanjem jasno daje na znanje kako se ne želi biti ometan. Ovo čini glavnu razliku između uljudne nepažnje i asocijalnog ponašanja (Kim, 2012).

Putnici u autobusu nekad nemaju potrebu uložiti svoju energiju ili vrijeme u druge. Zato ljudi u nedruštvenim prolaznim prostorima često obavljaju neke radnje kojima će drugima dati do znanja da su zaposleni, poput gledanja u mobitel, pregledavanja torbice, spavanja (Kim, 2012) te nekad putnici naprave izraz lica koji govori „ne gnjavi me“ ili jednostavno gledaju „mrko“ (Goffman, 1963), odnosno posežu za raznim metodama izbjegavanja. Zapravo, putnici koriste svoje tijelo kako bi napravili barijeru oko „svojeg prostora“ (Goffman, 1971, prema Kim, 2012). Namjera je postaviti barijeru kako drugi ne bi zadirali u fizički, a ni u mentalni prostor. Putnici obično nastoje sjediti sami u autobusu te pokušavaju zauzeti dva slobodna mjesta. Čak ima i slučajeva kada se putuje s nekim (npr. s partnerom), da svatko sjedi sam kada je to moguće. Međutim, kada u autobusu prevladava gužva i kada nije moguće sjediti sam na dva sjedala, onda se mijenja cilj, odnosno nastoji se sjesti pored osobe koja izgleda „što normalnije“ ili prema Goffmanu (1967) pored onog pojedinca koji se drži „situacijske ispravnosti“. Uz navedeno, prema bilješkama istraživanja (Kim, 2012) jedna studentica navodi metode izbjegavanja. Prva je izbjegavanje kontakta očima s putnicima koji tek ulaze u autobus. Jedan je od načina u okviru ove strategije naslanjanje na prozor autobusa te ispružene noge na sjedalu do sebe, zatim stavljanje torbe na prazno sjedalo ili sjedenje do prolaza i slušanje pjesme, pa u slučaju ako netko pita može li sjesti, moguće se praviti da ga ne čujemo, pretvarati se da spavamo, sjesti do prolaza pa „zatupljeno“ gledati kroz prozor ili staviti jaknu na prazno mjesto kao da izgleda da netko drugi tu sjedi. Također, ako jedna od ovih metoda ne uspije, onda se može pokušati s laganjem kako je mjesto već zauzeto. Prema ovom, Kim (2012) zaključuje kako se tijelo koristi kao simbolički štit privatnosti. Putnici se namjerno i svjesno trude da nitko ne sjedne do njih.

4.3 Ponašanje u skladu sa situacijom i pravilima

Teorija Goffmana (1959, prema Kim, 2012) o prednjem i stražnjem planu može se primijeniti u ovom kontekstu. Naime, ponašanje u skladu sa situacijom i prema onim normama koje publika želi vidjeti, može se protumačiti kao izvedba u prednjem planu, na pozornici. Putem

ispravnog ponašanja pojedinac se prikazuje kao dostupan za komunikaciju (Goffman, 1967). Zahtjevi situacije su moralnog karaktera. Dakle, pojedinac ima obavezu održavati ih, od njega se očekuje da to želi učiniti, ako to ne uspije, javnost je obaviještena o njegovu neuspjehu. Pravila se mogu različito tretirati u različitim situacijama i pred različitom skupinom pojedinaca. Postoje razni motivi, razlozi za kršenje pravila, za njihovo poštovanje, prikrivanje i slično (Goffman, 1963).

Pravila su u svim društvima postavljena kako bi svaki član društva postupao prikladno i primjereno te kako bi dobio ono što mu pripada (Goffman, 1967). U sklopu toga Goffman ističe situacijska svojstva kao skup pravila prema kojima se pojedinac vodi, odnosno organizira svoje ponašanje kada se nalazi u prisutnosti drugih (Goffman, 1963). Naime, tijekom putovanja događa se cirkulacija putnika, odnosno putnici dolaze i odlaze, a potraga za sjedalima se mijenja. Postoji niz pravila koja pružaju načine za orijentaciju tijela. Tako „utjelovljeni zadatci“ (Bissell, 2007, prema Wilson, 2011) osiguravaju svijest o drugim putnicima što omogućava snalaženje gdje je najprikladnije sjesti s obzirom na raspoloživost mjesta. Primjerice, ako su samo tri putnika u autobusu, onda bi se smatralo neprimjernim sjesti do jednog od njih, čime dolazi do ugrožavanja njihova osobnog prostora. Naime, ljudi mijenjaju svoje pozicije tijekom putovanja, pa tako ustaju da bi drugi mogli proći ili pružaju mjesto onome kome je potrebnije ili se premještaju na mjesto koje je postalo slobodno u međuvremenu (Wilson, 2017). Slijedom navedenog, kodeks pravila koji se tiče materijalnih pravila su zakoni, moral i etika, dok se kodeks koji se odnosi na ceremonijalna pravila i izraze naziva bonton. Bonton kao kodeks ponašanja definira kako se pojedinac treba ponašati primjereno kako bi svojim postupcima projicirao ispravnu sliku o sebi (Goffman, 1967). Dakle, pravila ponašanja označavaju vodič kako djelovati pravedno i primjereno. U suprotnom, kršenje pravila dovodi do negativnih sankcija i neugodne situacije (Goffman, 1967). Naime, pravila ponašanja na pojedinca mogu djelovati na dva načina. Prvo tako da se postavljaju nad pojedincem kao obaveza, odnosno da je on na nekih način prisiljen da se moralno ponaša. Zatim, drugi je način da se pravila shvate kao očekivanja, odnosno ovaj aspekt obuhvaća očekivanje od drugih da moralno djeluju u odnosu na pojedinca. Primjerice, medicinska sestra je obavezna slijediti upute liječnika kada pregledava pacijente, dok s druge strane očekuje suradnju pacijenata da se adekvatno obavi radnja (Goffman, 1967). Pojedinac se pridržavanjem određenih pravila istovremeno nastoji posvetiti slici o sebi. Dakle, on slijedi određeno pravilo te on postaje osoba od koje se očekivalo da će slijediti određeno pravilo (Goffman, 1967). Svako mjesto ima određeno pripisano

značenja koje određuje ponašanje na tom mjestu, primjerice u crkvi se treba kleknuti (Dixon i sur., 2006). U kontekstu javnog prijevoza, npr. pušenje u autobusu nije dozvoljeno (URL 2).

Nadalje, pravila mogu biti simetrična i asimetrična. Simetrično pravilo je pravilo koje navodi osobu da ima očekivanja ili obveze u odnosu na druge koje i ti drugi imaju u odnosu na njega. Primjerice, očekivanje da nećemo krasti, ali isto tako očekivanje da mi nećemo biti pokradeni. Pravila javnog reda obično su simetrične prirode. Asimetrično pravilo odnosi se na drugačija ponašanja, odnosno pojedinac se ponaša drugačije prema drugima, dok se drugi isto tako ponašaju drugačije prema njemu. Primjerice, liječnici medicinskim sestrama daju medicinske naloge, ali medicinske sestre ne daju naloge liječnicima (Goffman, 1967).

Usko vezano uz pravila ističe se poštovanje. Naime, poštovanje Goffman opisuje kao dio aktivnosti koji djeluje kao simboličko sredstvo kojim se prenosi zahvalnost (Goffman, 1967). Statusni rituali ili međuljudski rituali ceremonijalne su aktivnosti koje izražavaju poštovanje. Vidljivo je posebno u malim pozdravima, isprikama i komplimentima (Goffman, 1967). Neki pojedinci mogu pokazati poštovanje jedni prema drugima jer pripadaju nekoj posebnoj skupini, a ne zato što o drugima misle tako osobno (Goffman, 1967). Također, u određenoj komunikaciji gdje vlada poštovanje postoje stvari koje se smiju pitati i reći i one koje se ne smiju. Primjerice, pitati za zdravlje pojedinca znači izraziti suosjećajnost, dok s druge strane za nekog to može značiti zadiranje u privatnost (Goffman, 1967). Zatim, u situacijama kada pojedinac ne pokazuje brigu oko ulaska drugog pojedinca u njegov „prostor“, onda se može reći da se nalazi u familijarnom odnosu s primateljem, npr. kada majka čisti nos svojem djetetu. S druge strane, kada pojedinac pokazuje oprez prema drugome, onda se može reći da pokazuje poštovanje (Goffman, 1967). Kada se osobe nalaze u neposrednoj blizini, onda postaju dostupne na neki način jedna drugoj. Primjerice, postoji mogućnost fizičkog napada, uvlačenja u neželjeni razgovor, vrijeđanje, međusobno nepoštovanje. Pravila koja se odnose na ostvarivanje ponašanja licem u lice zapravo određuju oblik koji interakcija licem u lice treba zadobiti. Iz ovog proizlazi jedna vrsta dogovora, odnosno da će pojedinci izraziti poštovanje jedan drugom s obzirom na idiome poštovanja. Tako pokazuju poštovanje prema društvenoj prilici, zadržavaju svoje društveno mjesto i slično (Goffman, 1967). Poštovanje prema regiji može se pokazati primjerenim ponašanjem, također primjerenom i pristojno ponašanje može biti potaknuto željom da zadobijemo naklonost publike ili pak da izbjegnemo kazne (Goffman, 1956).

Dakle, u javnom prijevozu vladaju određena pravila koja se odnose na prava i odgovornosti putnika i prijevoznika, cijene i plaćanje prijevoza, poštovanje pravila i propisa za ukrcaj i iskrcaj, sjedenje, stajanje, prijevoz robe, životinja i drugih predmeta, ponašanje između putnika (Rink, 2023). Uvjeti, odnosno pravila javnog prijevoza važna su kako bi se regulirala javnost ovog prostora te kako bi se prema tome uspostavio red (Rink, 2023). Tako su česta pravila javnog prijevoza: putnici ne smiju biti nepristojni, uvredljivi, ometati udobnost drugih putnika, ne smiju ometati vozača, konduktera, oštetiti prijevozno sredstvo, pljuvati van ili unutar prijevoznog sredstva, smiju pozvoniti u autobusu jedino u slučaju kada žele izaći iz autobusa (*Golden Arrow Bus Services* 1992, prema Rink, 2023). Naposljetku, pravila ponašanja koja vrijede za sve pojedince ukazuju na to da su se ti pojedinci dužni „uklopiti“. Općenito pravila navode kako se pojedinac mora držati etosa situacije, ne smije se ponašati onako kako ne priliči tom mjestu. Važno je napomenuti kako uklapanje ne mora nužno podrazumijevati univerzalnost, odnosno ono što je ispravno u jednoj situaciji, ne mora biti u drugoj (Goffman, 1963).

4.4 Antisocijalno ponašanje u kontekstu javnog prijevoza

Autobusi su često meta antisocijalnih ponašanja poput vandalizma, uzimanja droge i slično (Hurst, 2007, prema Wilson, 2011). Tako se antisocijalno ponašanje u kontekstu javnog prostora može objasniti kroz četiri kategorije. Prva se odnosi na zloupotrebu javnog prostora, potom zanemarivanje zajednice, zatim radnje koje su usmjerene na ljude te nanošenje štete okolišu. Shvaćanje i definiranje antisocijalnog ponašanja ovisi o pojedincu, grupi te o skupu vrijednosti određene grupe, zajednice (Flatley i sur., 2008, prema Moore, 2011). Tako ispitanici istraživanja Moore (2011) pod antisocijalnim ponašanjem podrazumijevaju iduće radnje: psovanje, vikanje, guranje drugih, glasno puštanje muzike. Dakle, općenito agresivno, iritirajuće i neugodno ponašanje. Neka antisocijalna ponašanja mogu se doživjeti kao nenamjerna i manje uznemirujuća poput guranja kada su autobusi zauzeti. Ovakvo ponašanje može biti neugodno u tom trenutku, no ono može biti i razumno jer je neizbježno zbog gužve u javnom prijevozu. Zatim, iduća kategorija koja se navodi kao antisocijalno ponašanje jest ponašanje grupe mladih ljudi. Naime, putnici često imaju pritužbe protiv aktivnosti grupe mladih ljudi. No, njihovo ponašanje ne smatraju namjernim, već nepromišljenim (Moore, 2011).

Goffman situacijski neprikladno ponašanje naziva psihotičnim ponašanjem. Odnosno, psihotično je ponašanje dio javnog poretka kojim upravlja pojedinac na osnovu svoje neposredne fizičke prisutnosti s drugima. Psihotična se ponašanja uglavnom odnose na

nepoštovanje pravila vezana za ponašanje u interakciji licem u lice (Goffman, 1967). Neka od situacijski neprikladnih ponašanja su fizički i seksualni napad, određena ometanja drugih (Goffman, 1967). Neprimjerenost u društvenim situacijama može se dogoditi zbog toga što pojedinac želi biti ili barem izgledati otuđeno od trenutnog angažmana. Primjer je kada pacijent čita na glas časopis tijekom grupnih psihoterapijskih sesija na kojima je prisiljen sudjelovati (Goffman, 1963).

Pridržavanje pravila rezultira pristojnošću. Međutim, pravila ponašanja često se znaju potajno kršiti, zaobilaziti (Goffman, 1967). Tako u nekim društvenim situacijama može doći do problema zanošenja. Primjerice, na svadbi, događaju koji iziskuje entuzijazam, ne bi bilo prikladno da skupina pojedinaca bude previše ozbiljna ili da dođe do sukoba. Također, kada društvena situacija obuzme prisutne te se angažmani počnu održavati u određenom afektu, osoba koja kasni može se suočiti sa zaostatkom u afektu. Primjer je dolazak trijezne osobe na okupljanje gdje je već većina pojedinaca u pijanom stanju (Goffman, 1963) ili putovanje pijanog među trijeznim putnicima.

