

FRAMTIDENS LASTBILSCHAUFFÖRER

– EN FÖRSTUDIE

KATARINA HAUGEN¹
JÖRGEN GARVILL^{1,2}
KERSTIN WESTIN^{1,3}

¹ TRANSPORTFORSKNINGSENHETEN VID UMEÅ UNIVERSITET

² INSTITUTIONEN FÖR PSYKOLOGI VID UMEÅ UNIVERSITET

³ KULTURGEOGRAFISKA INSTITUTIONEN VID UMEÅ UNIVERSITET

2005: 01

TRUM

Transportforskningsenheten
Umeå Universitet, 901 87 Umeå
Tel 090-785 66 40
E-post: office.trum@trum.umu.se
Hemsida: www.umu.se/trum

Rapportens titel:

Framtidens lastbilschaufförer – en förstudie

Författare:

Katarina Haugen, fil.kand.
Jörgen Garvill, docent
Kerstin Westin, docent

Projekt:

SET 31: Framtidens lastbilschaufförer

Finansieringsorgan:

Volvo/Designhögskolan vid Umeå universitet

Projektledare:

Jörgen Garvill, docent
Kerstin Westin, docent

Indexord:

Yrkesförare
Vägtransporter
Åkerinäringen

Antal sidor: 75 + bilagor

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	6
1.1. Syfte och frågeställningar	6
2. METOD OCH METODDISKUSSION	8
2.1. Enkätundersökning: potentiella chaufförer	8
2.2. Intervjustudier	9
2.2.1. <i>Blivande chaufförer</i>	9
2.2.2. <i>Etablerade chaufförer</i>	9
2.2.3. <i>Problem vid intervjuerna</i>	10
2.3. Bearbetning	11
3. BAKGRUND	12
3.1. Lastbilstransportbranschen och dess förutsättningar	12
3.2. Chaufförsyrket idag och i framtiden	14
3.3. Några aspekter på chaufförernas yrkeskultur	16
4. POTENTIELLA CHAUFFÖRER: UNGDOMAR	18
4.1. Beskrivning av ungdomarna och deras bakgrund	18
4.2. Valet av gymnasieutbildning	19
4.3. Drömyrken, syn på vissa yrken, samt på betydelsen av vissa egenskaper hos ett yrke	21
4.4. Synen på chaufförsyrket	25
4.5. Intresset för chaufförsyrket	26
4.5.1. <i>Skillnader mellan Ja- respektive Nej-sägarna</i>	29
4.6. Slutsatser	31
5. BLIVANDE CHAUFFÖRER: ELEVER	32
5.1. Yrkesvalet och utbildningen	32
5.2. Synen på chaufförsyrkets krav	34
5.3. Elevernas krav på sitt framtida yrke	36
5.4. Förväntningar på den egna framtiden inom yrket	37
5.5. Synen på chaufförsyrkets arbetsvillkor	39
5.6. Synen på könsfördelningen inom chaufförsyrket samt på stereotyper kopplade till yrkesgruppen	43
5.7. Slutsatser	45
6. YRKESVERKSAMMA CHAUFFÖRER	46
6.1. Yrkesvalet	46
6.2. Chaufförernas anställningsförhållanden	47
6.3. Trivseln inom yrket samt synen på dess för- och nackdelar	48
6.4. Initiala förväntningar samt förändringar i synen på yrket	52
6.5. Chaufförsyrkets innebörd och krav idag och i framtiden	54
6.5.1. <i>Yrkets innebörd och krav i dagsläget</i>	54
6.5.2. <i>Upplevda förändringar samt framtidens krav</i>	56
6.5.3. <i>...och de blygsamma kraven från chaufförerna</i>	57
6.6. Åsikter om yrkets arbetsförhållanden	59
6.7. Åsikter om lastbilens utformning och fordonsutvecklingen	62
6.7.1. <i>Hyttens utformning</i>	62
6.7.2. <i>Några synpunkter på Volvos m.fl. lastbilar</i>	63

6.7.1. Lastbilarnas tekniska utveckling	63
6.8. Synen på mansdominansen inom yrket	64
6.8.1. Problem förknippade med att vara kvinna inom chaufförsyrket	65
6.9. Synen på stereotyper och fördomar om chaufförer	66
6.10. Åsikter om nyrekrytering	68
6.11. Slutsatser	69
7. SAMMANFATTANDE DISKUSSION	71
7.1. Åsikter om chaufförsyrket och dess krav	71
7.2. Kvinnor och män	71
7.3. Rekrytering av framtidens chaufförer	72
8. REFERENSER	74
8.1. Litteratur	74
8.2. Internetkällor	75

BILAGA 1: ENKÄT, POTENTIELLA CHAUFFÖRER

BILAGA 2: INTERVJUMANUAL, BLIVANDE CHAUFFÖRER

BILAGA 3: INTERVJUMANUAL, YRKESVERKSAMMA CHAUFFÖRER

BILAGA 4: SIGNIFIKANSTEST

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1: <i>Respondenter i gruppen yrkesverksamma/etablerade chaufförer</i>	10
Tabell 2: <i>Ungdomarnas antal och andel vid respektive skola, samt könsfördelning i procent</i>	18
Tabell 3: <i>Ungdomarnas föräldrars utbildningsnivå</i>	18
Tabell 4: <i>Antal ungdomar vid de olika skolorna som sökt fordonsprogrammet i första respektive i andra hand</i>	20
Tabell 5: <i>Angivna källor till påverkan i valet av gymnasieutbildning</i>	21

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1: Godstransportarbete år 1990, 1997 samt prognos för 2010	12
Figur 2: Könsfördelningen hos de sysselsatta inom åkerinäringen år 1990-2002	15
Figur 3: Ungdomarnas förstahandsval av gymnasieprogram	19
Figur 4: Ungdomarnas svar på frågan ”Var det lätt eller svårt att välja [gymnasieutbildning]”	20
Figur 5: Ungdomarnas svar på frågan ”Kände du dig påverkad att välja [gymnasieutbildning] på ett visst sätt”	21
Figur 6: Ungdomarnas bedömning av dels hur intressanta visst yrken verkar, dels hur gärna de själva skulle vilja arbeta inom dessa yrken.	23
Figur 7: Ungdomarnas bedömning av betydelsen av vissa egenskaper hos ett yrke samt den grad i vilken ungdomarna förknippar vissa egenskaper hos ett yrke med långtradarchaufförsyrket	24
Figur 8: Ungdomarnas bedömning av vissa egenskaper hos långtradarchaufförsyrket	25
Figur 9: Ungdomarnas svar på frågan ”Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden”, relaterat till kön	26
Figur 10: Tematiserade motiv för att arbeta som långtradarchaufför	27
Figur 11: Tematiserade motiv mot att arbeta som långtradarchaufför	28
Figur 12: Ungdomarnas svar på frågan ”Tänk dig att du var långtradarchaufför, hur tror du att följande situationer skulle vara?”	28
Figur 13: Synen på lastbilschaufförsyrket hos de som kan respektive inte kan tänka sig att arbeta inom yrket i framtiden	29
Figur 14: Synen på betydelsen av olika egenskaper hos ett yrke hos de som kan respektive inte kan tänka sig att arbeta inom yrket.	30
Figur 15: Svar på frågan ”Tänk dig att du var långtradarchaufför, hur tror du att följande situationer skulle vara?” för de som kan respektive inte kan tänka sig att arbeta inom yrket.	30

1. INLEDNING

I denna rapport, som handlar om morgondagens lastbilschaufförer, presenteras resultatet av projektet SET 31: *Framtidens lastbilschaufförer*. SET (*Safe Effective Transport*) är ett samarbete mellan Volvogruppen och Designhögskolan vid Umeå universitet.¹ *Truck Drivers of the Future* är ett delprojekt inom SET, och har utförts vid Transportforskningsenheten (TRUM) vid Umeå universitet.

Godstransporter med lastbil är idag en central komponent i transportinfrastrukturen och en förutsättning för ett fungerande samhälle. Detta gäller med avseende på såväl näringslivets som samhällets i övrigt, stora behov av effektiva och pålitliga transporter. Att lastbilen möjliggör snabba och effektiva transporter från dörr till dörr utan extra arbetsmoment i form av t.ex. omlastningar är en anledning till att detta transportmedel är, och med största sannolikhet kommer att förbli, av stor betydelse. Det är också troligt att lastbilstransporternas betydelse och samhällets behov och beroende av dessa kommer att öka ytterligare i framtiden.

Lastbilstillverkarnas produktutvecklingsarbete leder till produktion av tekniskt allt mer avancerade fordon. Detta har lett till att föraren inte längre behöver utföra vissa uppgifter som tidigare var vanliga inslag i yrket, och kan istället koncentrera sig på de centrala arbetsuppgifterna; själva körningen samt representation och kundkontakter, i större utsträckning.

Transportbranschen är beroende av tillgång till kompetent och pålitlig arbetskraft. Nyrekryteringen av yrkesförare är av stor betydelse för ett fungerande transportsystem även i framtiden. Sett i ljuset av lastbilstransporternas allt större betydelse blir detta av stor samhällelig relevans. Det blir därför också viktigt att undersöka rekryteringsbasen till chaufförsyrket. Ett sätt att göra detta är att undersöka på vilket sätt lastbilschaufförsyrket uppfattas hos grupper som kommer att arbeta inom yrket i framtiden; yrkesverksamma chaufförer och blivande chaufförer, men också potentiella chaufförer, som kan komma att välja denna yrkesbana.

Utgångspunkten för denna förstudie är alltså att skapa en bild av hur rekryteringssituationen ser ut och av hur denna kan förbättras. Dessa frågor kan delvis besvaras genom att undersöka vilka krav arbetsgivare har på förare, samt vilka situationer föraren ställs inför i sitt arbete. Kunskap om aspekter av arbetsförhållandena som har betydelse för effektiviteten och individens känsla av tillfredsställelse med sina arbetsuppgifter och sitt yrke är också central i sammanhanget.

Förhoppningen är att de resultat och slutsatser som denna förstudie ger senare ska kunna användas som utgångspunkt för vidare studier. Dessa studier ska inriktas på hur konkreta, designbetonade lösningar kan göra förarnas primära arbetsmiljö; lastbilen, bättre anpassad till användarnas arbetsvillkor och -förhållanden.

1.1. Syfte och frågeställningar

Syftet med denna förstudie är att undersöka hur tre olika grupper; etablerade, blivande samt potentiella chaufförer, uppfattar lastbilschaufförsyrket. Etablerade chaufförer definieras som chaufförer som jobbat cirka fem till tio år inom yrket; blivande chaufförer som elever vid gymnasieskolans fordonsprograms transportinriktning; och slutligen definieras potentiella chaufförer som elever i grundskolans årskurs nio.

Ur syftet kan följande frågeställningar härledas:

- Vad lockar ungdomar att välja lastbilschaufförsyrket?
- Vilka attityder till och motiv för och emot lastbilschaufförsyrket kan identifieras hos potentiella chaufförer; ungdomar?

¹ Se vidare *Safe Effective Transport – Umeå University of Design* <http://www.dh.umu.se/set/> (050405)

- Vilka attityder till och förväntningar på det framtida yrket återfinns hos blivande chaufförer å ena sidan, och hos chaufförer som befinner sig i inledningen av sin yrkeskarriär å andra sidan?
- Har förväntningarna på yrket hos chaufförer som befinner sig i inledningen av sin yrkeskarriär uppfyllts, och om så inte är fallet, hur och varför skiljer sig de reella förhållandena från individernas förväntningar?
- Vilka krav ställs på lastbilschaufförer nu och vilka kan förväntas ställas i framtiden, sett utifrån yrkesverksamma respektive blivande chaufförers perspektiv?
- Finns stereotyper eller fördomar kopplade till lastbilschaufföreryrket?

2. METOD OCH METODDISKUSSION

Inom ramen för denna förstudie har empiriska undersökningar inriktade på de tre grupperna; redan etablerade, blivande och potentiella chaufförer, genomförts. Den empiriska informationsinsamlingen bygger på dels kvantitativ, dels kvalitativ metod. Intervjuer har genomförts med de redan etablerade och blivande chaufförerna, medan den undersökning som inriktades på de potentiella chaufförerna hade formen av en enkätstudie.

Studien har genomförts under en relativt kort tidsperiod och är inte heltäckande. De empiriska resultaten är inte representativa för andra än de personer som medverkat i undersökningen, eftersom studien fokuserar på *en* ort och urvalet av svarande inte kan karaktäriseras som slumpmässigt. Studien är därför att betrakta som en förstudie, där frågeställningar och forskningsmetoder utformas och testas för eventuella vidare studier inom samma forskningsområde.

Det bör poängteras att en förutsättning för informationsinsamlingen har varit att lägga särskild tonvikt vid att inkludera både kvinnor och män, samt att påvisa eventuella skillnader mellan dessa grupper. Med utgångspunkt i den starka mansdominansen inom lastbilschaufförsyrket och svårigheterna att nyrekrytera chaufförer kan det bli aktuellt att bredda rekryteringsbasen genom att försöka öka andelen kvinnor.

2.1. Enkätundersökning: potentiella chaufförer

Det kvantitativa inslaget utgörs av en enkätundersökning som genomförts med potentiella chaufförer (ungdomar) (enkäten finns i Bilaga 1). Enkäten syftade huvudsakligen till att kartlägga respondenternas attityder till och syn på yrken samt olika yrkesval, framför allt lastbilschaufförsyrket. Enkätundersökningen genomfördes som en gruppenkät under ordinarie lektionstid. Respondenterna utgjordes av 199 elever i årskurs nio i sammantaget 10 klasser vid tre olika högstadieskolor i Umeå kommun.

Enkäten behandlade ungdomarnas bakgrund, deras val av gymnasieutbildning samt upplevelse av detta val. Därtill ställdes frågor om ungdomarnas intresse för olika yrken, med särskild tonvikt på lastbilschaufförsyrket, samt betydelsen av olika egenskaper hos ett yrke. Dessutom ställdes frågor om vilka av ett antal specificerade egenskaper som ungdomarna tillskriver chaufförsyrket.²

Valet av skolor skedde slumpmässigt, men med förutsättningen att två av skolorna skulle vara belägna inom och en skola skulle vara belägen utanför Umeå tätort. Tidpunkten för denna enkätstudie var februari och mars 2005. Just denna tidpunkt valdes eftersom eleverna i årskurs nio strax innan undersökningen gjort sina val inför kommande gymnasiestudier. De kan därigenom antas ha haft en aktualiserad uppfattning om frågor rörande framtid och yrkesval.

Enkäterna distribuerades och samlades in genom den s.k. *drop- and collect*-metoden, och ifylldes i forskningsassistentens närvaro. Detta möjliggjorde en mycket hög svarsfrekvens, i och med att samtliga elever som var närvarande i skolan den dag då undersökningen genomfördes besvarade enkäten. Dessutom kan svarens kvalitet anses ha förbättrats i och med att eleverna hade möjlighet att ställa frågor om osäkerhet uppstod gällande enkätens frågor och innehåll.

Eleverna fick bl.a. värdera sitt intresse för ett antal yrken. Dessa valdes ut med utgångspunkt i SSYK (Standard för svensk yrkesklassificering).³ I SSYK delas en mängd olika yrken in i tio kategorier baserade på vilken typ av arbete som utförs. De olika kategorierna återfinns inom en hierarki med fyra breda kvalifikationsnivåer (1-4) beroende på de kvalifikationer som krävs inom olika yrken, och där kvalifikationsnivå fyra är högst. Valet av yrkena i enkäten gjordes genom en förenkling av klassificeringen i SSYK.

² I enkäten användes dock termen "långtradarchaufför", då denna bedömdes vara mer illustrativ och välkänd för ungdomarna än "lastbilschaufför".

³ Statistiska Centralbyrån Internet: *Standard för svensk yrkesklassificering (SSYK)*

De tio kategorierna användes som utgångspunkt för fördelningen av de yrken som ungdomarna skattade sitt intresse för. Syftet var att i enkäten inkludera yrken inom så många olika sektorer som möjligt, samt med olika utbildnings- eller kvalifikationsnivåer. Två yrken ur vardera av de nio första yrkeskategorierna valdes ut, samt ett yrke ur tionde kategorin. Med avseende på kvalifikationsnivåerna placerades två av dessa yrken på den fjärde nivån, två yrken på den tredje nivån, tio yrken på den andra nivån samt två yrken på den första nivån. Tre av de totalt 19 yrkena, nämligen de som ingick i kategorierna "Ledningsarbete" respektive "Militärt arbete", saknade en bestämd kvalifikationsnivå.

Vid bearbetningen och analysen av enkätdata har fokus legat på faktorer som påverkar ungdomarnas intresse för att arbeta som lastbilschaufförer i framtiden. Vissa möjliga samband har därefter signifikanstestats för att utröna om det rör sig om ett statistiskt signifikant samband eller ej, samt hur starkt ett samband är.⁴

2.2. Intervjustudier

Det kvalitativa inslaget består av intervjuer genomförda med två av de tre grupperna; blivande chaufförer samt yrkesverksamma chaufförer i inledningen av sina yrkesverksamma liv.

2.2.1. Blivande chaufförer

Intervjuerna med blivande chaufförer genomfördes med elever i avgångsårskursen vid fordonsprogrammets gren transport vid en gymnasieskola, och behandlade elevernas val av utbildning och deras syn på det framtida yrkeslivet. Med de blivande chaufförerna genomfördes sju intervjuer, i april månad 2005. Samtliga intervjuer genomfördes individuellt. Sex av respondenterna var män och en var kvinna. Fyra personer avstod från medverkan. Dessa intervjuer ägde rum på skolan under schemalagd tid, och varade i cirka 20 minuter vardera. Intervjuerna kunde genomföras relativt ostört eftersom skolans personal ställde ett lärarrum till förfogande. Intervjuerna är att betrakta som halvstrukturerade, och utgångspunkten var en på förhand konstruerad frågemanual (se Bilaga 3). Frågeformuleringarna varierade dock lite mellan intervjuerna, och följdfrågor användes vid behov. Den intervjumanual som användes vid elevintervjuerna liknade chaufförernas, men var mindre omfattande. Intervjumanualen behandlade därmed elevernas personliga bakgrund, deras yrkes-/utbildningsval, syn på det framtida yrket och dess arbetsvillkor samt deras eget utövande av detta yrke i framtiden.

2.2.2. Etablerade chaufförer

De yrkesverksamma chaufförerna som intervjuades var åtta till antalet, två kvinnor och sex män. Tidpunkten för intervjuernas genomförande var mars/april 2005. Intervjuerna genomfördes via telefon. Kontakten med chaufförerna förmedlades via deras respektive arbetsgivare; åkerier, eller av en lastbilscentral till vilka chaufförerna var anslutna. Det ena åkeriet och det bolag som lastbilscentralen ingår i hade rekommenderats av styrgruppen för SET. Då intervjuerna genomfördes befann sig tre av respondenterna (två kvinnor och en man) i hemmet och de övriga fem på jobbet, d.v.s. i lastbilen.

De flesta chaufförer passade in i intervjustudiens målgrupp, nämligen chaufförer som varit yrkesverksamma i mellan fem och tio år (se Tabell 1). En chaufför hade dock arbetat en aning för kort tid, medan fyra respondenter jobbat längre än vad som angetts som målgrupp. Att vissa

⁴ Den metod som använts för signifikanstest är ett s.k. Chi-två-test (χ^2) Enbart samband som vid testet funnits vara signifikanta har därefter tagits med i analysen.

personer därmed avvek mer eller mindre från målgruppen berodde dels på att dessa var de chaufförer som föreslogs av de arbetsgivare (åkeri/lastbilscentral) som kontaktats, dels på vikten av att inkludera kvinnliga chaufförer i respondentgruppen. De arbetsgivare som förmedlade kontakten visste heller inte alltid exakt hur länge en viss chaufför varit verksam inom yrket. Det var svårare att få tag på chaufförer med internationella erfarenheter än inrikeschaufförer. Därför inkluderades även chaufförer som avvek i större eller mindre utsträckning från den i förväg definierade målgruppen, eftersom de ansågs tillföra värdefull information till undersökningen.

Även dessa intervjuer genomfördes individuellt. Intervjuernas längd varierade beroende på den individuella respondentens vilja att svara på frågor, längden på svaren samt på hur många följdfrågor som las till frågemanualen. Intervjuerna upptog mellan 45 minuter och två timmar minuter och var halvstrukturerade till sin karaktär. Denna typ av intervju var dels lämplig för de aktuella frågeställningarna, dels ett bra alternativ då tillvägagångssättet är telefonintervjuer – vilket också var det bästa alternativet p.g.a. respondenternas geografiska spridning i landet.⁵ En frågemanual (se Bilaga 2) med ämnen avsedda att täckas in användes som utgångspunkt och i någon mån styrmedel. Intervjumanualen innehöll frågor som i huvudsak behandlade chaufförens personliga bakgrund, valet av chaufförsyrket, synen på detta samt på dess arbetsförhållanden, samt chaufförens attityder till exempelvis olika aspekter på arbetsvillkoren och upplevda för- och nackdelar med yrket.

Tabell 1: Respondenter i gruppen yrkesverksamma/etablerade chaufförer

Kön	Ålder	Antal år som chaufför	Erfarenhet av körningar
M	37	7-8	Inrikes och utrikes (Norden)
K	27	7	Inrikes
M	37	15	Inrikes
M	29	11	Inrikes
K	27	≈ 5	Inrikes
M	26	7	Inrikes
M	35	14	Utrikes (Europa) och inrikes
M	33	13-14	Utrikes (Europa)

I övrigt var utgångspunkten att låta respondenterna associera och svara fritt, och därmed själva styra intervjuernas riktning och innehåll utifrån sina egna tankar kring frågorna. De frågor som ställdes varierade därmed i någon mån mellan de olika intervjuerna, eftersom respondenternas svar på de förutbestämda frågorna ofta gav upphov till följdfrågor.

2.2.3. Problem vid intervjuerna

Generellt sett uppstod få problem vid intervjuerna med de redan etablerade chaufförerna. Ett problem vid telefonintervjuer kan vara avsaknaden av visuella intryck av respondenten; forskaren får helt förlita sig till de verbala utsagorna. Detta kan innebära att forskaren går miste om exempelvis ansiktsuttryck som kompletterar respondentens berättelse eller som indikerar hur denne reagerar på en viss fråga.⁶ Detta problem bedöms dock vara litet i denna förstudie. Chaufförerna var i allt väsentligt positivt inställda till intervjusituationen och intervjuens innehåll, och gav oftast utförliga och eftertänksamma svar. Därtill kan naturligtvis även t.ex. pauser och förekomsten av vissa verbala ljud fylla delvis samma funktion som visuellt minspel och kroppsspråk.

En av de redan etablerade chaufförer som var tilltänkt som medverkande avböjde dels av tidsbrist, dels för att det skulle bli dyrt att ta emot samtal på mobiltelefonen då denna person befann

⁵ Berg 2004

⁶ Ibid.

sig i utlandet. Tre respondenter var tvungna att avbryta intervjuerna tillfälligt då att de var tvungna att t.ex. lasta bilen eller ringa andra telefonsamtal till exempelvis transportledare. Möjliga störningsmoment under intervjuerna kan för de (kvinnliga) chaufförer som befann sig i hemmet ha varit närvaron av livliga barn, och för de respondenter som befann sig på jobbet t.ex. inkommande telefonsamtal och ankomst till lossningsterminaler. Dessa potentiellt problematiska faktorer förekom dock i liten omfattning, och att döma av kvaliteten på respondenternas svar samt av deras överlag goda ”närvaro” i intervjusituationen tycks det heller inte ha påverkat denna nämnvärt.

Intervjuer med de blivande chaufförerna genomfördes i princip friktionsfritt. De problem som trots detta kan nämnas är följande: Vissa respondenter uppvisade tecken på nervositet eller rastlöshet, dock inte i en omfattning som kan ha påverkat svaren på ett ofördelaktigt sätt. Det var även stor variation med avseende på elevernas ”talförhet”; vissa var tystlåtna medan andra var mer vältaliga och uppträdde på ett självsäkert sätt. Svaren var i allmänhet sakliga och relativt korta. Vissa elever gav också vid flera tillfällen ett något osäkert intryck, uttryckte sig försynt och uppgav flera gånger ”vet ej”. Då denna situation uppstod gjordes försök att lirka fram ett svar, vilket också gav resultat i vissa fall.

Det huvudsakliga problemet vid elevintervjuerna torde dock vara det att de flesta av de intervjuade inte tycks ha funderat på sitt framtida yrkesliv i någon större utsträckning. En anledning till detta kan vara att respondenternas insyn i chaufförsyrkets villkor är av begränsat omfång, trots att de ofta haft t.ex. arbetsplatsbelagda praktikperioder. Denna omständighet ledde till att flera av de intervjufrågor som handlade om det framtida yrket inte gav särskilt ingående svar. Även i dessa fall gjordes försök att dra ut mer information ur respondenterna genom t.ex. omformuleringar och utrymme för längre tankepauser. De ibland mycket kortfattade eller osäkra svaren tycks dock i första hand bero på begränsad kunskap eller svårigheter att uttrycka sig, snarare än på ovilja att berätta.

2.3 Bearbetning

Bearbetningen av de kvalitativa intervjuerna skedde på följande sätt: Samtliga intervjuer spelades in på band för att sedan transkriberas i detalj. Intervjuerna med yrkesverksamma chaufförer kunde skrivas ned ordagrant. Detta var dock inte möjligt i samma utsträckning med elevintervjuerna p.g.a. sämre ljudkvalitet på inspelningarna. De nedskrivna intervjuerna är därför något mindre detaljerade för denna grupp. Efter avslutad transkribering analyserades materialet utifrån de givna frågeställningarna, och informationen samlades under olika teman. Därtill identifierades teman som återkom i utsagorna från flera respondenter. Intervjuernas innehåll presenteras i rapporten framför allt i löpande text, men också med illustrativa citat.

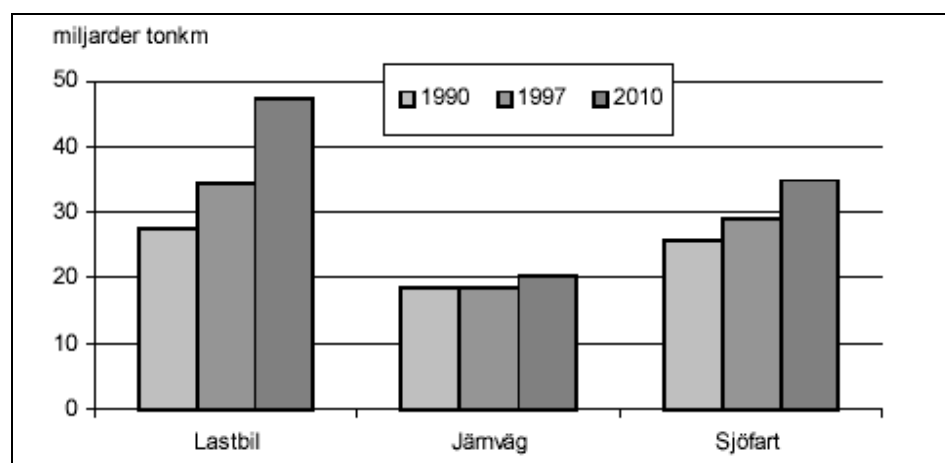
Den statistiska bearbetningen av enkätundersökningen bestod huvudsakligen av framtagande av deskriptiv statistik samt signifikanstest av samband mellan olika variabler.

3. BAKGRUND

3.1. Lastbilstransportbranschen och dess förutsättningar

Transporter handlar i grunden om flöden av gods och personer mellan olika platser. Därmed uppstår en interaktion mellan platser. Flödena följer nätverk av infrastruktur, t.ex. vägar, och riktas mot centralpunkter eller noder. En egenskap som karakteriserar transporter i allmänhet är att de är att betrakta som uttryck för s.k. härledd efterfrågan (*derived demand*); d.v.s. att transporter har inget egenvärde i sig utan får ett värde i och med att de uppfyller andra syften. Dessa syften i sin tur uppkommer i regel genom ekonomiska processer.⁷ Ett exempel på en sådan är en näringsverksamhets behov att transportera ett visst råmaterial från en plats till en fabrik på en annan plats.

Transporter med lastbil svarar i dagsläget för en avsevärd del av det svenska transportarbetet, och utgör därmed en betydelsefull del av transportsystemet. Prognosen för lastbilstransporterna i Sverige indikerar en ökning av transportarbetet fram till år 2025, varefter en successiv minskning förväntas.⁸ Mellan 1994 och 2003 ökade lastbilarnas transportarbete med 22 procent, vilket kan jämföras med 12 procent för sjöfarten och fem procent för järnvägen (se Figur 1). År 2003 transporterades 60 procent av totalt 517 miljoner ton inrikes gods med lastbil. Av det totala inrikes godstransportarbetet; 91 000 miljoner tonkm⁹, svarade vägtransporter med lastbil för 40 procent.¹⁰



Figur 1: Godstransportarbete år 1990, 1997 samt prognos för 2010. Källa: SIKA 2001

Vägtransporter dominerade även med avseende på de totala varuflödena uttryckt i värde respektive vikt, med andelar på 65 procent vardera år 2001.¹¹ Något som har gynnat lastbilsbranschen är att värdet på det transporterade godset har ökat sedan 1990-talet. Den största långsiktiga ökningen av godstransportarbetet har varit störst för denna transportsektor, och förväntas fortsätta utvecklas i samma riktning (se Figur 1).¹² De utrikestransporter som utförs med svenska lastbilar är också omfattande; godsmängden var 6,6 miljoner ton gods år 2003. De två främsta avsändar- och mottagarländerna var Norge och Tyskland.¹³

⁷ Taaffe et al 1996

⁸ Sveriges Åkeriföretag 2004b, Sveriges Åkeriföretag 2004a

⁹ Tonkm = transportsträckan i kilometer multiplicerat med godsvikten i ton

¹⁰ SIKA 2005

¹¹ Ibid.

¹² SIKA 2001

¹³ SIKA 2005

Lastbilarna har möjlighet att utnyttja ett större nät av transportleder än andra transportmedel. I Sverige kan 420 000 km vägar utnyttjas, vilket kan jämföras med enbart 11 000 km järnvägsspår.¹⁴ Detta bidrar till flexibilitet, och möjliggör transporter från dörr till dörr utan behov av omlastningar. Detta innebär en konkurrensfördel för lastbilstransporter, och är dessutom efterfrågat av kunderna, exempelvis inom näringslivet.

Ett exempel på lastbilstransporters betydelse är att en stor del av de produkter som konsumeras till vardags har transporterats på lastbil. Vägtransporter sker framför allt över kortare avstånd. Som en illustration kan nämnas att av allt gods som transporterats på svenska lastbilar i Sverige är det bara nio procent som körs 30 mil eller längre.¹⁵ Medeltransportsträckan för svenska lastbilar på svenska vägar var 104 km år 2003. Variationen är dock stor beroende på typen av gods – medeltransportlängden för styckegods är 229 km jämfört med 21 km för anläggningsmaterial såsom t.ex. grus och sand. Det senare är för övrigt den största varukategorin inom vägtransporter med lastbil.¹⁶

Lastbilstransporter har även traditionellt sett huvudsakligen skett över kortare avstånd beroende på priserna för transporter med olika transportmedel samt på olika avstånd. Transportkostnaden kan delas upp i dels terminalkostnader (t.ex. godshantering), dels s.k. *line-haul*-kostnader (t.ex. drivmedel). Lastbilstransporter karaktäriseras av att terminalkostnaderna är låga jämfört med *line-haul*-kostnaderna.¹⁷ En förskjutning har dock skett, vilket har lett till att lastbil nu också används i stor utsträckning över långa avstånd.

Vid sidan om transportkostnaden har även godsets värde betydelse för valet av transportsystem. Gods med högt värde kan, till skillnad från lågvärdigt gods, kompensera en högre transportkostnad även vid mindre volymer. Högvärdigt och mellanvärdigt gods, som transporteras från Sverige till destinationer i Europa, transporteras vanligtvis hela vägen från dörr till dörr med lastbil, medan transportsystemen för lågvärdigt gods i större utsträckning varierar mellan olika transport-/fordonstyper.¹⁸

Mellan år 1994 och 2003 ökade antalet anställda inom den svenska åkerinäringen, samtidigt som antalet företag minskade.¹⁹ I Sverige dominerar de yrkesmässiga lastbilstransporterna både sett till antalet bilar samt till antalet presterade tonkilometer jämfört med den s.k. firmabilstrafiken. Ett karaktärsdrag hos åkerinäringen är att många företag (omkring hälften) är s.k. enbilsåkerier som drivs av egenåkare. Tendensen innebär att åkerierna blir färre och större. Troligtvis kommer det också att ske en ökning av en idag redan omfattande samverkan i gemensamt ägda företag såsom exempelvis lastbilscentraler. Vidare finns transportförmedlings- eller speditiöföretag, bland vilka företagen Schenker och DHL dominerar. Dessa företag har också mindre åkerier knutna till sig.²⁰

Ett allt starkare inslag inom åkeribranschen är den s.k. JIT-filosofin (Just-In-Time). Detta har inneburit att nya krav kommit att ställas inom transportbranschen. JIT representerar i princip vissa målsättningar för hur produktionssystem ska organiseras och styras. Bland dessa mål återfinns bl.a. krav på god tidspassning av leveranser som ett led i en stark orientering mot kundservice. Nöjda kunder innebär också fördelar för producenterna; i detta sammanhang åkerier, som därigenom skaffar sig vinster och marknadsandelar.²¹ Lastbilar har visat sig besitta en klar konkurrensfördel gentemot andra transportmedel när det gäller att uppfylla JIT-produktionssystemens krav. En anledning till detta är att lastbil är det enda transportmedel som möjliggör godstransporter ”från dörr till dörr”.²²

¹⁴ Sveriges Åkeriföretag 2004a

¹⁵ Ibid.