5. Istraživačka pitanja

Shodno postavljenom cilju i svrsi istraživanja, promatranjem i neformalnim razgovorima planira se ispitati:

1. Kako putnici javnog prijevoza održavaju svoju privatnost, odnosno kako štite „svoj prostor“?
2. Koje aktivnosti provode putnici u javnom prijevozu?
3. Kako se uspostavljaju društveni odnosi u javnom prijevozu?
4. Koja je uloga društvenih normi i očekivanja u definiranju ponašanja putnika javnog prijevoza?

6. Metodologija

Provedeno je kvalitativno istraživanje korištenjem metode promatranja sa sudjelovanjem uz neformalne razgovore. Dakle, promatran je prostor javnog prijevoza, točnije autobusa, i analizirana su ponašanja putnika. Metoda promatranja sa sudjelovanjem odabrana je kako bi se doživjelo pravo stanje stvari, odnosno ova metoda omogućava iskustveno razumijevanje ponašanja, stavova i emocija koje su značajne za situaciju. Zapravo, pruža mogućnost razumijevanja načina odvijanja društvene dinamike (Potkonjak, 2014) u javnom prijevozu – autobusu. Kako bi istraživanje bilo kvalitetnije, provedeno je pilot promatranje sa sudjelovanjem (putovanje Zadar – Dubrovnik), kako bi se potvrdila izvedivost ovog istraživačkog procesa te dobila slika o ispitivanju mogućih aspekata.

Tijekom promatranja sa sudjelovanjem zapisivane su bilješke. Odnosno, tijekom putovanja zapisane su kratke bilješke koje su poslužile kao zapisi u obliku podsjetnika. Naime, one mogu biti zapisane u obliku riječi, kratica ili nekih fraza te imaju svrhu mnemotehničkih sredstava koja služe da se kasnije ove kratke bilješke prošire u detaljnije bilješke (Potkonjak, 2014). Kratke bilješke kasnije su proširene u terenske bilješke koje su u konačnici ocrtavale iskustva i promatranja koja su se zahvatila tijekom istraživačkog procesa. Također, kada je bilo vremenski moguće, odmah su zapisivane detaljne bilješke. Bilješke s terena zapisane su na mobitelu u aplikaciji *Bilješke*. Dakle, za svako putovanje otvorila bi se nova bilješka u aplikaciji gdje bi se onda zapisivali događaji u kratkim i/ili dužim crtama. Zapisivanje u mobitel činilo se prikladnim i manje vidljivim. Naime, putnici tijekom putovanja provode dosta vremena gledajući u mobitel, stoga je ovaj način bio prikladan kako bi istraživački proces ostao potajan. Također, kad bi neki putnik sjeo do mene, smanjila bih svjetlost na mobitelu kako on ne bi vidio što zapisujem, iznimka su bili slučajevi kad sam zapisivala neformalne razgovore. Uz

promatranje sa sudjelovanjem provedeno je pet neformalnih razgovora s putnicima kada je bilo situacijski moguće. Neformalni razgovori omogućili su bolji i dublji uvid u promatranu situaciju (Šikić-Mičanović, 2012). Štoviše, neformalni razgovori odabrani su kako bi nadopunili cjelokupno istraživanje, odnosno kako bi iskustva drugih putnika potvrdila i dodatno nadogradila promatranje iz istraživačke perspektive. Osim toga, neformalni razgovori pružaju prihvatljiv i zgodan način da se ispitaju iskustva sugovornika s obzirom na okolnosti, odnosno sugovornici nisu unaprijed određeni, stoga je mogao biti bilo koji putnik koji je sjeo na mjesto do mene ili ja do njega te koji je bio vidno raspoložen ili dovoljno ljubazan i pristojan za razgovor. S obzirom na neformalnost razgovori se nisu snimali, no prije svakog razgovora sugovornicima je predstavljena tema i svrha istraživanja te su sugovornici upitani žele li podijeliti svoja iskustva. Sugovornicima su dodijeljeni pseudonimi kako bi se osigurala anonimnost te ispoštovala etičnost.

Uzorak istraživanja čine međugradski autobusi na relaciji Dubrovnik – Zadar, Zadar – Dubrovnik, zatim gradski autobusi na relacijama Kolodvor (Zadar) – Supernova, Supernova – Kolodvor (Zadar), Poluotok – Kolodvor (Zadar), Kolodvor (Zadar) – Mala pošta te prigradski autobus Župa dubrovačka – Dubrovnik, Dubrovnik – Župa dubrovačka. Dakle, promatrano je 5 putovanja međugradskim autobusom, 7 putovanja gradskim autobusom te 6 putovanja prigradskim autobusom. Putovanja međugradskim autobusom u trajanju su oko 8 sati, gradskim autobusom od 5 do 15 minuta te prigradskim od 20 do 30 minuta. Duljina putovanja ovisila je o relaciji te gužvi u prometu.

Kada je riječ o postupku istraživanja, promatranje sa sudjelovanjem započeto je dolaskom na kolodvor ili autobusnu stanicu. Dakle, pri dolasku na kolodvor/autobusnu stanicu prvo bi se zapisao broj putnika, aktivnosti/obveze vozača te vrsta autobusa. Ulaskom u autobus zauzela bih mjesto u srednjem dijelu autobusa kako bih imala kontrolu i pogled na stražnji i prednji dio autobusa. Međutim, kada bi bila gužva i kada bih dobila broj sjedala na karti (u međugradskim autobusima), sjela bih na to mjesto. Sjedeći na mjestu pratila bih kako drugi putnici biraju mjesto i usput zapisala incidente koji su vezani za broj sjedala. Način odabira sjedala pratila sam pri ulasku svakog novog putnika na idućim stanicama. Zatim, nakon sjedanja pratila bih metode izbjegavanja kojima se koriste drugi putnici. Tijekom putovanja pratila bih aktivnosti putnika te interakciju, posebice onu između pojedinaca koji se upoznaju. Također, tijekom pauza pratila bih aktivnosti vozača i putnika. Uz to, neformalne razgovore obavila bih s putnicima koji su sjeli do mene, ukoliko bih primijetila da su raspoloženi za razgovor, no

uglavnom se događalo da putnici nekako potaknu razgovor pa bih ga ja nastojala nastaviti. Nekoliko neformalnih razgovora obavila sam s poznanicima, što je bilo dosta lakše jer je bilo sigurnije da će oni nastaviti interakciju sa mnom, usto je zbog poznanstva bilo lakše započeti i održavati takvu interakciju, samim time interakcija je tekla prirodno. Nakon završetka istraživanja na terenu uslijedilo je kodiranje bilješki, odnosno proveden je proces induktivnog kodiranja, a nakon toga provedeno je i tematsko kodiranje. Tematskim kodiranjem dobivene su teme koje će se prikazati u analizi i interpretaciji rezultata.

7. Rezultati istraživanja i rasprava

U ovome dijelu rada prikazat će se i interpretirati rezultati istraživanja na temelju bilješki o promatranju sa sudjelovanjem i neformalnim razgovorima s putnicima. Rezultati će se prikazati prema nekoliko tema.

7.1 Dinamika putnika: od ukrcaja do iskrcaja

Prije svega, prikazat će se dinamika putnika prateći njihov ukrcaj, odabir mjesta, aktivnosti tijekom putovanja te iskrcaj na odredište. Zapravo, unutar ove teme prikazat će se radnje koje su karakteristične za putovanja međugradskim, gradskim i prigradskim autobusom. Tako dolaskom na kolodvor putnici uglavnom prate vozača te čekaju njegov znak za ukrcaj prtljage i ulazak u autobus, kao što se može uočiti prema idućoj bilješci:

– Dolazak putnika na peron 1. Neki su putnici sami, a neki s prijateljem/icom. Većina putnika mlađe dobi. Sa sobom nose po jedan kufer ili putnu torbu te uglavnom ruksak ili torbu za laptop. Vozač neko vrijeme razgovara s kolegom, a potom dolazi do autobusa, pozdravlja putnike s „dobar dan“ te staje sa strane prtljažnika. Jedan po jedan putnik dolazi do vozača i predaje mu svoj kufer ili putnu torbu. Tijekom uzimanja kufera vozač pita putnika dokle putuje kako bi mogao staviti kufer na određeno mjesto u prtljažniku. Također, tijekom preuzimanja kufera putnici su dužni platili 1€, odnosno cijena ovisi o tome koliko prtljage imaju (putovanje Zadar – Dubrovnik)

Prema navedenoj bilješci, putnici slijede vozača i pružaju mu svoju prtljagu pritom plaćajući određeni iznos. Prema tome, vozač je glavni akter ove situacije koji regulira dinamiku, tj. situaciju i aktivnost, što je u ovom slučaju predaja, odnosno preuzimanje prtljage. Slijedom navedenog može se uočiti formiranje društvene situacije. Prema Goffmanu (1967) početak situacije obilježava uzajamno djelovanje pojedinaca, što je prema opisanom slučaju dolazak putnika na određeni peron, predaja i plaćanje prtljage. Također, putovanje se definira kao društveni događaj (Goffman, 1967) kojeg karakterizira određeno vrijeme i mjesto, odnosno prema navedenom putnici su došli u određeno vrijeme na peron 1. Uz navedeno, društveni događaj karakterizira unaprijed određen plan aktivnosti i pravila (Goffman, 1963). Shodno tome, nakon predaje prtljage idući je korak koji se očekuje od putnika pokazivanje karte ili kupovanje karte od vozača, što prikazuje iduća bilješka:

– Nakon ostavljene prtljage, jedan vozač stoji ispred ulaznih vrata s uređajem za skeniranje karte. Putnici jedan po jedan dolaze do njega i skeniraju kartu, neki imaju kôd na mobitelu, a neki kartu u fizičkom obliku. Nakon skeniranja karte vozač svakom putniku kaže broj sjedala s obzirom na to da na nekim kartama nema broja sjedala. Jedna putnica nije imala kartu pa joj je vozač rekao: „Pripremi 3 eura i možeš ući u autobus“ (putovanje Zadar – Dubrovnik)

Dakle, iduća je aktivnosti koju regulira vozač ulazak u autobus, odnosno za pristup putovanju potrebna je karta, što jasnije dokazuje izjava vozača o pripremi novca za kupnju karte. Prema tome, vozač je akter koji održava i upravlja redom ovim društvenim događajem (Goffman, 1967). Slijedom toga, dostupnost javnog prijevoza moguća je tek plaćanjem autobusne karte (Rink, 2023). Pregled karte u gradskim i prigradskim autobusima obavlja se na drugačiji način. Naime, gradski i prigradski autobusi opremljeni su posebnim uređajem za skeniranje karte: *Dolazak na iduću stanicu, putnici ulaze i skeniraju kartu na posebnom uređaju* (prigradski autobus Dubrovnik – Župa dubrovačka). U ovom slučaju pristup prijevozu regulira se pomoću posebnog uređaja za skeniranje autobusne karte. Slijedom svega, uočeno je obilježje ne-mjesta koje je istaknuo Augé (1995). Odnosno, primijećeno je kako su putnici u ugovornom odnosu s ne-mjestom, u ovom slučaju s javnim prijevozom autobusa. Dakle, pristup javnom prijevozu moguć je uz autobusnu kartu.

Zatim, ulaskom u autobus putnici sudjeluju u okupljanju, odnosno formiraju skup unutar kojeg su u neposrednoj blizini jedni drugima (Goffman, 1963). Ulaskom u autobus putnici zauzimaju sjedala. U slučaju međugradskog putovanja, neki putnici prate broj sjedala prema karti, dok neki ne prate jer ponekad broj sjedala na piše na karti. Putnici koji putuju zajedno, uglavnom partneri, prijatelji i obitelj, nastoje sjesti zajedno: *Mladi par traži isključivo dva slobodna mjesta kako bi sjeli zajedno* (putovanje Zadar – Dubrovnik). S druge strane, neki putnici nastoje zauzeti dva slobodna mjesta kako bi osigurali svoj osobni prostor i privatnost. Štoviše, neki putnici „kalkuliraju“ s odabirom sjedala zbog određenih razloga poput idućeg slučaja: *Dvije se putnice polako zaustavljaju do sjedala, a potom sjedaju na mjesta bliže vratima zbog lakšeg izlaska i odlaska na WC za vrijeme pauze na određenom kolodvoru (*prema razgovoru dviju žena)* (putovanje Zadar – Dubrovnik). Primjer rasporeda sjedenja tijekom međugradskog putovanja na relaciji Dubrovnik – Zadar prikazuje Slika 1.

Nadalje, zanimljiv je podatak kako neki putnici odabiru mjesto s obzirom na spol i određene karakteristike drugog putnika. Tako je prema neformalnom razgovoru s Karlom zabilježeno iduće:

– *Ako ide na kraću relaciju do posla koji joj je udaljen 15 minuta, nebitno je gdje će sjesti, a ako ide na neku daljnju lokaciju, bira gdje će sjesti. Uglavnom bira sjesti sama, a ako to nije moguće, onda više voli sjediti do ženske osobe zato što se osjeća ugodnije jer je sama po sebi povučena pa joj je lakše sjediti kraj ženske osobe (prema riječima Karle).*

Dakle, Karlin odabir mjesta ovisi o duljini putovanja. Naime, ako je kratka relacija prijevoza, onda odabir sjedala nije važan, međutim, kada je putovanje duže, Karla preferira sjesti do ženske osobe jer se osjeća ugodnije. Također, Mateo je pružio zanimljiv odgovor:

– *Odgovorio je da mu nije važno do koga će sjesti, ali da sjeda ovisno o tome koliko je umoran; dakle, ako se osjeća stvarno umorno, onda mu je svejedno, odnosno sjedne na prvo mjesto, samo mu je važno da ljudi ne smrde jer, prema njegovim riječima: „U autobusu, pogotovo u ljetnom periodu, bude puno putnika koji šire neugodan miris.“ (Prema riječima Matea).*

U slučaju Matea, odabir sjedala s obzirom na spol nema značajnu ulogu. Zapravo, Mateov je cilj tijekom odabira sjedala izbjeći putnike koji šire neugodne mirise. Rezultati istraživanja (Bray, 2014) idu donekle u prilog navedenim podacima. Naime, prema spomenutom istraživanju putnici uglavnom zauzimaju mjesto pored putnika svojega spola, posebice u slučaju muškaraca, dok je u ovom istraživanju to slučaj kod ženske osobe. Razlog je izbjegavanju sjedanja putnika muškog spola do ženske osobe moguća pomisao na iskazivanje seksualnosti poput kontakta očima kao znak flerta. Zapravo, muškarci izbjegavaju sjediti pored žene kako bi izbjegli dojam seksualne napetosti (Bray, 2014).

Vozač		Vozač 2	
●	●	●	●
5	6	7	8
9	●	11	●
13	14	15	●
●	●	19	●
21	22	Kuhinja, WC	
●	●	↔	
●	26	●	●
29	30	31	32
33	34	35	●
●	38	39	40
41	42	43	●
45	●	47	48
			49

Slika 1. Rasporeda putnika na početku putovanja (Dubrovnik – Zadar, 1. 4. 2024.)

- - oznaka za putnika/icu
- - oznaka za istraživačicu

Nakon odabira i zauzimanja sjedala, putnici se upuštaju u različite aktivnosti. Uglavnom slušaju muziku, gledaju utakmicu, filmove ili serije preko laptopa ili mobitela, pogledavaju u mobitel i kroz prozor, poneki nastoje odspavati, dok se neki upuštaju u razgovore s drugim putnicima, a neki pak vode telefonski razgovor:

– *Putnici koji sjede sami uglavnom gledaju u mobitel, imaju slušalice, a putnici koji sjede zajedno, vode razgovor. Tako dvije putnice dva sjedala ispred mene vode razgovor o fakultetu. Odnosno prema razgovoru putnica, studentice su koje idu u svoj grad, planiraju provesti nekoliko dana i nadolazeći blagdan (Uskrs) sa svojom obitelji. Dio razgovara ticao se i fakulteta i obveza koje imaju i ogovaranja profesora. (...) Kako je bus bio poprilično pun, čuo se žamor, mrmljanje nekih razgovara, neki putnici su spavali (glavom naslonjeni na prozor uz pridržavanjem rukom), a neki su bili na mobitelu i slušali glazbu (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

– *Uskoro putnika ispred mene nazove netko na mobiteli. Priča glasno, razgovarao je s kumom...(putovanje Dubrovnik – Zadar)*

Dakle, aktivnosti putnika ovise o tome putuju li sami ili s nekim. S obzirom na to, putnici koji putuju s nekim, razgovaraju, dok putnici koji putuju sami, uglavnom vrijeme tijekom putovanja provode pogledavajući u mobitel te slušajući muziku. Ovom podatku u prilogu idu rezultati istraživanja Hwangbo i sur., (2012) prema kojima su putnici tijekom putovanja uglavnom usredotočeni na slušanje glazbe ili gledanja videa na svojim mobilima. Tako su mnogi autori ukazali na to kako putnici koji putuju bez pratnje održavaju svoju društvenost preko novih tehnologija (Urry, 2003; Wittel 2001, prema Bissel, 2010). Dakle, mobilni uređaji i prijenosna računala utjecali su na društveni život u pokretu (Green, 2002, Jain, 2006, prema Bissel, 2010). Osim navedenih aktivnosti putnici uglavnom zbog dužeg putovanja znaju vrijeme provesti spavajući, a poneki vode telefonske razgovore.

Uz navedeno, putnici koji su turisti uglavnom tijekom putovanja gledaju kroz prozor, slikajući okruženje: *Putnica ispred mene mobitelom slika more, krajolik* (putovanje Zadar – Dubrovnik). Shodno tome rezultati istraživanja Lyons i sur. (2007) ukazuju na to da putnici koji putuju u slobodno vrijeme uglavnom vrijeme tijekom putovanja provode promatrajući druge ljude i gledajući u prozor. Pogled prema van Urry (1990, prema Bissel, 2010) naziva turističkim pogledom. U konačnici, aktivnosti poput čitanja i slušanja glazbe mogu poslužiti kao metode za kontroliranje vremena tijekom putovanja ili za „ubijanje vremena“. Usto gledanje kroz prozor za neke može biti opuštajuće, dok za druge može izazvati osjećaj monotonije ili pak da su „taoci“ vremena tijekom putovanja (Lyons i sur., 2007). Slijedom svega navedenog, može se uočiti labavost situacije (Goffman, 1963), odnosno putnici nisu izričito situacijski prisutni, što dokazuju radnje poput spavanja tijekom putovanja, slušanja muzike i slično.

Tijekom putovanja događa se cirkulacija putnika, odnosno neki se putnici iskrcavaju, dok se drugi ukrcavaju. S obzirom na odlazak prethodnih putnika i ulazak novih putnika, mijenja se dinamika putovanja, a tako i raspored sjedenja. Shodno tome, neki putnici mijenjaju mjesto tijekom putovanja kada se oslobodi, odnosno kada se smanji broj putnika:

– *Putnik koji je sjedio do mene premješta se na dva slobodna mjesta koja su se oslobodila u Trogiru te zauzima ležerni položaj* (putovanje Zadar – Dubrovnik).

Promjenu mjesta sjedenja omogućavaju „utjelovljeni zadatci“ koji potiču svjesnost o drugim putnicima. Shodno tome, putnici zauzimaju mjesto koje je najprikladnije s obzirom na raspoloživost mjesta (Wilson, 2011/2017). Osim toga, novi su putnici često zbunjeni tijekom traženja svojega sjedala jer nisu sigurni je li netko već zauzeo to mjesto: *Kako većina putnika*

nema broj sjedala na kartama, novi su putnici zbunjeni i pitaju sjedi li tko na nekom mjestu jer su tek ušli pa ne znaju (putovanje Zadar – Dubrovnik).

Zatim, u gradskim i prigradskim autobusima često putnici stoje u autobusu zbog povećane gužve te prijevoza na kratke relacije. Međutim, prema bilješkama s terena, ponekad putnici znaju stajati u srednjem dijelu autobusa koji je namijenjen za stajanje unatoč praznim sjedalima:

– Dvije putnice stoje po sredini autobusa iako ima praznih sjedala... Mlađa putnica naslonjena na prozor, putnica srednje dobi pridržava se za rukohvat autobusa (gradski autobus Zadar – Supernova).

S obzirom na stajanje, putnici zauzimaju određene položaje kako bi održali ravnotežu, primjerice naslanjanje na prozor. Također, prostor autobusa opremljen je rukohvatima kako bi se omogućilo i olakšalo putnicima stajanje na mjestu. Navedeno ponašanje putnika zabilježeno je i u istraživanju Hwangbo i sur., (2012) prema kojem putnici tijekom putovanja uglavnom sjede ili stoje koristeći potpore tijelu poput držanja za ručke sjedala te naslanjajući se na prozor. Raspored putnika u gradskom autobusu prikazan je na Slici 2.

Naposljetku, dolaskom na posljednju stanicu tijekom međugradskog putovanja zabilježeno je iduće:

– *Vozač pali svjetla u autobusu nekoliko trenutaka prije dolaska na kolodvor. Neki se putnici razbuđuju, pregledavaju stvari oko sebe, oblače jakne, dižu se uzeti ručnu prtljagu. Autobus dolazi na kolodvor, vozač zahvaljuje i najavljuje zadnju stanicu. Putnici izlaze iz autobusa te uzimaju prtljagu nakon što je vozač otvorio prtljažnik autobusa. Većinu putnika dočeka neki član obitelji/rodbine, prijatelj, poznanik (Putovanje Zadar – Dubrovnik).*

Dakle, na samom kraju putovanja zabilježene su radnje poput najave stanice i zahvale putnicima te spremanje, pregledavanje i uzimanje osobnih stvari. Izlaskom posljednjeg putnika završena je ova društvena situacija (Goffman, 1967).

7.2 Načini poticanja društvene interakcije i ostvarivanje društvenih odnosa u javnom prijevozu

Javni prijevoz je prostor u kojem je očekivano da osobe susreću jedne druge, a potom da obнове ili uspostave društvene odnose. Štoviše, tijekom putovanja pojedinci se nalaze u neposrednoj blizini, zbog čega su podložni postati dio kolektiva (Bissell, 2010). Tako su promatranjem putnika zabilježeni načini poticanja interakcije i ostvarivanja društvenih odnosa tijekom putovanja. U Leonovu slučaju poticanje komunikacije s drugim putnicima ovisi o dva čimbenika:

– *Pitala sam Leona izbjegava li inače bilo kakvu interakciju/komunikaciju na putu ili je pak otvoren za razgovor s drugim putnikom/com. Odgovorio je na to da to ovisi o tome kako je raspoložen, ali da, ako baš ne mora ništa odgovoriti, onda to ne učini. Usto, Leon je naveo kako interakcija ovisi i o drugome putniku (...) da ima nekad ljudi koji su „jednostavno čudni“, koji stvaraju neku nelagodu, a ponekad neki i „smrde“ pa ne može izdržati njihovu blizinu (prema riječima Leona).*

U Leonovu slučaju ostvarivanje komunikacije s drugim putnicima ovisi o njegovu trenutnom raspoloženju, ali ovisi i o drugom putniku. Odnosno, odbija biti u blizini putnika koji mu se čine čudnima i koji uzrokuju nelagodu. Uz navedeno, komunikacija s drugim putnicima nije poželjna ako šire neugodan miris, zbog čega je njihova blizina neizdrživa. U prilog ovom podatku idu rezultati istraživanja Bray (2014) prema kojima je jedan sugovornik iznio kako voli

razgovarati s drugim putnicima, a prilazi putnicima na temelju osjećaja jesi li spremni za razgovor. Usto prati njihov izraz lica i način odijevanja. Tako na primjer, ako izgledaju kao da su došli tek iz teretane, znojni, onda vjerojatno neće biti raspoloženi za razgovor. Dakle, hoće li stupiti u komunikaciju s drugim putnicima, ovisi o neverbalnom ponašanju drugih i o izgledu. Uz navedeno, prema Goffmanu (1967) ponašanjem se prenosi ceremonijalni element kroz odijevanje, fizičko držanje i slično. Tako u slučaju Leona osobe koje šire neugodan miris prenose za njega nepoželjne osobine, stoga pokušava izbjegavati takve pojedince u javnom prijevozu.

Nadalje, primijećeni su slučajevi uspostave kratkotrajnog kontakta i interakcije među putnicima. Tako je jedan od načina poticanja interakcije postavljanje pitanja vezanih za informacije o vremenu polaska autobusa:

– *Tijekom dolaska na stanicu ispred Supernove gospođa ispred pita putnicu do sebe: „Oprostite, kada ima bus za natrag?“ a druga putnica ljubazno odgovara: „Svako sat vremena“, starija gospođa zahvaljuje i izlazi (gradski autobus Supernova – Kolodvor).*

Dakle, poticanje interakcije najčešće je vezano uz pitanja koja su povezana sa situacijom i događajem, odnosno u ovom slučaju to su pitanja vezana za informacije o rasporedu autobusa. Također, prilikom sjedanja na određeno mjesto, putnici najčešće traže „dopuštenje“ da sjednu, čime se ostvaruje kratkotrajna interakcija, na primjer: *Putnik (...) dolazi do stražnjeg dijela autobusa. Zatim, prije nego što je sjeo, upitao je putnika koji se već nalazio na tom mjestu: „Can I sit here? Thank you.“ Putnik se odmiče i dopušta drugom putniku da sjedne do prozora (putovanje Zadar – Dubrovnik). Navedene interakcije Lofland (1989) opisuje kao prolazne odnose. Takve odnose karakterizira kratkotrajnost te se oni ostvaruju u obliku pitanja i odgovora poput ovih u navedenim slučajevima.*

Zatim u idućoj bilješci primijećeno je kako osmijeh čini ključan faktor kratkotrajne interakcije:

– *Jedna putnica sjeda do putnice ispred mene, točnije došla je do nje i nasmiješila joj se kao znak da će ona sad s njome sjediti, druga putnica joj uzvrća (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

Prema navedenoj bilješci uočeno je kako se osmijeh percipira kao znak ljubaznog pozdrava koji nosi određenu namjeru, u ovom slučaju to je namjera sjedanja do drugog putnika. Prema ovom slučaju može se uočiti kako idiom tijela (Goffman, 1963), odnosno osmijeh dovodi do interakcije kojom se iskazuje određena namjera. Zapravo, osmijehom je putnica prenijela nekoliko informacija: ljubaznost, pozdravljanje druge putnice te namjeru zauzimanja mjesta.

Štoviše, primijećen je slučaj *otvorene regije* (Goffman, 1963) gdje su putnice nepoznate jedne drugoj u ograničenom mjestu autobusa inicirale međusoban kontakt osmijehom.

Uz navedene načine poticanja interakcije, primijećeni su još neki slični slučajevi. Tako je jedna putnica drugima u blizini ponudila jagode: *Tijekom puta, nekoliko sjedala od mene s druge strane, jedna je putnica putnice koje su sjedile iza nje upitala žele li jagode jer je u tom trenutku izvadila nekoliko jagoda iz svoje ručne prtljage. Putnice su ljubazno i s osmijehom odgovorile da ne žele te su se zahvalile na ponudi* (putovanje Zadar – Dubrovnik). Prema navedenom, putnica je pokušala uspostaviti interakciju ljubaznim nuđenjem jagoda.