¹⁶ SIKA 2005

¹⁷ Taaffe et al 1996

¹⁸ SOU 2001:61

¹⁹ SIKA 2005

²⁰ Sveriges Åkeriföretag 2004a, 2004b

²¹ Linge 1991

²² Långström et al 1997

En annan konkurrensfördel för lastbilstransporter är säkerhets- eller kontrollaspekten. Både järnvägs- och sjötransporter kräver omlastningar av godset i de flesta fall. Så är dock inte fallet med lastbilstransporter, och därigenom minimeras risken för att godset skadas vid hantering vid terminaler eller dylikt. Dessutom ökar säkerheten i och med att chauffören följer och har oavbruten uppsikt över godset hela vägen från avgångsort till destination.

Utvecklingen av åkerinäringen påverkas i hög grad av förändringar i samhället i stort, i synnerhet den ekonomiska utvecklingen, men även exempelvis befolkningsförändringar. Denna påverkan sker i huvudsak genom att förändringar i samhällets efterfrågan på varor och tjänster också förändrar efterfrågan på godstransporter. Politiska beslut anses också kunna utöva en stark påverkan på transportbranschen. Exempelvis skulle en anpassning av de svenska skatte- och avgiftsnivåerna till de övriga EU-ländernas sannolikt gynna den inhemska åkerinäringen. Däremot skulle skattehöjningar, exempelvis i form av höjd skatt på drivmedel, försämra konkurrensförutsättningarna på så sätt att prisnivån på transporttjänster måste höjas för att kompensera de ökade utgifterna samt för att uppnå lönsamhet.²³

En radikal förändring av den svenska lastbilstransportbranschens förutsättningar har uppkommit genom transportmarknadens avreglering inom den Europeiska Unionen, och den därigenom förändrade internationella konkurrenssituationen. Utländska transportaktörer har tack vare sina ofta betydligt lägre kostnader kommit att utgöra allvarliga konkurrenter till svenska åkerier.²⁴ I jämförelse med övriga EU-länder ligger kostnadsläget för svenska åkerier cirka 20% högre. Den internationella konkurrensen förstärktes ytterligare i och med de tio nya medlemsländernas inträde i EU år 2004.²⁵

För den internationella trafiken inom EU:s territorium är marknaden nu helt öppen för länderna i EU-15. För de nya medlemsländerna tillämpas dock övergångsregler för inrikestrafiken i annat EU-land, s.k. *cabotage*²⁶. Denna nya situation har inneburit, och antas fortsätta leda till, en skärpning av konkurrensförhållandena för transportsektorn. Det kan bl.a. resultera i att svenska åkerier kommer att begagna sig av utländsk arbetskraft i större utsträckning, något som möjliggörs av arbetskraftens fria rörlighet inom EU.²⁷ En anledning till detta torde vara de lägre kostnaderna för arbetskraft, och en konsekvens blir att svenska chaufförers arbetsmarknad försämras. Den förändrade konkurrensen avser med andra ord inte bara transporter, utan även arbetstillfällena.

3.2. Chaufförsyrket idag och i framtiden

Svenska företag med anknytning till vägtransport (exempelvis åkerier) sysselsatte år 2003 totalt omkring 93 000 personer. Motsvarande siffra var cirka 70 000 personer år 1993.²⁸ Fordonsförare som yrkesgrupp domineras av män; de utgjorde 93 procent av de anställda i denna kategori som helhet år 2002.²⁹ Andelen män för samtliga sysselsatta specifikt inom åkerinäringen var densamma. Kön fördelningen är med andra ord skev. Antalet kvinnor sysselsatta inom åkerinäringen har dessutom minskat sedan år 1990, då de var dubbelt så många (cirka 8800 år 1990 jämfört med cirka 4380 år 2002) (se Figur 2).³⁰

Den svenska åkerinäringen anses vara beroende av ett antal faktorer som har betydelse för näringens utveckling på kortare eller längre sikt. En fortsatt god utveckling av näringen anses

²³ Sveriges Åkeriföretag 2004b, SIKA 2001

²⁴ SOU 2000:8

²⁵ Sveriges Åkeriföretag 2004b

²⁶ Cabotage: ”Inrikestrafik i ett annat land än det där fordonet är registrerat”, TYA 1997

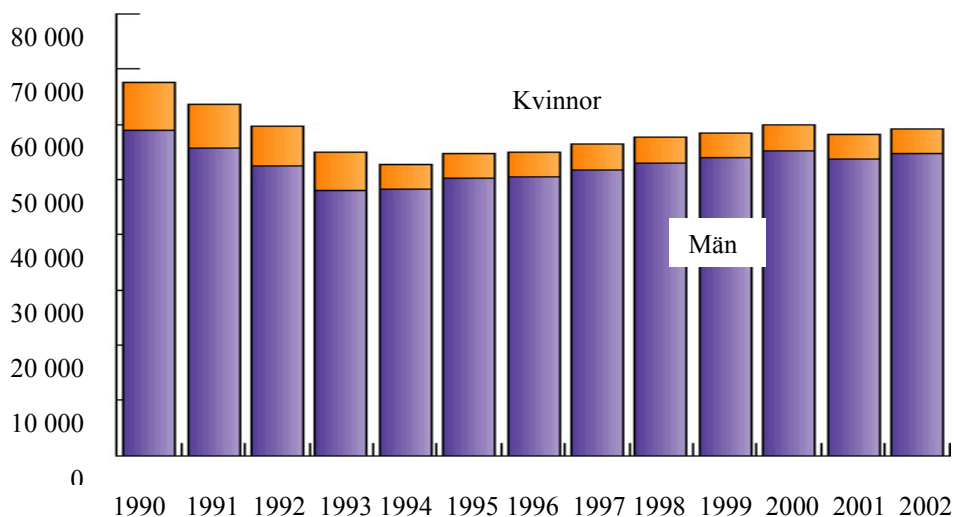
²⁷ Sveriges Åkeriföretag 2004b, SALTSA 2003

²⁸ SIKA 2005

²⁹ SCB Internet: 20 vanligaste yrkesgrupperna för män

³⁰ Sveriges Åkeriföretag 2004a

kunna uppnås genom att tillfredsställa ett ökande behov av *kvalificerade* tjänster.³¹ Kompetensutveckling hos chaufförer ses som en nyckelfråga för åkerinäringens framtida utveckling. Tillgång till välutbildade chaufförer framställs också som en konkurrensfördel gentemot andra EU-länder, då hög kvalitet och god service hos de tjänster som tillhandahålls kan kompensera ett högre kostnadsläge.³²



Figur 2: Könsfördelningen hos de sysselsatta inom åkerinäringen år 1990-2002. Källa: Sveriges Åkeriföretag 2004a.

En förändring av chaufförsyrkets villkor har uppkommit genom att de krav som ställs på chaufförer har höjts; körkortsbehörighet för lastbil inte längre anses vara en tillräcklig kompetens. Den kompetens som efterfrågas av transportföretag, och som kommer att krävas av framtidens chaufförer, inkluderar bl.a. följande:

- Bättre kunskaper i miljö-, kvalitets-, och arbetsmiljöfrågor.
- Bättre social kompetens (kundbemötande).
- Bättre baskunskaper i svenska, matematik, engelska och i vissa fall tyska.
- Bredare yrkeskompetens.
- Bättre kunskaper i företagsekonomi, logistik och data.
- Utveckling av personliga egenskaper, t.ex. ansvarskänsla och självständighet³³

Detta innebär också att kvalitetskraven på yrkesutbildningar inriktade på transportbranschen måste höjas. Kvalificerade gymnasieutbildningar i transportteknik framhålls som en nödvändig beståndsdel för ett väl fungerande transportsystem även i framtiden. I dessa utbildningar anses miljö-, kvalitets-, och servicetänkande i kundrelationer utgöra nödvändiga genomgripande kunskapsområden. Dessa nyckelområden identifierades i en undersökning år 1995/96 som bristfälliga inslag dels i gymnasieutbildningar dels hos yrkesverksamma chaufförer. Som exempel kan nämnas att av de 70 000 chaufförer som var yrkesverksamma år 1990 hade enbart 8% specialiserad yrkesförutbildning. Andelen chaufförer med yrkesutbildning kan dock antas ha ökat i och med att gymnasieutbildningar inriktade på transportteknik byggts ut alltmer.³⁴

³¹ Sveriges Åkeriföretag 2004b

³² TYA 1997

³³ Ibid.

³⁴ Ibid.

Chaufförsyrkets attraktivitet anses också ha betydelse för åkerinäringens utveckling. De personer som i framtiden kommer att ingå i yrkeskåren måste rätta sig efter de krav som ställs på chauffören, samtidigt som en förutsättning för utvecklingen av branschen också är att denna och dess arbetsvillkor anpassas till kraven hos dessa framtida yrkesutövare.³⁵

Godstransporter med lastbil utgör en viktig del av ett fungerande samhälle. I och med att dessa transporter ökar i omfattning ökar också behovet av chaufförer. Samtidigt förändras åkeriföretagens förutsättningar genom en hårdnande konkurrensen från, i första hand, andra länder. Den svenska transportbranschen och industrin har ett intresse av att behålla sin konkurrenskraft även i framtiden och måste därmed finna en strategi för att åstadkomma detta. En sådan strategi kan, som antytts ovan, vara att erbjuda transporttjänster som håller hög kvalitet. En förutsättning för att uppnå detta är i sin tur att finna kompetenta chaufförer som lever upp till kraven på t.ex. pålitlighet. Det första steget i tillämpandet av en sådan strategi blir därmed att identifiera dessa framtida chaufförer. Minskar rekryteringsunderlaget parallellt med att lastbilstransporternas betydelse ökar uppstår ett problem. Brist på arbetskraft kan innebära en risk för att den svenska åkerinäringen försvagas med avseende på t.ex. konkurrensförmåga och marknadsandelar.

Chaufförsyrket innehåller vissa riskfaktorer, och det finns vissa problematiska inslag i relation till vägtransporter med lastbil. Det förekommer t.ex. att regler för maximala lastvikter eller arbetstider överskrids, vilket kan leda till konsekvenser för trafiksäkerheten, och i alla hänseenden innebär lagbrott. Det förekommer också att chaufförer utsätts för rån, samt att lastbilssekipage kapas. Vidare kan yrkets arbetsvillkor också innebära komplikationer för chaufförernas (i synnerhet Europachaufförers) privat- och sociala liv p.g.a. att oregelbundenhet och ovisshet med avseende på t.ex. arbetstider medför planeringssvårigheter.³⁶

3.3. Några aspekter på chaufförernas yrkeskultur

De personer som väljer chaufförsyrket kommer ofta ifrån specifika sociala sammanhang; arbetar- eller lantbrukarmiljöer. En anledning till deras yrkesval kan vara att deras uppväxtmiljö kännetecknas av närvaron av maskiner, vilka kan ”introducera” de blivande chaufförerna i yrket. Det är också vanligt att chaufförer har varit i kontakt med yrket genom t.ex. släktingar eller bekanta., vilket fyllt samma introducerande funktion. Om kraven på chaufförer förändras, t.ex. på så sätt att en högre utbildningsnivå krävs, kan detta leda till att framtidens chaufförer kan komma att utgöras av andra grupper än de som hittills sökt sig till yrket.³⁷

Chaufförernas yrkeskultur innehåller ett starkt inslag av livsstil. Detta gäller i synnerhet de chaufförer som kör långväga. Ett annat centralt inslag i chaufförernas yrkeskultur är frihetsbegreppet. Många chaufförer betraktar sitt yrke som fritt, samtidigt som de ofta påtalar dess ”ofria” inslag. Ett sådant är tidsbrist, en ständigt ”jakt”, som bl.a. kan anses orsaka de lagöverträdelser som förekommer med avseende på t.ex. kör- och vilotider. Upplevelsen av frihet tycks dock kompensera för de negativa effekterna av t.ex. stress, och är central för känslan av trivsel. Upplevelsen av frihet, tillsammans med omväxling och möjligheter till självbestämmande är också i allmänhet (d.v.s. inte specifikt för chaufförsyrket) viktiga beståndsdelar i byggandet av trivsel i ett yrke.³⁸

Det finns inom chaufförskollegiet en ambivalent attityd till kvinnliga chaufförer. Kvinnor omtalas ofta i relativt positiva ordalag, samtidigt som det finns tendenser till en negativt vinklad och sexistisk attityd gentemot dem. Det är också relativt svårt för kvinnor att accepteras i den manligt definierade yrkeskultur som chaufförsyrket utgör, och om de uppnår detta är det på

³⁵ Sveriges Åkeriföretag 2004b

³⁶ Nehls 2003, Designhögskolan Umeå universitet 1998

³⁷ Nehls 1999

³⁸ Nehls 1999, 2003

männens villkor. Uppkomsten av en negativ syn på kvinnor inom yrket kan delvis förklaras med att chaufförerna vistas i ett könsmissigt homogent sammanhang, där gränser bevakas och dit kvinnor har begränsat tillträde, och där manlig könstillhörighet är den rådande normen.³⁹

³⁹ Nehls 1999, 2003

4. POTENTIELLA CHAUFFÖRER: UNGDOMAR

4.1. Beskrivning av ungdomarna och deras bakgrund

I detta kapitel behandlas den enkätundersökning som genomfördes i februari 2005. I undersökningen deltog 199 elever i högstadiets årskurs nio i Umeå kommun. Ungdomarna torde, med tanke på att de går i årskurs nio, vara antingen 15 eller 16 år gamla (födda år 1989). Tre enkäter har uteslutits från analysen p.g.a. uppenbart oseriösa svar; ett litet externt bortfall. Totalt kvarstår därmed 196 besvarade enkäter från denna grupp. Det förekom också internt bortfall genom att vissa frågor eller delfrågor i enkäten inte besvarats av alla elever. Det interna bortfallet varierade mellan enskilda enkäter/respondenter, men bedöms sammantaget vara relativt litet och därmed inte ha påverkat resultaten.

Ungdomarna valdes från tre högstadieskolor. Två av dessa skolor ligger inom den centrala tätorten, medan den tredje ligger ett par mil utanför. Fördelningen av eleverna på de olika skolorna framgår av Tabell 2 nedan. Skola 1 står för den enskilt största andelen elever, följd av Skola 2 och Skola 3.

Tabell 2: Ungdomarnas antal och andel vid respektive skola, samt könsfördelning i procent

	Antal respondenter	Andel respondenter	Andel tjejer i respektive skola
Skola 1 (inom Umeå tätort)	85	43%	45%
Skola 2 (inom Umeå tätort)	68	35%	49%
Skola 3 (utanför Umeå tätort)	43	22%	26%

Könsfördelningen totalt är något ojämn; killarna överväger med 58 procent. Även vid de enskilda skolorna är killarna i majoritet. I Skola 3 är könsfördelningen anmärkningsvärd på så sätt att killarna utgör nästan tre fjärdedelar av respondenterna. I Skola 1 respektive 2 överväger de endast marginellt, och könsfördelningen är att betrakta som mer normal. Det är dock den totala könsfördelningen som i första hand är relevant, bl.a. eftersom antalet respondenter vid respektive skola är förhållandevis litet.

En stor andel, 43 procent av ungdomarna, bor utanför den centrala tätorten. Anledningen till detta är att så många av eleverna i Skola 3 bodde i denna typ av bostadsområde. Av de övriga ungdomarna bor 27 procent i de yttre stadsdelarna och 17 procent i de centrala stadsdelarna.⁴⁰ De resterande ungdomarna specificerade inte sitt boende, och i vissa fall saknas uppgift om boende. I 55 procent av fallen har respondenterna bott på den nuvarande bostadsorten hela livet, och kan därför anses väl etablerade på sin bostadsort. Resterande 43 procent har tidigare bott på annan plats och flyttat dit de bor för närvarande mellan tidigast år 1990 och senast år 2005.

Tabell 3: Ungdomarnas föräldrars utbildningsnivå

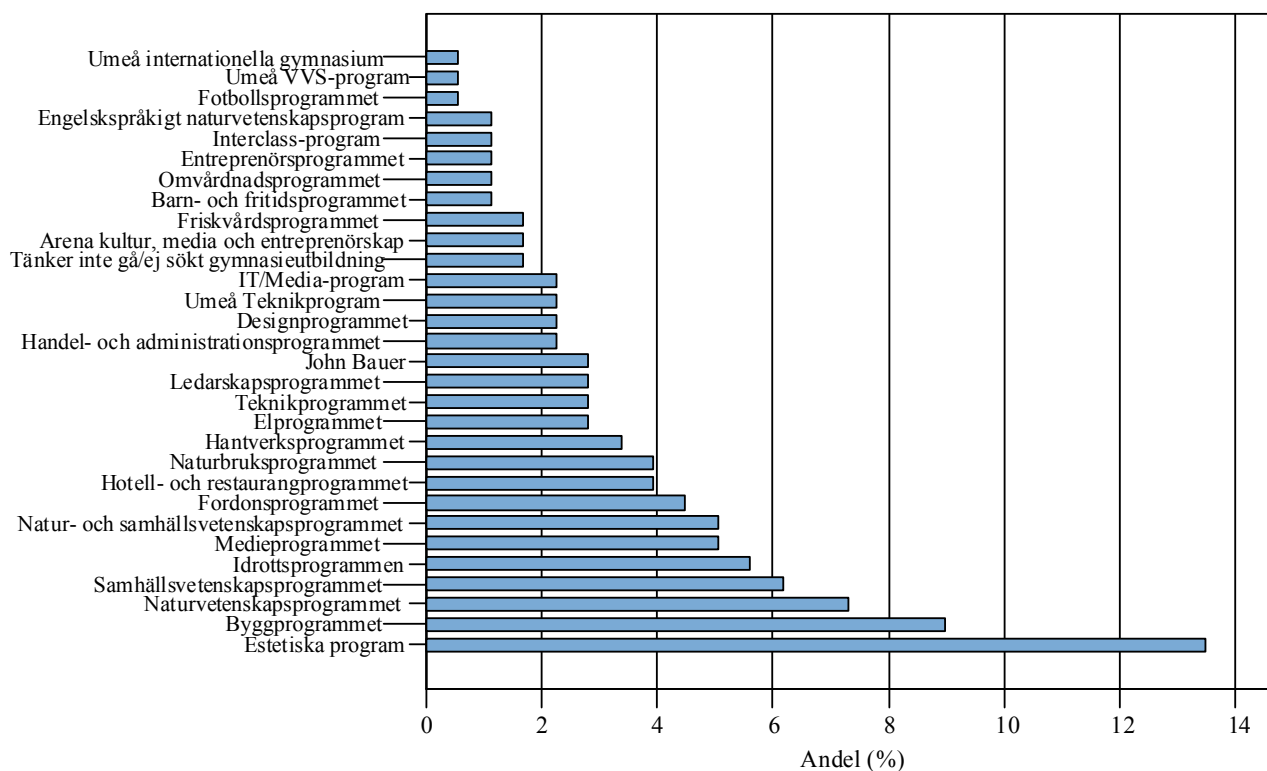
	Mammas högsta utbildning (n=185)		Pappas högsta utbildning (n=175)	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Grundskola eller folkhögskola	21	11%	28	14%
Gymnasieskola	53	27%	54	28%
Universitet eller högskola	107	55%	90	46%
Annat	4	2%	3	2%

⁴⁰ Om eleverna i Skola 3 exkluderas blir andelarna istället 28, 36 samt 23 procent.

Ungdomarnas föräldrar har en relativt hög utbildningsnivå (se Tabell 3). Över hälften av ungdomarnas mammor och knappt hälften av papporna har utbildning på universitets- eller högskolenivå. Strax under 30 procent av både mammorna och papporna har gymnasiet som högsta utbildningsnivå. Ett antal ungdomar lämnade dessa frågor obesvarade, sannolikt för att de antingen inte visste vilken utbildning deras föräldrar har, eller att de bor tillsammans med en förälder.

4.2. Valet av gymnasieutbildning

Ungdomarna fick ange vilken inriktning på gymnasieutbildning de sökt i första respektive andra hand. Fördelningen av förstahandsvalen kan ses i Figur 3. Den största andelen har valt ett estetiskt gymnasieprogram i första hand. Denna programinriktnings dominans kan delvis förklaras med att en av de niondeklasser som deltog i undersökningen var en musikklass, där flera elever också valt en estetisk inriktning inför gymnasiet. Närmast efter de estetiska programmen kommer det nationella byggprogrammet, vilket i sin tur följs av de stora teoretiska programmen inriktade på naturvetenskap respektive samhällsvetenskap. Därefter följer en blandning av både nationella och specialutformade gymnasieprogram med olika inriktningar som sökts av mindre andelar av ungdomarna.



Figur 3: Ungdomarnas förstahandsval av gymnasieprogram ($n=178$).

Det nationella fordonsprogrammet är den gymnasieutbildning som i första hand kan leda till yrken inom transportbranschen, bl.a. som chaufför. Fordonsprogrammet var den åttonde mest populära gymnasieutbildningen. Emellertid hade enbart fyra procent av ungdomarna valt denna utbildning i första hand. Detta motsvarar åtta ungdomar, vilka samtliga var killar. Fordonsprogrammet utgjorde också andrahandsvalet för 13 personer, varav två var tjejer. Totalt sett har 21 ungdomar (tio procent) visat sitt direkta intresse för fordonsprogrammet som antingen första- eller andrahandsval. I Skola 1 utgör dessa personer 12 procent av alla medverkande ungdomar; i Skola 2

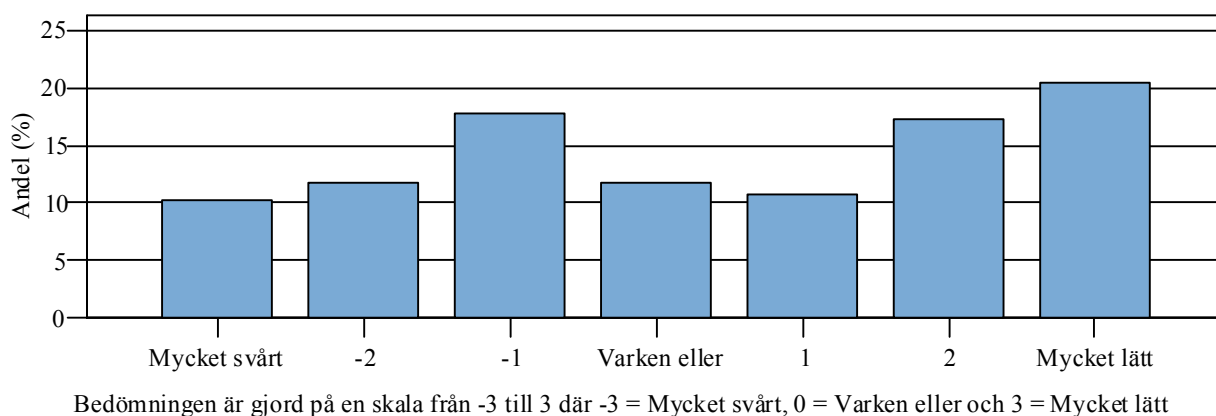
är motsvarande siffra sex procent. Det procentuellt sett största intresset finns i Skola 3, där siffran är 16 procent.

Dessa ungdomar har, genom att söka till fordonsprogrammet, också visat ett konkret intresse för de yrken och verksamheter som denna utbildning är inriktad på. Det är dock på sin plats att poängtera att ungdomarna inte har svarat på mer specifika frågor om vilken inriktning inom programmet de sökt. Detta innebär att de ungdomar som sökt till fordonsprogrammet inte nödvändigtvis önskar arbeta som just lastbilschaufför; det är möjligt att intresset istället kan vara riktat mot andra specifika verksamheter inom fordonsbranschen.

Tabell 4: Antal ungdomar vid de olika skolorna som sökt fordonsprogrammet i första respektive i andra hand

Sökt fordonsprogrammet i första hand	8
Sökt fordonsprogrammet i andra hand	13
Totalt	21

Den omfattning i vilken ungdomarna valt att söka gymnasieutbildningar av företrädesvis teoretiskt respektive praktiskt karaktär är också relevant. De program som ungdomarna angett som sina förstahandsval har därför samlats i tre kategorier. Nästan hälften av ungdomarna; 45 procent, har sökt huvudsakligen praktiskt inriktade gymnasieprogram (såsom exempelvis fordonsprogrammet); 29 procent har sökt program som består av både praktiska och teoretiska inslag, medan 27 procent har sökt teoretiskt inriktade program.⁴¹

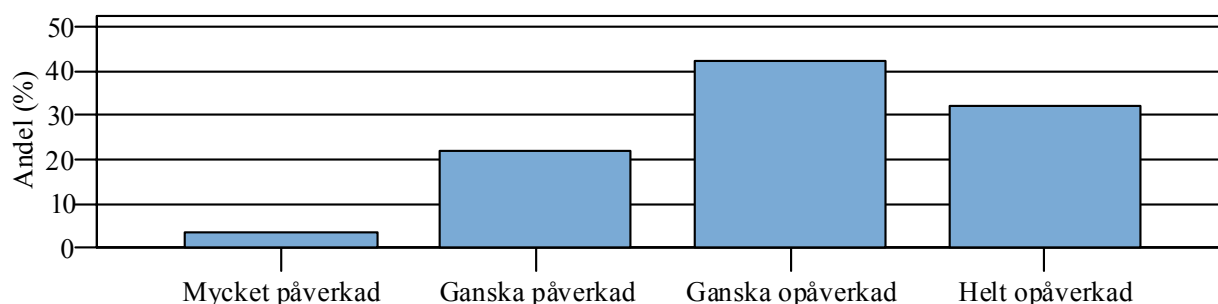


Figur 4: Ungdomarnas svar på frågan "Var det lätt eller svårt att välja [gymnasieutbildning]" (n=196).

En fråga gällde hur ungdomarna upplevt valet av gymnasieutbildning. En femtedel av ungdomarna upplevde att det var mycket lätt att välja vilken gymnasieutbildning de skulle söka till. Enbart en tiondel upplevde valet som mycket svårt, medan en dryg tiondel varken tyckte det var lätt eller svårt. Andelen ungdomar som upplevde valet som mer eller mindre svårt var totalt 40 procent, medan motsvarande siffra för de ungdomar som upplevde valet som mer eller mindre lätt var totalt 48 procent. Spridningen var relativt stor, vilket framgår av Figur 4.

⁴¹ Totalt ger detta 101 % beroende på avrundning uppåt.

En dryg fjärdedel; 26 procent av ungdomarna, kände sig mer eller mindre påverkade att välja gymnasieutbildning på ett visst sätt (se Figur 5). En majoritet; nästan tre fjärdedelar (74 procent), angav däremot att de kände sig ganska eller helt opåverkade. Det tycks alltså som att ungdomarnas beslut om val av gymnasieutbildning företrädesvis är deras egna. Påverkan från andra personer eller källor uppges vara ganska liten.



Figur 5: Ungdomarnas svar på frågan "Kände du dig påverkad att välja [gymnasieutbildning] på ett visst sätt" (n=194).

De ungdomar som kände sig påverkade att välja på ett visst sätt fick specificera varifrån denna påverkan kom (se Tabell 5). Det visade sig att den främsta källan till påverkan var kompisar. Vidare var föräldrar en ganska stor källa till påverkan. Syokonsulenter/studievägledare samt informationsmaterial eller reklamkampanjer utövade en mindre stark påverkan.

Tabell 5: Angivna källor till påverkan i valet av gymnasieutbildning. (Observera att ungdomarna hade möjlighet att ange flera svarsalternativ).

	Antal
Kompisar	54
Föräldrar	40
Syokonsulent/studievägledare	13
Informationsmaterial/reklamkampanjer	17
Annat	17

Andra källor till påverkan angavs också av ett mindre antal ungdomar. Här angav ungdomarna personer i deras släkt, möjligheterna att få det arbete som önskas samt hur den framtida arbetsmarknaden uppfattas angavs ha betydelse i några fall. I flera fall ansåg de också att de själva eller sitt eget intresse för den utbildning som de valt som en källa till påverkan. Detta är dock troligtvis i första hand ett uttryck för missförstånd av vad frågan avsåg; nämligen påverkan som har sitt ursprung utanför individen.

4.3. Drömyrken, syn på vissa yrken, samt på betydelsen av vissa egenskaper hos ett yrke

Av de svarande uppgav 82 procent sina drömyrken, vilka visade sig vara föremål för stor variation. Några angav också att de inte visste eller hade tänkt i dessa banor, och därför inte hade ett bestämt drömyrke. Många hade också en mer diffus uppfattning om ungefär inom vilket område eller vilken typ av uppgifter de skulle vilja arbeta med, t.ex. inom design, handel, något yrke som involverar t.ex. djur eller sport, att inneha en chefsbefattning, att träffa mycket människor eller att

ha möjlighet att resa i arbetet. Det finns dock vissa yrken eller yrkestyper som förekommer ett flertal gånger. Därtill har många respondenter uppgett flera än ett drömyrke, vilket gör det svårt att skapa tabeller över denna variabel. En grov kategorisering, utan inbördes rangordning, av de yrken eller yrkesgrupper som förekom vid flera tillfällen kan dock se ut på följande sätt:

- Läkare/kirurg
- Jurist/advokat
- Akademiker (forskare, professor)
- Kock (yrken inom hotell/restaurang)
- Yrken inom musik/dans/teater
- Lastbils-/långtradarchaufför
- Bygg-/anläggningsarbetare, snickare, elektriker
- Professionell idrottsutövare
- Brandman, polis
- Chefs-/VD-befattning
- Yrken inom data, IT, teknik
- Designer, inredningsarkitekt
- Egenföretagare
- Yrken som möjliggör resor
- Frisör/stylist/makeupartist
- Veterinär, djur-/hästskötare
- Pilot
- Yrken inom media/multimedia (t.ex. fotograf, journalist)
- Psykolog, lärare, socionom, yrken som medför att hjälpa andra människor

Motiveringarna till varför just de yrken som ungdomarna angav var deras drömyrken varierade också, men ständigt återkommande skäl var upplevelsen av yrket som någonting mycket roligt, som den svarande tycker om och i många fall har velat under lång tid. Hos ungdomarna i studien är det följaktligen individernas intresse för och känsla av att ett visst yrke är roligt som är den dominerande orsaken till att det har status som deras drömyrke.

Av samtliga ungdomar angav åtta personer, eller fyra procent, lastbils- eller långtradarchaufför som sitt drömyrke. Samtliga var killar. Av dessa var det dock enbart tre som också hade sökt fordonsprogrammet i första hand. Några av de motiveringar som dessa ungdomar gav var följande:

”Jag älskar att åka och köra, meka, allt med motorer är roligt”

”Jag gillar lastbilar och är intresserad av det”

”Verkar mysigt om man får se tv och sova i bilen, äta på restaurang”

”Det är roligt”

”För det har jag velat göra sen jag var liten”

De personer som uttryckte intresse för chaufförsyrket angav följaktligen liknande skäl som övriga ungdomar i studien; d.v.s. eget – ofta långvarigt – intresse, samt upplevelsen av att det rör sig om någonting roligt eller ”mysigt” som centralt för yrkesvalet. Vissa av de arbetsvillkor som förknippas med yrket; boendet i bilen, tycks också verka lockande i någon grad för en svarsperson.

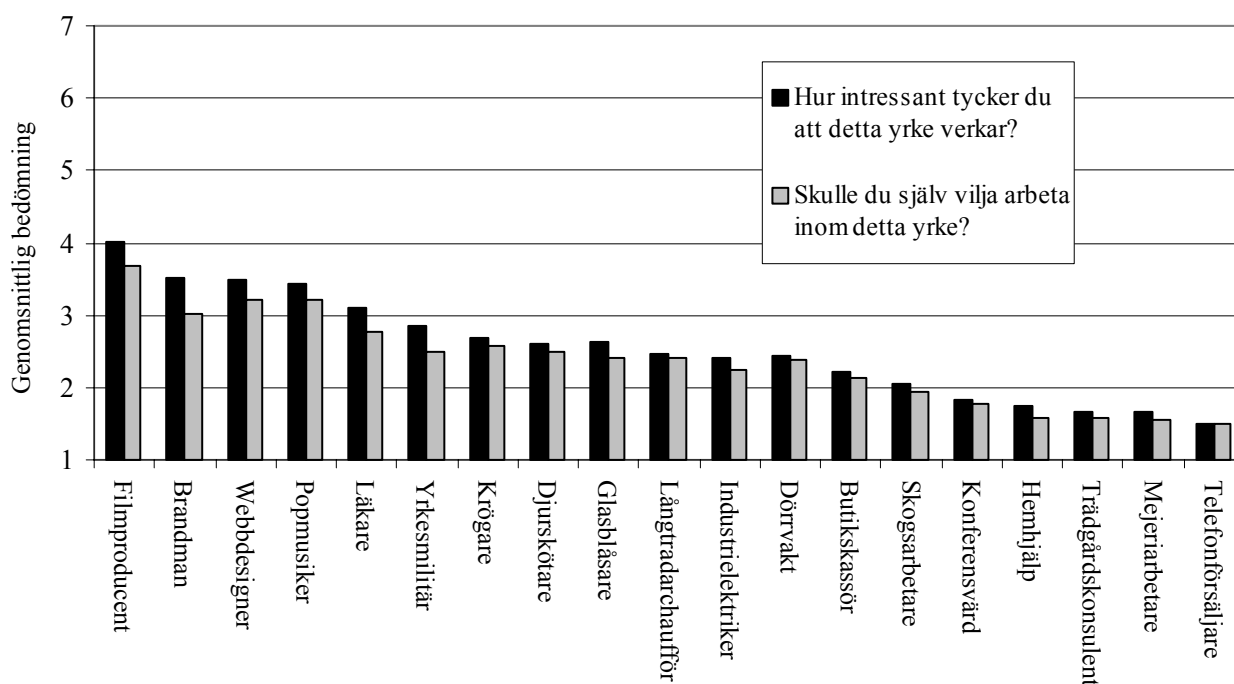
Alla som drömde om att köra lastbil var killar. En rimlig slutsats av detta är att detta yrke, bland de ungdomar som deltog i denna undersökning, primärt lockar killar. Det är dock viktigt att ha i åtanke att denna enkätundersökning inte kan betraktas som representativ för gruppen ungdomar i sin helhet. En klar slutsats är dock att de flesta av ungdomarna i studien drömmer om att arbeta inom andra yrken än chaufförsyrket.