Potom, primijećeni su slučajevi u kojima se interakcija potiče i ostvaruje na temelju određene pomoći. Tako je uočeno ljubazno ponašanje putnika koji su pomogli drugom putniku pronaći njegovo rezervirano mjesto:

– *Ulaze novi putnici, prate broj sjedala. Dvoje putnika koji putuju zajedno traže mjesto, sjedaju jedno iza drugoga zbog broja mjesta na karti. Zatim dolazi još jedan putnik, zbunjeno traži sjedalo 15a. Putnik koji je prethodno sjeo govori da je njegovo mjesto do putnice s kojom on putuje, putnica mu pokazuje da sjedne do nje, da je to njegovo mjesto, on se zahvaljuje i počinje razgovor s njima: „Idem do Makarske, valjda radi nešto, danas je blagdan.“* (putovanje Zadar – Dubrovnik)

Dakle, prema prikazanom slučaju može se uočiti poticanje interakcije na temelju pomoći oko broja sjedala, odnosno putnici odlučuju pomoći putniku koji je zbunjeno tražio svoj broj sjedala. Nakon zauzimanja sjedala, putnik nastavlja interakciju iznošenjem informacije dokud putuje i pretpostavkom o radnom vremenu, čime je pružio mogućnost drugim putnicima da nastave interakciju, odnosno da pruže odgovore na iznesenu pretpostavku. Prema navedenom slučaju, zamijećeno je kako dolazi do fokusirane interakcije (Goffman, 1967), odnosno pojedinci u jednom trenutku postaju fokusirani na broj sjedala i pomoć drugom putniku.

Nadalje, ponešto je drugačiji slučaj jedne putnice koja je zatražila pomoć, odnosno uslugu od vozača zbog fiziološke potrebe:

– *U jednom trenutku jedna starija gospođa nekoliko sjedala ispred mene glasno je pozvala jednog od vozača da ga upita može li stati i rekla je: „Upišat ću se!“ Vozač je rekao da je iduća stanica Ston, ali ne zna gdje će stati jer većina toga ne radi jer je nedjelja. Ali gospođa ga je*

molila, rekla je da je popila tablete za tlak koje su je natjerala na malu nuždu. Vozač je rekao da pokuša pričekati 10 minuta, da će stati na pumpi pa ako pumpa bude radila, da izađe brzo iz autobusa i obavi svoju potrebu. Gospođa je tijekom tih 10 minuta konstantno pitala putnicu ispred sebe koliko je udaljena ta pumpa i koliko još ima vremena te je cijelo vrijeme „kukala“ da će se upišati. Dolaskom na pumpu, gospođa je brzo izašla i vratila se nazad (putovanje Dubrovnik – Zadar).

Dakle, prema navedenom slučaju putnica dozivajući vozača ostvaruje komunikaciju direktnim upitom, odnosno zamolbom. Također, navedena je interakcija prožeta intimnim informacijama koje su se proširile prostorom javnog prijevoza zbog glasnog tona i naglašavanja razloga zamolbe. Osim toga, putnica je uključila putnicu ispred sebe u interakciju, pitajući za vrijeme dolaska na rečeno odredište.

S obzirom na to da je tijekom putovanja ponekad interakcija neizbježna (Jensen, 2009, prema Wilson, 2011), učestali su slučajevi susreta, odnosno uključivanja pojedinaca u interakciju licem u lice (Goffman, 1967). Stoga, kada je riječ o ostvarivanju društvenih odnosa, zabilježeno je nekoliko slučajeva. Tako je promatran slučaj kada su dva mlađa putnika ostvarila segmentalni odnos (Lofland, 1989):

– Jedan novi putnik upitao je putnika ispred mene je li slobodno mjesto. U pitanju su dva mlađa muškarca, počinju se upoznavati. Novi putnik govori kako mu je gospođa sa šaltera prodala kartu za Flixbus, a ovo je Čazmatrans, pa govori drugom putniku da nije siguran je li to ovaj bus, na što mu on odgovara da je to taj. Zatim nastavljaju razgovor odakle dolaze, dokle putuju, zašto idu u taj grad, studiraju li tu, koja su godina. (...) Nastavljaju poznanstvo, pričaju o srednjoj školi u koju su išli, a zatim i o poslu gdje rade. (...) Dalje pričaju o iskustvima na poslu, radu u restoranu: „Za Francuze pravi šampanjac je samo onaj iz pokrajine Champagne, a sve ostalo je za njih pjenušava vino.“ (putnik 1). (...) Nakon razgovora o poslu, putnik 1 je podijelio svoje ljubavno iskustvo pa je tako ispričao o vezi koja je završila zbog daljine, opisuje detalje (bili skupa 9 mjeseci, osjećao se loše nakon prekida, pogodilo ga). Dok su putnik 1 i 2 pričali, bili su dosta glasni, tako da su ih neki putnici pogledavali, neki su stavili slušalice. Putnik 1 je više pričao o svom životu, iskustvu na poslu i slično, dok je drugi putnik više zauzeo ulogu slušatelja, no prema grimasama putnika koji sluša, uočavam da mu je pomalo naporno (lutajući pogled, odmicanje glave) i kao da jedva čeka izaći iz busa (putovanje Dubrovnik – Zadar).

Dakle, navedeni slučaj prikazuje kako dvojica putnika koji su nepoznati jedan drugome uspostavljaju interakciju te ostvaruju društveni odnosi dijeleći neki dio sebe. Zapravo, sudjeluju u fokusiranoj interakciju u kojoj održavaju zajednički fokus kognitivne pažnje, dakle razgovaraju o određenoj temi s vizualnom pažnjom, odnosno usmjereni su jedan na drugoga (Goffman, 1967). Nakon nekog vremena primijećeno je kako jedan putnik vodi razgovor, dok je drugi putnik više pasivan, odnosno stavljen je u poziciju slušatelja, a nakon nekog vremena uočeni su znaci zamaranja i dosade. S obzirom na to, može se primijetiti kako putnik traži vanjsku preokupaciju okretanjem glave, odnosno počinje zanemarivati glavni fokus pažnje (Goffman, 1967). Unatoč navedenom, putnik ostaje u interakciji. Naime Goffman (1967) navodi kako je pojedinac dužan ostati u interakciji sve dok mu se ne pruži prilika da napusti interakciju bez uvrjedljivih posljedica. Navedeni se odnos može definirati kao segmentalni odnos (Lofland, 1989). Odnosno, putnik iznoseći svoja radna iskustva i ljubavni život dijeli dio sebe.

Osim navedenog slučaja, zanimljivo je kako javni prijevoz može biti mjesto stvaranja segmentalnih odnosa između mlađih i starijih. Naime, autobusi su često mjesto susreta i povezivanja mladih i starijih (Stradling i sur., 2007, prema Wilson, 2011) kao što je idući slučaj:

– Tri putnice prijateljice (mlađe dobi) traže mjesta kako bi sjele što bliže jedna drugoj, no to ne nalaze pa sjedaju odvojeno. Tako su dvije putnice sjele do dvije starije gospođe, dakle jedna prijateljica do jedne starije gospođe, a druga do druge, a treća nova putnica potražila je mjesto prema stražnjem dijelu busa. Prijateljice su ljubazno pitale gospođe mogu li sjesti do njih, na što su gospođe srdačno odgovorile da mogu. Nakon što su sjele, počeo je razgovor među njima. (...) Tako su pričale o nekim životnim temama poput zapošljavanja, starije gospođe su prepričavale svoje iskustvo i usput pružale neke savjete poput „nikad nemoj dati na sebe, moraš imati stav kroz život, moraš se boriti“. Nakon nekog vremena, primijetila sam da su mlađe putnice izvadile mobitel i fotografirale se s putnicima do kojih su sjele (putovanje Zadar – Dubrovnik).

Dakle, prema navedenom putnice su prvo upitale za mjesto, a nakon potvrdnog odgovora pokreću interakciju. S obzirom na dobnu razliku, razgovor se svodio na savjetovanje mlađih putnica i prepričavanje iskustva. Navedeno poznanstvo zabilježeno je fotografiranjem, odnosno putnice mlađe dobi fotografirale su se s putnicama starije dobi. Shodno navedenom, zabilježen je još jedan sličan slučaj:

– *Dvije putnice nekoliko sjedala ispred mene ostvaruju poznanstvo. Točnije, starija i mlađa putnica pričaju o poslu. Putnica mlađe dobi išla je na poslovni put pa se vraća doma za Dubrovnik, a putnica starije dobi, koja je ušla u Pločama, ide prema Dubrovniku u posjet prijateljici. Pri kraju putovanja razmjenjuju brojeve mobitela (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

U ovom slučaju putnice ostvaruju interakciju na temelju razgovora o poslu i razmjeni osnovnih informacija otkud su, kamo idu i slično. U prethodnom slučaju poznanstvo je zabilježeno fotografiranjem, a u ovome slučaju razmjeno brojeva, što daje naslutiti da bi se odnos mogao nastaviti nekad u budućnosti i tako možda prijeći u prijateljski odnos. Dakle, navedeni slučajevi opisuju ostvarivanje segmentalnih odnosa (Lofland, 1989) unutar kojih putnice dijele svoja osobna (radna) iskustva uz savjetovanje.

Osim slučajeva prema kojima odnos ostvaruju pojedinci koji su posve nepoznati jedni drugima, zabilježeni su slučajevi susreta poznanika:

– *Ubrzo do mene dolazi jedna moja poznanica (Marta, pseudonim), pozdravljamo se i pozovem je da sjedne do mene. Opet pomičem jaknu i laptop na sebe kako bi ona mogla sjesti. Pokrenula sam razgovor pitanjem „Kako si?“ i „Je li to i ti ideš doma?“ Nakon toga nastavile smo pričati. Razgovor se ticao fakulteta, obaveza na fakultetu, planova za posao, za ljeto. (...) Dolazak u Makarsku (pauza 10 minuta). Izašla sam s Martom vanka, nastavile smo dalje pričati o nekim sjećanjima iz srednje škole (išle smo u istu srednju školu) (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

– *Ulazak novog putnika, sjeda nasuprot jednom putniku, javlja mu se te pokreću razgovor, prisjećaju se gdje su radili, gdje su se zadnji put vidjeli (gradski autobus Supernova – Kolodvor).*

U prvom slučaju poznanice prepoznaju jedna drugu, zatim se pozdravljaju te onda sjedaju zajedno. Potom, započinju razgovor općenitim i situacijskim očekivanim pitanjima, a zatim se razgovor svodi na buduće planove te prisjećanja na prošle događaje. Isto tako, u drugom slučaju poznanici se pozdravljaju te pokreću razgovor koji se ticao prošlih događanja u kojima su zajedno sudjelovali te se prisjećaju posljednjeg puta kad su se vidjeli. Dakle, u ovim slučajevima poznanici prvo identificiraju jedni druge, dakle približavaju se jedno drugome, pozdravljaju se, a zatim prirodno pokreću razgovor na temelju prethodnih zajedničkih iskustava

tako obnavljajući svoj odnos. S obzirom na navedeno, uočava se odnos poznanstva za koji je nužan preduvjet identificiranja, zatim društveno priznavanje, odnosno pozdravljanje (Goffman, 1963).

Slijedom navedenih društvenih odnosa zabilježeni su pozdravi i rastanci putnika. Naime, na temelju pozdrava može se zamijetiti tijek kojim će interakcija ići i koje će uloge akteri zauzeti (Goffman, 1967), kao na primjer:

– *Vozač neko vrijeme razgovara s kolegom, a potom dolazi do autobusa, pozdravlja putnike s „Dobar dan!“ te staje sa strane prtljažnika (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

Prema ovome slučaju pozdravljanjem putnika vozač navještava početak putovanja, odnosno prakse preuzimanje prtljage, pri čemu očekuje od putnika da dođu do njega s prtljagom i tako odgovore na njegovu interakciju. Nadalje, zabilježeni su rastanci među putnicima koji su ostvarili poznanstvo tijekom putovanja:

– *(...) Tu izlazi i putnik koji je bio ispred mene i razgovarao s putnikom s kojim je sjedio, pozdravljaju se: „Eto, bilo mi je drago, sretno na sezoni!“, „Također, sretno i tebi!“ (putovanje Dubrovnik – Zadar)*

– *Na idućoj stanici Karla (poznаница) izlazi, pozdravljamo se: „Vidimo se onda, bok, bok!“ (prigradsko putovanje Dubrovnik – Župa dubrovačka)*

Prema prvom prikazanom rastanku može se uočiti osvrt na stečeno poznanstvo, odnosno putnici iskazuju zadovoljstvo razgovorom, pritom iskazujući najbolje namjere za budućnost. Prema drugom rastanku može se očekivati ponovni susret poznаница u skoroj budućnosti. Slijedom navedenog, može se zaključiti kako pozdravljanje putnika može odrediti tijek interakcije, odnosno način na koji se putnici pozdrave može im poslužiti kao znak u kojem smjeru će interakcija krenuti. Isto tako, iz pozdravljanja prilikom rastanka putnici mogu naslutiti hoće li se odnos nekad u budućnosti nastaviti ili će pak završiti u tom trenutku (Goffman, 1967).

7.3 Asocijalna ponašanja putnika

Prethodno su navedeni načini poticanja društvenosti u javnom prijevozu, međutim, primijećeni su slučajevi otpora društvenosti. Naime, traženje i zadržavanje privatnosti u situaciji koja je

prožeta društvenošću učestao je slučaj. Tako su zabilježeni načini zadržavanja privatnosti u javnom prijevozu autobusa, točnije, primijećena su asocijalna ponašanja putnika. Odnosno, prema većini bilješki putnici uglavnom nastoje ostati pasivni i suzdržani od društvenosti.

Kada se želi zadržati osobni prostor i izbjeći društvenost, putnici uglavnom zauzimaju dva sjedala, odnosno jedno sjedalo zauzimaju oni, a na drugom ostavljaju svoje stvari:

– *Putnici sjedaju na mjesto, ako idu s nekim (prijateljica, mama), sjedaju zajedno, putnici koji putuju sami, zauzimaju dva slobodna mjesta. Neki sjednu do prozora i stave stvari do prolaza, a neki sjednu do prolaza, a stave stvari do prozora (putovanje Dubrovnik – Zadar).*

– *Sjedam na mjesto do prozora, a torbu od laptopa i jaknu stavljam na sjedalo do prolaza kako ne bi nitko sjeo s mnom. Pokušat ću zadržati „svoj prostor“ koliko mogu dok ne postane gužva u autobusu i ne budem „prisiljena“ maknuti stvari da netko sjedne (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

Navedenu metodu izbjegavanja potvrđuje Nora: *Odgovorila je da voli kada se ukrcava u autobus pustiti da se ljudi rasporede pa onda kad ostane mjesta, sjedne na slobodno mjesto, a ako ne tako, onda uđe ranije u bus. Međutim, kad uđe ranije u bus, inače uvijek sa sobom nosi ili torbu, čak nekad i dvije torbe, laptop, vrećicu ili nešto, dakle uvijek je natrpana stvarima tako da uvijek ima dosta stvari i onda kad sjedne u busu, uvijek sjedne do prozora i onda sve te stvari stavi pored sebe na sjedalo – tako je manja vjerojatnost da će je netko zaustaviti i pitati „Hej, mogu ja sad sjesti do tebe?, je li slobodno?“ (prema riječima Nore).*

Prema navedenim bilješkama može se uočiti kako je stavljanje stvari na mjesto pored sebe jedan od načina šticećenja osobnog prostora. Odnosno, takvim se potezom priopćava drugim putnicima da se ne želi biti ometan, zapravo pojedinac nastoji ostati nevidljiv drugima (Kim, 2012). Također, zauzimanjem dvaju sjedala putnik koristi svoje tijelo kako bi ogradio osobni prostor (Goffman, 1971, prema Kim, 2012). Štoviše, prema istraživanju Beckera (1973) o značenju i funkciji prostornih oznaka, oznake djeluju na način da pojedinci zaštite prostor. Sudionici ovog istraživanja navode kako ne bi sjeli na mjesto koje je označeno jer žele izbjeći potencijalni sukob s osobom koja je sjela na to mjesto. Postavljanje oznaka personalizacije samo je jedan od načina teritorijalnog ponašanja. Dakle, oznaka podrazumijeva znak vlasništva te djeluje na način da zaštiti prostor tako da drugi povećaju međusobnu udaljenost koliko je to moguće (Becker, 1973). Shodno navedenom, zabilježeno je iduće:

– *Mali broj putnika (8). Raspored sjedenja na način da svaki putnik sjedi pojedinačno, odnosno dovoljno udaljeno od drugih kako bi oko sebe imao nekoliko mjesta slobodno (što više privatnog prostora, odmaknut od drugih)* (gradski autobus Zadar).

– *Zatim se, dolaskom u Ploče, broj putnika još više smanjio. Tako da su sada uglavnom putnici sjedili sami, jedan putnik se čak premjestio na stražnji dio autobusa gdje je bio više udaljen od ostalih putnika* (putovanje Zadar – Dubrovnik).

– *Putnici su uglavnom udaljeni jedni od drugih što se tiče mjesta sjedenja, uglavnom je jedno ili dva mjesta oko njih prazno te su putnici koji sami putuju zauzeli mjesta s dva sjedala* (putovanje Dubrovnik – Zadar).

Kako je već spomenuto, zauzimanje dvaju slobodnih mjesta jedan je od glavnih načina izbjegavanja drugih putnika, a pri tom i društvenosti. Navedene bilješke pružaju dodatan uvid, odnosno putnik zauzima ono mjesto koje je udaljeno od drugih putnika, osiguravajući tako što veći osobni prostor i privatnost.

Zatim, iduća je metoda koja se navodi korištenje mobitela, odnosno slušanje muzike ili jednostavno pogledavanje u mobitel, kao što navode Nora i Marta:

– *Kada je gužva, odmakne stvari, ali uvijek sjedne do prozora i pokušava se baviti nekim svojim stvarima, npr. slušanjem muzike kako ne bi morala ući u razgovor sa strancima* (prema riječima Marte).

– *Također, nekad stavi slušalice, ali da se vide. Odnosno, stavi kosu iza uha da se vidi da ima slušalice tako da gleda u mobitel i pravi se da nešto radi. Prema njenim riječima, manja je vjerojatnost da će je netko prekinuti dok ima slušalice u ušima* (prema riječima Nore).

Dakle, slušanje muzike je idući način kako zaobići interakciju s drugima i ostati u svojem osobnom prostoru. Nora navodi kako je važno da su slušalice vidljive drugima kako bi im se dalo do znanja da osoba trenutno sluša muziku te da vjerojatno ne želi biti ometana u tom trenutku. Kada je riječ o mobilnom uređaju kao sredstvu koje omogućuje zadržavanje privatnosti, navode se i razgovori preko mobitela:

– *Zna nekad nazvati nekoga, prijateljicu ili bilo koga, tako da se vidi da priča na mobitel i onda je tako manja vjerojatnost da će je netko nešto pitati, da sjedne do nje ili da krene u razgovor*

s njome ako već priča na mobitel. Tako da je to jedan od načina, zvati prijateljicu ili mamu, bilo koga, samo da nekako izbjegne interakciju (prema riječima Nore).

Dakle, vođenje telefonskog razgovora je način da priopći drugima da je trenutno zauzeta takvim razgovorom te da ne može odgovoriti putniku ako je netko želi pitati za mjesto. Naime, putnici tijekom putovanja često koriste mobitele ili druge prijenosne uređaje. To im omogućuje da putuju izvan svoje trenutne, fizičke lokacije u druge, virtualne prostore. Tako su umovi mnogih putnika često negdje drugdje dok primjerice čitaju knjigu, igraju igricu preko mobitela i slično (Symes, 2007). Štoviše, Boden i Moloch (2000, prema Symes, 2007) ističu kako virtualne tehnologije omogućuju pojedincima da se u određenim uvjetima osame i tako ograničavaju kontakte licem u lice, zapravo potiču izbjegavanje interakcije i blizine drugih. Dakle, prema uočenim metodama izbjegavanja, putnici nastoje priopćiti drugima da žele biti sami i neuznemiravani (Symes, 2007).

Zatim, neki od idućih načina izbjegavanja drugih mogu se iščitati na licima putnika. Tako se navodi namrgođeno lice i izbjegavanje kontakta očima:

– *Osobe koje su same, sjede uglavnom do prozora, glavom okrenute prema prozoru te izbjegavaju pogled prema putnicima koji tek ulaze (gradski autobus Poluotok – Kolodvor).*

– *Onda izbjegava kontakt očima, kad oni ulaze u bus, ne gleda nikoga u oči, ne gleda prema tim ljudima, gleda van kroz prozor. (...) Također je navela kako je njena prednost što ne izgleda baš pristupačno, odnosno nije često nasmiješena pa tako ljudi generalno manje prilaze kada si namršten (prema riječima Nore).*

Dakle, izbjegavanje susreta s pogledima jest način kako bi se izbjegla interakcija, a pri tome i mogući odgovor na pitanje: „Je li slobodno mjesto?“ Zapravo, izbjegavanjem kontakta očima ne pruža se mogućnost za nastanak verbalne interakcije, odnosno sprječava se pokušaj ikakve inicijative za društvenošću. Nora navodi još jedan način sprječavanja društvenosti, odnosno namrgođeni izraz lica. Naime, namrgođeno lice bez ikakve vesele grimase ukazuje na nepristupačnost, što odbija druge u ikakvu pristupu interakciji. Navedeno se može objasniti strategijom čuvanja osobnog prostora putem ravnodušnog stava prema drugima (Simmel, 1950, prema Bissel, 2010). Kako Goffman (1963) navodi, ponekad pojedinci gledaju „mrko“ kako bi priopćili drugima da ih ne gnjave (Kim, 2012).

Shodno navedenom, zabilježeni su još neki načini asocijalnog ponašanja:

– *Isto tako voli staviti slušalice i okrenuti glavu prema prozoru kako bi dala do znanja drugima da nije zainteresirana za razgovor ili uz to čak nekad zna i praviti se da spava (...) Kako voli čitati, nekad zna uzeti knjigu te samo obratiti pozornost na nju i tako dati do znanja da ne vidi što se događa u autobusu i je li potrebno pomaknuti svoje stvari da netko sjedne do nje (prema riječima Marte).*

Marta navodi okretanje glave prema prozoru ili glumljenje spavanja kako bi izbjegla interakciju s drugima, odnosno kako bi priopćila drugima da nije zainteresirana za razgovor. Osim toga, čitanjem knjige održava udaljenosti od ostalih putnika. Dakle, čitanje knjige za Martu može poslužiti kao metoda izbjegavanja drugih tijekom putovanja, tako što svoju pažnju i pogled usmjerava prema knjizi pritom ignorirajući moguće okolne događaje. Putnici u ovom istraživanju čitaju knjigu, glume da spavaju, slušaju muziku, izbjegavaju kontakt očima, dakle čine određene radnje kako bi izbjegli društvenost, odnosno „prave se“ da ne vide jedni druge kako bi ostali društveno neangažirani.

U pojedinim prikazanim metodama izbjegavanja izražena je uljudna nepažnja (Goffman, 1963). Štoviše, uljudna je nepažnja zapažena u idućem slučaju:

– *Ulazak novih putnika. Jedna nova putnica sjela na mjesto ispred mene gdje je već sjedila druga putnica. Prije nego što je sjela, pogledala je u drugu putnicu, zatim uzima mobitel i usmjerava pogled prema njemu, ubrzo stavlja slušalice (gradski autobus Zadar – Supernova).*

Prema navedenom uljudna nepažnja očituje se kroz neposrednu blizinu putnika koji nisu uključeni u interakciju. Zapravo, označava prisutnost aktera koji nisu uključeni u neku fokusiranu interakciju. Tako je moguće da se pojedinac ponaša kao da drugih nema, kao da ne vrijede pogleda. Zapravo, uljudna nepažnja podrazumijeva svjesnost bez zaokupljenosti, uljudnost bez interakcije. Usto, primijećen je neosobni tretman putem pogleda usmjerena prema putnici koja se već nalazila na mjestu (Goffman, 1963). Dakle, pogledom je nova putnica dala na znanje drugoj putnici da je primijećena te je priznata njena prisutnost. Međutim, uzimanjem mobitela i stavljanjem slušalica putnica preusmjerava pažnju s druge putnice tako dajući do znanja da ne predstavlja nikakvu metu znatiželje. Navedene metode izbjegavanja drugih potvrđuje istraživanje Kim (2012), uz isticanje još jedne metode kada navedene ne uspiju, a to je laganje da je mjesto već zauzeto.

7.4 Ponašanje u skladu s društvenim očekivanjima i pravilima javnog prijevoza

Javni prostori definirani su pravilima na koja se pojedinci pozivaju ako žele djelovati smisleno i u skladu sa situacijom (Oevermann, 1986, prema König i Zedler, 1998). Zapravo, postoje društvena očekivanja kako se treba ponašati s obzirom na prostor u kojem se nalazimo. Tako je i prostor javnog prijevoza, točnije autobusa, definiran pravilima ponašanja (npr. URL 1; URL 2). U tom slučaju, za sve putnike vrijedi isti kodeks ponašanja, što je ujedno obilježje ne-mjesta. S obzirom na to obilježje, putnici formiraju zajednički identitet (Augé, 1995).