Ungdomarna fick också bedöma dels hur intressanta de tyckte att vissa yrken verkade, dels hur gärna de själva skulle vilja arbeta inom samma yrken. Ett av dessa yrken var långtradarchaufförsyrket (lastbilschaufförsyrket).

Ungdomarnas bedömningar av hur intressant ett yrke verkar i allmänhet, samt av hur gärna de själv skulle vilja vara verksamma inom detsamma visade sig ligga mycket nära varandra för i

princip samtliga yrken (se Figur 6). Det finns alltså inga nämnvärda skillnader i den allmänna respektive den mer personliga uppfattningen om dessa yrken. De yrken där bedömningarna skiljer sig åt aningen mer är emellertid också de yrken som tilldelades högst ”betyg”; t.ex. filmproducent och brandman. Detta kan indikera att dessa yrken uppfattas ha en relativt hög ”status” hos ungdomarna, men att de för den sakens skull inte anser att yrkena passar dem personligen.

Intresset för yrkena var dock överlag lågt eller mycket lågt. Det yrke som upplevdes som mest intressant; filmproducent, nådde t.ex. enbart upp till det genomsnittliga värdet fyra, vilket motsvarar mätskalans mittpunkt. Samtliga övriga yrken fick låga genomsnittliga bedömningar både med avseende på allmänt och eget intresse. Långtradarchaufförskapet är ett av dessa yrken. Det placerade sig i mitten bland de olika yrkena, med ett medelvärde under tre. Intresset för yrket var med andra ord lågt, även om det inte var det yrke som ansågs minst intressant eller attraktivt.

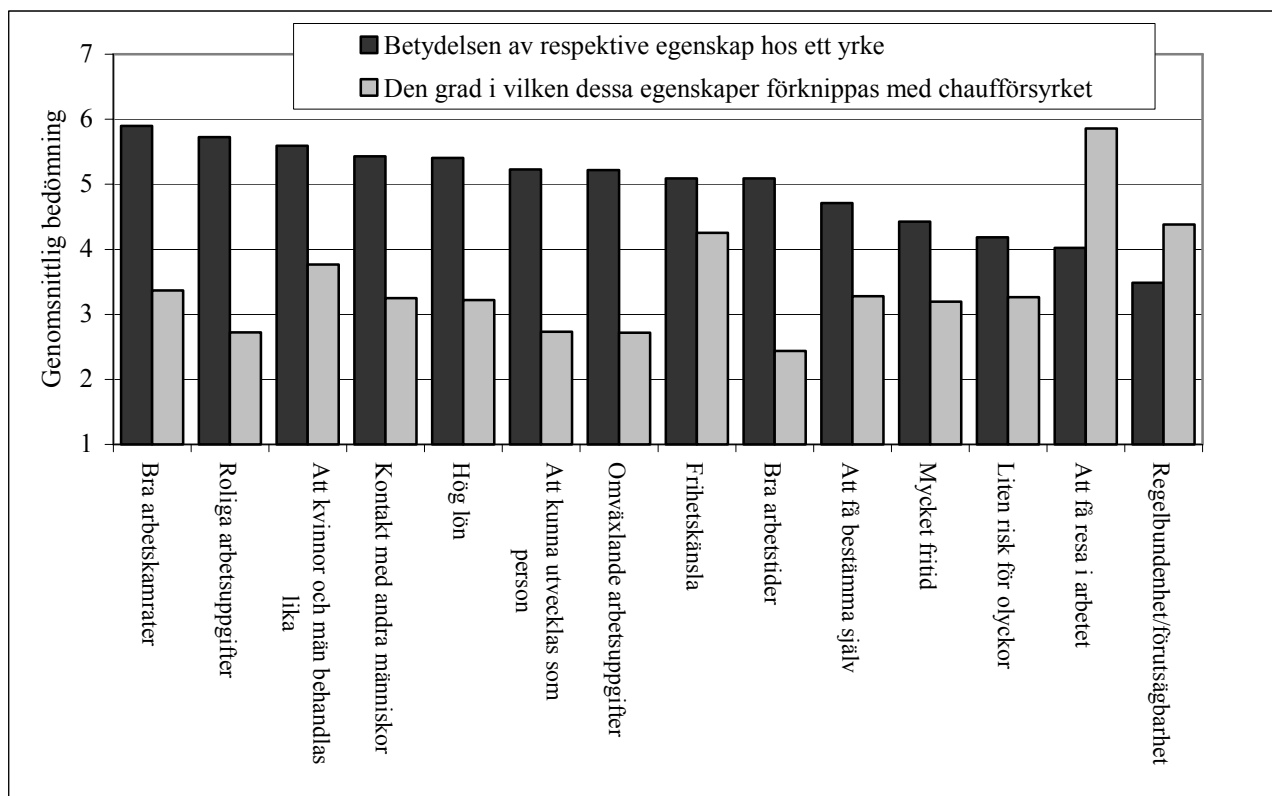


Figur 6: Ungdomarnas bedömning av dels hur intressanta visst yrken verkar ($n=173$), dels hur gärna de själva skulle vilja arbeta inom dessa yrken ($n=171$). Bedömningen gjordes på en skala från 1 till 7 där 1 = inte alls intressant/mycket ogärna och 7 = mycket intressant/mycket gärna.

En fråga som ställdes till ungdomarna behandlade deras uppfattning om betydelsen av vissa specificerade egenskaper hos ett yrke (se Figur 7). Ungdomarnas svar på denna fråga ger en bild av vad de anser viktigast i sitt framtida yrke; av vad som är eftersträvänsvärt. De egenskaper som värderades högst var bra arbetskamrater och roliga arbetsuppgifter. Med andra ord är det viktigaste och mest värdefulla hos ett yrke för ungdomarna i studien att det uppfattas som någonting roligt, samt att det erbjuder en god social miljö och samvaro. Att sådana egenskaper betraktas som viktigare än t.ex. hög lön kan kanske sägas visa på en inställning till det framtida yrkeslivet präglad av insikt om betydelsen av trivsel i relation till sitt arbete, vilket i förlängningen också kan antas ha betydelse för känslan av tillfredsställelse med livssituationen som helhet.

De minst betydelsefulla egenskaperna var regelbundenhet/förutsägbarhet och att yrket medför möjligheter att få resa i arbetet. Den sistnämnda egenskapen var också den enda som fick en genomsnittliga bedömning lägre än fyra; d.v.s. på den lägre halvan av mätskalen, och ansågs därmed som relativt oviktig. Ungdomarna kan därmed sägas eftersträva variation eller omväxling i

arbetet snarare än rutinmässiga arbetsuppgifter. De resterande egenskaperna värderades däremot som mer eller mindre viktiga.



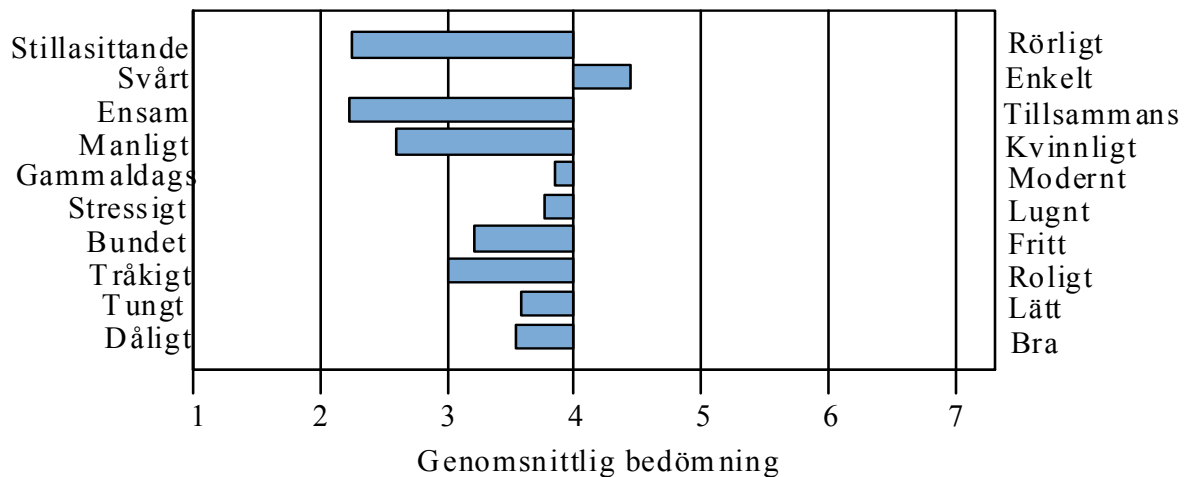
Figur 7: Ungdomarnas bedömning av betydelsen av vissa egenskaper hos ett yrke (n=187) samt den grad i vilken ungdomarna förknippar vissa egenskaper hos ett yrke med långtradarchaufförsyrket (n=176). Bedömningen gjordes på en skala från 1 till 7 där 1=inte alls viktigt/i låg grad och 7=mycket viktigt/i hög grad.

Ungdomarna fick också ange i vilken grad de förknippar samma egenskaper specifikt med långtradarchaufförsyrket (se Figur 7). Ungdomarnas svar speglar deras syn på yrket, utan att denna behöver bygga på mer ingående kunskaper om hur dessa förhållanden ser ut i verkligheten. De flesta egenskaperna fick relativt låga genomsnittliga bedömningar, vilket innebär att chaufförsyrket inte anses besitta dessa egenskaper i någon högre grad.

Resultaten visar bl.a. att den egenskap hos ett yrke som uppfattas som minst viktig eller önskvärd också var en egenskap som i hög grad förknippades med chafförsyrket, nämligen regelbundenhet/förutsägbarhet. Att få resa i arbetet var dock den egenskap som främst förknippades med detta yrke. Ungdomarna har det således klart för sig av att yrket innebär resande. Den övriga egenskap vars genomsnittliga bedömning befinner sig på den övre halvan av mätskalan var frihetskänsla. Det framgår också bl.a. att ungdomarna anser att chaufförsyrket innebär att det endast i låg grad möjliggör personlig utveckling, att arbetsuppgifterna uppfattas som relativt ensidiga och tråkiga, samt att arbetstiderna är dåliga.

4. 4. Synen på chaufförsyrket

Utöver de ovan redovisade frågorna kring yrkesval och synen på olika yrken ställdes det i enkäten även frågor kring ungdomarnas syn på och attityd till yrket mer specifikt. Ungdomarna fick då bl.a. placera in yrket på en skala mellan två motsatta begrepp; t.ex. tråkigt – roligt och stressigt – lugnt. Tanken var att mäta ungdomarnas syn på yrket för att därigenom upptäcka eventuella mönster eller stereotyper. Mätskalan var konstruerad på så sätt att ett lågt värde ofta – men inte alltid – innebar en negativ värdering. Ett tydligt undan tag är begreppsparat manligt – kvinnligt, där ”manligt” ger ett lågt värde men för den sakens skull naturligtvis inte är att betrakta som någonting negativt.



Figur 8: Ungdomarnas bedömning av vissa egenskaper hos långtradarchaufförsyrket (n=179). Bedömningen gjordes på en skala från 1 till 7 där 1=dåligt/ tungt/ tråkigt/ bundet/ stressigt/ gammaldags/ manligt/ ensam/ svårt/ stillasittande och 7=bra/ lätt/ roligt/ fritt/ lugnt/ modernt/ kvinnligt/ tillsammans/ enkelt/ rörligt.

Ungdomarnas bedömning av dessa karaktäristika hos chaufförsyrket indikerar att de har en övervägande negativ syn på yrket (se Figur 8). Samtliga medelvärden utom ”gammaldags – modernt” och ”stressigt – lugnt” uppvisade signifikant avvikelse från mätskalans mittpunkt (se Bilaga 4). Yrket betraktades som i hög grad ensamt och stillasittande, vilket torde vara att betrakta som negativa omdömen sett ur ett generellt perspektiv. Detta är dock ingen självklarhet, i och med att vissa individer kan antas uppskatta just dessa egenskaper hos ett yrke.

Den egenskap som värderades högst var ”enkelt”, men även detta värde är lågt och motsvarar i princip en bedömning av yrket som varken enkelt eller svårt. Begreppsparat stressigt – lugnt samt gammaldags – modernt betingade också en genomsnittlig bedömning som placerade sig strax under mätskalans mittpunkt. Även dessa egenskaper värderades alltså relativt neutralt. De genomsnittliga bedömningarna inom de övriga begreppsparaten hamnade samtliga på den lägre halvan av mätskalans. Chaufförsyrket betraktas därmed som mer eller mindre dåligt, tungt, tråkigt, bundet samt manligt.

Med denna syn på yrket som utgångspunkt är det knappast förvånande att ungdomarnas intresse för att själva arbeta inom yrket är lågt. Den syn på yrket som ungdomarna i studien har är negativt vinklad. Bilden som framträder kan ha påverkats av att ungdomarna utsatts för i samhället befintliga stereotypa bilder av chaufförer som yrkesgrupp. Den bild av yrket som framträder hos ungdomarna kan också betraktas som en stereotyp, där uppfattningen av yrket domineras av en idé om att det, som framgått ovan, är stillasittande, ensamt och manligt.

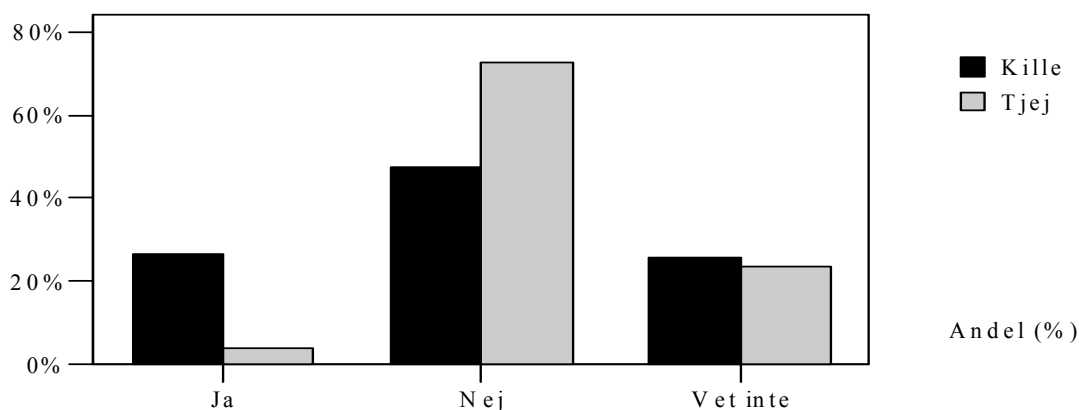
Utifrån denna stereotyp skulle en förenklad tolkning kunna göra gällande att ungdomarna i studien anser att chaufförsyrket passar män som vill arbeta inom ett yrke som innebär ensamhet

och stillasittande. Ungdomarna i studien värderade dock bra arbetskamrater och kontakt med andra människor högt i bedömningen av betydelsen av olika egenskaper hos ett yrke (se Figur 7 i Kapitel 4.3.). Slutsatsen av detta resonemang blir därmed att intresset för yrket bör vara lågt hos ungdomarna.

4.5. Intresset för chaufförsyrket

På, den för studien centrala, frågan huruvida ungdomarna kunde tänka sig att arbeta som lastbilschaufför (långtradarchaufför) i framtiden svarade en majoritet av dem, 57 procent, ”Nej”. Endast 16 procent svarade ”Ja” medan övriga var osäkra.

Det visade sig också finnas tydliga och intressanta skillnader mellan könen med avseende på inställningen till att själv arbeta inom yrket (se Figur 9). Av killarna kunde en dryg fjärdedel tänka sig att arbeta inom yrket, medan motsvarande siffra för tjejerna var enbart 4 procent. Tjejerna utmärkte sig även på så sätt att över 70 procent var negativt inställda till att arbeta som chaufför, vilket kan jämföras med knappt hälften av killarna. Bland dem som hade en mer osäker attityd till yrket (”vet inte”) var skillnaden mellan killar och tjejer däremot marginell.



Figur 9: Ungdomarnas svar på frågan ”Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden”, relaterat till kön (n=190)

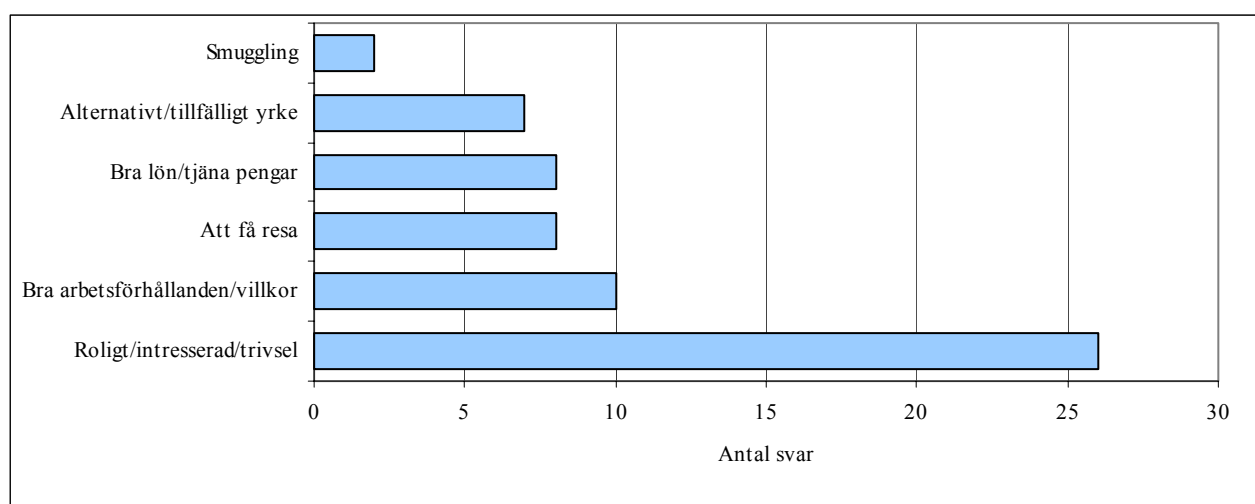
Ungdomarnas vilja att själva arbeta som chaufför testades mot ett antal andra variabler. Kön uppvisade ett signifikant samband ($p < 0,001$) (Se Bilaga 4). En annan variabel som var relaterad till intresset att arbeta inom yrket var föräldrarnas utbildning. Både mammornas och pappornas utbildningsnivå har betydelse ($p < 0,05$) för ungdomarnas ställningstagande. (Se Bilaga 4). Den största andelen nej-sägare hade föräldrar med universitets- eller högskoleutbildning.

Huruvida ungdomarna kände någon som arbetade som långtradarchaufför eller ej, liksom om de någon gång hade åkt långtradare har också en påvisbar betydelse för intresset för yrket hos ungdomarna i studien. Båda dessa faktorer resulterade i starka samband ($p < 0,001$) (se Bilaga 4). En tänkbar tolkning av detta är att yrkesvalet kan påverkas av ett socialt arv, liksom att de personer som haft någon slags kontakt med yrket torde ha större kunskap om yrket. Bland de som någon gång åkt långtradare var också upplevelsen av detta signifikant ($p < 0,05$) i relation till den egna viljan att arbeta inom yrket. De flesta som kan tänka sig att arbeta som chaufför tyckte att det var roligt att åka långtradare. Även de som inte kunde tänka sig att själva arbeta inom yrket men som åkt långtradare upplevde dock detta som ganska roligt.

Vissa variabler tycktes vid en preliminär översyn av materialet ha betydelse för ungdomarnas intresse av yrket, men visade sig inte vara signifikanta vid testning. Det är dock ändå på sin plats att nämna dessa; faktorer som inte har betydelse kan i vissa fall vara lika intressanta som

betydelsefulla faktorer. Det fanns inga signifikanta skillnader i inställning till chaufförsyrket varken mellan de olika skolorna, eller mellan respondenter boende i olika typer av bostadsområden.

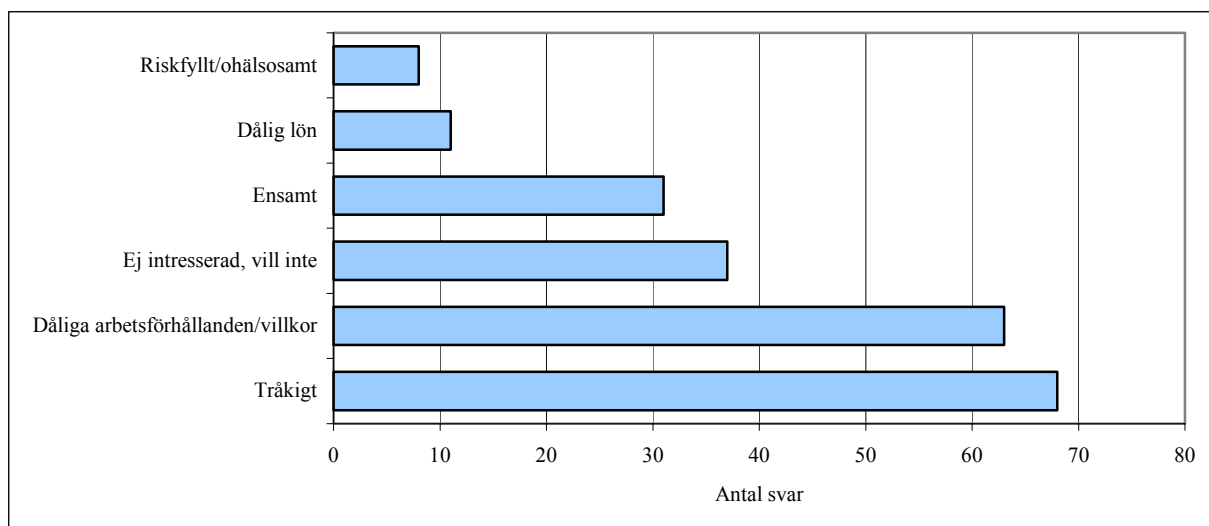
Ungdomarna hade möjlighet att motivera varför de skulle kunna eller inte skulle kunna tänka sig att arbeta som chaufförer i framtiden. Bland de motiv som angavs kunde vissa teman identifieras. Dessa teman är sammanställda i Figur 10 respektive Figur 11 nedan. Ett vanligt förekommande tema för arbete som chaufför var att yrket ansågs vara eller verkade roligt eller intressant, och att ungdomarna trodde att de skulle trivas med det. Andra motiv som angavs var att yrket ger möjligheter att resa, att arbetsvillkoren i form av t.ex. fria och omväxlande arbetsuppgifter är bra, samt att lönenivån är hög. Vissa ungdomar såg också möjligheter att smugla varor som t.ex. sprit som motiv för att arbeta inom yrket. Ett mer negativt vinklat motiv för att arbeta som chaufför var den händelse att respondenten skulle bli av med eller inte få något annat, av denna uppfattat som mer attraktivt, jobb. Chaufförsyrket skulle då kunna övervägas som antingen ett alternativt eller tillfälligt yrke.



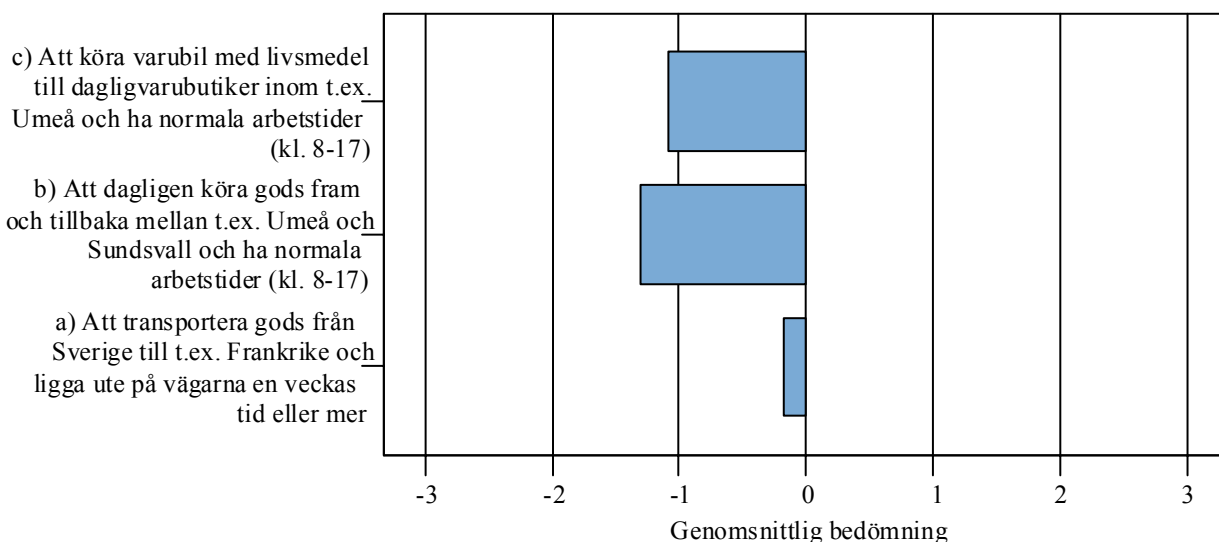
Figur 10: Tematiserade motiv för att arbeta som långtradarchaufför

Ungdomarna hade mycket olika uppfattningar om yrket, och fokus riktas mot olika aspekter/egenskaper hos yrket. De ungdomar som var negativt inställda till att arbeta som långtradarchaufförer i framtiden angav i hög grad att yrket är tråkigt (i synnerhet långtråkigt) eller enformigt och ensamt som skäl för sin uppfattning. Ovilja att arbeta inom yrket samt personligt ointresse var andra viktiga skäl. Andra teman som kunde identifieras var t.ex. att lönen är dålig (låg), samt att arbetstiderna och arbetsvillkoren medger lite fritid och innebär att vara borta hemifrån mycket. Dessutom ansåg flera personer att yrket var antingen riskfyllt t.ex. med avseende på olyckor, eller slitsamt och ohälsosamt (t.ex. problem med ryggen och för mycket stillasittande). En allmänt negativ och onyanserad syn på chaufförsyrket förekom också i vissa fall.

Ungdomarna ombads också att tänka sig att de själva var chaufförer, och utifrån detta ta ställning till tre hypotetiska scenarier, utifrån om de betraktade dessa scenarier som roliga, tråkiga eller varken eller (se Figur 12). Utgångspunkten vid formulerandet av dessa tre alternativ var att de skulle vara realistiska och representativa för de olika sätt en chaufförs yrkesvardag kan te sig, bl.a. beroende på t.ex. godstyp och transportsträcka.



Figur 11: Tematiserade motiv mot att arbeta som långtradarchaufför



Figur 12: Ungdomarnas svar på frågan "Tänk dig att du var långtradarchaufför, hur tror du att följande situationer skulle vara?" (n=196). Bedömningen gjordes på en skala från -3 till 3 där -3 = tråkigt, 0 = varken eller och 3 = roligt.

Det första scenariot var en fjärrtransport med destination "på kontinenten", och innebar lång bortavaro hemifrån. Det andra scenariot innebar regionaltransport med stor regelbundenhet med avseende på färdsträcka och arbetstider. Det tredje scenariot innebar lokaltransport, även här med en hög grad av regelbundenhet.

Samtliga scenarier fick negativa bedömningar; d.v.s. betraktades som tråkiga, vilket är föga förvånande med tanke på den övervägande negativa syn på chaufförsyrket som ungdomarna uppvisat i svaren på andra enkätfrågor (se Kapitel 4.4., Figur 8). Det scenario som ansågs minst tråkigt var det som innebar långa resor till destinationer i Europa. Det kan möjligen antas att detta beror dels på just destinationen; att få resa ut och se lite mer av världen, dels på att detta scenario kan antas inge en känsla av någonting äventyrligt och spännande.

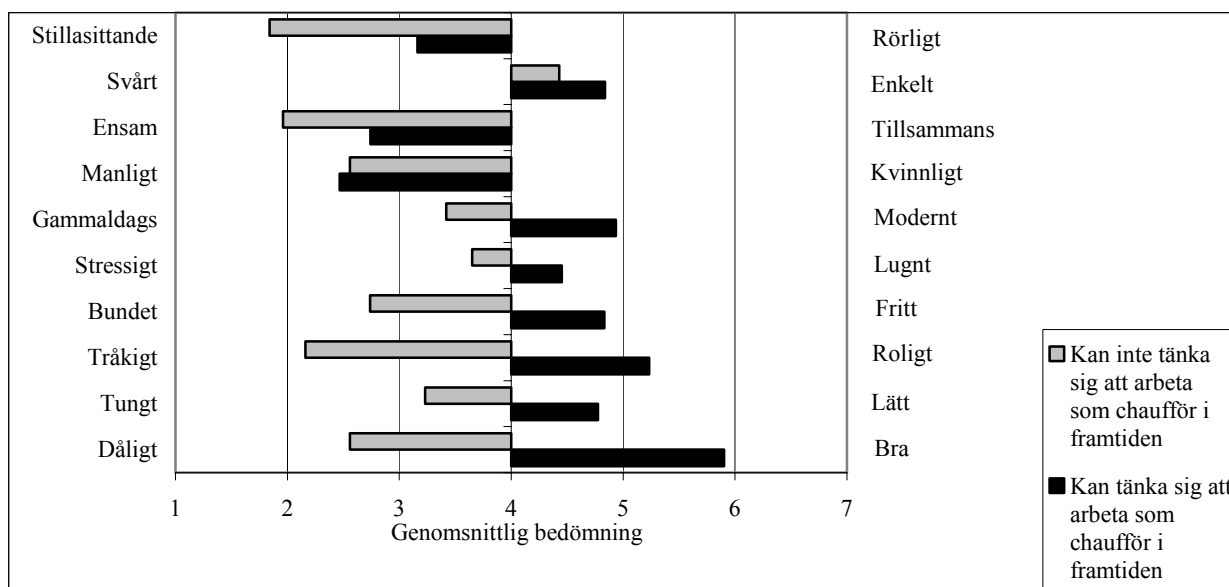
De övriga två scenarierna ansågs tråkiga. Både regionaltransport och närtransport ansågs alltså tråkigare än internationell fjärrtransport. En orsak till detta kan vara att det starka draget av

rutinmässighet uppfattas som någonting negativt. Ungdomarnas värdering av olika egenskaper hos ett yrke, där just regelbundenhet fick ett lågt medelvärde (se Kapitel 4.3., Figur 7), kan ses som en förklaring till denna omständighet.

4.5.1. Skillnader mellan Ja- respektive Nej-sägarna

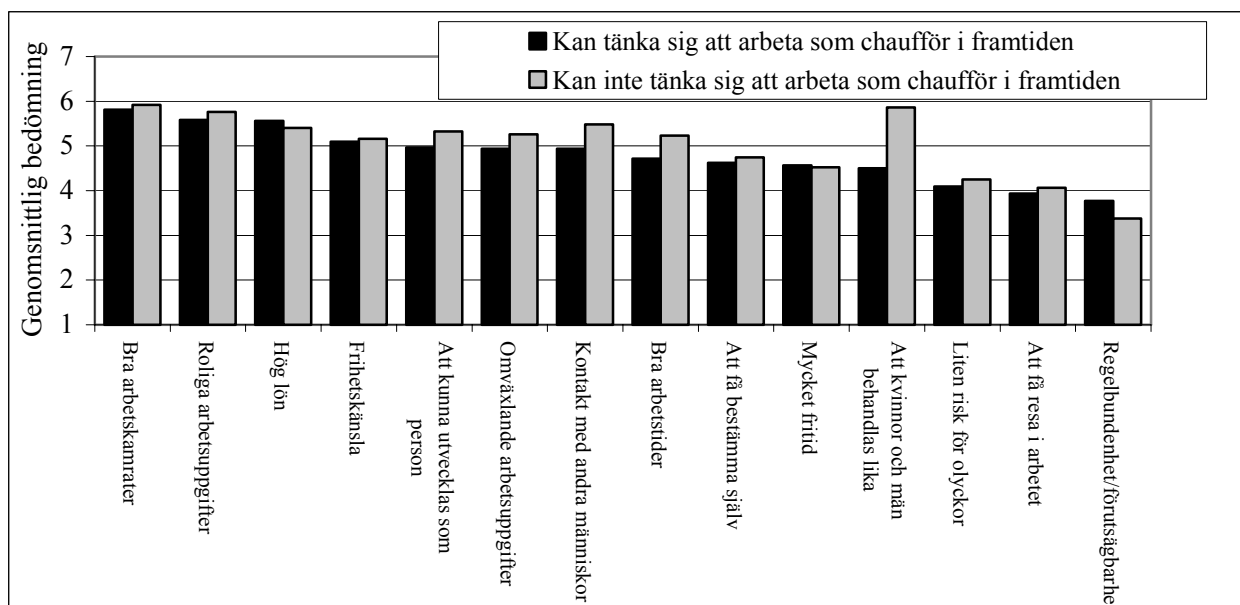
Det visade sig finnas stora skillnader i synen på vissa egenskaper hos chaufförsyrket hos de som kan respektive inte kan tänka sig att arbeta som chaufför i framtiden (se Figur 13). Ja-sägarna uppfattar, som kunde förmodas, yrket som någonting bra, i motsats till nej-sägarna. Därtill anser de det också vara övervägande lätt, roligt, fritt, lugnt och modernt; egenskaper för vilka nej-sägarna däremot ansåg att motsatsen gällde. Skillnaden i bedömningen av samtliga egenskaper, med undantag för begreppsparen ”manligt – kvinnligt” samt ”svårt – enkelt”, var också signifikanta (se Bilaga 4).⁴² De två grupperna är mer ”överens” med avseende på yrkesplacering inom dessa egenskaper i och med att de både karaktäriserar chaufförsyrket som företrädesvis manligt och enkelt.