Promatranjem su primijećene i zabilježene aktivnosti, odnosno ponašanja koja se očekuju od putnika i vozača tijekom putovanja kako bi se cjelokupna situacija odvila kako treba. Kada je riječ o vozačima, primijećeno je nekoliko aktivnosti, odnosno dužnosti koje vozač treba obaviti. Prije svega, vozačeva dužnost je pregledati, prodati kartu, preuzeti prtljagu, provjeriti broj putnika:

– *Vozač izlazi van i preuzima nove putnike (prodaje karte i preuzima kufere) (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

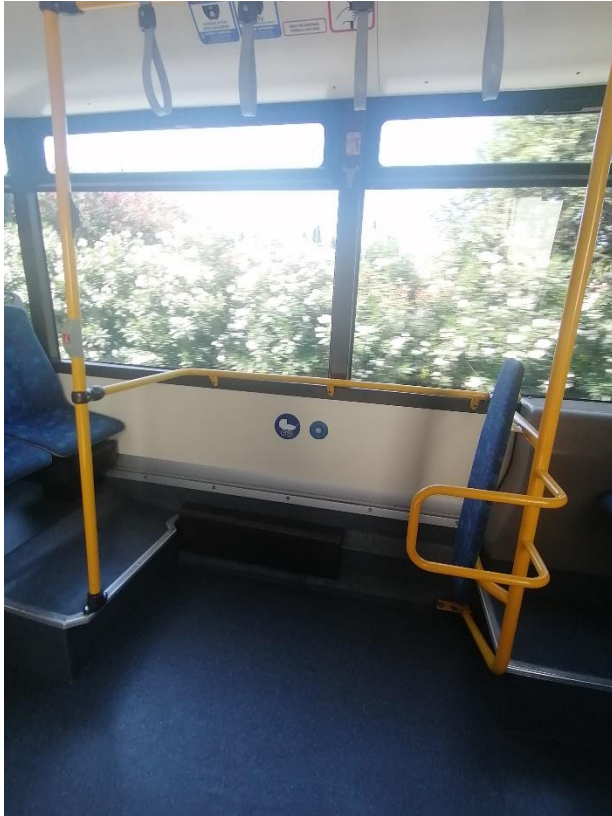
Osim toga, očekuje se da vozač pozdravi putnike te najavi nadolazeću autobusnu stanicu: *Vozač neko vrijeme razgovara s kolegom, a potom dolazi do autobusa, pozdravlja putnike s „Dobar dan!“ te staje sa strane prtljažnika. (...) dolazak u Vodice, vozač preko mikrofona najavljuje stanicu, na engleskom i na hrvatskom jeziku (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

Također, primijećeno je kako vozač u prigradskom autobusu otvara stražnja vrata kako bi roditelji s dječjim kolicima mogli lakše ući:

– *Dolazak na autobusnu stanicu, na stanici 3 putnice s djetetom u dječjim kolicima. Vozač otvara stražnja vrata da putnice mogu unijeti kolica. Zatim je jedna od gospođa došla do vozača kako bi platila karte (prigradski autobus Župa dubrovačka – Dubrovnik).*

Dakle, vozač je situacijski ispravno reagirao, odnosno pomagao je putnicima otvarajući stražnja vrata da lakše unesu dječja kolica na predviđeno mjesto, što prikazuje Slika 3. Naime, postoje smjernice koje omogućavaju usmjeravanje putnika i objašnjavanje određenih zahtjeva. Tako postoje naljepnice u autobusu kojima su označena mjesta za starije osobe, osobe s invalidskim kolicima, mjesto za dječja kolica i slično. Sjedala u prednjem dijelu autobusa uglavnom su

namijenjena za starije osobe ili osobe s kolicima, dok su sjedala u stražnjem dijelu autobusa namijenjena mlađima (Wilson, 2011). Također, u ovom je slučaju primijećeno kako putnici poštuju pravila i očekivanja u vožnji autobusa tako što je jedna putnica odmah nakon unesenih dječjih kolica došla do vozača i platila karte.



Slika 3. Prostor autobusa namijenjen za dječja kolica (prema naljepnici) (gradski autobus Župa dubrovačka – Dubrovnik)

S tim u vezi, zabilježena su situacijski ispravna ponašanja putnika. Dakle, kako se očekuje od vozača da naplati i pregleda kartu, isto tako se očekuje i od putnika da pruže kartu na uvid, predaju prtljagu, pozdrave vozača: *Ulazak putnika u autobus, pozdravljaju vozača i skeniraju kartu na posebnom uređaju* (gradski autobus Supernova – Kolodvor).

S obzirom na to da je prostor prijevoza javan, pri čemu je zajednički svima prisutnima, očekuje se poštovanje drugih. Tako je zamijećeno kako putnici potihno vode telefonski razgovor ili razgovor s drugim putnikom kako ne bi ometali druge glasnim pričanjem, kao što se može uočiti prema idućoj bilješci:

– *Jedna putnica obavlja telefonski razgovor, dosta potihno priča* (putovanje Dubrovnik – Zadar)

–Vođenje osobnog razgovora: tiho i kratko razgovaram s dečkom zbog neugodnosti jer sam okružena drugim putnicima koji mogu sve slušati (putovanje Dubrovnik – Zadar).

Dakle, na temelju osobnog slučaja, vođenje telefonskog razgovora potihom očekivano je u situaciji poput putovanja. Također, potihom pričanje može biti izazvano osjećajem neugodnosti zbog okruženosti drugim putnicima koji zbog neposredne blizine mogu čuti razgovor, odnosno privatne informacije.

Nadalje, primijećeno je poštovanje i situacijski ispravno ponašanje tijekom odabira mjesta sjedenja. Naime, putnici poštuju pravila sjedenja prateći dobiveni broj sjedala na karti, odnosno sjedajući na svoje rezervirano mjesto kada je u pitanju međugradsko putovanje:

– Neki putnici gledaju broj sjedala ako imaju već kupljenu kartu. Osobno sam isto gledala da sjednem na svoje rezervirano sjedalo (broj 17) kako kasnije ne bi došlo do moguće prepirke s putnikom/icom oko mjesta (putovanje Zadar – Dubrovnik).

Prema navedenom, praćenje broja sjedala može biti s ciljem izbjegavanja mogućih prepirki s drugim putnicima, odnosno sjedanjem na vlastito rezervirano mjesto osigurava se osobni prostor. S obzirom na cirkulaciju putnika, novi putnici često znaju ostati zbunjeni oko broja sjedala. U takvim situacijama zamijećeni su slučajevi iskazivanja poštovanja drugome putniku, na primjer:

– Jedan je putnik sjeo na sjedalo do jednog prethodnog putnika koje se trenutno nalazio vani. Kada se vratio, novi putnik mu se obratio: „Oprosti, sjeo sam, mislio sam da je slobodno“, i htio se maknuti s mjesta, a drugi putnik odgovara: „Je, je, slobodno je, samo ti sjedni, evo ja ću sjest do prolaza.“ (putovanje Zadar – Dubrovnik).

Prema navedenom može se uočiti poštovanje drugog putnika i njegova osobnog prostora. Dakle, putnik koji je tek ušao u autobus sjeo je nenamjerno na mjesto koje je već bilo zauzeto. Nakon što je doznao da je mjesto zauzeto, ispričava se putniku te izražava namjeru da se pomakne s mjesta tako iskazujući poštovanje drugom putniku i njegovu prostoru. Putnik koji je prethodno zauzeo mjesto uzvraća ljubaznošću odgovarajući da je mjesto slobodno. Navedeno se prema Goffmanu (1967) objašnjava kroz preklapanje ponašanja i poštovanja. Dakle, putnik koji je sjeo na zauzeto mjesto, ispričavanjem i odmicanjem iskazuje poštovanje drugom putniku

pri čemu održava pravilnu sliku o sebi. Dodatan slučaj koji ukazuje na poštovanje tuđeg prostora:

– *Ulazak dvaju novih putnika, ostavila sam torbu laptopa i dalje na sjedalu do prolaza kako ne bi sjeo jedan od njih. Nakon što su prošli pored mene, sjeli su na stepenice od ulaza autobusa jer nisu mogli naći niti jedno slobodno mjesto (mjesto su zauzeli ili putnici ili su na sjedalima bile stvari, kao što je primjer i moj slučaj). Sjedaju na stepenice i na mobitelu igraju igricu i međusobno pričaju (putovanje Dubrovnik – Zadar).*

Dakle, putnici u ovom slučaju iskazuju poštovanje drugim putnicima i poštovanje njihova prostora ne pitajući ih za sjedalo. Dakle, unatoč tome što su pojedina mjesta bila zauzeta stvarima putnika, ipak nisu došli do tih putnika i upitali ih za mjesto. Prema tome, pokazali su poštovanje prema tuđem prostoru i nisu htjeli dolaziti u situaciju da zamaraju putnike, stoga odlučuju sjesti na stepenice, odnosno na prostor koji nije rezerviran ni za jednog putnika. Navedeno ponašanje može se objasniti kao poštovanje prostora drugog kako se ne bi ugrozilo ono što Simmel naziva idealnom sferom koja okružuje pojedinca (Goffman, 1967). Izuzev ovog slučaja, putnici uglavnom upitaju je li slobodno prije nego što sjednu na određeno mjesto do drugog putnika, kao što prikazuje idući slučaj:

– *Ulazak putnika u autobus i nastavak puta. Ušlo je dosta novih putnika pa su mjesta uglavnom bila popunjena. Tako je do mene sjela jedna žena, prije sjedanja upitala je: „Oprosti, je li slobodno?“. Odgovorila sam da jest i pomičem jaknu i laptop na sebe (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

– *Prijateljice su ljubazno pitale gospođe mogu li sjesti do njih, na što su također gospođe srdačno odgovorile da mogu (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

Dakle, putnici na ljubazan način s poštovanjem prema tuđem prostoru „traže dozvolu“ da sjednu. Osim navedenih načina poštovanja drugih putnika i tuđeg prostora, primijećeni su još neki oblici pristojnosti poput puštanje putnica kako bi izašle prve iz autobusa:

– *Dolazak na stanicu, putnici se polako kreću prema izlaznim vratima. Tijekom izlaska iz autobusa jedan putnik ustupa mjesto da prvo izađe putnica (gradski autobus Kolodvor – Supernova).*

Prema navedenom uočeno je uljudno i kavalirsko ponašanje prema putnicima ženskog spola. Nadalje, poštovanje drugih iskazano je u situacijama kada se putnici pomiču kako bi drugima omogućili prostor za izlazak iz autobusa, kao što je slučaj prema idućoj bilješci:

– *Dolaskom u Župu i stajanjem na svaku stanicu, putnici koji su trebali izaći, prvo su stisnuli Stop, a potom dolaze do stražnjih vrata. S obzirom na gužvu, probili su se do vrata govoreći "Sorry", a ostali su se putnici probali odmaknuti kako bi napravili prostora* (prigradski autobus Dubrovnik – Župa dubrovačka).

Prema navedenoj bilješci uočeno je kako putnici nastoje osigurati prostor drugima tijekom gužve kako bi mogli izaći, iskazujući tako pristojnost i uljudnost prema drugima. Naime, putovanje autobusom podrazumijeva blizinu drugih, dakle očekivano je da će putnici stajati jedan do drugog, rame uz rame. Stoga je tijekom gužve očekivano da će određeni broj putnika stajati. U takvim okolnostima važno je povećati svijesti o tijelu u prostoru i odnosu prema drugim putnicima i njihovim tijelima (Bissell, 2007, prema Wilson, 2011). Tako putnici znaju čučnuti ili povući se kako bi drugi putnici mogli izaći. Zapravo, putovanje autobusom podrazumijeva slaganje među putnicima, odnosno referirajući se na Augéa (1995), putovanje autobusom podrazumijeva ugovorni konsenzus koji obuhvaća načine korištenja autobusa (Wilson, 2011). Osim toga, prema navedenoj bilješci primijećen je još jedan oblik situacijske ispravnosti putnika, a to je najava vozaču za izlazak pritiskom zvona Stop:

– *Jedan putnik izlazi na stanicu, nekoliko trenutaka prije pritišće Stop kao najavu vozaču da netko treba izaći* (gradski autobus Kolodvor – Supernova).

Ovim načinom putnik poštuje pravila javnog prijevoza najavljujući na vrijeme da treba izaći. Shodno tome, putnici gradskog i prigradskog autobusa poštuju pravilo izlaska na stražnja vrata:

– *Dolazak na prvu stanicu, vozač na mikrofonu govori: „Old town“, putnici se dižu i izlaze na stražnja vrata* (prigradski autobus Župa dubrovačka – Dubrovnik).

Slijedom navedenog primijećeno je kako se putnici ponašaju situacijski ispravno, odnosno ispravno se ponašanje preklapa s poštovanjem drugih i prostora. Dakle, putnici djeluju u skladu s pravilima i društvenim očekivanjima kako bi opravdali svoju ulogu putnika te kako ne bi izgubili svoj obraz, odnosno kako bi očuvali sliku o sebi (Goffman, 1967). Osim toga, putnici

slijede situacijska svojstva što Goffman (1963) definira kao skup pravila prema kojima pojedinac organizira svoje ponašanje kada se nalazi u prisutnosti drugih. Tako je uočeno kako se putnici odmiču jedni drugima kako bi stvorili prostor za izlazak, zatim prije izlaska stišću *Stop* čime poštuju pravila javnog prijevoza te izlaze na stražnja vrata koja su namijenjena za tu svrhu. Slijedom navedenog, može se uočiti kako je putovanje društvena situacija u kojoj je u određenoj mjeri ipak zastupljena zategnutost (Goffman, 1963). Odnosno, zategnutost je određena pravilima ponašanja u javnom prijevozu poput zabranjenog pušenja (URL 1).

7.5 Antisocijalna ponašanja i incidenti te reakcije putnika uzrokovane istima

Prethodno su prikazani slučajevi situacijskog ispravnog ponašanja, odnosno ponašanje koje je u skladu s pravilima i društvenim očekivanjima u javnom prijevozu koje Goffman (1956) naziva formalnim ponašanjem. Međutim, primijećeni su slučajevi kada je situacijska ispravnost bila narušena, odnosno zabilježeni su slučajevi antisocijalnog ponašanja i incidenti koji su uzrokovani takvim ponašanjem, a shodno tome popraćene su reakcije putnika. Zapravo, slučajevi se antisocijalnog ponašanja prema Goffmanu (1956) mogu definirati kao neformalna ponašanja koja priliče stražnjem planu, a opisuju se kao nepristojna i uvredljiva ponašanja.

Naime, antisocijalna ponašanja uglavnom su povezana s glasnim pričanjem i tonom na mobitelu kao što pokazuju iduće bilješke:

– *Starijoj gospođi zazvoni mobitel, telefonira na zvučniku, cijelim autobusom odjekuje razgovor* (gradski autobus Kolodvor – Supernova).

– *Putnik do mene priča glasno na mobitel, žali se na nekog kolegu što nije registrirao auto pa sada mora ići autobusom* (putovanje Zadar – Dubrovnik).

– *Jedan putnik vodi razgovor, poprilično glasno, smije se glasno, imao je intervju za posao pa prepričava događaj* (putovanje Zadar – Dubrovnik).

S obzirom na navedena antisocijalna ponašanja, zabilježene su različite reakcije putnika. Tako su zabilježeni osuđujući pogledi koji su popraćeni „kolutanjem očima“:

– *Razgovor naglas između dviju prijateljica: isticanje odlaska u Pariz, problemi s putovnicom, plan za ljetno odmor, odlazak u Čiovo, „Moram raditi ovo ljetno jer mi je tata rekao da sam razmaženo derište“.* Drugi su putnici pogledavali prema njima, kod nekih je uočeno kolutanje očima (putovanje Zadar – Dubrovnik).

– *Jedna starija gospođa na mobitelu s upaljenim glasnim zvukom gleda videa na mobitelu. Zbog glasnoće jedna putnica se okreće i gleda u gospođu, no putnica cijelim putem nastavlja puštati videa s glasnim tonom (gradski autobus Supernova – Kolodvor).*

Prema navedenim slučajevima uočeno je kako glasan razgovor i glasan ton mobitela mogu uzrokovati negativne reakcije drugih putnika. Odnosno, prema uočenim izrazima lica ovakvo antisocijalno ponašanje izaziva ometanje i frustraciju kod drugih putnika. Jedna se vrsta scene tiče kada je interakcija između dvije osobe glasna toliko da drugi prisutni, koji su bili uključeni u svoj razgovor, preusmjere pažnju prema njima. Štoviše, kada dođe do incidenta, narušava se stvarnost te će prisutni uglavnom reagirati posramljeno, nelagodno, nervozno (Goffman, 1956). Dakle, glasan ton zna biti ometajući za druge putnike koji traže malo odmora i privatnosti tijekom putovanja kao što navodi Nora:

– „...*ljudi znaju biti preglasni, onda se znalo dogoditi da netko nekog opomene, pa da tu budu ljudi koji se deru na mobitel ili nešto slično, onda to zna biti problem, jer netko želi spavati.*“ (Nora).

Uz navedeno, glasnim pričanjem putnici šire osobne informacije u javnom prostoru pružajući drugim putnicima uvid u svoj život. Štoviše, neki događaji mogu izazivati mizantropiju poput razgovora drugih na mobitelu (Bissel, 2010). Naime, putovanje, odnosno boravak s drugima u neposrednoj blizini često stvara neprikladne odnose među putnicima, odnosno moguća je pojava mizantropije. Tako Thrift, 2005 (prema Bissel, 2010), iznosi kako je mržnja među sugrađanima neizbježna, odnosno mržnja je nusproizvod gradskog života. Stoga, Bissel (2010) navodi kako mizantropija može predstavljati način suočavanja s naporom i stresom putovanja. Slijedom navedenog, korištenje mobilnih ili drugih uređaja može utjecati na raspoloženje pojedinca i njegovu orijentaciju u prostoru (Bull, 2005, prema Wilson, 2011). Putem cirkuliranja afekata „kroz tijelo“ može se protumačiti način kako tijela postaju spremna za „djelovanje“ (Theft, 2004, prema Wilson, 2011). Tako glazba iz slušalica, plač bebe, melodija zvona i psovanje kao da se natječu jedni s drugima pritom ometajući privatne misli i dovodeći pojedinca u živčano stanje koje može pokazati lupkanjem nogama, naglašenim uzdasima, vrpoljenjem i slično ili kao što je u ovom slučaju, kolutanjem očima. Tako se na primjer nakon teškog dana na poslu pojačava naša osjetljivost, čime smanjujemo prag tolerancije prema drugima (Bissel, 2009 prema Wilson, 2011). Dakle, preglasan telefonski razgovor jednog putnika za drugog putnika može biti izvor frustracije (Wilson, 2011).

Zatim, rasprava oko mjesta učestalo je antisocijalno ponašanje koje uzrokuje incidente. Tako se navode idući slučajevi prema bilješkama:

– *Ulaskom novih putnika dolazi do svađe oko mjesta, neki putnici imaju broj sjedala, a neki ne. Jedna putnica dolazi do mjesta, međutim, na tom mjestu već se nalaze dvije putnice. Počinje prepirka oko mjesta, nova putnica nastupa nervozno, psuje i govori vozaču „Koji ku**c je s ovim vašim putnicima!?“ (putovanje Dubrovnik – Zadar)*

– *Zatim, uslijedio je incident oko mjesta. Putnica koja je već prije bila ušla, pošla je na pauzu, a u međuvremenu su na njeno mjesto sjele dvije nove putnice bez obzira na to što su stvari prethodne putnice bile već tu. Putnica dolazi do svog mjesta i počinje se prepirati s novim putnicima. Nove putnice koje su sjele ne žele odustati, čak su i sjele na jaknu putnice koja je prije sjedila tu. Zatim vozač dolazi i pregledava kartu putnica koje su zauzele mjesto i govori im da sjede na krivom mjestu (vozač je skenirao kartu i tako vidio broj sjedala), zatim se te putnice nevoljko premještaju (putovanje Dubrovnik – Zadar).*

Iz navedenih slučajeva mogu se uočiti antisocijalna ponašanja poput psovanja, vrijeđanja, nepoštovanja tuđih stvari koja su prouzrokovana svađom oko mjesta. Pojavljivanje ovakvih incidenata potvrđuju neformalni razgovori s putnicima:

– *(...) je odgovorio da su to uglavnom incidenti vezani za svađu oko mjesta, „uvijek je problem broj sjedala, netko to gleda, netko ne“, pa se tako često nađu, kako kaže, „frustrirane žene“ koje prave dramu oko ničega (prema riječima Leona).*

– *Što se tiče incidenata, uglavnom navodi: „...tu je uvijek ta svađa oko broja sjedala“. Odnosno, uvijek se nađu neki putnici koji prate broj sjedala i onda dižu ostale putnike ako netko sjedne na njihovo mjesto pa onda ostane zbrka i svađa dok ne dođe vozač i to riješi (prema riječima Marte).*

Dakle, incidenti vezani uz broj sjedala nastaju jer neki putnici prate broj sjedala, a neki ne. Tako putnici koji ne prate broj sjedala zauzmu mjesto koje nije njihovo te tako dolazi do svađe i rasprave. U takvim trenucima vozač je jedini akter ove situacije kojemu se daje pravo da preuzme kontrolu nad raspravom i da je riješi na adekvatan način, odnosno provjeravanjem karata potvrđuje broj sjedala za svakog putnika. Bissel (2010) ističe da je neznanje o neizgovorenim pravilima upravo ono što uzrokuje netoleranciju među putnicima. Naime, situacijsko je pregovaranje o osobnom prostoru u kontekstu putovanja autobusom prihvaćeno i obavezano. Međutim, nekad se neizgovorena pravila ignoriraju. Tako neposredna blizina

drugima može u nekim trenutcima biti problem. Ignoriranje kodeksa ponašanja može uzrokovati kod nekih putnika iritaciju (Wilson, 2011).

Zatim, idući incident, koji je uključio udarac po nogama, uzrokovan je antisocijalnim ponašanjem, zauzimanjem dvaju sjedala u ležećem položaju:

– *Nakon stajanja na jednoj stanici ušla je starija gospođa. Tražeći slobodno mjesto, došla je do putnice koja je bila legla po sjedalima te su joj noge donekle 'virile' na prolazu. Starija gospođa došla je do njezinih nogu i udarila je rukom po nogama te rekla: „Kakva je ovo kultura, sram da Vas bude, ovo nije krevet. Tako se ponašati!“ . Putnica je ubrzo pomaknula noge i ispričala se starijoj gospođi uz obrazloženje da je zaspala pa nije primijetila da ulaze novi putnici da se pomakne. Starija ju je gospođa ignorirala i tražila iduće slobodno mjesta (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

Dakle, navedeni incident uzrokovan je ponašanjem koje nije u skladu s pravilima i očekivanjima u javnom prijevozu. Putnica starije dobi reagirala je agresivno i fizički, odnosno udarcem po nozi. Prema ponašanju i reakciji druge putnice, incident je uzrokovan nenamjerno te se putnica odmah ispričala i pokušala opravdati svoje ponašanje. U ovom slučaju zanimljivo je kako jedna putnica reagira ignoriranjem, dok druga putnica reagira isprikom nastojeći se opravdati. Shodno ovom slučaju, primijećen je komfor tijekom putovanja:

– *Putnica do mene je izula tene i stavila nogu na sjedalo, širi se neugodan miris (putovanje Zadar – Dubrovnik).*

– *Jedna putnica skinula tenisice i podigla noge, nakon nekog vremena podigla je noge na dio koji je ispred (zauzeli su sjedalo kraj drugih vrata u autobusu) i s njome je to učinila ista putnica koja sjedi do nje. Zauzele su pomalo ležeran i poluležeći položaj (putovanje Dubrovnik – Zadar).*

Prema navedenim slučajevima može se uočiti „rastapanje“ prednjeg i stražnjeg plana (Goffman, 1959; Kim, 2012). Odnosno, putnica je nakon vremena iz prednjeg plana, točnije iz sjedenja te s obuvenim tenisicama prešla u stražnji plan zauzimajući ležeran položaj i skidajući tenisice. S obzirom na to da su sjedala u autobusu namijenjena sjedenju, zauzimanje bilo kakvog drugog položaja kosi se s pravilima i očekivanjima javnog prijevoza. Između ostalog, opuštajući položaj kao prikazani slučaj skidanja tenisica uzrokuje neugodan miris, što je ometajuće za druge prisutne.

Potom, neka primijećena antisocijalna ponašanja su „životinjske prirode“. Prema Goffmanu (1963) to je kategorija auto-uključenosti, odnosno to su kratke aktivnosti nad kojima je pojedinac izgubio kontrolu. Točnije, neki putnici ne kontroliraju svoje afekte te tako proizvode zvukove i radnje koje drugi putnici mogu percipirati kao antisocijalna ponašanja. Prema nekim bilješkama:

– *U međuvremenu jedan putnik zijeva ispuštajući zvuk* (putovanje Zadar – Dubrovnik).

– *Jedan putnik iza mene hrče* (putovanje Zadar – Dubrovnik).

Ovi primjeri ukazuju na neformalno ponašanje koje priliči stražnjem planu (Goffman, 1956). Zatim, preostali zabilježeni slučajevi antisocijalnog ponašanja su guranje putnika, odnosno požurivanje putnika da se odmaknu što se može uočiti prema idućoj bilješci:

– *Dok se jedna putnica podigla da druga putnica može izaći, putnik koji je krenuo izaći požurivao je da on mora izaći, da je njemu ovo zadnja stanica na što je putnica odgovorila oštrim tonom: „Samo malo da žena izađe“* (putovanje Zadar – Dubrovnik).

Osim toga, sugovornica Nora navodi ulaženje u osobni prostor kao jedan od oblika antisocijalnog ponašanja:

– *Nora navodi kako ne voli sjediti s drugim ljudima jer ne znaju svoje granice ili se znaju previše raširiti dok sjedi s nekim i onda bude tijesno. Tako se njoj dogodila jedna situacija kad je jedan dečko sjedio do nje, nije bila sigurna je li on stvarno zaspao ili se pravio da spava, ali je zalegao njoj na rame, pa ga je morala protresi* (prema riječima Nore).

Dakle, ulaženje u osobni prostor prouzrokovalo je neugodu koju je putnica u ovom slučaju nastojala riješiti buđenjem drugog putnika. U konačnici, definiranje antisocijalnog ponašanje ovisi o pojedincu (Flatley i sur., 2008 prema Moore, 2011). S obzirom na to, prema istraživanju Moore (2011) pod antisocijalnim ponašanjem podrazumijeva se psovanje, vikanje, glasno puštanje muzike te guranje drugih, što se može uočiti i u slučajevima ovog istraživanja.

Zatim, prema iskustvu jedne putnice izdvojen je incident koji se tiče pjevanja putnika u pijanom stanju tijekom putovanja:

– *Zatim se prisjetila jednog iskustva kada je ušao jedan pijani čovjek srednjih godina. Kaže: „Vozač ga je pustio jedva, valjda se sažalio nad njim, trebao je neki kratki prijevoz“. Uglavnom, putnik je ušao, jedva se držao, sjeo je na prvo slobodno mjesto i cijelo je vrijeme*

nešto gundao, čak je i u jednom trenutku počeo pjevati, ali ga je vozač uspio stišati. Svi su ga putnici gledati, neki su se smijali, a neki su imali ogorčen pogled (prema Martinu iskustvu).

Shodno navedenom slučaju, zabilježen je idući slučaj:

– Jedino jedan putnik sjedi sam, muškarac srednje životne dobi, vidno pijan. Mrmljao je nešto u sebi, a potom je izvadio jednu vrećicu te počeo glasno navoditi što je u njoj: „Jamnica, cigare, žvake...“ Zatim ostavlja vrećicu i pogledava prema autobusu te vodi monolog: „...policija je dole u Gružu...“ Putnici okolo pogledavaju prema njemu te unatoč gužvi i slobodnom mjestu do putnika, ipak nitko nije sjeo do njega. Nakon nekog vremena putnik potajno iza sjedala pokušava zapaliti cigaretu. Stajući na idućoj stanici, vozač se glasno zaderao: „XX (ime putnika), je li to pušiš?“ Putnik ne odgovara, zatim vozač ponovno postavlja pitanje, a putnik odgovara: „Evo, evo, ugasio sam ga“. Putnici i dalje gledaju, turisti razumjeli što se događa, pa se čuju razgovori nekih kako objašnjavaju drugima o čemu je riječ. Nakon toga, putnik ugašenu cigaretu vraća u kutiju za cigarete te priča sam sa sobom: „E meni govori da ugasim cigar, a on puši 5 – 6 njih iz grada i 5 – 6 njih prema gradu, niđe veze, onda ćemo svi pušiti“. Potom se opet namješta na sjedalu, a u jednom trenutku iz ruksaka je izvadio novčanik te je počeo glasno prebrojavati kartice: „Zdravstvena, osobna...“ (gradski prijevoz Dubrovnik – Župa dubrovačka).