Med avseende på uppfattningen om vilka egenskaper hos ett yrke som är mest betydelsefulla hos ett yrke fanns, med ett undantag, inga signifikanta skillnader mellan de ungdomar som kunde respektive inte kunde tänka sig att arbeta som chaufför i framtiden (se Figur 14). De flesta egenskaper fick närliggande genomsnittliga värden av respektive grupp. Emellertid skiljde sig synen på betydelsen av likabehandling av kvinnor och män åt mellan de två grupperna på så sätt att ja-sägarna betraktar detta som mindre viktigt än nej-sägarna ($p < 0,05$) (se Bilaga 4).

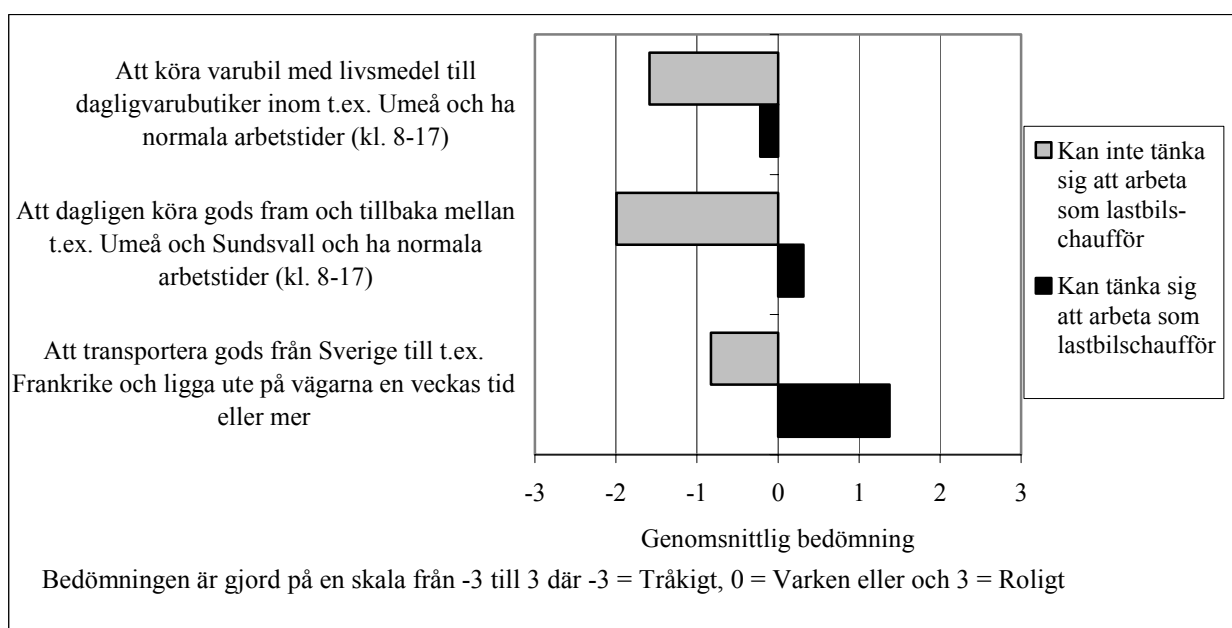


Figur 13: Synen på lastbilschaufförsyrket hos de som kan ($n=30$) respektive inte kan ($n=99$) tänka sig att arbeta inom yrket i framtiden. Bedömningen gjordes på en skala från 1 till 7 där 1=dåligt/tungt/ tråkigt/ bundet/ stressigt/ gammaldags/ manligt/ ensam/ svårt/ stillasittande och 7=bra/ lätt/ roligt/ fritt/ lugnt/ modernt/ kvinnligt/ tillsammans/ enkelt/ rörligt.

⁴² Signifikansnivå: $p < 0,001$ för begreppsparen: ”Dåligt – Bra”, ”Tungt – Lätt”, ”Tråkigt – Roligt”, ”Bundet – Fritt”, ”Gammaldags – Modernt”; $p < 0,01$ för begreppsparen ”Stressigt – Lugnt”, ”Ensam – Tillsammans”, ”Stillasittande – Rörligt”. Se vidare Bilaga 4.



Figur 14: Synen på betydelsen av olika egenskaper hos ett yrke hos de som kan respektive inte kan tänka sig att arbeta inom yrket i framtiden (n=143). Bedömningen gjordes på en skala från 1 till 7 där 1=inte alls viktigt och 7=mycket viktigt.



Figur 15: Svar på frågan "Tänk dig att du var långtradarchaufför, hur tror du att följande situationer skulle vara?" för de som kan respektive inte kan tänka sig att arbeta inom yrket (n=143).

De två grupperna har också en åtskild syn på de tre scenarier de ombads ta ställning till (se Figur 15). Nej-sägarna var negativa till samtliga scenarier. I synnerhet det scenario som representerade regionaltransport med arbetsvillkor av regelbunden karaktär ansågs tråkigt, medan utlandstransport uppfattades som något mindre tråkigt. Ja-sägarna var negativt inställda till ett scenario, nämligen lokaltransport, och uppfattade utlandstransport som det roligaste av de tre alternativen. Av detta kan den slutsats dras, att de potentiella chaufförer som identifierats bland de svarande ungdomarna helst skulle vilja "köra på utlandet".

4.6. Slutsatser

Följande slutsatser kan dras utifrån den information som framkommit i enkätundersökningen med ungdomar i årskurs nio i de tre högstadieskolorna i Umeå kommun.

- 1) Den mest populära gymnasieutbildningen var det estetiska programmet, åtföljt av byggprogrammet, naturvetenskapsprogrammet, samhällsvetenskapsprogrammet samt idrottsprogrammet. Fordonsprogrammet var den åttonde mest populära utbildningen.
- 2) Tio procent av ungdomarna valde fordonsprogrammet i första eller andra hand, och visade därigenom ett påtagligt intresse för chaufförsyrket eller till detta närliggande yrken.
- 3) Chaufförsyrket var det drömyrke som spontant nämndes av fyra procent av ungdomarna. Dess status som drömyrke motiverades med individens intresse för samt upplevelse av yrket som någonting roligt.
- 4) Intresset för chaufförsyrket är lågt, med avseende på dels hur intressant ungdomarna ansåg det vara generellt sett, dels hur gärna de själva skulle vilja vara verksamma inom yrket.
- 5) De egenskaper hos ett yrke som värderas högst hos ungdomarna i studien var bra arbetskamrater samt roliga arbetsuppgifter. De egenskaper som värderades lägst var regelbundenhet/förutsägbarhet samt att få resa i arbetet. De två senare var också två av de egenskaper som i högst grad förknippades med chaufförsyrket.
- 6) Ungdomarna hade en övervägande negativ bild av chaufförsyrket. Yrket ansågs dåligt, tungt, tråkigt, bundet, ensamt, stillasittande, gammaldags, stressigt, enkelt. I tillägg till detta uppfattades det som manligt.
- 7) Av samtliga ungdomar kunde 16 procent (32 personer varav tre var tjejer) tänka sig att arbeta som chaufför i framtiden, medan 57 procent inte kunde tänka sig att arbeta inom yrket.
- 8) Ungdomarnas intresse för att arbeta som chaufför i framtiden visade samband med variablerna kön, föräldrarnas utbildning samt huruvida ungdomarna haft någon form av kontakt med chaufförsyrket.
- 9) Bland de ungdomar som kunde tänka sig att arbeta som chaufför i framtiden var de främsta motiven för detta en upplevelse av yrket som någonting roligt eller som de var intresserade av. Bland de ungdomar som inte kunde tänka sig att arbeta inom yrket var det främsta motivet att det ansågs tråkigt.
- 10) De ungdomar som kunde tänka sig att arbeta som chaufför i framtiden hade en positiv syn på yrket; det uppfattades som bra, lätt, roligt, fritt, lugnt, modernt samt enkelt. De ansåg också att yrket var företrädesvis manligt.
- 11) Samtliga tre scenarier (lokal-, regional- respektive utlandstransport) som ungdomarna fick ta ställning till ansågs tråkiga. Utlandstransportscenariet ansågs dock mindre tråkigt än de övriga.

5. BLIVANDE CHAUFFÖRER: ELEVER

Intervjustudien med individer i gruppen blivande chaufförer innefattade sju elever som alla gick det sista året på fordonsprogrammets gren transportinriktning på gymnasiet. Som nämnts i metodavsnittet var sex personer män och en person var kvinna.

5.1. Yrkesvalet och utbildningen

Anledningarna till att dessa personer valde att gå nämnda utbildning var relativt entydig, nämligen ett intresse av maskiner, fordon, lastbilar eller att köra. Lastbilens storlek i sig uppfattades också som lockande av vissa elever. En person uppgav sig alltid ha haft ett starkt intresse för yrket och av fordonet och upplevde därför yrkesvalet som självklart. En annan såg det även som en möjlighet att slippa ett yrke som innebär pappersarbete och inomhussittande. Lastbilschaufförsyrket får karaktären som en motpol till detta. En personlig ovilja att studera vidare uppgavs också som en anledning till yrkesvalet hos en elev.

Ja, jag har som alltid varit intresserad av fordonen sen jag var liten så att det var väl som självklart, vad jag skulle gå. (E2⁴³)

Jag tycker det är rätt intressant med lastbilar och allt som hör till. (E7)

I vissa fall hade eleverna också släktingar eller bekanta som antingen arbetade som chaufförer eller som arbetade inom närliggande verksamheter (exempelvis anställda på Volvos fabrik i Umeå eller på företag som tillverkar lastbilsinredning). Några elever ansåg att deras intresse för yrket åtminstone delvis väckts på detta sätt; t.ex. genom att de som barn fått åka med i släktingars lastbilar, medan andra inte betraktade detta som orsaker till deras eget yrkesval.

Min morbror och morfar har kört... ja de kör inte nu men de har kört mycket, så jag har varit med och åkt med dem och haft intresse för fordon så... det är väl därför. (E5)

De flesta eleverna uppgav att de inte känt sig påverkade i valet av gymnasieutbildning, och att valet varit deras eget och självständigt. En elev ansåg att den enda form av påverkan bestod i det egna intresset för yrket. Eleverna kände heller ingen tvekan innan de valde att gå fordonsprogrammet. Somliga elever hade dock övervägt eller kunde tänka sig andra yrkesalternativ. Dessa var, liksom chaufförsyrket, i första hand praktiskt inriktade – t.ex. gymnasiets Byggprogram, arbete som snickare eller mekaniker eller inom idrott.

Det där valde jag själv. (E1)

Nej det fanns ingenting, nja det skulle vara kanske om man, hålla på, kanske snickare eller nånting då /.../ (E5)

Nja, det var ju det här Byggprogrammet som finns här också. (E7)

De egenskaper hos chaufförsyrket som uppfattades som lockande eller attraktiva var företrädesvis att få köra ett fordon och vara ute på vägarna, och därigenom se lite av världen. En viss fascination för stora fordon kunde identifieras hos några elever. Yrket uppfattades också av

⁴³ E1, E2 etc. avser elev nr 1, elev nr 2 etc.

vissa som omväxlande; att ingen dag är den andra lik. Att komma i kontakt med andra människor samt att ha möjlighet att själv styra över sin arbetssituation var andra faktorer som hade betydelse för vissa elever.

Det är ganska, ja, vad ska man säga... varierande arbete, det är ju olika grejer varje dag så att... (E2)

[Chaufförsyrket är] *Omväxlande, man träffar mycket folk. (E4)*

...att få vara efter vägarna, se nya saker.../.../(E6)

Ja... jag vet inte riktigt [skratt]. Det är väl, ja, man har ju som... alltså, man får ju som bestämma ganska mycket själv och... och så, så att det är väl det som är ganska lockande skulle jag kunna tro. (E7)

Ja... stora mastodonter nästan... tyngre att köra. (E3)

Med ovanstående som utgångspunkt är en relevant fråga huruvida dessa uppfattningar om de positiva sidorna hos chaufförsyrket baserades på faktisk kunskap eller på mer godtyckliga föreställningar. De flesta eleverna uppgav sig ha haft mer eller mindre begränsade kunskaper om yrket vid sitt val av gymnasieutbildning. Endast en person anser sig ha haft stor kunskap om yrket. Vissa uppenbara kännetecken hos chaufförsyrket tycks ha varit kända för eleverna, t.ex. att det innebär att köra lastbil och transportera gods, samt att yrket innebär ett visst mått av resande. Ett par personer uppger också att de sedan, under utbildningen, har fått lära sig mer och mer om yrket.

Ja... att man kör lastbil. Lite grann men inte så mycket. (E2)

Ja, man satt och rattade en lastbil. I stort sett. Fick fara omkring med gods och lasta. (E6)

Jag visste inte så himla mycket. Det har jag fått lära mig, mer och mer. (E7)

Mycket, eller ganska mycket, men inte tillräckligt. Visste inte riktigt allt om vikter och, det är mycket.../.../ [Jag visste] Hur man hanterar fordonet och, kontroller och grejer, vad det kan handla om att köra grejer och lite allt möjligt. (E5)

Synen på den utbildning de erhåller inom ramen för fordonsprogrammet var också överlag positiv. Eleverna ansåg att dess innehåll och lärarna är bra, samt att de får den kunskap de tror att de kommer att behöva i sitt framtida yrkesverksamma liv.

Ja den [utbildningen] är bra faktiskt. (E3)

[Man får lära sig] *Typ, köra fordonet och teorin. Sen har man kommit ut på arbetsplatser och, ja, lär man vad man måste lära... (E6)*

Samtidigt tycks det finnas en medvetenhet om att arbetslivet inte nödvändigtvis kommer att te sig på samma sätt som utbildningen har gjort; att det kan finnas vissa skillnader. Någon menar att utbildningen ger kunskaper i yrkets grunder, en annan att den inte innebär att man blir fullärd i chaufförsyrket. Exempelvis menade en elev att de lastbilar som används i undervisningen är i

bättre skick än många bilar som används i arbetslivet. Med avseende på utbildningen är det som uppfattas som negativt av somliga elever främst att det finns vissa brister i skolans planering och information, t.ex. gällande de kunskapsinriktningar som erbjuds. En elev som var intresserad av att köra utlandstrafik kritiserade också skolan för att ha försummat att i ett tidigt skede informera om det krav på kunskaper i det tyska språket som ställdes för dem som ville inrikta sig på detta. Detta ledde till att denne elev inte kunde välja denna inriktning.

Ja jag skulle vilja testa på, köra utomlands. Men vi hade ju internationell transport, jag hade tänkt välja det, men då var ett krav att vi skulle kunna tyska. ... Vi fick ju reda på det nu alltså... de sa bara att tyska ska man kunna om man ska utomlands. Det är bara som... Så då kan man inte ta den, för jag kan inte, jag gick tyska i sexan. Det är det enda. (E1)

Något som kanske är en aning anmärkningsvärt är att flera elever, under sin sista termin av utbildningen, gav intryck av att de fortfarande har relativt liten kunskap om det yrke inom vilket de snart ska börja arbeta. Det är inte orimligt att anta att eleverna vid denna tidpunkt bör ha relativt goda kunskaper om yrket, inte minst med tanke på att en del av utbildningen utgörs av s.k. APU (arbetsplatsbelagd utbildning); praktik. Samtidigt beror värdet av denna och den erfarenhet och kunskap som uppnås på t.ex. vilka uppgifter eleven får på praktikplatsen.

Variationen mellan eleverna var emellertid relativt stor. Vissa personer hade tydliga och väl underbyggda uppfattningar om yrkets innebörd och krav, medan andra uttryckte sig mycket osäkert och inte tycktes besitta särskilt ingående kunskaper om yrket. Det verkar som eleverna funderat över sitt framtida yrke i varierande utsträckning. Det finns också indikationer om att de personer som har en mer utvecklad bild av yrket också har haft mer ingående kontakter med det och dess företrädare, t.ex. genom extra- eller sommarjobb eller genom att de känner och umgås med personer som arbetar som chaufförer.

5.2. Synen på chaufförsyrkets krav

Elevernas osäkerhet och begränsningarna i deras kunskaper om sitt framtida yrke speglades kanske allra tydligast dels i frågor gällande elevernas syn på yrkets krav, dels gällande deras tankar om den förestående yrkesmässiga situationen. Bland de krav som eleverna förväntar sig att arbetsgivaren kommer att ställa på dem i egenskap av chaufförer märks främst följande: att hålla tider samt att sköta sina arbetsuppgifter på ett lämpligt sätt. Dessa krav från arbetsgivarens sida är knappast anmärkningsvärda, och gäller för många yrken; de är inte unika för lastbilschaufförsyrket. Samtidigt är just dessa egenskaper – att denne utför sina arbetsuppgifter i utsatt tid och på ett bra sätt – naturligtvis mycket viktiga hos en chaufför, kanske t.o.m. de allra viktigaste. Kanske skulle dessa kvalitéer hos en chaufför kunna sammanfattas i termen **pålitlighet**. Inom transportsektorn är detta naturligtvis av största betydelse både för arbetsgivaren och för de kunder för vilkas räkning godstransporterna sker.

[Arbetsgivaren kommer att kräva] att jag sköter mitt jobb och gör det jag ska och är i tid och så. (E7)

Eleverna nämnde även vissa andra krav på chauffören. Någon menade att ett krav är att chauffören betar sig på ett trevligt sätt, något som kanske framför allt är viktigt vid kontakter med kunder. En person nämnde att godset ska transporteras utan att det uppkommer skador på det. Detta kan sägas ingå i chaufförens **ansvar**. Vidare att chauffören också tar ansvar för skötseln av fordonet så att detta fungerar. Att följa det regelverk som gäller inom transportsektorn ansågs också

viktigt av en elev. Vidare trodde någon att ett krav var att chauffören inte tog för mycket raster under arbetstiden, och gav därmed uttryck för att det kan förekomma en viss tidspress i chaufförens arbetssituation.

Ja men alltså, köra ut godset och sånt där, i tid och rätt plats och sånt där. Inga skador på det. (E1)

Ja han kommer nog ställa de krav på mig att, att jag fixar min körning och i utsatt tid och... vårdar fordonen i, fordonen i den mån att de fungerar som de bör fungera. (E2)

Att jag kommer i tid. Och att jag inte tar får många raster hela tiden. (E6)

De krav som de blivande chaufförerna tror att deras framtida arbetsgivare kommer att ställa på dem kan sägas spegla deras syn på vad deras yrke innebär, och uttrycker också hur de tror att de kommer att förväntas bete sig. Därmed kan det också tänkas säga något om hur dessa personer faktiskt kommer att agera i sin yrkesroll. Eleverna tycks ha en relativt god uppfattning av vad en chaufför förväntas göra i sitt yrkesutövande. Samtidigt omfattar denna uppfattning huvudsakligen aspekter på chaufförsyrket som kan anses som mer eller mindre självskrivna. Därmed inte sagt att de inte är viktiga; de kan tvärtom kanske t.o.m. kallas för kärnan i chaufförens arbetsuppgifter. Det är dock ingen mer välutvecklad syn på innebörden i chaufförsyrket som framkommer.

Eleverna tillfrågades även om huruvida de trodde att kraven på chauffören har förändrats jämfört med tidigare – och isåfall på vilket sätt. Detta är naturligtvis en fråga som svårligen kan besvaras av personer som ännu inte påbörjat sina yrkesverksamma liv. Det är dock samtidigt intressant att se vilken uppfattning de har i frågan.

Huvuddelen av eleverna var av uppfattningen att kraven var hårdare i dagsläget än de varit tidigare. Det är dock i de flesta fall oklart vilken tidsreferens som detta hänvisar till, något som eleverna sannolikt inte heller hade klart för sig. De hårdare reglerna och den ökade noggrannheten ansågs vara av både positivt och negativt slag. Exempelvis menade en person att kraven på chaufförens arbetsmiljö höjts eller förbättrats, och att denna därför blivit bättre med avseende på t.ex. arbetstider och raster jämfört med situationen på 1970-talet.

Även kraven på säkerhet ansågs av en elev ha höjts, t.ex. genom krav på särskilda tillstånd (ADR) för transport av farligt gods samt användande av skyddskläder. En person gjorde gällande att kraven med avseende på trafiksäkerhet förändrats genom att trafiken har ökat, och att chauffören därför inte får utgöra en trafikfara, genom att t.ex. köra med för tungt lastat fordon. Vissa elever ansåg att reglerna hade skärpts gällande exempelvis tillåten maximalvikt, eller att lastbilar och övrig utrustning sköts med större noggrannhet idag i syfte att säkra dess funktion. Någon gav uttryck för att en förbättring jämfört med tidigare skett tack vare lastbilarnas tekniska utveckling.

Jag tror att det är mera noga med skötsel och allting, att det ska fungera bättre, alltså att grejerna måste fungera... (E2)

Ja de kan nog vara högre nu.... För länge sen körde man kanske inte lika tunga laster, nu kör man ganska tunga laster... (E3)

Det var nog inte lika hårda regler då, eller, som på grejer och... men det kan nog ha varit hårdare... var ju inte lika bra, vi har ju mycket bra fordon i dagens läge, och inte det bästa med teknologi och allt sånt förut. Så mycket skiljer säkert. (E5)

Jag tror att det är hårdare krav nu /.../ det är så mycket folk ute nu på vägarna och... så att man måste ju vara ganska säker, så att man inte blir någon fara för någon. Jag tror att det är mer krav på sånt nu, eller hårdare krav. Mot vad det var förut. (E7)

Sammanfattningsvis menade eleverna alltså att kraven är hårdare idag jämfört med tidigare. Kraven på säkerhet och noggrannhet anses ha skärpts – både beträffande den individuella chauffören, fordonen samt den övriga trafiken.

5.3. Elevernas krav på sitt framtida yrke

Elevernas egna krav på sitt framtida chaufförsarbete är genomgående att arbetsuppgifterna och arbetsförhållandena ska befinna sig inom ramen för gällande lagstiftning. Eleverna har en uppfattning om att illegala inslag förekommer i relativt stor utsträckning inom transportsektorn, och de är inte beredda att ställa upp på att köra exempelvis för tungt lastade transporter eller i för höga hastigheter. Två personer motiverade också detta med de potentiellt allvarliga påföljderna; att förlora körkortet och/eller få betala höga böter.

[Jag kommer att kräva att arbetsgivaren inte är] hård med en att man måste... vet heter det, alltså pressade tider och sånt där, att man måste typ köra över typ tillåten hastighet och så där, och överlast och sånt där, det är inte så bra /.../ man åker dit ganska mycket, du kan tappa kortet. (E1)

Jag skulle inte ställa upp på om man måste köra så att det blir olagligt. För det, det förekommer ju. Och det... det går inte. (E2)

Det faktum att alla utom två elever oberoende av varandra tog upp olagliga körningar tyder på att detta är något som framhålls i den gemensamma undervisningen eller som på annat sätt lärs in vid utbildningen. Vid sidan av kravet på laglighet hade eleverna enbart mindre specifika eller otydligt formulerade egna krav beträffande sitt framtida yrke. Någon framhåller att lastbilarna och utrustningen bör hållas i gott skick. En annan tyckte att arbetsförhållandena ska vara acceptabla, åtminstone på sikt – däremot tycks denna person mena att det inledningsvis gäller att få ett jobb, och att ställa krav i första hand blir aktuellt senare.

Det får inte vara alltför dåliga arbetsförhållanden, alltså sånt där, man tar ju det man får först, men sen så... (E4)

Ur ett helhetsperspektiv framstår de intervjuade eleverna inte som framtida yrkesutövare som kommer att ställa särskilt många, specifika eller hårda krav på sitt yrke. Troligtvis beror detta intryck till stor del på det faktum att eleverna ännu inte har hunnit skaffa sig egen erfarenhet av och kunskaper om yrket i någon större utsträckning. Därför har de heller inte har den insyn i yrkets innebörd och villkor som torde uppstå i ett senare skede.

Elevernas i det närmaste unisona krav på legalitet kan tyckas självklart för en utomstående person. I en transportbransch där tids- och prispress är en realitet, kanske i synnerhet för mindre företag med små ekonomiska marginaler, finns en risk för rättsliga övertramp. Överlastning förekommer relativt frekvent på svenska lastbilar.⁴⁴ Sett med detta som bakgrund framstår denna

⁴⁴ Nordström et al 2004

begäran från elevernas sida som någonting mycket relevant. En arbetsgivare som kräver att chauffören ska utöva sitt yrke utan att ta hänsyn till regelverket utsätter inte bara företaget för risker, utan även den individuella chauffören. Sett i detta ljus kan elevernas krav kanske sägas ge uttryck för en slags självbevaringsdrift. Att exempelvis förlora sitt lastbilskörkort skulle kunna orsaka stora problem för en individ som är beroende av detta för sin sysselsättning och försörjning.

5.4. Förväntningar på den egna framtiden inom yrket

Det är enbart i liten utsträckning möjligt att identifiera konkreta planer för den framtida yrkeskarriären hos eleverna. En elev angav uttryckligen att han inte hade för avsikt att arbeta som chaufför hela livet, bl.a. eftersom risken för yrkesskador upplevdes som hög. Chaufförsyrket var heller inte det enda tänkbara för alla elever, även om det naturligtvis överlag var det som eleverna hade i tankarna i första hand.

Vad jag vill jobba med... Jag vet inte riktigt, får se vad som händer. Jag har inte bestämt det riktigt, alltså det blir ju lastbil, blir det, men jag vet inte vilket företag eller nåt sånt där /.../ Börja jobba för nåt företag, så får man se. (E1)

*...jag kommer inte hålla på med det här hela livet, det vet jag ju. /.../
...det är ganska hårt arbete. Det är många som får yrkesskador... (E4)*

...köra lastbil men alltså... ha körkortet men om man skulle hamna på något annat arbete är inte heller fel. Det är ju bra i privatlivet också... att, ja, köra, det är, skulle jag faktiskt kunna tänka mig, om jag får en bra körning, lite olika körningar så det inte blir på samma sträcka hela tiden... (E5)

De flesta elever har en mer eller mindre vag uppfattning om vad de skulle vilja jobba med inom ramen för chaufförsyrket. Enbart två personer hade en bestämd bild av vad som utgör deras drömyrke. En person ville köra timmerbil, delvis beroende på ett stort intresse för skog och natur. En annan person ville helst köra trailer, vilket av denna uppfattades som den roligaste typen av chaufförsjobb. Någon såg också spetsbytestrafik⁴⁵ som något som lockar, en annan visade intresse för s.k. entreprenadarbete inom vilket just lastbilskörning enbart utgör en del. I övrigt uttryckte eleverna alltså inga konkreta ambitioner inom yrket, som exempelvis att bli egenåkare. De flesta elever hade heller inga specifika önskemål om att köra en viss typ av bil eller last.

De blivande chaufförernas yrkesmässiga preferenser uttryckes tydligast genom den typ av sträcka de helst vill köra. Här dominerade inrikestrafik, på längre eller kortare avstånd. Någon vill gärna köra långt söderut, en annan kan tänka sig att köra så långt söderut som till Stockholm men inte längre, medan andra helst vill köra kortare transporter. Andra ville helst köra varierande sträckor, både lokalt, regionalt, inrikes och utrikes. Vid sidan av preferensen för inrikestransporter finns dock ingen klar samsyn på vilka färdsträckor som är att föredra. En anledning till att kortare sträckor betraktades som bättre än långa var att långa körningar av vissa elever upplevdes som jobbiga, medan ett argument för dessa var att få se lite av världen utanför Umeå.

Ja helst långt, inte för långt heller men alltså, typ, södra Sverige eller nåt sånt där. (E1)

⁴⁵ Avbytarssystem för linjetrafik där chaufförer löser av varandra (byter lastbilar) vid en bestämd punkt på en uppdelad transportsträcka, för att sedan återvända till avgångsorten (Långström et al 1997)

Det jag inte vill köra, det är långt. (E4)

...[Inrikes, utrikes, lokalt...?] Olika. Det är olika, skulle vilja testa på lite allt möjligt. (E5)

Nej, bara man slipper sitta och köra inne i Umeå hela tiden. [Annars vill jag köra] Inom Sverige. (E6)

Utlandschaufförsyrket utövar ingen särdeles stark lockelse på eleverna. Det finns dock en viss spridning mellan eleverna beträffande deras attityder till utlandskörningar. Två elever kan tänka sig att ”prova på” eller arbeta inom denna yrkesinriktning. Argumenten för detta är att det uppfattas som någonting roligt, som ger möjligheter att ”se världen” och tjäna bra med pengar. Samtidigt gav eleverna intryck av att inte vilja arbeta som utlandschaufförer under hela sitt yrkesliv. Därtill gav de också – även om de sa sig kunna tänka sig att jobba med utlandskörningar – intryck av att de i praktiken inte kommer att göra detta. De har t.ex. inga mer konkreta planer som inkluderar detta, och nämner det inte som ett drömyrke. Flera gav också uttryck för att detta skulle kunna leda till konsekvenser för privatlivet; problem i relationer till partners samt bristfälligt socialt umgänge. En elev menade t.o.m. att en förutsättning för att arbeta som utlandschaufför är att inte ha en nära relation av sambo- eller äktenskapligt slag.

Måste ändå vara småkul men man är borta så mycket. (E6)

Ja, jag skulle nog vilja göra det faktiskt. Få se andra saker och, det är roligt och... (E7)

Ja det är ju ganska enformigt att köra, det är långt/.../ jag känner att det är drygt att köra långt kanske, otroligt långt. (E3)

Det är ju bra, det är säkert kul att pröva på men det är ju inget, alltså man skulle ju inte vilja köra det hela tiden tror jag. Då är man ju borta, kanske från familjen och grejer. Så det är ju, nån gång går ju bra. Skulle vara roligt att pröva på. /.../ Få se lite av världen, se hur det ser ut... (E5)

Ja man tjänar väl pengar. Det är det. Men jag tycker, ja, det är väl det att man är singel, då går det väl bra. (E1)

Spridningen var relativt stor med avseende på huruvida eleverna trodde att de skulle få jobba med det de helst vill; vissa kände sig optimistiska medan andra var osäkra eller t.o.m. skeptiska. Två personer hade redan anställning utlovad när de slutfört sin gymnasieutbildning. Flera personer gav också uttryck för att det arbete de helst vill få kanske först skulle kunna bli aktuellt i ett senare skede av deras karriärer; inledningsvis förväntar sig de flesta att de kommer att få ta de jobb som erbjuds dem. Hos några elever fanns en uppfattning om att det är svårt att få jobb på dagens arbetsmarknad, i synnerhet då de jobb som de helst skulle vilja ha. Två elever kunde också tänka sig att studera vidare och byta karriär.

Ja, det [att jag kommer få jobba med det jag helst vill] tror jag nog. (E7)

Ja, inte nu från början tror jag inte, då kommer det ju bli, får man väl ta nåt skitjobb bara. Till slut kanske man får (E1)

I början vet jag inte. Det är ganska svårt att få jobb, man måste nästan känna personer, då är det lättare. (E4)

Även i det fall att de inte skulle ha möjlighet att arbeta med den typ av transporter de helst vill antar eleverna i regel en pragmatisk inställning; de är då villiga att ta de jobb som finns att få, även om detta helst ska vara någonting liknande. Detta tycks dock inte vara ett särskilt starkt krav. Denna inställning kan eventuellt sägas vara ett uttryck för den oklara uppfattningen om vad de vill jobba med mer specifikt. En person som saknar en bestämd idé om vad han eller hon vill sysselsätta sig med kan möjligen också tänkas acceptera en större variation av arbeten.

[Om jag inte fick det jobb jag helst vill ha skulle jag] Försöka hitta nåt liknande. (E3)

[Om jag inte fick det jobb jag helst vill ha skulle jag] Ta nåt annat. (E6)

De förväntningar och förhoppningar som eleverna knyter till sitt framtida yrke är överlag av relativt anspråkslös karaktär, och i vissa fall diffusa. Sett ur en positiv synvinkel hoppas de få jobb som de trivs med och tycker är roliga, med bra arbetsuppgifter, fordon och arbetskamrater, samt att tjäna bra med pengar. En något mer negativt vinklad förväntning var att inte behöva utsättas för stress i för hög grad. Någon förväntade sig också att arbetsdagarna kommer att bli långa. Det tycks med andra ord vara så att eleverna har en relativt nyanserad bild av yrket i den bemärkelsen att de inser att det har både för- och nackdelar, och i någon mån känner till dessa olika sidor hos sitt framtida yrke.

Samtidigt speglar elevernas förväntningar också det som nämnts ovan, nämligen det intryck som flera av dem gav av att inte ha en tydlig bild av verkligheten eller vardagen inom chaufförsyrket. Samtidigt är de kriterier eleverna tar upp mycket viktiga för att en individ ska trivas med sitt arbete, vilket i sin tur ökar chanserna för att de kommer att fortsätta arbeta inom chaufförsyrket.

...det kommer att bli långa arbetsdagar /.../ Och... bra betalt. (E1)

Jag hoppas att det ska vara roligt för annars det... blir inte roligt att jobba. Hitta ett roligt jobb. (E3)

Jag hoppas att det ska vara, att det ska fungera bra och att man ska få lämpliga arbetsuppgifter så att säga så att man inte får jobba ihjäl sig. För en del, de stressar så att de rent blir sjuka. Och det hoppas jag att man slipper. (E2)

Att jag ska trivas med det jag gör. [För att jag ska trivas ska det vara] bra stämning, bra sammanhållning, trevliga arbetskamrater. (E5)

5.5. Synen på chaufförsyrkets arbetsvillkor

Chaufförers arbetstider och privatliv utgör två teman som är nära kopplade till varandra, och som därför också med fördel kan behandlas i relation till varandra. Eleverna är väl införstådda med hur en chaufförs arbetstider kan se ut. De uttrycker också en villighet att acceptera långa arbetsdagar och/eller udda arbetstider, helt enkelt eftersom dessa anses vara ett villkor för chaufförsyrket, och inte någonting som är förhandlingsbart. Detta indikerar att eleverna anser att de, i och med att de har valt detta yrke, också har accepterat yrkets arbetstider och -villkor.

Vill man hålla på med det här så ska man ju ta de arbetstider man får. [Så] Får man väl tänka också. (E5)

Det är ju olika. Om man kör dag eller natt. Det har jag inte så mycket emot /.../ Maskinerna måste ju rulla så.../.../ (E6)

Det är ju tidiga morgnar och sena kvällar. Man får ju pengar därefter också så att... /.../ Det är helt ok. (E2)

Eleverna har vissa preferenser; de flesta vill t.ex. arbeta dagtid och ha ”normala” arbetstider. Samtidigt kan de flesta tänka sig att t.ex. arbeta på natten. Några argument som används för att legitimera de inte sällan obekväma arbetstiderna är att chauffören i gengäld får bra betalt, och att aktiviteten (transporterna) måste fortgå oavsett tid på dygnet.

Alltså det finns ju, du kan jobba vanlig tid, som vanligt, alltså t.ex. sju till nio. Men en del de kan ju börja midnatt.../.../ Det bästa vore ju dagtid, [men] nog skulle jag kunna tänka mig ...natt... (E4)

Den främsta reservationen som uttrycks kring arbetstider gäller just privatlivet och de privata relationerna. Flera elever menar dock att detta beror helt på om det är fråga om arbete på dag- eller nattetid, och det är även kopplat till vilka sträckor som är aktuella. En elev menade att en chaufför som företrädesvis kör inom ett geografiskt begränsat område har därmed bättre chans att få bra arbetstider än en chaufför som kör längre sträckor.

Privatlivet för en chaufför som jobbar dagtid förväntas bl.a. inte vara mer problematiskt än för en person som är verksam inom något annat yrke med sådana ”normala” arbetstider. Den problematik som flera av eleverna identifierar avser istället arbete nattetid eller körningar som tar flera dagar eller veckor i anspråk. De senare innebär per automatik kortare eller längre perioder av bortavaro från hemorten. I första hand avser de potentiella komplikationerna familjrelationer, men också det personliga sociala nätverket i vidare bemärkelse.

Ja, jag tycker de [arbetstiderna] är ganska bra faktiskt. I alla fall när man inte har någon familj /.../ Det är ju, alltså, konstiga tider ändå. Antingen så är man ute och kör på natten eller så är man hela dagarna borta och ibland så är man veckor ute och kör... (E7)

[Påverkan på privatlivet] beror ju på vad du jobbar för tider. Jobbar du vanlig tid så påverkar det ju inte. Inte mer än något annat yrke. Klart jobbar du, kör du, jobbar du natt så /.../ måste du sova på dagen... då har du inget umgänge, om du har familj och... (E4)

Flera av eleverna menar alltså att bortavaro hemifrån kan innebära en negativ påverkan på chaufförens privatliv, i form av avsaknad av umgänge med familj och vänner. Samtidigt anser en elev att samma förhållande kan vara positivt i och med att en period av bortavaro i jobbet oftast efterföljs av en längre ledighet i gengäld. Detta kan tolkas som att detta sammantaget skapar en situation där hemma- och bortavaro balanseras på ett acceptabelt sätt.

...ganska negativt kan det påverka [privatlivet], beroende på vad man får för typ av körning. Man får ju, kan ju få vara borta mycket och så där /.../ ...har man familj kan det ju vara lite jobbigt. Men å andra sidan, är man borta två veckor i sträck så får man ju oftast vara ledig i tre veckor... (E2)

Beträffande på vilket sätt chaufförsyrket påverkar den utövande individens privatliv var alltså avsaknad av umgänge inom det personliga sociala kontaktnätet det dominerande temat. Vissa elever betonade också mer positiva aspekter av chaufförsyrkets arbetsvillkor i relation till privatlivet. En elev menade att det är möjligt att genom yrkeslivet knyta nya kontakter och vänskapsband, och därigenom utöka sin umgängeskrets. En annan person pekade på en fördel, som kanske snarare är generell för personer som förvärvsarbetar än specifik för just chaufförsyrket – nämligen att inkomsten breddar möjligheterna till fritidsaktiviteter.

Eleverna ansåg att den lön de kan förvänta sig i framtiden ligger på en fullt acceptabel nivå. Vissa poängterar också att det är möjligt att själv påverka lönen, t.ex. genom att arbeta vissa tider eller sträckor, eller beroende på arbetsgivaren och den ekonomiska situationen i företaget.

Den är ganska okej, jag tror den är ganska bra. (E6)

Kan variera, ibland har man, finns olika företag, en del bra lön, en del lite mindre bra p.g.a. att de kanske inte har tillräckligt bra körningar och transporter och grejer så... (E5)

Eleverna har också en övervägande positiv bild av den sociala miljön på arbetsplatser, med avseende på relationer mellan kolleger och arbetsgivare. Eleverna har en viss – om än begränsad – erfarenhet av denna aspekt på arbetsmiljön i och med att de ofta praktiserat på transportföretag. Några positiva förhållanden som poängterades är att stämningen ofta präglas av hjälpsamhet, bra arbetsstämning, samt att detta bl.a. kan bero på att de personer som jobbar där ofta har mycket gemensamt varandra och därigenom trivs i varandras sällskap.

Det är bra oftast, det är oftast samma, alltså att man har typ samma intressen och.../.../alla är som trevliga och skämtsamma/.../man hjälps åt och, så det är rätt bra... Kan finnas nån surkart där ibland... (E5)

Det är olika från ställe till ställe. Där jag vill jobba där är stämningen bra i alla fall. (E6)

Det är, enligt eleverna, viktigt att chauffören har ett trevligt sätt gentemot de kunder denne kommer i kontakt med. De flesta menar också att kundrelationerna i de flesta fall fungerar bra, men att det också förekommer otrevliga kunder. En elev menar att chauffören i en dylik situation måste ”hålla sig”, d.v.s. inte behandla kunden på samma osympatiska sätt. Anledningen till detta torde vara att ett sådant uppträdande skulle kunna att skada arbetsgivarens relation till kunden och att denna av den anledningen kanske inte skulle återkomma som kund. En elev pekar också på att en god relation mellan chauffören och kunderna är en förutsättning för att behålla sin anställning.

[Relationen till kunderna] är bra. Det finns de som är lite mindre, alltså, trevliga... Man måste ju vara trevlig annars går det ju inte. (E4)

Den är bra, man ska försöka vara så trevlig som möjligt. Men är kunden otrevlig och sådär så är det lite svårt att hålla sig men, oftast så lyckas man. (E5)

När det gäller vilka möjligheter chauffören har att påverka sin egen arbetssituation uppvisade eleverna en viss osäkerhet. De har, antagligen p.g.a. att de i de flesta fall ännu inte har någon egentlig yrkeserfarenhet, ingen ingående kunskap om detta. Det väsentliga som framkom är att

chauffören, sett ur elevernas perspektiv, enbart i liten utsträckning kan styra sin arbetssituation. De framhöll att chauffören oftast har en bestämd rutt att köra, och att denna inte kan påverkas annat än exempelvis den ordning i vilken chauffören kör till olika deldestinationer. Därtill kan chauffören oftast välja själv när och var han/hon tar rast för t.ex. lunch. En elev menade också att en nyanställd chaufför har mindre utrymme att bestämma själv än en chaufför som arbetat en längre period på en arbetsplats.

Ja, relativt mycket/.../ man får ju lägga upp det hur man vill ha det själv, alltså själva körningen. (E2)

...det beror på hur länge du jobbat på företaget /.../ De som är nybörjare/.../då kan du få jobba typ påskveckorna och så. Högtider... [d.v.s. när ingen annan vill jobba] (E1)

Elevernas framtida arbetsplats kommer, i konkreta termer, att vara lastbilen. Därmed är deras uppfattningar om hur denna bör vara utformad av betydelse. Eleverna har en klar uppfattning om att lastbilens utformning är en väsentlig aspekt på arbetsförhållandena. Flera elever betonade att det är särskilt viktigt att förarstolen är bekväm i och med att chauffören ofta sitter stilla under lång tid vid t.ex. fjärrtransporter. Stolen ska möjliggöra en bra körställning och kunna anpassas till individuella chaufförers behov. För att chauffören ska kunna ha bra uppsikt över trafiksituationen är goda siktförhållanden också viktiga. Vidare anser eleverna att det är viktigt att lastbilen/lastbilshytten är välstädad och att alla bilens funktioner fungerar som de ska. Några elever poängterade också att det är positivt om bilen är lackerad med företagets/arbetsgivarens namn och i fina färger och att hytten är trivsamt inredd. Annan utrustning som av några elever omnämndes som önskvärd var t.ex. kaffebyggare, radio och dekorativa neonslingor.

[Lastbilens utformning] är viktig. Fruktansvärt viktig. Och att man sitter bra och har bra körställning och, ja, sikten är ju fruktansvärt viktig. [Det ska finnas] bra stolar och lättåtkomliga reglage... (E2)

Den är ganska viktig. Den måste ju vara fräsch, den ska ju vara ute i trafiken. Allting ska fungera. (E6)

Ja den är ju ganska viktig, eftersom man tillbringar ganska mycket tid i den. /.../Den ska ju vara ganska, alltså, skön att sitta i, så att man inte, alltså, får ont i ryggen och sånt när man sitter och kör långa vägar./.../Det ska vara, alltså, trivsamt i hytten. (E7)

Elevernas inställning till lagstiftningen gällande lastbilstransportsektorn är tvetydig. Å ena sidan uppfattar eleverna det som positivt att det finns regler som syftar till att höja säkerheten i trafiken. Det finns en insikt om att lagstiftningen fyller en funktion. Att chaufförens arbetstid är reglerad på så sätt att arbetsgivare inte kan ställa orimliga krav på t.ex. mycket långa körtider betraktas som positivt. Samtidigt har vissa elever uppfattningen att regelverket också innehåller brister eller är för strikt. Angående kör- och vilotider anser exempelvis en elev att chauffören själv är kapabel att känna när det är dags att ta rast. Det tycks också vara så att reglerna i vissa fall – kanske framför allt då kör- och vilotidsreglerna – ibland kan uppfattas som i någon mån irriterande inslag i chaufförsyrkets arbetsvillkor. I allt väsentligt är dock elevernas syn på lagstiftningen övervägande positiv.

Ja de finns ju av en anledning. Det är ju bra att det finns men en del är väl lite si och så med... (E2)

Vissa är väl lite så här, man tycker de är ganska dumma men vissa är ju faktiskt rätt bra. /.../ Som kör- och vilotider, det tycker man ju, det borde man ju kunna ändå, känna själv att "nej, nu orkar jag inte mer". /.../finns lite små nackdelar. (E5)

De är bra att de finns där. Kanske det här med kör- och vilotider. Grymt viktigt./.../Om de inte fanns skulle säkert åkaren vilja att man skulle köra ännu längre. Så, fyra och en halv timme i sträck, det blir ganska mycket. Så det är bra att det finns. (E6)

De riskfaktorer som kan ingå i chaufförsyrket utgör ett område som eleverna inte tycks ha funderat över i någon större utsträckning. Vissa elever uppvisar en större medvetenhet om risken att t.ex. en olycka kan inträffa. Det är framför allt olycksrisken som eleverna tar upp, exempelvis vid lastning och lossning eller annan aktivitet kring lastbilen. I stort bedöms dock dessa risker som små. I synnerhet risken för rån anses vara mycket liten, åtminstone på svenska vägar. Ryssland omnämns av en person som ett land där denna risk är större. Några personer menar också att chauffören själv kan minska risken för en olycka genom att t.ex. undvika vårdslös körning, vara uppmärksam, "tänka efter" och "ta det lugnt". En elev menar också att risken för att råka ut för en olycka är mindre i lastbil jämfört med personbil; att man "sitter säkrare".

Alltså det finns ju alltid risker, det gör det ju, men jag vet inte riktigt. Risken att bli rånad den är inte speciellt stor. Det är ju bara om det är en fruktansvärt värdefull last. Det är väl det som är eftertraktat men annars så är det väl liten risk för det. Men olyckor, det är ju, den risken finns ju alltid. (E1)

Ja man får ju vara försiktig när man kliver ut ur bilen, om det är halkigt t.ex., så man inte hoppar, kan man ju nästan slå ihjäl sig...(E2)

5.6. Synen på könsfördelningen inom chaufförsyrket samt på stereotyper kopplade till yrkesgruppen

Eleverna tillfrågades om hur de såg på att många män men få kvinnor arbetar som chaufförer, samt vad de tror att detta yrkesförhållande beror på. En genomgående idé om orsaken till detta var att intresset för yrket har med just könstillhörigheten att göra på så sätt att kvinnor – med få undantag – är mindre intresserade av yrket och arbetsuppgifterna än män. Några elever menar att verksamheter som involverar t.ex. bilar och mekanik främst utövar en dragningskraft på män. En person ansåg också att uppväxtmiljön kan spela en viktig roll för det framtida yrkesvalet. Det skulle därvid vara mer troligt att en person som på något sätt växer upp omgiven av lastbilar också erhåller ett större intresse för dessa fordon och därigenom också för chaufförsyrket.

Alla elever var positiva till en förändring som skulle innebära att kvinnor arbetar inom chaufförsyrket; de anser att det borde vara på det sättet. Flera personer menade att det är tråkigt att det finns så få kvinnliga chaufförer. En elev menade också att kvinnliga chaufförer, i kraft av sin könstillhörighet, har en fördel gentemot män på arbetsmarknaden; att arbetsgivare i många fall hellre anställer kvinnor.

Ja... jag skulle tro att det är väl överlag mest killar som är intresserade... alltså de tjejer som jobbar med det de är ju mer eftertraktade på arbetsmarknaden än en kille. De har lättare att få

anställning. /.../ För att de är tjejer. För att det är så lite tjejer som kör så... Men jag tycker det är helt ok. /.../ De blir ju fler och fler, och det tycker jag är positivt. (E2)

Ja det är ju... det blir ju mer och mer tjejer som väljer det här [fordonsprogrammet] men... /.../ finns ju många också som grinar så fort de bryter en nagel eller de... skit under naglarna så, alltså de tål inte att bli smutsiga. Och så finns de dem som inte är sådär, /.../ det är mycket killar som håller på och skruvar och sånt... och det är som ett intresse, det är olika intressen man har. Men jag tror att det kommer öka, tjejer. /.../ Det är väl bra. Roligt folk efter vägen. /.../ (E5)

Var man växer upp, om det är lastbilar omkring då kanske man vill hålla på med det. (E5)

Eleverna upplever att det i samhället finns fördomar om eller stereotypa bilder av lastbilschaufförer som yrkesgrupp. Några elever hade dock en mindre klar bild av hur dessa kan te sig mer specifikt. En trolig tolkning av detta är att eleverna kan ha svårt att sätta fingret på stereotyper som finns i samhället i stort eftersom de själva befinner sig ”på insidan”, och därmed har ett annat perspektiv än de grupper som reproducerar de stereotypa bilderna.

De fördomar som eleverna nämner är, med ett undantag, av negativ karaktär. En person trodde att de flesta människor framför allt uppfattar chaufförer som duktiga på sitt jobb, att köra bil. Några av eleverna menar istället att chaufförsyrket ”bland folk i allmänhet” uppfattas som ett dåligt jobb med låg status, vilket också påverkar bilden av yrkets utövare. Eleverna anser därvid också att fördomarna ofta tycks handla om chaufförer som personer. En stereotyp bild av en chaufför sammansatt av de negativa karaktärsdrag som eleverna tar upp skulle kunna uttryckas på följande vis: En mindre intelligent person som lever ett ohälsosamt liv bl.a. beroende på en ansenlig ölkonsumtion, och som har ett dåligt trafikbeteende.

Folk rent allmänt tror att, tycker att det är dåligt jobb och att det bara är idioter som jobbar, såna som inte duger till något annat. (E2)

Ja alltså att folk tycker att vi är grisar om man säger så, det vet man ju. /.../ De säger fordon är gris-, de kör risiga bilar och de är, de kör som idioter i trafiken, får man ju höra mycket. (E5)

Man tänker på, typ, hur de ser ut i filmer och grejer, alltid så här; ölmage och sitter och dricker bärs jämt. Det är väl det som är fördomen. (E6)

Den bild som framträder är starkt förenklad och onyanserad bild. Chaufförer betraktas som ett kollektiv till vilket negativa attribut tillskrivs. Eleverna upplever emellertid inte att denna bild av chaufförer, och därigenom indirekt av dem själva, påverkar dem. De anser genomgående att detta inte är något de behöver bry sig om eftersom de själva vet hur det egentligen förhåller sig; att fördomarna oftast inte stämmer. Eleverna menar också att de överhuvudtaget inte fäster något avseende vid andra människors åsikter om dem eller deras yrke.

Jag vet ju vad sanningen är. Så att, de får tro vad de vill. (E2)

5.7. Slutsatser

Följande slutsatser kan dras utifrån den information som framkommit i intervjuerna med eleverna vid fordonsprogrammet vid en gymnasieskola. Eleverna...

- 1) ...har i regel valt yrket/utbildningen p.g.a. eget intresse.
- 2) ...är överlag nöjda med den utbildning de erhåller.
- 3) ...hade i de flesta fall kommit i kontakt med yrket innan tidpunkten för det egna yrkesvalet.
- 4) ...hade olika grader av kunskap om yrket vid valet av gymnasieutbildning, men överlag var de ganska begränsade.
- 5) ...har fortfarande relativt begränsade kunskaper om det förestående arbetslivet och tycks inte ha funderat över sitt framtida yrkesliv i någon större utsträckning.
- 6) ...har överlag inga konkreta planer på sina karriärer inom yrket.
- 7) ...vill helst köra inrikestrafik, på längre eller kortare avstånd.
- 8) ...har i regel inga drömmar om att arbeta som utlandschaufförer (och ser detta som problematiskt i relation till privata förhållanden), även om vissa kan tänka sig att arbeta inom denna yrkesgren.
- 9) ...har förväntningar och förhoppningar i högre grad än krav – dessa har snarare karaktär av önskemål.
- 10) ...accepterar chaufförsyrkets arbetsvillkor, även om de också ibland har preferenser som skiljer sig från dessa.
- 11) ...uppvisar inga anmärkningsvärda skillnader i synen på olika aspekter på yrket mellan män och kvinnor (obs! dock att endast en av eleverna var kvinna).
- 12) ...ser positivt på kvinnor som chaufförer, och anser att kvinnorna inom yrket borde bli fler.
- 13) ...är medvetna om förekomsten av stereotyper kopplade till chaufförsyrket, men hävdar samtidigt med bestämdhet att dessa inte påverkar dem.

6. YRKESVERKSAMMA CHAUFFÖRER

I det följande presenteras resultaten av de intervjuer som genomfördes med yrkesverksamma chaufförer. I studien medverkade åtta personer; sex män och två kvinnor. Sex chaufförer kör i första hand eller uteslutande inrikestransporter, medan två kör ”på utlandet”.

6.1. Yrkesvalet

Det finns en viss variation i de medverkande chaufförernas utbildningsnivå. En chaufför hade ”ingen” utbildning, vilket torde betyda vanlig grundskoleutbildning. Fyra chaufförer hade gått fordonsprogrammet eller motsvarande transportteknisk gymnasieutbildning, medan andra hade gått utbildningar inriktade på jordbruk eller kontor/distribution. Utbildningstiden på gymnasienivå varierar mellan två till tre år. En chaufför hade också läst kurser på Komvux samt på universitetsnivå. De chaufförer som gått fordonsprogrammet eller motsvarande har tagit körkortsbehörighet för lastbil därigenom. De övriga har ordnat detta privat eller fått hjälp via arbetsförmedlingen.

Alla chaufförer uppger att de valt att bli chaufförer eftersom de haft ett **intresse** av bilar och fordon. Andra egenskaper som chaufförsyrket tillskrivs är att färdas efter vägar, besöka platser och träffa människor. En chaufför lockades av den livsstil som chaufförsyrket kan innebära. Vidare lockade yrket p.g.a. att det föreföll vara roligt, flexibelt eller omväxlande, samt att det innebär självständighet och att få vara för sig själv. Fem chaufförer karaktäriserade också chaufförsyrket som fritt. En av dem ironiserar dock över förknippandet av denna egenskap med yrket. En chaufför uppskattar att yrket innebär vissa fysiska arbetsmoment. Några personer upplever att yrket är kopplat till känslor av välbefinnande eller trivsel. Yrkets lockelse låg också i flera fall i att det var möjligt att tjäna mycket pengar som chaufför. Bland de personer som angav detta som skäl till sitt yrkesval märks de båda utlandschaufförerna.

Det som egentligen fick mig till att bli chaufför det var väl, jag lärde känna ett par killar jävligt bra och de hade jävligt roligt ihop va och... /.../ ...plus då att det fanns en framtid i chaufförsyrket då va. Att man kunde tjäna rätt så hyfsat med, alltså pengar va. Om man var villig till att jobba hårt och jobba mycket va. /.../ ...där fanns ju många andra yrken... man kunde tagit istället, men... jag fastnade för det, jag tyckte det verkade roligt och intressant... (C7⁴⁶)

...jag trivs med det, jag får en känsla av frid på nåt vis när jag börjar på att köra, det är en känsla av välbefinnande som infinner sig, på nåt sätt. (C2)

Chaufförerna tycks ha haft begränsade insikter om eventuella nackdelar hos sitt yrke innan de började arbeta inom detta. De svar de ger på frågor om huruvida det fanns något som de tyckte verkade mindre bra i det framtida yrket besvaras i regel med sådant de blivit medvetna om i ett senare skede. Detta kan t.ex. handla om en hög stressnivå och tidspress, enformiga arbetsuppgifter, oregelbundna arbetstider med mycket bortavaro från hemorten eller att det kan vara en nackdel att vara kvinna vid tunga arbetsmoment såsom lossning. En chaufför menar dock att han inte var medveten om yrkets baksidor då han gjorde sitt yrkesval; innan han hade kunskaper om yrket baserade på egen erfarenhet.

⁴⁶ C1, C2 etc. avser chaufför nr 1, chaufför nr 2 etc.

...om jag ska vara helt ärlig så såg jag nog inte nackdelarna innan jag började köra lastbil. (C7)

I de flesta fall hade chaufförsyrket inte status som drömyrke hos de intervjuade. I ett fall var det ett drömyrke, men det var då ändå inte det primära (detta var istället lantbrukaryrket). Anmärkningsvärt är att de båda kvinnliga chaufförerna uppger sig ha haft en barndomsdröm om att arbeta inom detta yrke. Intresset och drivkraften att göra detta tycks ha varit starkare hos dem än hos de flesta av de manliga chaufförer som intervjuades. Den ena kvinnan övervägde heller inte några som helst alternativa yrken, utan var helt inriktad på att bli chaufför. För de övriga chaufförerna fanns mer eller mindre bestämda uppfattningar om andra yrken de kunde ha tänkt sig. Flera av chaufförerna har också arbetat inom andra yrken tidigare (t.ex. inom jordbruk eller på verkstad), som de kanske också varit mer intresserade av. Att de sedan blev chaufförer berodde t.ex. på att det inte var möjligt att försörja sig som lantbrukare.

Det är väl nåt som jag har drömt om sen jag var liten, jag har väldigt många släktingar som driver åkeri. Sen har det alltid legat och grott lite där... i och med att lantbruket inte var nån heltidssysselsättning så... /.../ ...blev det ju att man hoppade in lite extra på olika åkerier och körde det som man fick tag på. (C3)

Slumpen var i några fall en betydelsefull faktor bakom chaufförernas yrkesval. Flera av de intervjuade uppger att det inte var en självklarhet att de skulle välja just detta yrke, eller att de lika gärna kunde ha varit sysselsatta inom någon annan verksamhet.

[Jag blev chaufför p.g.a.] *Bilintresse...lite så. Halkade in på ett bananskal. (C8)*

Samtliga chaufförer upplevde sitt yrkesval som fritt och som deras eget beslut. En av de kvinnliga chaufförerna utsattes dock för negativ påverkan från sin pappa samt från en syokonsulent. I övrigt anser sig chaufförerna inte ha varit påverkade på något sätt i sitt val. Närvaron av någon form av **kontakt med chaufförsyrket** eller lastbilstransportbranschen tycks dock vara av stor betydelse för chaufförernas yrkesval. Ett socialt arv kan ha sitt ursprung i att samtliga har kommit i kontakt med yrket under sin barndom eller ungdom. Ofta har detta skett genom att föräldrar (pappor) eller släktingar varit verksamma inom denna näring. Flera chaufförer uppger t.ex. att de som barn fått åka med i en lastbil. Även närvaron av chaufförer i vänskapskretsen har haft betydelse i vissa fall. Dessa personer har väckt de blivande chaufförernas intresse för yrket och introducerat dem i yrket, samtidigt som de har fått kunskaper och insikter i yrkets innebörd.

...jag fick ju åka, vara med mycket tidigt åkte med och så med pappa då så att en fick, ja tyckte det verkade spännande och intressant då. Så att, ja, det var nog egentligen aldrig aktuellt med nåt annat när jag gick i skolan utan jag ville nog prova på det då. (C4)

6.2. Chaufförernas anställningsförhållanden

De intervjuade chaufförerna har fem till 14 års arbetslivserfarenhet inom chaufförsyrket, och är att betrakta som etablerade på arbetsmarknaden. De flesta arbetar huvudsakligen med inrikes-/regionaltransport, medan en är tankbilschaufför och två i princip uteslutande utlandschaufförer (se Tabell 1 i Kapitel 2.2.1.). Chaufförerna har i de flesta fall varit anställda vid sina nuvarande

arbetsplatser i några års tid. Samtliga har bytt arbetsgivare (inom åkerinäringen) vid något eller flera tillfällen. Bland anledningarna till dessa byten märks bl.a. arbetsbrist, att chauffören upplevt en allvarlig trafikolycka, eller en önskan att arbeta med en annan typ av transporter; t.ex. fjärrtransport istället för lokaltransport. En av utlandschaufförerna nämnde att det är vanligt att utlandschaufförer byter arbetsgivare då de blir mer kvalificerade.

Ja varför jag slutade hos dem var ju för att jag var inte så sugen på att köra grus och var inte speciellt sugen på att sitta och köra runt runt [ortsnamn] om man säger så va, utan jag ville ju ut och röra på mig lite mer. Och när jag då började på [namngivet åkeri] så slutade jag ju där tack vare att jag krockade. (C1)

...Och de flesta som börjar köra utrikes, då är det hos nån mindre oseriös åkare, och sen när du får lite rutiner då går du vidare till nån mer seriös som betalar bättre och etc och sånt då va. (C8)

Anställningsformerna varierar från fast anställning till en relativt osäker behovsanställning. Fem personer är anställda vid åkerier medan en är egenåkare, en är timanställd och en arbetar på frilansbasis. Den sistnämnde har kontakt med några åkerier, och tar på sig uppdrag för dessa när det finns behov. De chaufförer som saknar fast anställning befinner sig inte i denna situation frivilligt, utan strävar efter att få tryggare anställningsförhållanden. Den ene av dessa chaufförer, som kör tankbilstransporter, menar att de osäkra anställningsvillkoren beror på drivmedelsbranschens frekventa prisförändringar, vilket också påverkar transportbehovet och därmed chaufförens arbetsmarknad. Den chaufför som arbetar som frilans menar att anledningen är den utländska konkurrensen om transportuppdrag och arbetstillfällen. Denna har tidigare också sett sig tvungen att pendla kortare eller längre avstånd till olika arbetsplatser.

...alltså åkerierna har inte velat anställa och... nåt åkeri har gått konkurs som jag jobbat på, som jag hade fast anställning på... det har inte vart något, alltså... ingenting som jag har valt själv att hoppa runt och bli frilans... /.../ ...åkerierna har inte möjlighet att konkurrera med övriga åkerier från andra nationer va. Vi chaufförer har inte möjlighet att konkurrera med utländska chaufförer. (C7)

Även chaufförernas arbetstider är föremål för variation. Utlandschaufförerna har av naturliga skäl extrema arbetstider, och bor veckovis i lastbilarna. Bland inrikeschaufförerna finns också olika arbetsformer representerade. De flesta arbetar företrädesvis eller enbart på dagtid, medan en chaufför arbetar nattetid och kör spetsbytestrafik. Bland de godstyper som chaufförerna transporterar finns bl.a. drivmedel, spannmålsprodukter och stycke gods.

6.3. Trivseln inom yrket samt synen på dess för- och nackdelar

Chaufförerna är överlag nöjda med sitt yrke och sina arbetsuppgifter, och har, åtminstone för närvarande, oftast inga uttalade ambitioner att ändra inriktning inom yrket med avseende på t.ex. typ av transporter eller körsträckor. De förändringar som vissa dock efterlyser handlar snarare om förbättrade arbetsvillkor, exempelvis fast anställning eller att arbeta uteslutande på dagtid. I övrigt trivs samtliga chaufförer med sitt yrke, åtminstone ur ett generellt perspektiv. Några anledningar till känslan av **tillfredsställelse** med jobbet var att det upplevdes som omväxlande, fritt, självständigt ansvarsfullt och välavlönat.

Tjänar rätt bra och sådär så att det tycker jag att, det funkar. Vi bestämmer ju våra arbeten ganska bra själv, hur mycket vi vill jobba och vars vi vill åka och lite så där. (C1)

...jag trivs med det här att, hur man än vrider och vänder så har man ändå ett ansvar /.../ Mot företaget man kör mot, kunderna man har lastat för, och lite såna här grejer. Och jag trivs med det, jag trivs med att inte ha några fasta länder att köra på utan man kör lite kors och tvärs va. Eh... och att det blir inte så enformigt. Det är alltid, alltså detta yrket, det händer alltid nåt nytt. Det kvittar nog hur gammal man blir så blir man nog aldrig fullärd i detta yrket, för det är alltid någonting nytt som händer, /.../ ...man blir inte fullärd men man får mer och mer erfarenhet... (C7)

Chaufförerna uttrycker emellertid också vissas förbehåll. Även om trivseln i stort är god så finns det också inslag i yrket som uppfattas som problematiska. Den chaufför som är egenåkare menar t.ex. att yrket ibland dominerar chaufförens liv genom att ta alltför mycket tid i anspråk, så att denne har mycket lite fritid över till andra aktiviteter. Den chaufför som arbetar på frilansbasis upplever också att detta är en försämring jämfört med då han var fast anställd vid ett åkeri. I och med att han nu tar i princip alla uppdrag han blir erbjuden minskar möjligheterna att vara ledig. Även förutsägbarheten minskar i och med att chauffören inte på förhand vet när han ska jobba. En av utlandschaufförerna ger uttryck för att trivseln inom alla yrken kan variera. Något som kan uppfattas som negativt är den omfattande bortavaron hemifrån, i synnerhet vid tillfällena som av någon anledning är speciella. Trafikrelaterade problem som t.ex. köbildning kan också vara frustrerande inslag. Ytterligare en chaufför menar att trivseln beror mycket på arbetsgivaren; att arbeta för ett "bra" åkeri.