Putnik u pijanom stanju krši pravila javnog prijevoza, odnosno prema općim obvezama putnika vozačko i dispečersko osoblje ovlašteno je onemogućiti putovanje osobama koje su u alkoholiziranu stanju i pod utjecajem droge, shodno tome i osobe koje ometaju i uznemiravaju druge putnike (URL 2). Naime, vozač je u ovim slučajevima preuzeo odgovornost i dopustio ulazak putnika u alkoholiziranu stanju pri tome kršeći pravila. Zbog takvog stanja jedan je putnik pjevao i gundao, dok je drugi vodio monolog te zapalio cigaretu, čime je uzrokovao različite reakcije drugih putnika. Ovo antisocijalno ponašanje može se objasniti kroz Goffmanov (1963) pojam zanošenja. Prema navedenom pojmu putnici u pijanom stanju „zanijeli“ su se u društvenoj situaciji putovanja u kojoj se očekuje da su putnici trijezni. Zapravo, putnik u pijanom stanju „odstupa“ od afekta koji je prožet situacijom putovanja u javnom prijevozu autobusa.

Osim incidenata i antisocijalnih ponašanja koja su uzrokovali putnici, zabilježena su takva ponašanja i vozača. Tako se Mateo prisjetio iskustva prema kojem pretpostavlja da vozač nije imao potpunu kontrolu nad vožnjom:

– Bilo je to davno kada se vraćao s treninga sa svojom ekipom, izgledalo im je da je vozač pijan vozio autobus. To je bila noćna linija u 22:30. Prvo što se dogodilo jest to da je taj vozač produžio stanicu gdje njegov prijatelj živi i nije se mogao iskrcati do iduće stanice koja je bila udaljena 3 – 4 minute vožnje, što je njemu bilo oko pola sata hoda za nazad i tu se prijatelj iznervirao i počeo psovati u autobusu. Ekipa mu se počela smijati, no onda je autobus trebao skrenuti u ulicu gdje Mateo živi, vozač je produžio magistralom, tako da se i njemu isto dogodilo da se morao iskrcati na stanicu koja je bila otprilike 30 – 40 minuta udaljena od njegove kuće (prema riječima Matea).

Prema navedenom, pretpostavlja se da je vozač bio u pijanom stanju, što je dovelo do toga da nije stao na određenim autobusnim stanicama i tako je prekršio pravila javnog prijevoza. Takva vožnja izazvala je psovanje i nervozu putnika. Osim navedenog, zabilježen je slučaj ispada vozača na putnika, odnosno prema bilješki:

– Autobus staje na stanicu. Ubrzo je uslijedio kratki ispad vozača; putnik je čekao na krivoj stanici autobus, zbog toga je vozač stao ljutito i napao putnika da je trebao stati na stanicu nekoliko metara dalje jer ovo nije stanica na kojoj je pripisano da ovaj autobus staje. Naime, može dobiti kaznu zbog toga što je tu stao. Putnik se ispričava, govori da nije znao, zbunjeno i posramljeno ulazi u bus i sjeda na prvo slobodno mjesto, a prije nego što je ušao, platio je kartu (putovanje Dubrovnik – Zadar).

Ovaj je slučaj donekle u suprotnosti s prethodno navedenim. Naime, prema ovom slučaju vozač je reagirao naglo i uzrujano zbog kršenja pravila, odnosno zbog toga jer je autobus stao na stanicu na kojoj inače ne smije stati. Slijednom navedenog, javni prijevoz autobusa određen je pravilima i očekivanjima na koja se putnici i vozači trebaju pozivati i poštovati kako bi situacija bila izvediva, odnosno putovanje održano prema prikladnom redu.

8. Zaključak

Javno mjesto je prostor koji je dostupan svim članovima neke zajednice (Goffman, 1963). Takvi su prostori određeni pravilima, odnosno od pojedinca se očekuje da se ponaša u skladu s postavljenim pravilima. Naime, složenost kretanja autobusa i putnika u njemu zahtijevaju nadzor i posredovanje utjelovljenih pokreta, ponašanja, aktivnosti koje nisu iste izvan autobusa (Rink, 2023). S obzirom na navedeno, ovaj je rad imao za cilj analizirati i objasniti ponašanja putnika i odnos prema privatnosti u javnom prijevozu autobusa. Tako su navedena i objašnjena asocijalna i antisocijalna ponašanja te ponašanja koja su u skladu s pravilima javnog prijevoza. Osim toga, zabilježeni su slučajevi društvenosti te u cijelosti dinamika putnika.

Dakle, putovanje je društvena situacija i događaj koji ima svoje mjesto, vrijeme i određeni protokol ponašanja i pravila. Tako prema rezultatima istraživanja putnici dolaze u određeno vrijeme na peron, odnosno autobusnu stanicu te prate protokol, odnosno kupuju kartu, predaju prtljagu, zauzimaju rezervirana mjesta i slično. Zapravo, može se zaključiti kako je putovanje društvena situacija koja ima svoj početak kada se putnici okupe i počnu uzajamno djelovati, a završava kada posljednji putnik napusti autobus. Nadalje, prema rezultatima istraživanja neki putnici potiču interakciju tijekom putovanja. Tako su zabilježene tri vrste odnosa, prolazni odnos koji se odnosi na kratkotrajnu komunikaciju poput pitanja „Koliko je sati?“. Zatim segmentalni odnos koji se ostvaruje dijeljenjem dijela sebe te odnos poznanstva. Naime, interakcija je uglavnom potaknuta dobronamjernošću te je sadržaj često vezan uz situaciju, u ovom slučaju putovanje autobusom. S druge strane, rezultati istraživanja ukazuju na asocijalna ponašanja kojima putnici nastoje zadržati privatnost. Tako su neke od metoda izbjegavanja drugih: stavljanje stvari na slobodno mjesto, izbjegavanje pogleda, slušanje muzike, gledanje u mobitel, čitanje knjige. Zapravo, prema ovim podacima uočena je uljudna nepažnja putnika, odnosno prisutnost putnika bez uključenosti u interakciju.

Kako je javni prijevoz autobusa određen pravilima, tako su zabilježena ponašanja putnika u skladu s pravilima i očekivanjima poput plaćanja karte, potihog vođenje telefonskog razgovora, sjedanja na rezervirano mjesto, najave izlaska. Zapravo, putnici djeluju u skladu s pravilima i društvenim očekivanjima kako bi opravdali svoju ulogu putnika te kako ne bi izgubili svoj obraz, odnosno kako bi očuvali sliku o sebi (Goffman, 1967). Suprotno od navedenog, prema rezultatima istraživanja neki se putnici antisocijalno ponašaju, što u nekim slučajevima eskalira u incident. Tako su zabilježeni slučajevi psovanja, vrijeđanja, glasnog pričanja, pjevanja, pušenja cigarete i svađanja oko mjesta sjedanja.

Dakle, javni prostor, u ovom slučaju prijevoz autobusom, osigurava poticaj za susrete, ali i za moguće sukobe (Schiermans, 2016, prema Rink 2023). Važno je istaknuti kako definiranje antisocijalnog ponašanja ovisi o pojedincu (Flatley i sur., 2008, prema Moore, 2011). Stoga, ako se antisocijalno ponašanje definira kao rezultat sukoba drugačijih percepcija o prikladnom ponašanju u javnom prijevozu, onda je potrebno promijeniti percepcije ljudi, a ne težiti kaznama. Ovo se može učiniti postavljanjem pravila ili promijeniti percepciju prikladnog ponašanja. Tako se pravila mogu postaviti na plakate. Rješenje promjene percepcije odnosi se na to da se ljudi pokušaju staviti na mjesto drugog, odnosno u poticanju tolerancije drugih prema postupcima drugoga (Moore, 2011).

U konačnici, rezultate istraživanja treba uzeti s oprezom jer je riječ o promatranju 18 putovanja, s tim da je promatrano 5 međugradskih putovanja, 7 gradskih i 6 prigradskih putovanja uz 5 neformalnih razgovora. Prema tome, uzorak istraživanja nije reprezentativan, što onemogućava generalizaciju podataka. S obzirom na to, bilo bi poželjno u budućim istraživanjima usredotočiti se na jednu vrstu putovanja kako bi se dobio kvalitetniji uvid u ponašanja putnika autobusa. Također, bilo bi zanimljivo promatrati putnike nekih drugih javnih prijevoza poput vlakova, trajekata, brodova te prikazati moguće razlike. Uz to, poželjno je provesti neformalne razgovore s većim brojem putnika ili intervju s korisnicima javnog prijevoza.

9. Prilozi

9.1 Prilog 1. Protokol promatranja sa sudjelovanjem

Vrsta autobusa:

Vrijeme i mjesto:

Trajanje putovanja:

Broj putnika na početku:

Opis putovanja:

- a) Zauzimanje mjesta/raspored sjedenja
- b) Metode izbjegavanja drugih
- c) Načini poticanja interakcije
- d) Antisocijalna ponašanja i incidenti

9.2 Prilog 2. Popis slika

Slika 1. Rasporeda putnika na početku putovanja

(raspored prostora autobusa preuzet s <https://d2bgjx2gb489de.cloudfront.net/gbb-blogs/wp-content/uploads/2020/05/07142753/raspored-sjedenja.jpg>)

Slika 2. Skica rasporeda putnika, gradski autobus kolodvor Zadar – Supernova

Slika 3. Prostor autobusa namijenjen za dječja kolica (prema naljepnici)

10. Literatura

1. Augé, Marc (1995). *Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity*. UK: British Library Cataloguing in Publication Dana
2. Bissell, David (2010). „Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport“, *Environment and Planning D: Society and Space*, 28: 270-289
3. Becker, Franklin D. (1973). „Study of spatial markers“. *Journal of Personality and Social Psychology*, 26 (3): 439-445
4. Brennan, Terese, (2004). „*The Transmission of Affect*“. Cornell University Press: Ithaca, NY, str. 129
5. Bray, Sierra (2014). „Power in Transit: Examining the Social Construction of Power in Relation to the Perceptions, Interactions, and Spatial Behavior of Passengers on Public Buses“, *Communication Studies*.
6. Dixon, John, Mark Levine, Rob McAuley (2006). „Locating Impropriety: Street Drinking, Moral Order, and the Ideological Dilemma of Public Space“, *Political Psychology*, 27(2): 187-206
7. Goffman, Erving (1956). *The presentation of self in everyday life*. New York: Anchor
8. Goffman, Erving (1963). *Behavior in Public Places*. London: The Free Press od Glencoe
9. Goffman, Erving (1967). *Interaction Ritual: essays on Face-to-face Behavior*. New York: Anchor
10. Hwangbo, Hwan, Kim, Jiyeon, Kim, Sunwoong., Ji, Yong Gu (2012). „Toward Universal Design in Public Transportation Systems: An Analysis of Low-Floor Bus Passenger Behavior with Video Observations“, *Human Factors and Ergonomics in Manufacturing and Service Industries*, 25(2), 183–197
11. Kim, Esther C. (2012). „Nonsocial Transient Behavior: Social Disengagement on the Greyhound Bus“, *Symbolic Interaction*, 35 (3): 267-283
12. König, Eckard, Zedler, Peter (1998). „Znanost o odgoju kao hermeneutička disciplina“, u: Nina Morana Šoljan (ur.) *Teorije znanosti o odgoju: Uvod u osnove, metode i praktičnu primjenu*. Zagreb: EDUCA, str. 164-182
13. Lofland, Lyn H. (1989). „Social Life in the Public Realm“, *Journal of Contemporary Ethnography*, 17(4): 453-482
14. Lynos, Glenn, Jain, Juliet, Holles, David (2007). „The use of travel time by rail passengers in Great Britain“, *Transportation Research Policy and Practice*, 41 (1): 107-120

15. Moore, Stephen (2011). „Understanding and managing anti-social behaviour on public transport through value change: The considerate travel campaign“, *Transport Policy*, 18(1), 53–59
16. Potkonjak, Sanja (2014). *Teren za etnologe početnike*. Zagreb: Hrvatsko etnološko društvo
17. Rink, Bradley (2023). „Public space on the move: Mediating mobility, stillness and encounter on a Cape Town bus“, *Urban Studies*, 60 (15): 3027-2044
18. Sheller, Mimi (2004). „Mobile publics: Beyond the network perspective“, *Environment and Planning D: Society and Space*, 22(1): 39–52
19. Symes, Colin (2007). „Coaching and training: an ethnography of student commuting on Sydney's suburban trains“, *Mobilities* (2): 443 -461
20. Šikić-Mićanović, Lynette (2012). „Metodološka razmatranja“, u: Mirjana Paić-Jurinić (ur.). *Skriveni život: Prilog antropologiji ruralnih žena*. Zagreb: Institut društvenih znanosti Ivo Pilar, str. 27-38
21. Wilson Helen F. (2011). „Passing propinquities in the multicultural city: The everyday encounters of bus passengering. *Environment and Planning A*“, 43(3): 634–649
22. Wilson Helen F. (2017). „On geography and encounter: Bodies, borders, and difference“. *Progress in Human Geography*, 41(4): 451–471

Mrežni izvor:

URL 1 Gradski prijevoz Liburnija <https://liburnija-zadar.hr/gradski-prijevoz/> (4. 6. 2024.)

URL 2 Flixbus, Za tvrtke grupacije FlixCompanies: Opći uvjeti prijevoza <https://www.flixbus.hr/opci-uvjeti-prijevoza> (4. 6. 2024.)