[Jag trivs] när det kan hamna på en måttlig nivå, får greja med andra saker, då trivs jag med det. /.../ det kan bli lite mycket om en får en hektisk vecka för det är ju väldigt olika veckor, ibland är det ju rätt lugnt och ibland är det ju extremt [mycket jobb]. (C4)

...det var bättre när jag hade fast jobb va, och körde på detta viset, för jag jobbade två veckor och så var jag fri den tredje och så jobbade jag två veckor va. (C7)

I och med att chaufförernas trivsel inom yrket överlag är god, kan många också tänka sig att fortsätta sin bana inom yrket länge, åtminstone så länge de trivs. Någon personer är dock tveksamma till huruvida de kommer att arbeta inom yrket långt in i framtiden, och ger intryck av att ha funderat över frågan. Några andra är mycket bestämda, och kan inte tänka sig att arbeta inom något annat yrke. Det som skulle kunna få dessa chaufförer att sluta uppges vara att de inte skulle kunna fortsätta p.g.a. fysiska skador eller dylikt. Vissa förbehåll görs dock. En kvinnlig chaufför nämner t.ex. att hon möjligen skulle byta yrke i det fall att hon tröttnade på att ständigt behöva bevisa sin duglighet eller på att bli motarbetad.

[Jag kommer att arbeta som chaufför] så länge jag tycker det är någorlunda roligt att gå till jobbet. Kommer man bara igång på morgonen så går det bra... man funderar ju på om man ska hålla på med detta tills man är 65 år va. Det finns ju de dagar när man gör det med eller om man ska hitta på nåt annat men jag menar då ska man

utbilda sig och både det ena och det andra och det vet jag inte om det är lönt. (C3)

Ja förhoppningsvis [kommer jag arbeta som chaufför] tills jag dör, antingen det eller om jag blir, tills jag råkar ut för en olycka så jag inte kan med det något mer eller om jag blir så jävla less på det här att jag måste visa framfötterna hela tiden så jag byter. (C2)

En chaufför, som har dåliga erfarenheter av lönehanteringen hos vissa åkerier han arbetat för, menar att han skulle sluta om detta inte sköttes på ett bra sätt. En annan potentiell anledning till karriärbyte som nämns är ifall den svenska lagstiftningen kring transportbranschen skulle skärpas. Det finns också de chaufförer som menar att de kan bli tvungna att byta jobb p.g.a. hårdnande (utländsk) konkurrens. Ett problem som nämns i samband med detta är emellertid att det kan vara svårt, för en person som arbetat länge inom ett yrke, att hitta något annat arbete. Den chaufför som är egenåkare betraktar också innehavet av ett eget företag som ett hinder vid ett eventuellt yrkesbyte. Samme chaufför ger också uttryck för en känsla av trygghet hos sin nuvarande arbetssituation, i motsats till en större otrygghet vid en förändring. Flera chaufförer nämner också att det skulle kunna innebära ekonomiska upppoffringar att byta karriär; t.ex. inkomstförlust under en utbildningsperiod. Samme chaufför skulle överväga att sluta om arbetsvillkoren skulle förändras på så sätt att bortavaron ökade markant. Två chaufförer menar att de skulle kunna sluta inom chaufförsyrket om privatlivet krävde detta, antingen genom att familjen hade önskemål om mindre bortavaro eller om "den stora kärleken" skulle dyka upp.

Som jag ser det är väl lite så här att en vet vad en har och en vet kanske inte vad en får och sen är, i och med att en har eget företag och så så är det ju inte riktigt bara att, ja, säga upp sig och starta på med något annat.../.../...blir det som jag befarar /.../att en blir liggande i bilen i princip ifrån söndag från fredag då kommer jag att överväga noga i såna fall, det kommer jag att göra. Då är det inte säkert att jag... fortsätter. För det blir lite för osocialt tycker jag. (C4)

...det är svårt, har man en gång börjat med det och så hållit på så länge som jag har gjort med det, då blir det ju s.k. det enda jag kan va. Går jag nu och sätter mig i skolbänken nu och kanske förlorar 30000 i månaden och, nej. Jag tror inte det. [Det som skulle kunna få mig att sluta som chaufför är] Den stora kärleken. Förstört en familj, nu får det vara bra. Så om man känner att det stämmer rätt en gång till då är det inte värt det. Definitivt inte. (C8)

När det gäller fördelar hos chaufförsyrket kan tydliga teman identifieras. De främsta temana är **frihet, ansvar och självständighet**. Alla chaufförer utom en uppger att de betraktar sitt yrke som fritt, även om det oftast är fråga om en frihet under ansvar. Inslaget av ansvar betraktas dock också i första hand som någonting positivt. Friheten är något som chaufförerna sätter stort värde på, och tycks också i någon mån kunna kompensera för vissa nackdelar inom yrket. En annan fördel hos yrket är att det upplevs som självständigt; under förutsättning att chauffören genomför sina åligganden på ett lämpligt sätt har denne stora möjligheter att själv bestämma hur han/hon organiserar sina körningar. Övriga fördelar hos yrket som chaufförerna nämner är bl.a. möjligheterna att träffa mycket och olika människor, att "se mycket", att tjäna pengar, att ha ett yrke som upplevs som roligt samt att ingå i en form av samhörighet, där det gemensamma syftet är att få t.ex. ett företag att fungera på ett bra sätt.

Självständigt. Du måste vara en väldigt självständig person för att leva med detta jobbet, eller ha detta jobbet. Väldigt fritt. ...är du en duktig chaufför och får ett bra samarbete med ett bra transport- så sköter du dig själv i stort sett helt och hållet. (C7)

[Fördelarna är] *Att du är fri inom, ja, frihet med ansvar. Tjänar bra pengar. Har bilintresset, man tycker det är roligt. (C8)*

Även när det gäller yrkets nackdelar är flera av chaufförerna överens om vissa inslag. En chaufför ser knappast några nackdelar alls, men i övrigt är den nackdel som nämns av flertalet chaufförer **stressen**, upplevelsen av tidspress samt ständigt ökande krav. Detta kan ha sitt ursprung i t.ex. snäva tidsmarginaler och krav på lossning eller lassning på bestämda tider eller press på att vara så effektiv som möjligt under den lagstadgade körtiden. Den ene utlandschauffören ansåg att arbetstiderna var det största problemet, liksom även de problem som den svenska åkerinäringen står inför i och med den skärpta konkurrenssituationen. Det senare avser dock inte chaufförsyrkets arbetsvillkor i sig, utan snarare det samhällsekonomiska sammanhanget inom vilket chaufförerna verkar. En chaufför ansåg också att lastbilstrafikens negativa miljöpåverkan är problematisk, en annan att yrket kan vara fysiskt påfrestande.

Nackdelar... tidspress eller stress, just att du måste vara där till det och du måste vara där till det och du har den körtiden där och du får inte jobba mer idag för körtiden är slut va. Det är det som är sämst. (C3)

Nackdelar är framför allt, tycker jag att, oregelbundna arbetstider. Du kan vända dygnet 3-4 gånger på en vecka. /.../ Det sliter väldigt mycket på kroppen, både fysiskt och psykiskt. Är man stresskänslig ska man definitivt inte hålla på med det här. ...Nackdelarna med det är alltså utvecklingen, framför allt på yrkes-, alltså arbete, jobb, antal jobb. Svenska chaufförskåren är ett utrotningshotat släkte va. (C7)

Till de negativa sidorna hos yrket hör också att det ofta är svårt för chaufförerna att ha ett fungerande **socialt liv** vid sidan om yrkeslivet. Privatlivet, bl.a. i form av relationer till familj och vänner, blir lidande i och med att det är svårt för chauffören att planera sin fritid. Detta beror i sin tur på att denne ofta inte vet med säkerhet när han/hon påbörjar – men framför allt – avslutar ett arbetspass. Därtill förekommer ändringar av t.ex. arbetstider eller körsträckor relativt frekvent. Denna osäkerhet uppfattas som problematisk, i synnerhet av utlandschaufförerna, men även i någon mån av de chaufförer som kör inrikestransporter.

...det är svårt att planera fritidsaktiviteter och så, socialt umgänge kan vara lite komplicerat då. Det är en nackdel också. Och sen är det klart, stressfaktorn den är det klar nackdel med då. (C4)

De chaufförer som arbetar dagtid och de som oftast inte ligger borta i mer än kanske några dagar åt gången betraktar i regel yrkets arbetstider som ett hanterbart problem. Flera chaufförer menar också att deras partners vant sig vid deras arbetstider och –villkor, och kommit att acceptera detta. Vissa chaufförer menar också att de i praktiken inte har något val; att de själva måste acceptera sitt yrkes villkor för att trygga sin försörjning eller inte befinner sig i en position där de kan avsäga sig uppdrag. En chaufför menar också att det är väsentligt att ta tillvara på den fritid som ändå finns att få, t.ex. genom att umgås med familj och barn. Samtidigt finns en medvetenhet om att

oregelbundna arbetstider, korta varsel och mycket bortavaro kan orsaka friktion i privatlivet, och att det förekommer att chaufförers privata förhållanden tar slut av den orsaken.

Ja hon var van. Hon har ju varit med hela tiden /.../ så att, hon har ju lärt sig, eller hon var ju med även på den tiden när jag åkte som resemontör va, och då var jag ju borta månadsvis och det gick ju det också. /.../ Det har man väl hört många som har de bekymren så att säga. Att förhållandena spricker på grund av att en av parterna är borta jämt. Men det funkar väldigt bra, faktiskt. (C1)

Det är framför allt utlandschaufförerna som betraktar sitt yrke som något som påverkar de privata relationerna i stor utsträckning. En chaufför menar att de sociala kontakterna i form av t.ex. fritidssysselsättning och umgänge med vänner påverkas genom att han sällan är hemma, och att vänner t.o.m. gett upp sina försök att umgås med honom p.g.a. detta. Han befann sig också så långt hemifrån att det tog flera dagar att ta sig hem då en akut familjesituation inträffade. Den andre utlandschauffören anser att hans skilsmässa till stor del orsakades av hans arbete, och att detta snarare är regel än undantag för utlandschaufförers förhållanden.

Många av mina vänner har tröttnat på mitt jobb och det har de sagt till mig också, speciellt sen jag började köra utlandet, har de sagt det att "fan det är inte lönt att ringa på dig för du vet ju aldrig när du kommer hem, och varenda gång man ringer antingen är du i Italien eller så är du i Frankrike eller så är du i England eller så är du i Spanien". (C7)

Mycket tror jag det [att min skilsmässa orsakades av mitt jobb]. Att man är aldrig hemma va. Det...ja, förra året jobbade jag över 6000⁴⁷ timmar. Så då kan du tänka dig vad man är hemma. Och då tappar man social kontakt med kompisar hemma, fritidssysselsättningar, fritidsintressen, sånt existerar ju inte. Man bor i bilen i stort sett. /.../ Det är väl en tio år sen jag började köra utomlands och då trodde man, ja, att det skulle fungera och allting men sen blev det ju här som för alla andra för jag menar 99 procent av dem som kör ute är ju skilda. (C8)

6.4. Initiala förväntningar samt förändringar i synen på yrket

I de flesta fall hade chaufförerna inga tydliga eller konkreta förväntningar på sitt yrke innan de inledde sina yrkesliv. Alternativt har de svårt att dra sig till minnes hur de tänkte kring yrket. I den mån de fanns har chaufförerna också svårt att formulera vilka dessa initiala förväntningar på yrket var. De flesta anser dock att yrket i stort sett motsvarar förväntningarna; överraskningsmomenten har varit få. I några fall anser chaufförerna att yrket är bättre än förväntat, men uttalar sig inte mer specifikt om hur detta tog sig uttryck.

Två chaufförer hade goda kunskaper och insikter i yrkets innebörd då de hade haft mycket kontakt med det genom släktingar eller bekanta. Några chaufförer trodde att yrket skulle medföra mycket kroppsarbete. En av dessa upplever dock att det var lättare än väntat, bl.a. eftersom det kommit praktiska hjälpmedel att använda sig av vid t.ex. lossning och lastning. En av de kvinnliga chaufförerna blev förvånad över att hennes könstillhörighet hade så pass stora konsekvenser; att

⁴⁷ Normal årsarbetstid är cirka 2000 timmar.

hon behövde anstränga sig för att bli accepterad som chaufför. En annan förvånades av att övriga bilister saknar respekt för lastbilar och dessas förutsättningar (t.ex. i form av tillåten maxhastighet och långa bromssträckor). En chaufför upplever att arbetsuppgifterna har förändrats från att i princip enbart innebära att köra lastbil till att även inkludera relativt mycket pappersarbete.

Det var ungefär som jag hade trott. (C1)

...jag hade inte trott att man [som kvinnlig chaufför] skulle behöva vara så jädra, ha så mycket skinn på näsan.../.../Men samtidigt, men ändå tycker jag det, ja, det är nästan lite lindrigare än jag hade väntat mig. Jag var beredd på liksom, mer tungt arbete och sådär men det har det ju inte varit för det har kommit så mycket hjälpmedel idag så att... det är så lätt att fixa saker. (C2)

Den utländska konkurrensen inom transportbranschen är ett tema som uppkom även i detta sammanhang. En chaufför, som kör på utlandet, upplever att förändringarna medfört att vissa av hans förväntningar på yrket inte infriats. Denne chaufför förväntade sig att chaufförer som yrkesgrupp alltid skulle behövas i samhället p.g.a. det stora transportbehovet. I och med att konkurrensen nu hårdnat tycks chauffören känna sig åsidosatt och besviken.

...om det blev riktigt som jag hade tänkt mig, nej det blev det inte. /.../...jag trodde faktiskt inte, för när jag började köra lastbil så tänkte jag också lite grann så här, det är en yrkeskår som alltid kommer till att behövas, för utan transporterna så kommer samhället att stanna. /.../ Och den utvecklingen som kommer idag va, visst, det behövs fortfarande chaufförer, och det behövs fortfarande transportfordon. Men, med EU och såna här grejer va, så är det inte mig som chaufför de vill ha längre. (C7)

Synen på det egna yrket har förändrats hos vissa av chaufförerna, men inte hos alla. Insikterna om yrkets krav har naturligtvis ökat i takt med arbetslivs-/yrkeserfarenheten, men i de flesta fall har detta inte lett till omvärderingar av yrket som sådant. Förändrade personliga förhållanden har i vissa fall också medfört förändringar i synen på yrket. I ett negativt avseende märks detta tydligast hos den chaufför som anser att hans arbete var den främsta orsaken till hans skilsmässa.

En chaufför, som nyligen fått barn, menar att han inte omvärderar sitt yrke av den anledningen eftersom han och hans sambo är överens om hur de vill organisera sina liv. Därtill poängterar han att det också är värdefullt att han arbetar inom ett yrke där han trivs, eftersom detta i sin tur påverkar hans relationer till andra människor (inklusive familjemedlemmar) i positiv bemärkelse. De chaufförer som haft barn under hela den period som de arbetat inom yrket har heller inte upplevt några förändringar i synen på sitt yrke.

Upplevelsen av arbetsuppgifterna har i några fall förändrats. Flera chaufförer uttrycker att de inledningsvis upplevde dessa som roliga eller spännande, men att denna känsla senare försvunnit. En av utlandschaufförerna menar också att det som i början ansågs spännande och "glamouröst" med tiden blivit vardagligt och slentrianmässigt då erfarenheten av yrket ökat.

I början, då var det ju mer glamour än vad det är nu. Nu har det ju blivit en vardag med så att säga va, till en början var det roligt för varje nytt land du kom till och sånt här va. Men den charmen har det tappat nu, så om du säger till mig att jag ska åka till Spanien eller Portugal liksom, eller Danmark det skiter jag i vilket... (C8)

6.5. Chaufförsyrkets innebörd och krav idag och i framtiden

6.5.1. Yrkets innebörd och krav i dagsläget

När det gäller chaufförsyrkets innebörd finns en viss samstämmighet hos de intervjuade chaufförerna. Det står klart att **ansvar** är en central beståndsdel i yrket. Detta ansvar tar sig olika uttryck. Ansvaret avser, kanske i första hand, transporten av godset; att detta kommer fram till mottagaren i rätt tid och i gott skick. En viktig uppgift är också att se till att alla parter (framför allt då arbetsgivaren och kunden) blir nöjda med uppdragets utförande.

Chauffören ansvarar emellertid också för att framföra ett fordon som är tungt i sig och därtill tungt lastat. Detta innebär ett trafikansvar, som dessutom utökas av att många chaufförer också tycks ta ansvar för andra trafikanters beteende för att undvika att bli inblandade i olycksituationer. Flera chaufförer menar att chaufförsyrket innebära att det är nödvändigt att kunna hantera och lösa många olika situationer som kan uppstå. Flera chaufförer nämner att i synnerhet personbilsbilister ofta kan utgöra riskmoment genom sitt mer eller mindre vårdslösa trafikbeteende. Chauffören måste dessutom kunna lösa vissa praktiska problem, om lastbilen t.ex. skulle gå sönder på något sätt är det en fördel om chauffören kan åtgärda detta.

Det innebär att man har ett ansvar för ett fordon som väger 60 ton och att godset kommer till rätt ställe och att man... ja, utför sitt arbete till allas belåtenhet, både för arbetsgivare och kunder som man kör för. (C3)

...det finns hur många bilister som helst som kommer och kör som ena tokar, och man ska hela tiden vara på sin vakt att man inte, man ska hindra dem från att göra dumheter så att man inte behöver bli inblandad, i nånting som de oftast råv för. (C2)

Chaufförsyrkets konkreta innebörd är inte given för alla typer av chaufförer, utan varierar beroende på vilken typ av transport chauffören arbetar med, t.ex. utlands-, fjärr-, eller lokala tankbilstransporter. Till de positiva sidorna hos yrket räknar några chaufförer att det innebär att man får ”se mycket” och träffa många människor. Samtidigt anser flera chaufförer att deras yrke innebär mycket ensamhet. Några negativa aspekter på yrket som nämns av chaufförerna är att det ibland kan upplevas som slitsamt och stressigt. En chaufför ser en nackdel i den ovisshet som ofta är närvarande, i första hand då gällande destinationer för lastning och lossning, vilka ofta är föremål för ändringar under vägs. En av utlandschaufförerna upplever de oregelbundna tiderna för arbete, vila, måltider och fritid som påfrestande. Denne chaufför betraktar också yrket som mycket stressigt.

Du ska klara väldigt mycket. Frihet under ansvar. Lösa situationer och... mycket stress hela tiden /.../ för det är mycket det med Just-in-time /.../ Sena nätter. Ingen fast tid, ena stunden vaken dag och [den andra stunden] natt och...mat på konstiga tider. (C8)

Bland de krav som chaufförerna upplever ställs på dem som yrkesutövare återfinns bl.a. det självskrivna kravet på att inneha formell körkortsbehörighet för och kunna köra lastbil. Flera chaufförer ger dock uttryck för att detta inte är ett tillräckligt krav på en yrkeschaufför. Det finns hos vissa också en uppfattning om att det är för lätt att ta körkort. Några chaufförer kopplar detta resonemang till chaufförens ansvar för framförandet av en tung lastbil och för den övriga trafiken.

Vid sidan av detta är en förmåga att kunna **förhålla sig till kunder** på ett lämpligt sätt och uppvisa ett gott uppförande något som nämns av många chaufförer. Det är tydligt att chaufförerna

betraktar kundkontakterna som ett viktigt inslag i deras arbetsuppgifter. Andra krav som nämns är att chauffören även ha ett gott ordningssinne och själv kunna **organisera** och ta ansvar för sina arbetsuppgifter på ett bra sätt. En chaufför menar också att det är viktigt att chauffören kan ta sig fram i olika och för denne okända miljöer, att kunna läsa kartor och hitta till t.ex. lossningsdestinationen. En annan chaufför poängterar att det är viktigt att kunna behärska situationen om en olycka skulle inträffa. Vid utlandskörning framhålls språkkunskaper som betydelsefulla. En chaufför nämner också förmåga att ta egna initiativ som en viktig egenskap.

... egentligen vad som krävs är ju ett körkort och sen krävs det ju att du i alla fall kan hålla dig vaken /.../ du ska komma i tid och du ska göra ett snyggt jobb, du ska inte bete dig som ett svin efter vägen utan det handlar ju om att samarbeta med allt annat som är efter vägen va. /.../jag tycker väl lite ibland att, att... folk kanske får körkort lite för lätt. /.../...du har 60 ton och åker omkring med. Det kräver lite grann. (C1)

...det allra viktigaste är givetvis, måste ju kunna köra lastbil men det är ju, kanske, men det viktigaste är ju nästan annars bortsett från det, det är att kunna ta kunderna på ett bra sätt då. /.../ Sen givetvis så måste en, ställs ju ganska stora krav på att köra och även geografiskt sett så ska en kunna ta sig fram. (C4)

Bland de teoretiska kunskaper som anses ingå i kraven på chauffören finns bl.a. kunskaper om hantering av olika typer av last, lastsäkring samt kunskap om fordonet i sig. Några chaufförer menar att ett tidigare krav på chauffören var att denna skulle kunna hantera mindre problem med lastbilen som kan uppstå efter vägen. En chaufför menar – och är kritisk till – att nya chaufförer idag inte har dessa kunskaper. Det anses också viktigt att chauffören visar aktsamhet med både fordonet och lasten. Ansvarstagande är med andra ord betydelsefullt även i detta hänseende. Flera chaufförer menar också att det är viktigt att kunna hantera och använda sig av den tekniska/datatekniska utrustningen i lastbilarna.

Det kommer in mycket mer datateknik i bilarna. Och...du ska kunna sånt så att säga. Och bilarna blir mer och mer avancerade. (C8)

[Som chaufför är det viktigt att vara] rädd om det man kör helt enkelt. /.../Och sen då att... man håller ju ordning på grejerna, och att man har, noga med både bil och släp och, ja, vad man gör och, allting. För då får man ju förtroende från arbetsgivaren också. (C5)

En chaufför menar att många åkeriföretag kräver att deras chaufförer ska utnyttja fordonen så effektivt som möjligt; att lastbilarna i princip aldrig ska stå stilla. Samtidigt ska körningen ske på ett så ekonomiskt fördelaktigt sätt som möjligt, t.ex. med avseende på bränsleförbrukning. En chaufför nämner också miljömedvetenhet som ett allt starkare krav från transportbranschens kunder.

[Åkeriföretagen] försöker få chaufförerna mer delaktiga, alltså köra mer ekonomiskt, utnyttja fordonet mer effektivt, med körtider och vilotider /.../ bilen ska rulla effektivare. (C7)

Några chaufförer menar att deras yrke innebär ett outtalat krav på att anamma någon form av speciell livsstil. De flesta chaufförer ansåg också att deras yrke krävde en anpassning av

yrkesutövarens sätt att leva. Detta förekom både hos inrikes- och utrikeschaufförer. De individuella chaufförerna tolkar begreppet ”livsstil” på lite olika sätt. Det tycks emellertid handla om att antingen se sig tvungen att anpassa sitt liv till sitt yrkes villkor och krav, eller att dras till yrket p.g.a. vissa personliga egenskaper. Samtidigt som chaufförerna är medvetna om de konsekvenser som t.ex. mycket frånvaro hemifrån eller yrkesmässig stress kan leda till finns en vilja och lockelse i att ge sig ut på vägarna. Detta tycks bl.a. vara kopplat känslan av frihet samt till upplevelser. En chaufför upplever känslor av rastlöshet då han inte jobbar. En annan chaufför menar att det är en fördel att vara ”ensamvarg” som chaufför; att trivas med att vara för sig själv.

Det är bara så, det är en livsstil det här. /.../ Det är lite det här att en blir lite rastlös om en går för mycket hemma /.../ Jag tror det är svårt att släppa ett sånt här yrke och börja ställa sig på en verkstad eller nåt va. (C3)

Det är ett väldigt speciellt, speciellt att köra utland, speciellt jobb, speciellt liv man lever.(C7)

6.5.2. Upplevda förändringar samt framtidens krav

De flesta chaufförer ansåg sig ha sett förändringar i kraven på dem som yrkesgrupp sedan de inledde sina karriärer inom yrket. Dessa chaufförer är överens om att förändringen framför allt inneburit att **tempot** och kraven på **effektivitet** har höjts samt att **chaufförens ansvar** också har ökat i samband med detta. Detta kan tolkas som ett utslag av de relativt hårda villkor som råder på transportmarknaden, samt som en anledning till den stress som många chaufförer säger sig uppleva i sitt yrkesutövande (se kapitel 6.3.).

En av chaufförerna menar att förändringarna återigen, åtminstone för honom i egenskap av utlandschaufför, beror på att svenska åkerier utsätts för konkurrens utifrån med avseende på priser och arbetskraft. En chaufför exemplifierar den ökande tempot med att det inte längre är möjligt för chaufförer att umgås med varandra under arbetstiden eftersom denna måste utnyttjas maximalt. Chauffören tycks uppleva att en del av trivseln och tjustringen med yrket därigenom har försvunnit.

[Det är] mycket mer ansvar som läggs på chauffören. Betydligt mycket mer ansvar sen jag började. (C2)

Tempot har blivit högre. Det har det blivit. Och så just det här, prisbilden, man får höra hela tiden va. Det är ständigt återkommande att ”det är dyrt, det är dyrt, och polacker är billiga”. (C8)

En person menar att kraven på JIT (Just-In-Time) och tidspressat gods medfört är en orsak bakom de högre kraven på chauffören har. Detta har, enligt chauffören, skett genom att JIT närmast kommit att få status som standardtransport. Godset måste nu komma fram vid den avtalade tidpunkten, utan att hänsyn tas till t.ex. hastighetsregler eller trafikproblem. Chauffören menar att det huvudsakliga problemet ligger i att den enskilde chauffören får ta hela ansvaret för en eventuell försening, även om denna har sin orsak i orealistiska löften från t.ex. en transportledare.

Så länge det gynnar dem, och de tjänar på det och ser så jävla bra ut för sina chefer va, så är det helt rätt att kunna ljuga och ställa vilka jävla krav som helst va. Sen att vi är...har ett yrke som går under regelverk va, som är straffbart, det skiter de /.../så det är vi som får ta den skiten och reda upp den va. /.../ Då får man sig en jävla avhyvling, varför i helvete man inte var framme och lossade... (C7)

Chaufförerna hade i allmänhet inga bestämda föreställningar om hur kraven inom yrket kan komma att förändras i framtiden. Detta är naturligtvis svårt att uttala sig om eller spekulera i. Samtidigt är det rimligt att anta att chaufförerna har möjlighet att göra relativt kvalificerade gissningar om detta, inte minst med utgångspunkt i de förändringar de redan noterat. Några idéer om hur chaufförsyrket kan komma att te sig i framtiden finns också. I princip bygger dessa föreställningar vidare på de förändringar som chaufförerna redan anser sig ha sett under sin tid inom yrket.

Det finns spekulationer om att tempot kan komma att stiga ytterligare, och därmed tidspressen och stressen. Chaufförerna förväntar sig därtill att kraven på ansvarstagande kommer att stiga, och att arbetsuppgifterna troligtvis kommer att utvidgas till att omfatta mer än att enbart köra lastbilen. Detta är en utveckling som flera chaufförer redan tycker sig kunna se. De utökade arbetsuppgifterna kan t.ex. vara mer ”pappersjobb” i form av hantering av t.ex. körordrar, fakturering etc. Detta torde innebära att kunskaper av mer administrativt slag kan komma att bli en viktig del av de framtida chaufförernas kompetensområde. Vidare kan en chaufför tänka sig att chaufförens ansvarområde ökar till att omfatta både lastning, transport och lossning av gods. En möjlig anledning till detta som nämns är nedskärningar i antalet anställda vid destinations-terminaler i besparingssyfte.

Flera chaufförer förväntar sig också att den tekniska utvecklingen av lastbilarna kommer att fortsätta, och leda till ökad användning av framför allt datorer i samband med olika arbetsuppgifter. Därmed blir även goda kunskaper i datoranvändning betydelsefulla.

Sammantaget finns indikationer om att ett framtida krav på chaufförerna kan antas vara ett relativt brett kompetensområde, där **kunskaper** inom många olika fält, från det praktiska till det teoretiska, ska ingå.

...det är väl det att det kan väl bli mer byråkrati i det hela, att man ska ha mer, göra mer, alltså, man ska i stort sett göra, ta emot körorder och det avslutas med att fakturan går iväg va, man ska sköta pappersjobb och sånt själv. (C1)

Det är många leverantörer som ställer krav på att det är chauffören som ska se till att det är rätt gods som lastas och att det är rätt antal kollin och alltihopa sånt där va. Så det kommer säkert bli mer åtaganden för chauffören då va om man säger så. (C3)

Jag tror det kommer till att bli ännu mer med datorer och såna grejer i bilarna. (C7)

6.5.3. ...och de blygsamma kraven från chaufförerna

Jag kräver egentligen nog fan ingenting alltså. För man sitter inte i den positionen idag så man har rätt och befogenheter och möjligheter till att kräva nånting./.../ jag får vara tacksam bara, för att jag får ett jobb. (C7)

Det är väldigt svårt att ställa krav, man ska helst stå som en liten skolpojke med mössan i handen och buga och tacka och ta emot. (C8)

De krav som chaufförerna ställer på sitt yrke är att betrakta som anspråkslösa, om inte obefintliga. Flertalet av de intervjuade chaufförerna upplever inte att de befinner sig i en sådan position att de själva kan ställa krav på sitt arbete. Det tycks vara så att de krav som finns inte

formuleras av chaufförer, utan av arbetsgivare och kunder. I den mån chaufförerna säger sig ställa krav på sitt yrke handlar dessa ofta om sådant som kan betraktas som självklarheter, t.ex. att lönen betalas ut och att den betalas ut i rätt tid.

Flera chaufförer ger också uttryck för en attityd som går ut på att de, i och med att de själva valt chaufförsyrket, också måste **acceptera** dess villkor och snarast vara tacksamma för att de överhuvudtaget har ett arbete. Flera av chaufförerna talar också om risken att förlora sitt jobb om de av arbetsgivaren uppfattas som besvärliga p.g.a. att de ställer höga krav. En chaufför menar att han som chaufför inte är oersättlig, och att det finns andra som är villiga att arbeta under de förhållanden som råder utan att kräva någonting annat. Chaufförernas upplevelse av och oro inför konkurrenssituationen på transportmarknaden märks med andra ord även i detta sammanhang. Den är en anledning till att chaufförer faktiskt inte vågar ställa krav på t.ex. sina arbetsgivare. Detta problem tycks vara störst för utrikeschaufförerna, men omnämns även av vissa inrikeschaufförer.

Jag har ju valt yrket och man får ju rätta sig efter saker och ting med va, man kan inte ställa för mycket krav idag heller på arbetsgivare och sånt va. /.../ Är man nöjd med det jobbet man har och alltihopa det här så ska man nog vara rättså försiktig med att göra några större... ja, ha större krav på saker och ting va. För rätt som det är blir en uppsagd va. /.../ så länge åkeriet går bra och du får din lön och det här va så får du vara nöjd va. (C3)

Man ställer inga krav direkt, /.../ nu när branschen är som den är va. För ställer du större krav då får du reda på att det finns andra som inte ställer de kraven. (C8)

En chaufför ställer dock något högre krav på yrket; att det ska vara stimulerande och att även chauffören ska ha inflytande över arbetet. Ofta handlar dock de egna kraven snarare om önskemål än egentliga krav. En av de kvinnliga chaufförerna upplever sin kombination av köns- och yrkestillhörighet som problematisk. Hon uttrycker en önskan om större acceptans för kvinnor inom yrket. Ett annat önskemål är att transportuppdragen inte ska organiseras på ett sådant sätt att chauffören tvingas kringgå regelverket om kör- och vilotider. Kopplat till detta är en av chaufförernas önskemål om minskad stress och att i synnerhet transportledare ska skaffa sig erfarenheter och insikter om hur chaufförernas yrkesvardag ser ut, t.ex. i form av tidsmässiga begränsningar. Därigenom skulle de krav som ställs på chaufförer kunna bli mer realistiska.

...det enda jag skulle kanske vilja ändra på det är väl attityden gentemot tjejer, större acceptans så att säga. /.../[De ska] inte döma ut en på en gång. (C2)

Skulle jag kräva nånting, eller ställa nåt jävla krav.../.../så är det ett krav på att det skulle vara ett totalförbudet för transportledare att jobba som transportledare om de inte hade suttit bakom ratten innan, och varit ute och kört.../ Kravet eller drömmen är väl kanske att sänka speeden lite grann va, på stressen överhuvudtaget i dagens läge. (C7)

6.6. Åsikter om yrkets arbetsförhållanden

Chaufförerna tillfrågades om vad de tyckte om ett antal aspekter på sina arbetsvillkor: Dessa var följande: lön, arbetstider, relationer till kolleger och arbetsgivare respektive kunder, eget inflytande över arbetet, synen på lagstiftningen kring vägtransporter samt på risker i yrket.

Löner och arbetstider

De flesta chaufförer är nöjda med sin lönenivå. I flera fall anser man att grundlönen i sig är relativt låg, men att detta kompenseras av olika lönetillägg. Vissa chaufförer är dock mer nöjda med sin lön än andra, bl.a. en chaufför som arbetar nattetid samt de båda utlandschaufförerna. En av dem motiverar också arbete som chaufför med att lönen är bra. Den chaufför som är egenåkare menar att timlönen är låg då den slås ut på all arbetstid, d.v.s. inte bara körtid utan också t.ex. bokföring. Endast en chaufför, som är timanställd, är missnöjd med sin lön.

Grundlönen är 18000. /.../ Men tittar man på att du kanske har... ja, 10000 till i tillägg... då sparkar det ju iväg lite grann. Då börjar man ju hamna i en helt annan situation. (C1)

Den är, går inte att klaga på. Det är därför man sitter där. Om man så säger. (C8)

Åsikterna om arbetstiderna går isär i relativt stor utsträckning. De flesta är förhållandevis nöjda med sina arbetstider i allmänhet. Det som uppfattas som negativt i sammanhanget är exempelvis ovisshet om när man ska börja eller sluta ett arbetspass p.g.a. korta varsel. Detta innebär svårigheter att planera. En av utlandschaufförerna tycker att arbetstiderna är mycket problematiska beroende på att arbetstiden i princip omfattar hela dygnet, samt att det är påfrestande att ofta behöva vända dygnsrytmen.

Jag har inga problem med det! Dem [arbetstiderna] är jag är helt nöjd över. (C2)

...en aldrig vet när en kommer hem för det är så korta varsel, det är väldigt korta varsel hela tiden att det ändrar sig ständigt. (C4)

Regelverk

När det gäller den lagstiftning som transportbranschen lyder under tar chaufförerna nästan uteslutande upp frågan om kör- och vilotider. Synen på detta regelverk är tudelad. Å ena sidan accepterar och uppskattar chaufförerna att reglerna finns, och anser att det finns goda anledningar till dess existens. Å andra sidan är de ofta kritiska till reglernas rigiditet, och flera chaufförer anser att de är verklighetsfrämmande eller att tillämpningen av reglerna inte sker på ett bra sätt. Chaufförerna efterlyser bl.a. en större flexibilitet gällande kör- och vilotider, så att det t.ex. ska vara möjligt att flytta lastbilen till någonstans där det finns möjlighet att äta, duscha och besöka toaletten. Flera chaufförer anser att reglernas förankring i verkliga förhållanden är dålig; att det inte är möjligt att bete sig helt i enlighet med dessa utan att det innebär någon form av besvär för chauffören.

Lagstiftningen och reglerna är det kanske inget fel på. Men på sättet de utövas är det stort jävla fel på./.../ [Om] vår arbetstid tar slut och man står ute i ett industriområde nästan, kan ta t.ex. i Stockholm va,

så kan du inte flytta bilen och köra till en bensinmack för du behöver låna toaletten eller köra till en restaurang för att äta, kan du inte flytta bilen, för då bryter du din vilotid. Så har du brutit din vilotid så måste du börja om och räkna vilotiden från där du har brutit tiden va.
(C7)

Några chaufförer är också kritiska mot polisens beteende i eftersynen av lagstiftningen. Polisen anses av en chaufför bete sig inkonsekvent beroende på en chaufförs nationalitet. En chaufför menar att utländska chaufförer ofta kan slippa undan böter för att t.ex. ett för långt arbetspass, beroende på att polisen vet med sig att böterna sällan betalas. En chaufför anser dock att det är positivt att polisen ibland kan se mellan fingrarna vid mindre förseelser som t.ex. några minuter kort vila. Slutligen menar en chaufför att det egentligen inte har någon betydelse för hur regelverket utformas, eftersom det alltid kommer att finnas ett missnöje över någonting.

Det kvittar nog hur de än gör vad det gäller regelverket för oss chaufförer så är det alltid nåt som inte kommer att falla i god jord.
(C3)

Risker

De riskfaktorer som kan finnas för en chaufför inkluderar kanske framför allt risken för att bli inblandad i en trafikolycka, men även exempelvis att bli bestulen på last, lastbilens drivmedel eller personliga ägodelar. Av de chaufförer som intervjuats har en varit med om en allvarlig trafikolycka, vilket ledde till att han tillfälligtvis slutade arbeta inom yrket.

Chaufförerna är medvetna om de risker som finns, men uppger i de flesta fall att detta inte är något som upptar deras tankar i någon större utsträckning. Någon ger också uttryck för en attityd som i princip går ut på att det är meningslöst att oroa sig i förväg eller i onödan. De flesta säger sig känna sig relativt säkra. Flera personer framhåller också att det är säkrare att sitta i en lastbil än i en personbil vid en eventuell olycka.

Så länge du är ute efter vägen så finns det alltid en risk. Självt känner jag mig ganska säker där jag sitter. (C1)

[Risken för att bli inblandad i en trafikolycka] *får man ju hela tiden vara medveten om men det är ingenting som man sitter och tänker på. /.../ Och sen, ja, nä, en kan inte gå och tänka på att en blir rånad eller att, händer det så händer det va, då får man ta den saken då va.* (C3)

En chaufför nämner självmordsbenägna personbilister som en relativt allvarlig riskfaktor. Det förekommer, enligt chauffören, relativt ofta att personbilar medvetet kör in i lastbilar. Detta är naturligtvis farligt även för den som framför lastbilen, och drabbar dessutom chauffören psykiskt.

När det gäller risken att bli rånad finns tydliga skillnader mellan inrikes- och utrikeschaufförerna. De flesta inrikeschaufförerna bedömer att denna risk är mycket liten, och vissa av dem har knappt hört talas om fenomenet. De tycks känna sig trygga så länge de enbart kör inom Sverige. Medvetenheten är betydligt större hos utlandschaufförerna, vilka också torde löpa större risk att utsättas för rån. De taktiker som finns för att undvika detta är främst att undvika att parkera på ensliga platser utan istället söka sig till områden med "liv och rörelse". En chaufför, som huvudsakligen kör inrikes men även till viss del till t.ex. Finland, uppger att han är mer aktsam än annars då han befinner sig i närheten av ryska gränsen. Några chaufförer ger uttryck för åsikter eller fördomar som gör gällande att personer av vissa nationaliteter skulle vara mer benägna att utföra rån än andra.

Eget inflytande

Åsikterna om vilka möjligheter en chaufför har att själv påverka sin arbetssituation går även de isär. Vissa upplever sig ha stor frihet att organisera arbetet på vad sätt de finner lämpligt, medan andra känner sig styrda av ett schema. Flera chaufförer anser sig ha vissa möjligheter att utöva eget inflytande, men detta gäller då oftast enbart inom ramen för det förutbestämda uppdraget. Det chauffören kan bestämma själv är då enbart t.ex. i vilken ordning gods levereras till ett antal kunder under en arbetsdag. Några chaufförer ger dock uttryck för att de själva kan avgöra i vilken omfattning de vill arbeta. Egenföretagaren i synnerhet anser sig ha möjlighet att acceptera eller tacka nej till uppdrag. Den chaufför som anser sig ha störst eget inflytande är en av utlandschaufförerna, som betraktar just det egna inflytandet över arbetet som friheten i yrket.

Vi är schemalagda, så att vi har ju det att gå efter så att det är inte så mycket att klaga på det (C2)

Jag får ett uppdrag så att säga och en tid, sen vad jag gör däremellan det, inom citationstecken, skiter de i va. Det är där du har friheten. (C8)

Relationer till andra: kollegor och arbetsgivare

Relationerna till kollegor och arbetsgivare upplevs i regel som goda. De flesta chaufförer är nöjda eller mycket nöjda med denna aspekt på sina arbetsförhållanden; det anses fungera bra. Flera chaufförer anser att stämningen eller gemenskapen på arbetsplatsen är god, och en chaufför upplever att det snarast ligger ”på kompisnivå”. Ingen av de intervjuade har varit med om konflikter med sina kolleger eller arbetsgivare. Kommunikationen grupperna emellan tycks också fungera bra.

Det är bra. Det är fruktansvärt bra. Jag har fått ett bra mottagande. Så det har inte varit några problem. (C5)

Några chaufförer nämner dock också några mindre bra sidor av dessa relationer. En chaufför upplever att relationerna kolleger emellan fungerar bättre än relationerna till arbetsgivaren. Detta kan, enligt henne, bero på att cheferna är stressade. En chaufför menar att det ibland kan förekomma inslag av konkurrens om uppdrag mellan chaufförer. En chaufför menar att en svaghet i relationer mellan arbetsgivare och anställda kan vara förmågan att uppmuntra och ge beröm. Chauffören menar att detta ofta glöms bort, och att det är vanligare att klaga på de anställda. Han poängterar också att det är viktigt att de anställda känner att de gjort bra ifrån sig.

Det är alltid lätt att klaga på folk. /.../Många vill ju gärna höra också att ja men det där fixade du bra, det där gick jävligt bra eller nåt sånt. (C1)

Relationer till andra: kunder

Kundkontakterna anses i princip fungera bra. Chaufförerna uppvisar en medvetenhet om betydelsen av att relationerna till kunder har positiva förtecken. Flera chaufförer menar dock att dessa kontakter kan variera mycket mellan olika kunder eller i perioder. Det är också tydligt att chaufförerna anser sig befinna sig i ett slags underläge gentemot kunden. Flera av dem menar att de inte kan tillåta sig att säga vad som helst till en kund och att det är viktigt att undvika konflikter i

syfte att inte orsaka ekonomisk förlust för åkeriet i form av en förlorad kund. I de fall där missnöje med en kund uppstår undviker chauffören därför att ge uttryck för detta inför den berörde kunden.

Det är klart att när någon gång får du ju stänga hyttedörren och så dra en radda för dig själv inne i hytten över någon kund. (C4)

Man får ju ha den inställningen att kunden har alltid rätt. Det är ju så va, och sen om man tycker det är totalt vansinne, jaja man får väl hålla det för sig själv /.../ snäs du av en sån, ja då har vi förmodligen en förlust där också. För den kunden kommer förmodligen att fundera på att kanske anlita ett annat bolag va. (C1)

6.7. Åsikter om lastbilens utformning och fordonsutvecklingen

Chafförerna är överens om att lastbilens fysiska utformning är av stor betydelse i och med att den utgör deras primära arbetsplats i vilken de tillbringar den större delen av sin arbetstid. Utvändigt är lastbilens utformning mindre viktig, det som nämns är att den ska vara lätt att arbeta med vid t.ex. lastning och lossning. En chaufför anser att den yttre utformningen i övrigt egentligen bara är av t.ex. bränsleekonomisk betydelse.

6.7.1. Hyttens utformning

Invändigt sett anses hyttens utformning mycket viktig. Den största delen av chaufförens arbetstid tillbringas i bilen, vilket ställer stora krav på dess inredning och utrustning. Flertalet chaufförer nämner stolen som det allra viktigaste. Denna ska framför allt vara **bekväm** att sitta i; vara fjädrad och ha många inställningsmöjligheter för att passa människor med olika kroppsbyggnad. Chauffören måste kunna slappna av i stolen. Stolen får heller inte vara utformad på ett sätt som medför att chauffören får ont i t.ex. ryggen. Ergonomin är med andra ord av största betydelse. **Funktionen** är också viktig; t.ex. att sitta på ett sådant sätt att det är möjligt att ha god överblick över trafiken.

Det är väldigt viktigt att den är funktionell och hel och ren /.../ Det behöver inte vara nytt men... funktionaliteten är väldigt viktig för annars tappar en fullständigt arbetsglädjen. (C4)

Flera personer anser att det är betydelsefullt att hyttens utrustning, liksom lastbilen i övrigt, fungerar som den ska. Hytten ska också vara ren, vilket väl snarast är en fråga om städning. En tyst förarmiljö uppskattas också av flera chaufförer. Tillgång till ljudanläggning anses också viktigt, speciellt under långa körpass. Andra detaljer som chaufförerna nämner är en inställningsbar ratt, att knappar och reglage ska vara lätta att nå samt automatväxellåda. En chaufför nämner också vikten av att ha tillgång till hyttvärmare vintertid.

De chaufförer som regelbundet kör långa sträckor och bor i lastbilen ser också gärna att det finns möjligheter att förvara, värma och även laga mat. Det ska också finnas gott om förvaringsutrymmen till t.ex. personliga tillhörigheter såsom kläder. En chaufför poängterar dessutom att skåp och lådor måste vara trafiksäkert placerade, så att chauffören t.ex. inte riskerar att få någonting i bakhuvudet vid en eventuell kollision. Vidare anser flera chaufförer att det ska finnas generösa utrymmen i hytten, så att det är möjligt att röra sig relativt fritt.

Det längsta jag har legat ute i non-stop det är, fan är det, 8 eller 10 veckor va, och då krävs det lite grann av hytten invändigt (C7)

6.7.2. Några synpunkter på Volvos m.fl. lastbilar

Några av de chaufförer som intervjuats har vissa synpunkter på Volvos lastbilar som kan vara av intresse, även om de egentligen faller utanför ramen för denna förstudie. En chaufför anser bl.a. att sittkomforten försämrats i och med att lastbilen FH12 genomgick vissa förändringar för något år sedan. Samme chaufför anser också att en lägre Volvolastbil har den funktionella nackdelen att förvaringsmöjligheterna försämrats p.g.a. en uppåtskjutande tunnel mellan förar- och passagerarstolarna.

En annan chaufför anser däremot att Volvos lastbilar, liksom även Scania, har mycket bra stolar. Mercedes har dock, enligt samme chaufför, mycket dåliga och obekväma stolar. Volvobilarnas sängar upplevs som bra och bekväma. Hos Scania däremot anses den säng som är placerad nertill obekväm, medan den som finns upptill i hytten är bra. Samme chaufför kritiserar också placeringen av ett skåp avsett för värdesaker.

Jag har blivit lite mer besviken på Volvos senaste bilar /.../FH12, det är ju som samma modell egentligen bara att de har fått en ansiktslyftning]/.../, man satt då bättre i de gamla faktiskt./.../ man satt mer som ingjuten i stolen. De nya är mer hårda och lite svårare att komma, ställa in./.../ Vi har ju provat och haft några såna här lånebilar från Volvo ibland, lite lägre, och då gör det som att det blir som en motortunnel i mitten mellan mig och eventuellt en passagerare. Så då kan man inte ha grejer, för jag brukar som vilja, ja, ställa upp så man har väskan och kaffe och allting i ordning. Så att det är lätt att nå. (C6)

Volvo har på sin bil [på] vänster sida bakom förarstolen har de då ett litet skåp som man kan låsa in plånböcker, värdesaker, såna grejer va och, och det är ett litet, typ, trappräcke som skyddar det här skåpet va. Och det är helt okej för en kille som är 170-180 lång va, men för en kille som är 190 och några lång va är det inte helt okej va. För det, det slår man i hela tiden va, det är väldigt irriterande faktiskt. Men sen har ju Volvo en jävla bra och rymlig säng...på bredden, helt okej säng faktiskt om man tänker på att ligga i alltså med mjukhet och hårdhet och såna grejer så. (C7)

6.7.1. Lastbilarnas tekniska utveckling

De flesta av chaufförerna har enbart i liten utsträckning modern utrustning såsom elektronisk färdskrivare och GPS i sina bilar. Chaufförernas åsikter om den tekniska utvecklingen av lastbilarna innehåller både positiva och negativa inslag. Flera anser att utvecklingen medfört både för- och nackdelar. Till det positiva räknas bl.a. GPS, som av flera anses praktiskt i olika situationer. Det kan handla om att ta sig fram på en okänd ort (i synnerhet i utlandet), att lokalisera en chaufför som kan hjälpa en kollega vars lastbil havererat, eller att genom att kunna se om en lastbil stått stilla under lång tid upptäcka om något problem uppstått. Till de negativa sidor hos GPS räknas att systemet kan skapa en känsla av övervakning, ”lite som en filmkamera i bilen”. Flera chaufförer tror också att möjligheten att lokalisera lastbilar kan leda till att t.ex. transportledare pressar chaufförer, vilket i sin tur skapar stress och kan leda till en höjd risk för

trafikolyckor eller dylikt. En av chaufförerna tycks också anse att en ”riktig” chaufför inte ska behöva använda sig av GPS för att hitta dit han/hon ska.

Flera chaufförer är kritiska till att lastbilarna kommit att innehålla mycket elektronik. En vanlig åsikt är att detta är bra så länge det fungerar som det ska. Exempelvis betraktas displayer med information som kan användas under pågående körning av en chaufför som någonting som underlättar arbetet. Chaufförerna betonar dock att den känsliga utrustningen lätt går sönder. Då detta inträffar kan chauffören inte åtgärda felet själv, utan är beroende av verkstadshjälp. Väl på verkstaden, menar en chaufför, är det dock felsökning med hjälp fördelaktigt, vilket bl.a. innebär att verkstadstiden förkortas.

Flera chaufförer har noterat en utveckling mot ökad datorisering av transportererna, vilket bl.a. innebär att körordrar skickas i elektronisk form direkt till chauffören. En negativ aspekt på detta är att kontakten mellan chaufför och transportledare minskar. I och med att denna kontakt ofta redan är begränsad blir chaufförens arbete än mer ensamt till sin karaktär.

Bland de positiva aspekterna på fordonsutvecklingen nämns att lastbilarnas köregenskaper förbättrats avsevärt. Bilarna upplevs som betydligt tystare, bekvämare samt mjukare att köra. Detta bidrar bl.a. till att chauffören inte blir lika trött som i en lastbil av äldre modell, vilket påverkar både chaufförens hälsa och trafiksäkerheten i positiv bemärkelse.

Den [tekniska utvecklingen av lastbilarna] är ju till det positiva. Det tycker jag. /.../ [Eftersom] De blir tystare. Mjukare att köra. Allt sånt. Bekvämlighet... (C8)

Det är... kvalificerad bullshit. Det är väl bra med GPS och sådär men det börjar bli alldeles för mycket elektronik i bilarna. Så händer det någonting efter vägen då är vi beroende av verkstad. Det är som inte mycket vi kan göra själv längre utan vi måste sitta och vänta där tills det kommer ut en jourbil. Och det är inte alltid de kan åtgärda det för de behöver mätinstrument och allt vad det nu är /.../ ...och den där färdskrivaren, går den paj, är den sönder, liksom vad ska man göra då? /.../ Så att det där, det är bara dumheter. Rent ut sagt. (C2)

Du blir ensammare och ensammare /.../ för att får du en körorder genom datorn eller faxen va då minskar kontakten /.../ du pratar inte med så många kanske på telefon då om man säger så. Så det blir ju mer ensamt ju mer... finesser du har i bilen. Så att det är både på gott och ont va. (C3)

6.8. Synen på mansdominansen inom yrket

Samtliga chaufförer i studien ser positivt på kvinnor som lastbilschaufförer, och menar att de gärna skulle se att kvinnorna inom yrket blev fler. En av dem är dock något mer likgiltig inför frågan än de övriga. En chaufför menar att fler kvinnor inom yrket skulle kunna förbättra bilden av yrket. En annan ser t.o.m. en ökning av antalet kvinnliga chaufförer som den enda positiva utvecklingen inom åkerinäringen under den senaste tiden. Det mest fördomsfulla eller negativa uttalandet om kvinnor som kör lastbil gör gällande att de ofta är okvinnliga.

De tjejerna som [kör lastbil], det är lite mankvinnor. Det är inte särskilt kvinnligt över dem. (C8)

Flera chaufförer anser dessutom att kvinnor ofta är bättre chaufförer än män. Detta beror, enligt chaufförerna, på att kvinnor kör lugnare och försiktigare, har en större förmåga att hålla sig lugna i olika situationer, och dessutom är ”mer rädda om grejerna”, d.v.s. lastbilarna.

Jag [tror] att många tjejer faktiskt... t.o.m. kan vara lite bättre. För de kör lugnare och försiktigare. (C1)

Jag tycker inte man ska vara så jävla trångsynt så att man, alltså så att man, att tjejer kan inte köra lastbil och sånt va för det är skitmånga tjejer som jag har sett som är jävligt duktiga på att köra bil va, och backa. Men sen är det kanske att de får kanske lite grann större problem om det är tyngre gods de ska lossa och lasta. (C7)

Chaufförerna är osäkra på orsakerna till den skeva könsfördelningen inom chaufförsyrket. Den orsak som nämns oftast är att yrket ofta anses fysiskt tungt, och att detta skulle kunna innebära svårigheter för kvinnliga yrkesutövare. Flera chaufförer poängterar dock att chaufförsyrket idag knappast längre är att betrakta som tungt, i och med att arbetsuppgifterna förändrats och olika hjälpmedel finns att tillgå. En andra orsak som nämns är av många chaufförer är att yrket traditionellt sett betraktats som manligt. Detta synsätt ska sedan ha levt kvar, och förhindrat att fler kvinnor söker sig till yrket. Slutligen tror en kvinnlig chaufför att kvinnor kan tänkas uppfatta yrket och arbetsmiljön som en ”tuff miljö”; en annan att kvinnor inte vågar jobba som chaufförer p.g.a. att lastbilarna är stora.

[Yrket] har väl varit [mansdominerat] av den anledningen att det har varit ganska tungarbetat förut. /.../ [Nu] ser jag inte alls nåt behov alltså nåt hinder för ett fruntimmer att köra lastbil. (C1)

Det har varit sånt där som räknats som manligt yrke på något sätt som har levt kvar på något sätt. (C6)

Bilen är stor. Jag tror att tjejerna är nog lite mer försiktigare, så. Vågar inte... (C5)

6.8.1. Problem förknippade med att vara kvinna inom chaufförsyrket

Trots att de intervjuade chaufförerna anser sig ha en **positiv syn på kvinnliga chaufförer** är situationen inte oproblematisk. De problem som de intervjuade kvinnliga chaufförerna ställts inför tycks grundas i bristande acceptans och respekt.

En chaufför såg sin könstillhörighet som problematisk i förhållande till sitt yrke. Hon menar att hon, i egenskap av kvinna och chaufför, inte har samma förutsättningar som en man inom samma yrke. Hon upplever att hon har **svårare att bli accepterad** inom yrket, och måste hävda sig betydligt mer än en man, som har lättare att accepteras tack vare sin könstillhörighet. Hon får också medhåll av en manlig chaufför som har noterat samma tendens. Ingen chaufför säger sig dock själv tillämpa denna negativa attityd gentemot kvinnliga chaufförer. Det omnämns snarare som någonting som förekommer hos andra företrädare hos chaufförsyrket.

Jag är så jäkla trött på att slåss om min plats här i världen. Jag önskar bara att det kunde vara likadant för mig som det är för vissa karlar, för vissa karlar har det förspänt eller vad man ska kalla det, bara för att de är karlar /.../ [Mansdominansen] är både bra och dålig. Och jag tycker det är lite dåligt på det viset för att, hade det varit bättre

könsfördelning så kanske det inte hade varit lika jobbigt att liksom, att få hela tiden, det här att man får kämpa sig fram för att visa att jag kan jag också. (C2)

Lite grann tror jag [att tjejer måste vara ännu duktigare än killar]. Jag tror de känner det själv i alla fall så. Att de måste vara lite bättre. Eller inte vara bättre, eller ja, de får nog kämpa mer, för att bli accepterade. Det tror jag. (C1)

De två kvinnliga chaufförer som intervjuades ansåg att det förekommer andra skillnader i hur kvinnor betraktas eller behandlas i vissa situationer. Det kan t.ex. handla om mediebevakning av trafikolyckor i vilka lastbilar varit inblandade. Enligt chauffören är det vanligt att det poängteras om en kvinna kört lastbilen. Detta gör det svårare att vara anonym, och tycks dessutom av chauffören tolkas som att medierna försöker få det att framstå som att kvinnliga chaufförer är mer benägna att bli inblandade i olyckor än manliga.

Det är att, det hände för ett par år sen, hände det, var det en tjej som körde en trailer, som välte så den tog eld. Då var de tvungna att skriva "kvinnlig chaufför". Annars skriver de ju bara "chaufför". (C5)

Den andra kvinnliga chauffören som medverkat upplever att hennes attraktivitet på arbetsmarknaden minskade i samband med att hon fick barn, och att stödet från arbetsgivaren varit dåligt. Detta tycks dock inte tolkas som ett utslag av mekanismer som är specifika för åkerinäringen eller chaufförsyrket, utan som beroende på att kvinnor ofta bär huvudansvaret för barnen med avseende på t.ex. föräldraledighet. Samma chaufför har också erfarenheter av upprepade sexuella trakasserier från manliga kollegor som inte respekterar hennes avvisanden.

Det är många chaufförer som kan bli imponerade av att man är tjej och kör, och då tror de även att man är, typ, lätt på foten. Och det kan vara väldigt jobbigt att hela tiden värja sig mot typ såna där sexuella anspelningar hela tiden. Även om man har gjort klart liksom att "lägg av, jag är inte intresserad". Visst, slänga käft det kan man ju göra. De ska lära sig att acceptera vars gränsen går. Utan att man ska behöva golva dem. (C2)

6.9. Synen på stereotyper och fördomar om chaufförer

Flertalet av chaufförerna upplever att det i samhället finns någon form av stereotypa bilder eller fördomar om chaufförer som yrkesgrupp. Endast någon chaufför är osäker på huruvida fördomar existerar. Det är heller inte alla som kan specificera vad dessa föreställningar går ut på. Det framkommer dock att chaufförerna har identifierat fördomar dels om dem själva, dels om lastbilar.

Lastbilar betraktas av människor i allmänhet som ett irritationsskapande inslag på vägarna; att de är stora, tar upp plats och bromsar upp trafikflödet. Allmänhetens bristande förståelse för lastbilstrafikens villkor (t.ex. i form av hastighetsregler) upplevs som frustrerande av några chaufförer. Flera av dem poängterar också att utan lastbilar "stannar samhället", och att gemene man borde inse att de inte skulle ha tillgång till t.ex. färska grönsaker om det inte vore för transporterna. Chaufförerna menar dock att de inte bryr sig nämnvärt om denna negativa syn på dem och deras arbete. En chaufför tillämpar dock strategin att försöka förbättra bilden, en annan att uppvisa ett trafikbeteende som i varje fall inte förvärrar allmänhetens uppfattning.

Jag försöker ju att vara snäll emot trafiken. /.../ Jag vill ju att bilister ska tycka "wow, de kör bra". (C5)

Flera chaufförer upplever att det har skett ett skifte i attityder gentemot chaufförer. De menar att chaufförsyrket förut var mer statusbetonat och ansågs glamouröst i någon mån. Detta har numera försvunnit för att ersättas av en betydligt mer negativt vinklad bild.

Chaufförerna upplever att det finns fördomar som är kopplade till mer personliga egenskaper hos chaufförer. Utifrån det som framkommit i intervjuerna kan en samlad bild se ut på följande sätt: en chaufför är en överviktig man med låg utbildningsnivå och ohälsosamma levnadsvanor, som är ständigt otrogen mot sin partner, missköter sitt arbete samt klär sig i rutig skjorta, skinnväst och träskor.

Denna grovt förenklade bild inkluderar de stereotypa drag som chaufförerna anser att de ibland tillskrivs. I allt väsentligt anser de att bilden inte stämmer. De inslag som några av chaufförerna håller med om handlar främst om föreställningarna om chaufförers utseende (t.ex. val av klädsel), men däremot inte om idéerna om negativa beteenden. Några chaufförer är märkbart irriterade över detta, och anser att det inte stämmer och att det är fel att göra dylika generaliseringar.

Jag tror det var lite mer glamouröst förr att vara chaufför va, då såg folk upp till dig, till chaufförer och det här va. De tyckte de var vägens riddare. (C3)

Bilden av en lastbilschaufför det är ju en lat, lätt överviktig, eller kraftigt överviktig person, 99% manlig kan en väl nästan säga och ja, allmänt ovårdad och... och ja, vad ska en säga, lågutbildad framför allt då kanske. (C4)

[Bilden av en chaufför] det är rutig skjorta, skinnväst och träskor, tjock mage. /.../ Det är faktiskt, stämmer rätt bra. (C5)

Ja visst fan är det fördomar om chaufförer. Helt klart är det det. /.../ t.ex. som på min sambos jobb va, dem som hon jobbar, de tjejerna, de säger det, "har du en sambo som är utlandschaufför, hur fan kan du leva ihop med en sån för han har väl en tjej i var stad han passerar och han springer väl där nere på bordellerna och stripklubbarna och sånt" va. (C7)

Chaufförerna menar genomgående att de inte låter sig påverkas av fördomar eller stereotyper. Liksom även de blivande chaufförerna (eleverna, se kapitel 5.6.) anser de sig själva veta hur verkligheten ser ut, och att de därför inte behöver fästa något avseende vid utomstående personers åsikter.

Jag skiter i [fördomarna]. Jag vet själv hur jag är och jag kan stå för det. /.../...vill folk snacka va så, ja, låt dem snacka då, vet de inte vad de pratar om ändå va så okej, det får stå för dem. (C7)

6.10. Åsikter om nyrekrytering

Chaufförerna tillfrågades om hur de såg på möjligheterna att rekrytera nya chaufförer i framtiden. För att höja intresset för yrket ansåg flera att det viktigaste är att informera ungdomar. Denna **information** ska förmedlas genom yrkesföreträdare som besöker skolor. Dessa informatörer ska berätta om vad yrket innebär på ett sakligt sätt, och ta upp både för- och nackdelar. Några chaufförer har fått intrycket att många unga personer som söker sig till yrket, t.ex. praktikanter vid chaufförernas åkerier, inte har en verklighetsförankrad bild av yrket. Då denna förskönade bild ersätts av en mer realistisk tappar många intresset för yrket. Någon uttrycker sig också mer negativt om dessa ungdomar, och menar att de är arbetskygga. Däremot anses de praktikanter som skickats av Arbetsförmedlingen mer motiverade och seriösa. En annan chaufför menar också att det är resursslöseri att lära upp nya chaufförer då det saknas garantier för att dessa verkligen kommer att inleda en karriär som yrkeschaufförer.

Vidare ansåg flera chaufförer att **lönerna** måste höjas för att locka fler ungdomar till yrket. Samtidigt ansåg vissa chaufförer att lönenivån är helt acceptabel; i enlighet med kompetensnivån och i varje fall inte sämre än för någon annan jämförbar yrkesgrupp.

[För att höja intresset för yrket tror jag att man måste] fara ut i skolorna och berätta om yrket och påtala både för- och nackdelar. För att oftast dem som börjar skolan och går transport, det är en förskönad bild man har av yrket, att det inte alls är lika tungt, smutsigt... utan man får en bild att det är ganska enkelt, lättvindigt. Jag tror man måste få mer ren skär information om vad det innebär, samtidigt som att framförhålla liksom att "åh, det här arbetet är det bästa, man känner att man lever" (C2)

[För att höja intresset för chaufförsyrket krävs det] väl information om hur det här yrket egentligen fungerar för det tror jag inte det är så jävla många som riktigt har koll på, och sen att lönesidan även där går upp ännu lite till va. Det tror jag, det krävs, att man får upp lönesidan./.../ (C1)

Flera chaufförer uttrycker dock tveksamhet till huruvida det är möjligt att höja intresset för yrket, bl.a. beroende på vissa av yrkets arbetsvillkor. Dessa chaufförer har svårt att se att särskilt många personer kan tänka sig ett liv där man sällan är hemma, är ensam i stor utsträckning och har oregelbundna arbetstider. Och om än de potentiella chaufförerna accepterar detta så tror flera chaufförer att dessas partners och familjer antagligen inte kommer att göra detsamma.

De kan bara glömma det, dagens ungdomar, den generation som växer upp idag, de kan inte tänka sig att ligga ute som vi gör. /.../ Vi är den sista generationen som kan tänka sig att ligga ute /.../ Och speciellt om du har familj för /.../ det ställer nog lite grann krav på förhållandet och på den andra personen också. (C7)

Många vill ju ha fasta arbetstider och... ja, ett ordnat fritidsliv kanske en ska säga då kort och gott. Och då är det ju inte något bra alternativ, det kan jag ju inte påstå. (C4)

En av chaufförerna i studien ser en möjlighet i datoriseringen av lastbilarna; att detta skulle kunna vara något som lockar ungdomar att välja yrket. En annan chaufför emotsäger dock detta.

Han anser att det ytterst handlar om de grundläggande förutsättningarna för transporter; där det inte är möjligt att påverka t.ex. avstånd genom fordonsutveckling.

Det här med lastbil och transporter det blir ju mer och mer, vad heter det, datorer och sånt med, så jag menar det finns ju lite i den biten [som] kanske kan intressera dem [ungdomarna]. (C3)

I grund och botten, hur du än vidareutvecklar lastbilen och allting så i grund och botten så ska det ju transporteras, och det transporteras på nätterna, och avstånden är ju vad de är va. Det kommer alltid ta det de här tre dagarna från Spanien och upp om vi nu tar det va. Det går ju aldrig att komma ifrån. Det spelar ingen roll hur många datorer du sätter in i bilen för det va. Det kommer du ju aldrig ifrån. (C8)

6.11. Slutsatser

Utifrån det som framkommit i intervjuerna med de yrkesverksamma chaufförer som deltagit i studien kan följande slutsatser dras:

Chaufförerna...

- 1) ...har i de flesta fall inte haft chaufförsyrket som drömyrke, men ändå valt detta framför allt p.g.a. ett eget intresse. Kontakt med yrket tycks ha varit betydelsefull för yrkesvalet, liksom i vissa fall slumpen.
- 2) ...trivs i regel med sitt yrke.
- 3) ...menar att chaufförsyrket framför allt innebär en hög grad av ansvar.
- 4) ...tycker att yrkets fördelar inbegriper att det är omväxlande, fritt, självständigt, ansvarsfullt, vävlönat, samt att det möjliggör att "se mycket" och träffa mycket människor.
- 5) ...ser framför allt en hög stressnivå samt svårigheter att ha ett fungerande socialt liv på fritiden som problematiska inslag i sitt arbete.
- 6) ...anser i regel att deras initiala förväntningar på yrket motsvaras av de verkliga förhållandena.
- 7) ...är överlag nöjda med sina arbetsvillkor (med avseende på t.ex. lön och arbetstider), även om åsikterna delvis går isär.
- 8) ...upplever att de krav som ställs på chauffören är bl.a. ansvarsstagande, ordningssinne, god förmåga att hantera kunder/servicekänsla, gott lokalsinne, initiativförmåga samt språkkunskaper.
- 9) ...anser att de själva inte har möjlighet att ställa krav på sitt yrke, eftersom det är arbetsgivare och kunder som står för kravformuleringen.

- 10) ...anser att de förändringar av arbetsförhållandena som de noterat inbegriper bl.a. höjt tempo, höjda krav på effektivitet samt på ansvarstagande från chaufförens sida.
- 11) ...har ingen tydlig föreställning om vilka krav som kommer att ställas på morgondagens chaufförer, men spekulerar i att tempot och stressen kan komma att stiga ytterligare, samt att datoriseringen av transporter kommer att vidareutvecklas.
- 12) ...oroar sig framför allt för den utländska konkurrensen (detta gäller i synnerhet utlandsförarna).
- 13) ...betraktar lastbilshyttens funktion och bekvämlighet som mycket viktig för dem som yrkesutövare.
- 14) ...ser både för- och nackdelar i fordonsutvecklingen. En fördel är att den nya tekniken underlättar chaufförens arbete, medan en nackdel är att lastbilens elektroniska utrustning har en benägenhet att gå sönder.
- 15) ...har en positiv syn på kvinnliga chaufförer, och ser gärna att kvinnorna inom yrket blir fler. Situationen för kvinnliga förare är emellertid inte oproblematiske, bl.a. eftersom de upplever sig ha svårt att accepteras i sin yrkesroll.
- 16) ...upplever att det finns stereotyper och fördomar kopplade till chaufförer som yrkesgrupp, men uppger att detta inte påverkar dem.
- 17) ...tror att bra information om yrket och dess villkor samt höjda löner kan bidra till en ökad nyrekrytering av chaufförer i framtiden.

7. SAMMANFATTANDE DISKUSSION

7.1. Åsikter om chaufförsyrket och dess krav

Hos de grupper som redan befinner sig i kontakt med chaufförsyrket; de blivande och de yrkesverksamma chaufförerna, är inställningen till yrket överlag positiv. Trivseln är god hos de etablerade chaufförerna, även om arbetssituationen inte uppfattas som oproblematisk. De initiala förväntningarna på yrket hade i princip infriats, och ingen av chaufförerna har känt sig besviken på yrket. Chaufförerna har dock haft svårt att säga vilka deras förväntningar på yrket egentligen var. De är också i allmänna termer nöjda med sina arbetsförhållanden och –villkor. Dessa accepteras som de är, samtidigt som viss kritik uttrycks mot t.ex. arbetstidslagstiftningen, som uppfattas som verklighetsfrämmande.

När det gäller de krav som ställs på chaufförerna anser båda grupperna att det är viktigt att vara tillmötesgående mot kunder, att hålla tider och att ta ansvar. De båda grupperna är överens om att ansvarstagande och pålitlighet är viktiga beståndsdelar i en chaufförs kompetens. Chaufförerna betraktar också detta som positiva sidor hos yrket. Bland de negativa sidorna märks främst stress och konsekvenser för chaufförens privatliv. De blivande chaufförerna har i de flesta fall ingen klar bild av vilka deras framtida yrkes för- och nackdelar kan tänkas vara, och tycks överlag inte ha funderat på sitt framtida yrkesliv i någon större utsträckning.

Både yrkesverksamma och blivande chaufförer är relativt kravlösa i relation till sitt yrke. De krav som trots allt uttrycks har ofta karaktär av önskemål eller förhoppningar eller framstår som självklarheter. Chaufförerna anser i princip genomgående att deras möjligheter att ställa krav på t.ex. arbetsgivare är små, och att de t.o.m. kan riskera sin anställning om de skulle uppfattas som besvärliga eller gnälliga. De blivande chaufförerna har ett praktiskt taget unisont krav på att yrket ska utövas på ett laglydigt sätt, något som troligtvis har ursprung i påverkan inom ramen för deras pågående utbildning.

7.2. Kvinnor och män

Det finns i det empiriska materialet några uppslag för en diskussion kring kvinnor och män i relation till chaufförsyrket. Bland de elever i årskurs nio som medverkade i studien var kvinnlig könstillhörighet någonting som minskade sannolikheten för att vilja arbeta inom yrket. Det är med andra ord framför allt pojkar som visat sig intresserade. En orsak till detta kan vara att ungdomarna också uppfattar yrket som företrädesvis manligt. Ungdomarna har uppfattat att yrket är mansdominerat, och underbygger också genom sina attityder denna skevhet. Det är inte troligt att könsfördelningen inom chaufförsyrket kommer att förändras om de framtida chaufförerna följer och reproducerar det könsmässiga mönster som redan finns.

En oroande aspekt på åsikterna hos dem som kan tänka sig att arbeta som chaufförer i framtiden är att de värderar jämställdhet mellan män och kvinnor lägre än både de som inte kan tänka sig att arbeta inom yrket och ungdomsgruppen som helhet. Om ja-sägarna faktiskt väljer att arbeta inom chaufförsyrket finns en risk för att de kan komma att reproducerar den kvinnosyn, med inslag sexism, som redan finns inom chaufförskollegiet.

Hos de blivande chaufförerna fanns inga märkbara skillnader i åsikterna om yrket. Detta kan bero på att dessa personer i de flesta fall inte hade några ingående kunskaper om de faktiska förhållandena i yrkeslivet. Denna osäkerhet återkommer ofta under intervjuerna.

Intervjuerna med de yrkesverksamma chaufförerna innehöll vissa problematiska inslag relaterade till synen på kvinnliga chaufförer. Det förekommer att dessa ställs inför problem som tycks bero på deras kvinnliga könstillhörighet å ena sidan och den manliga yrkeskulturen inom chaufförsyrket å andra sidan. De medverkade kvinnliga chaufförerna tycks ha haft en starkare vilja att bli just chaufförer än de manliga. Detta skulle kunna tolkas som ett utslag av den svårighet att

accepteras som yrkesutövare som de upplever. Kanske är det så att en kvinna som önskar arbeta inom ett mansdominerat yrke måste vara särskilt målmedveten. Kvinnor utgör en under-representerad grupp inom chaufförsyrket, varför det kanske krävs ett särdeles starkt brinnande intresse för yrket för att ta sig in.

7.3. Rekrytering av framtidens chaufförer

Chaufförer utgör nyckelpersoner i dagens transportberoende samhälle. Utifrån det som framkommit i de empiriska studier som denna rapport bygger på tycks emellertid nyrekrytering av chaufförer vara en i någon mån problematisk uppgift.

De faktorer som var betydelsefulla för valet av eller intresset för chaufförsyrket är snarlika för potentiella, blivande samt yrkesverksamma chaufförer. Det som dominerar är att yrket uppfattas som roligt och intressant, och upplevs ha en rad positiva egenskaper (exempelvis att det är fritt, omväxlande och välavlönat). Hos ungdomarna var det dominerande motivet mot detta yrkesval att det uppfattades som tråkigt.

Det finns en avsevärd spännvidd i synen på vad som karaktäriserar chaufförsyrket mellan dem som är positivt respektive negativt inställda till det. Intresseområden varierar naturligtvis mellan olika människor. Intresset för att arbeta som chaufför är dock kopplat till vissa aspekter på ungdomarnas personliga bakgrund (exempelvis föräldrarnas utbildningsnivå), samt huruvida de kommit i kontakt med chaufförer eller lastbilar.

Intresset hos de ungdomar som medverkade i studien är relativt lågt, och deras syn på chaufförsyrket har ofta negativa förtecken. Det är tydligt att chaufförsyrket inte tillhör de yrken som uppfattas som attraktiva och åtnjuter hög status. Det finns också fördomar knutna till chaufförer som yrkesgrupp. Dessa föreställningar har sannolikt betydelse för exempelvis ungdomarnas syn på yrket, och därigenom också för deras intresse av att göra chaufförsyrket till sitt.

De krav som ställs på chaufförer tycks öka, och består till stor del av ansvarstagande och ett högt arbetstempo. Servicemedvetenhet framhålls också som en viktig egenskap hos både dagens och framtidens chaufförer. Det finns också en medvetenhet om dessa villkor, dels hos yrkesverksamma, men också hos blivande chaufförer. Det tycks vara så att de elever som idag läser vid fordonsprogrammets transportinriktning i stor utsträckning tillägnar sig de kunskaper som efterfrågas. Utbildningen har anpassats till att spegla arbetslivets kvalitetskrav.

Höjda krav på chaufförers utbildning samt på dem som yrkesutövare utgör tillsammans med tendenserna till bristande rekryteringsunderlag en problematisk och motstridig kombination. Kraven stramas upp samtidigt som ungdomar inte upplever yrket som lockande. Intagningskraven för eleverna på de transporttekniska utbildningarna är heller inte särskilt höga. Kanske kan åkerinäringen komma att tvingas släppa på kraven på chaufförer för att överhuvudtaget kunna få in folk i yrket.

De ungdomar som medverkat i denna studie är inte representativa för gruppen ungdomar som helhet. Om det ändå vore så att de svenska ungdomarna skulle visa sig vara en mycket svag rekryteringsbas är det knappast troligt att transportsystemet skulle undermineras. Skulle det inte vara möjligt att få tag på kompetenta chaufförer i Sverige är en rimlig spekulation att andra, icke-svenska, aktörer troligtvis skulle ta vid. I princip skulle därmed transportererna kunna genomföras på tillfredsställande sätt även med utländsk arbetskraft, både inrikes i Sverige och utrikes.

Konsekvenserna av ett potentiellt byte av chaufförskårens nationalitet för svensk del riskerar dock att bli allvarliga. Det problem som ligger närmast till hands är utbredd arbetslöshet hos svenska chaufförer, vilket skulle drabba både individer och samhällsekonomin i stort.

Det är också möjligt att de specifika kvalitetskrav som ställs av t.ex. åkeriers kunder inte är lika tydligt bemötta hos utländska åkerier som hos svenska. Konkurrensmedlet hos dessa aktörer tycks istället i första hand vara ett lägre kostnadsläge. Inom den svenska åkerinäringen har det däremot

gjorts försök att profilera sig genom att erbjuda kvalificerade transporter där exempelvis service är ett nyckelkompetensområde.

Det finns emellertid, inte minst hos de yrkesverksamma chaufförer som deltagit i denna studie, en vilja att bibehålla den svenska åkerinäringen. Den centrala frågan blir därmed hur chaufförer kan rekryteras, samt varifrån de kan hämtas. Med utgångspunkt i det som utmärker de ungdomar som kunde tänka sig att arbeta som chaufförer kan det t.ex. vara lämpligt att inrikta sig på ungdomsgrupper som på något sätt är i kontakt med chaufförer eller lastbilar. Det är dock svårt att mer konkret säga hur dessa personer ska identifieras. En potentiellt god kanal för rekrytering kan också vara arbetsförmedlingarna. Det finns i denna rapport indikationer på att människor som befinner sig i arbetsmarknadsåtgärder är mer motiverade att arbeta som chaufförer än t.ex. elever vid transporttekniska utbildningar. En möjlighet vore därmed att förmå arbetsförmedlingarna att öka antalet personer som vidareutbildas inom yrkesområdet. En förutsättning för detta är emellertid att det verkligen finns goda chanser för dessa personer att få jobb.

Med utgångspunkt i det empiriska materialet i denna förstudie tycks det som om intresset för lastbilschaufförsyrket sannolikt inte kan höjas mer än marginellt genom produktutveckling och designinsatser med avseende på lastbilarnas utformning. Det låga intresse som finns hos ungdomarna tycks bero på mer grundläggande uppfattningar om yrket, främst då den övervägande negativa bilden av detta. Det är knappast möjligt att ”designa fram” kompetenta chaufförer. Det är istället den negativa synen på chaufförsyrket som behöver förändras. Ett sätt att göra detta kan vara att ”marknadsföra” yrket, genom att t.ex. arbeta med att tvätta bort stereotyper och avdramatisera myter. Design och fordonsutveckling skulle kunna användas som ett led i dessa insatser, som dock kanske i första hand bör inriktas på attitydförändring och information. De positiva sidorna hos yrket behöver framhållas, i syfte att höja dess status.

Det vore av intresse att bygga vidare på denna förstudie, dels genom att genomföra vidare studier av samma grupper, men också genom att se till andra aktörer. Det kan t.ex. handla om att undersöka hur åkerier och speditörer ser på chaufförsyrkets och åkerinäringens framtid. Andra grupper vars attityder kan vara av intresse är transportföretagens kunder. Därigenom kan en mer heltäckande bild uppnås, där olika aktörer kan bidra med olika perspektiv på de frågor som utgör stommen i denna förstudie.

8. REFERENSER

8.1. Litteratur

Berg, B. (2004) *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*, Pearson

Designhögskolan Umeå universitet (2001) *Volvo Safe Stop – Säkra pausplatser för lastbilsförare*, Studentprojekt vid industridesignutbildningen hösten 1998

Dølvik, J.E. & Løken, E. (red.) (2003) *Veitransport av gods i et grenseløst europeisk marked: Utfordringer for nordiske fagforbund*, SALTSA (Joint Programme for Working Life Research in Europe) Report No 9:2003

Linge, G.J.R. (1991) "Just-In-Time: More or Less Flexible?" i *Economic Geography*, Vol. 67, No. 4, (Oct., 1991), 316-332

Långström, E.; Garvill, J.; Marell, A.; Westin, K. (1997) *Fjärrtransport med lastbil – En förstudie av åsikter om arbetet i och kring lastbilen*, TRUM-Rapport 1997:01, Umeå Universitet

Nehls, Eddy (1999) Lastbil som livsstil – en etnologisk yrkeskulturstudie bland lastbilsförare i yrkestrafik, *Etnologiska skrifter*:18, Designhögskolan Umeå universitet

Nehls, Eddy (2003) *Vägval: Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus*, *Etnologiska skrifter* 29, Umeå universitet/Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige 41

Nordström, R., Hermansson, E., Svedin, M. (2004) *Överlast i lastbilstrafiken*, TFK (Institutet för transportforskning, TRK Rapport 2004:9

SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys) (2005) *SIKA:s Årsbok 2005*

SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys) (2001) *Uppföljning av de transportpolitiska målen*, SIKA Rapport 2001:4

SOU (Statens offentliga utredningar) 2000:8, *Framtida godstransporter – Transportköparnas krav på transportsystem*, Rapport från Godstransportdelegationen, Fritzes offentliga publikationer

SOU (Statens offentliga utredningar) 2001:61, *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi*, Slutbetänkande av Godstransportdelegationen, Fritzes offentliga publikationer

Sveriges Åkeriföretag (2004a) *Fakta om åkerinäringen*

Sveriges Åkeriföretag (2004b) *Utvecklingstendenser för åkerinäringen*

Taaffe, E.J.; Gauthier, H.L. & O'Kelly, M.E. (1996) *Geography of Transportation*, Prentice Hall

TYA (Transportfackens Yrkes- och arbetsmiljönämnd) (1997) *2000-talets kompetensbehov för yrkesförare inom godstransportområdet – Rapport om transportbranschens krav på framtidens yrkesförare och transporttekniska utbildningar*

8.2. Internetkällor

Statistiska Centralbyrån (SCB): *Standard för svensk yrkesklassificering*
http://www.scb.se/templates/Standard____36492.asp (050215)

Statistiska Centralbyrån (SCB): 20 vanligaste yrkesgrupperna för män
http://www.scb.se/templates/tableOrChart____60932.asp (050516)

BILAGA 1: ENKÄT TILL POTENTIELLA CHAUFFÖRER

UMEÅ UNIVERSITET
Transportforskningsenheten



Hej!

Vid Transportforskningsenheten vid Umeå universitet (TRUM) pågår för närvarande forskningsprojektet *Drivers of the Future*. Projektet genomförs i samarbete med Designhögskolan vid Umeå universitet och är finansierat av Volvo lastvagnar. Projektet syftar till att undersöka uppfattningar om långtradarchaufförsyrket.

Undersökningen vänder sig till tre olika grupper: långtradarchaufförer, elever på gymnasiets fordonsprogram samt ungdomar som går sista året i grundskolan. Du är en av de elever i grundskolans årskurs nio i Umeå kommun som valts ut för medverkan i projektet. De skolor som deltar har valts ut slumpmässigt.

Vi hoppas att du har tid och möjlighet att besvara frågorna i enkäten. Frågorna behandlar dina uppfattningar om olika yrken, inklusive långtradarchaufförsyrket. Frågorna handlar också om din bakgrund samt om dina föräldrars utbildning.

De svar du lämnar i enkäten kommer att behandlas konfidentiellt och endast redovisas i statistiskt bearbetad form. Informationen kommer alltså inte att kunna spåras till enskilda personer.

Ditt deltagande i undersökningen är frivilligt. För att resultatet av undersökningen ska bli tillförlitligt är det dock viktigt att alla utvalda personer besvarar frågeformuläret, oavsett om de i framtiden kan tänka sig att arbeta som långtradarchaufförer eller inte.

Om du har några frågor eller synpunkter är du välkommen att ringa oss.

Med vänliga hälsningar

Katarina Haugen
Forskningsassistent
090-786 61 14

Jörgen Garvill
Projektledare
090- 786 64 09

BAKGRUNDSFRÅGOR

1. Är du

- Kille
 Tjej

2. a) Var bor du? (ange stadsdel/by)

b) Hur länge har du bott där?

- Hela livet
 Sedan år.....

3. Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Ange det som är relevant)

	Mamma	Pappa
Har gått i grundskola eller folkhögskola	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har gått på gymnasiet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har gått på universitet eller högskola	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. a) Vilken inriktning på gymnasieprogram har du sökt i första hand, och vilken inriktning har du sökt i andra hand?

	Sökt i första hand	Sökt i andra hand
Barn- och fritidsprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Byggprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fordonsprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handel- och administrationsprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hantverksprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hotell- och restaurangprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Industriprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Medieprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Naturbruksprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Naturvetenskapsprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omvårdnadsprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samhällsvetenskapsprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teknikprogrammet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat:.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Har ännu inte valt gymnasieutbildning		
<input type="checkbox"/> Tänker inte gå någon gymnasieutbildning		

b) Var det lätt eller svårt att välja?

Mycket svårt		Varken eller			Mycket lätt	
-3	-2	-1	0	1	2	3
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

c) Kände du dig påverkad att välja på ett visst sätt?

- Mycket påverkad
- Ganska påverkad
- Ganska opåverkad
- Helt opåverkad

d) Om du kände dig påverkad, varifrån kom denna påverkan?

- Kompisar
- Föräldrar
- Syokonsulent/studievägledare
- Informationsmaterial eller reklamkampanjer
- Annat

5. a) Vilket är ditt drömyrke?

.....

.....

b) Varför är just detta yrke ditt drömyrke?

.....

.....

.....

.....

**FRÅGOR OM DIN UPPFATTNING OM OLIKA YRKEN
SAMT YRKESVAL**

6. Hur intressanta tycker du att dessa yrken verkar?

	Inte alls intressant					Mycket intressant	
	1	2	3	4	5	6	7
Krögare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Filmproducent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Läkare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trädgårdskonsulent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Webbdesigner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Popmusiker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konferensvärd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Butikskassör	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brandman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Telefonförsäljare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skogsarbetare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Djurskötare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Industrielektriker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Glasblåsare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Långtradarchaufför	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mejeriarbetare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dörrvakt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hemhjälp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yrkesmilitär	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Skulle du själv vilja arbeta inom något av dessa yrken?

	Mycket ogärna						Mycket gärna
	1	2	3	4	5	6	
Krögare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Filmproducent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Läkare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trädgårdskonsulent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Webbdesigner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Popmusiker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konferensvärd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Butikskassör	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brandman	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Telefonförsäljare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skogsarbetare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Djurskötare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Industrielektriker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Glasblåsare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Långtradarchaufför	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mejeriarbetare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dörrvakt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hemhjälp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yrkesmilitär	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Hur viktiga är nedanstående egenskaper hos ett yrke?

	Inte alls viktigt						Mycket viktigt
	1	2	3	4	5	6	7
Bra arbetstider	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bra arbetskamrater	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mycket fritid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liten risk för olyckor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hög lön	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att få bestämma själv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att kvinnor och män behandlas lika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att få resa i arbetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frihetskänsla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omväxlande arbetsuppgifter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Roliga arbetsuppgifter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regelbundenhet/förutsägbarhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att kunna utvecklas som person	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kontakt med andra människor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. I vilken grad förknippar du nedanstående egenskaper med långtradarchaufförsyrket?

	I låg grad						I hög grad
	1	2	3	4	5	6	7
Bra arbetstider	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bra arbetskamrater	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mycket fritid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liten risk för olyckor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hög lön	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att få bestämma själv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att kvinnor och män behandlas lika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att få resa i arbetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frihetskänsla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Omväxlande arbetsuppgifter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Roliga arbetsuppgifter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Regelbundenhet/förutsägbarhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Att kunna utvecklas som person	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kontakt med andra människor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FRÅGOR OM DIN SYN PÅ LÅNGTRADARCHAUFFÖRSYRKET

10. a) Känner du någon som arbetar som långtradarchaufför?

- Ja
- Nej

b) Om du känner någon långtradarchaufför, vilken är din relation till denna/dessa person(er)?

- Familj (föräldrar, syskon)
- Släkt
- Nära vänner
- Ytligt bekanta

11. a) Har du någon gång åkt långtradare?

- Ja
- Nej

b) Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det?

- Det var jätteroligt
- Det var ganska roligt
- Det var varken roligt eller tråkigt
- Det var ganska tråkigt
- Det var jättetråkigt

12. Hur ser du på långtradarchaufförsyrket?

	1	2	3	4	5	6	7	
Dåligt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bra
Tungt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lätt
Tråkigt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Roligt
Bundet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fritt
Stressigt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lugnt
Gammaldags	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Modernt
Manligt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kvinnligt
Ensam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tillsammans
Svårt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Enkelt
Stillasittande	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rörligt

13. **Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?**

- Ja
- Nej
- Vet inte

14. **Om du kan tänka dig att arbeta som långtradarchaufför, vilken är den viktigaste anledningen till det?**

.....

.....

.....

15. **Om du inte kan tänka dig att arbeta som långtradarchaufför, vilken är den viktigaste anledningen till det?**

.....

.....

.....

16. **Tänk dig att du var långtradarchaufför, hur tror du att följande situationer skulle vara?**

	Tråkigt			Varken eller			Roligt
	-3	-2	-1	0	1	2	3
a) Att transportera gods från Sverige till t.ex. Frankrike och ligga ute på vägarna en veckas tid eller mer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Att dagligen köra gods fram och tillbaka mellan t.ex. Umeå och Sundsvall och ha normala arbetstider (kl. 8-17).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Att köra varubil med livsmedel till dagligvarubutiker inom t.ex. Umeå och ha normala arbetstider (kl. 8-17).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TACK FÖR DIN MEDVERKAN!

BILAGA 2: INTERVJUMANUAL, BLIVANDE CHAUFFÖRER

Bakgrund

Berätta lite om dig själv...

Kön

Varifrån kommer du?

Vad gör dina föräldrar?

Utbildningen

Varför valde du att gå fordonsprogrammet?

Var det något som påverkade dig att välja just den här utbildningen, eller kände du dig helt fri att bestämma själv vad du skulle jobba med? (Finns yrket i familjen/slakten? Kompisar som valde fordonsprogrammet?)

Tvekade du innan du valde att gå fordonsprogrammet?

Fanns det några andra yrken/gymnasieprogram som du övervägde? Vilka?

Vad lockade dig till chaufförsyrket?

Var det något i chaufförsyrket som du tyckte verkade dåligt?

Vad *visste* du om chaufförsyrket innan du valde att gå fordonsprogrammet?

Vad tycker du om din utbildning? (Vad är bra, lärorikt, roligt? Vad är mindre bra, dåligt?) Tror du att du får de kunskaper som du kommer att behöva i arbetslivet? (Praktisk & teoretisk kunskap, miljö- och kvalitetsfrågor, servicetänkande, kunskap om vardagen i yrket och de arbetsförhållanden som gäller?).

Vad vill du jobba med när du är klar? Vilka är dina drömmar? (köra en speciell bil, jobba för ett speciellt företag eller köra på vissa sträckor eller länder, köra viss typ av last)?

Tror du att du kommer att få arbeta med det du vill? Vad skulle du göra om det inte blev så?

Planer på kort och lång sikt? (t.ex. först anställd, sen egenåkare)

Yrket och framtiden

Vilka förväntningar har du på ditt framtida yrke? (Hur tror/hoppas du att det ska vara?)

Vilka krav har du på jobbet?

Vad skulle du inte ställa upp på?

Vilka krav tror du att din arbetsgivare kommer att ställa på dig? (att kunna hantera kunder på ett bra sätt och vara serviceinriktad, pålitlighet/ansvar, kunna språk, kunna hantera teknologisk utrustning i bilen, tidspress, bara köra bilen eller dessutom lastning/lossning?)

Tror du att kraven var annorlunda förut?

Tycker du att det finns fördomar och missuppfattningar om chaufförer? Vilka är de isåfall? Hur påverkar dessa dig?

Varför tror du att så många killar och så få tjejer jobbar som chaufförer? Vad tycker du om det?

Vad tycker du om lastbilschaufförernas arbetsvillkor?

- Arbetstider
- Lön
- Stämning/sammanhållning (Relationer till kollegor och arbetsgivare)
- Relationer till kunder och andra personer som du kommer i kontakt med
- Inflytande över din arbetssituationen (flexibilitet, kommunikation etc.)
- Den konkreta arbetsplatsen (Hur viktig är själva lastbilens utformning? T.ex. bekväm hytt, praktisk att lasta/lossa, bra köregenskaper etc)
- Regler och lagar
- Risker? (t.ex. olyckor, rån, last av farligt gods)
- Vad tycker du om långa (flera veckor, bo i lastbilen) körningar till destinationer i Europa?
- Påverkar jobbet privatlivet? (relationer till familj och vänner)

Sammanfattningsvis: Hur känner du inför ditt framtida yrke? (Förhoppningar? Önskemål? Trygghet/oro? Vad tror du kommer vara bra/dåligt?)

Finns det något annat du vill tillägga?

BILAGA 3: INTERVJUMANUAL, YRKESVERKSAMMA CHAUFFÖRER

Bakgrund

Berätta lite om dig själv...

Kön

Ålder

Utbildning

Bostadsort

Födelseort

Föräldrars yrken

Familjeförhållanden

Civilstånd

Barn

Yrkesvalet

Hur kommer det sig att du blev lastbilschaufför? (Vilka var de viktigaste skälen?)

Vad lockade dig?

Var det något i yrket som du tyckte verkade vara mindre bra?

Fanns det några andra yrkesalternativ som du övervägde? Vilka?

Kändes du att du var fri att själv välja precis vad du ville?

Har du yrket i familjen/slakten?

Hade du haft någon annan kontakt med yrket innan du bestämde dig?

Yrket/arbetsförhållanden

Hur länge har du arbetat som lastbilschaufför?

Hur länge har du varit anställd där du jobbar nu? Har du bytt arbetsplats någon gång? Isåfall hur många gånger, och varför?

Trivs du med ditt yrke?

Vad innebär det att arbeta som lastbilschaufför?

Vilka typer av körningar har du gjort? Vilken typ av transporter vill du helst arbeta med? (Var? Tider? Typ av last? Typ av bil?)

Hur trodde du att yrket skulle vara (då du utbildade dig och) då du började jobba?

Var det som du trodde?

Om ja – utveckla.

Om nej – varför inte, vad skiljer sig från förväntningarna? Är det bättre eller sämre än du trodde? På vilket sätt?

Har du ändrat din syn på ditt yrke över tid? (t.ex. p.g.a. förändrade personliga prioriteringar/förhållanden som t.ex. barn/familj eller insikter om vad jobbet kräver). Har du anpassat ditt sätt att leva till ditt yrke?

Vad krävs av chauffören? Vilken kompetens måste en chaufför ha idag?

Har kraven förändrats under den tid som du jobbat inom branschen? Tror du att det var annorlunda tidigare? Vilka krav tror du kommer att ställas i framtiden?

Vilka krav ställer du på ditt yrke? (Finns det något som du skulle vilja var annorlunda?)

Attityder

Vad tycker du om dina arbetsvillkor?

- Arbetstider
- Lön
- Stämning/sammanhållning (Relationer till kollegor och arbetsgivare)
- Relationer till kunder och andra personer som du kommer i kontakt med
- Ditt eget inflytande över din arbetssituationen (flexibilitet, kommunikation etc.)
- Den konkreta arbetsplatsen (Hur viktig är själva lastbilens utformning? T.ex. bekväm hytt, praktisk att lasta/lossa, bra köregenskaper etc)
- Regler och lagar
- Risker? (t.ex. olyckor, rån, last av farligt gods)
- Vad tycker du om långa (flera veckor) körningar till destinationer i Europa?
- Påverkar yrket/jobbet dina relationer till familj och vänner?

Hur känner du inför ditt yrke (bra/dåligt? trygghet/oro? ...)

Hur länge tror du att du kommer att jobba som lastbilschaufför?

Vad skulle kunna få dig att sluta som chaufför/byta jobb?

Tycker du att det finns fördomar och missuppfattningar om chaufförer? (Isåfall, påverkar det dig?)

Vad tycker du om den tekniska utvecklingen av lastbilarna (t.ex. GPS/satellitövervakning, elektronisk färdskrivare). Är det bra eller dåligt? (Förenklar det chaufförens jobb; t.ex. färre arbetsmoment – eller skapar det stress och känsla av att övervakas?).

Varför tror du att så många män och så få kvinnor jobbar som chaufförer? Vad tycker du om det?

Hur tror du att nyrekryteringen och intresset för chaufförsyrket skulle kunna höjas?

Sammanfattningsvis: vilka är de bra och vad är de mindre bra sidorna av ditt yrke?

Finns det något annat du skulle vilja tillägga eller som du tycker borde uppmärksammas?

BILAGA 4: SIGNIFIKANSTEST

CHI²-TEST

Kön * Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?

		Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?			Total	
		Ja	Nej	Vet inte		
Kön	Kille	Count	29	52	28	109
		Expected Count	18.5	63.4	27.1	109.0
		% within Kön	26.6%	47.7%	25.7%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	90.6%	47.3%	59.6%	57.7%
		% of Total	15.3%	27.5%	14.8%	57.7%
	Tjej	Count	3	58	19	80
		Expected Count	13.5	46.6	19.9	80.0
		% within Kön	3.8%	72.5%	23.8%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?		52.7%	40.4%	42.3%
		% of Total	1.6%	30.7%	10.1%	42.3%
Total	Count	32	110	47	189	
	Expected Count	32.0	110.0	47.0	189.0	
	% within Kön	16.9%	58.2%	24.9%	100.0%	
	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	16.9%	58.2%	24.9%	100.0%	

Chi²= 19.18, df=2, p< 0.001

Mammas högsta utbildning * Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?

		Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?			Total	
		Ja	Nej	Vet inte		
Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Mamma)	Har gått i grundskola eller folkhögskola	Count	4	8	9	21
		Expected Count	3.4	12.7	4.9	21.0
		% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Mamma)	19.0%	38.1%	42.9%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	13.8%	7.4%	21.4%	11.7%
		% of Total	2.2%	4.5%	5.0%	11.7%
		Count	14	31	6	51
	Har gått på gymnasiet	Expected Count	8.3	30.8	12.0	51.0
		% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Mamma)	27.5%	60.8%	11.8%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	48.3%	28.7%	14.3%	28.5%
		% of Total	7.8%	17.3%	3.4%	28.5%
		Count	11	66	26	103
		Expected Count	16.7	62.1	24.2	103.0
Har gått på universitet eller högskola	% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Mamma)	10.7%	64.1%	25.2%	100.0%	
	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	37.9%	61.1%	61.9%	57.5%	
	% of Total	6.1%	36.9%	14.5%	57.5%	
	Count	0	3	1	4	
	Expected Count	.6	2.4	.9	4.0	
	Annat					

Total	% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Mamma)	.0%	75.0%	25.0%	100.0%
	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	.0%	2.8%	2.4%	2.2%
	% of Total	.0%	1.7%	.6%	2.2%
	Count	29	108	42	179
	Expected Count	29.0	108.0	42.0	179.0
	% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Mamma)	16.2%	60.3%	23.5%	100.0%
	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	% of Total	16.2%	60.3%	23.5%	100.0%

Chi²= 15.26, df=6, p< 0.05

Pappas högsta utbildning * Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?

		Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?			Total	
		Ja	Nej	Vet inte		
Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Pappa)	Har gått i grundskola eller folkhögskola	Count	9	9	9	27
		Expected Count	4.5	16.0	6.6	27.0
		% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Pappa)	33.3%	33.3%	33.3%	100.0%
	Har gått på gymnasiet	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	32.1%	9.0%	22.0%	16.0%
		% of Total	5.3%	5.3%	5.3%	16.0%
		Count	10	31	12	53
		Expected Count	8.8	31.4	12.9	53.0

		% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Pappa)	18.9%	58.5%	22.6%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	35.7%	31.0%	29.3%	31.4%
	Har gått på universitet eller högskola	% of Total	5.9%	18.3%	7.1%	31.4%
		Count	8	59	19	86
		Expected Count	14.2	50.9	20.9	86.0
		% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Pappa)	9.3%	68.6%	22.1%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	28.6%	59.0%	46.3%	50.9%
	Annat	% of Total	4.7%	34.9%	11.2%	50.9%
		Count	1	1	1	3
		Expected Count	.5	1.8	.7	3.0
		% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Pappa)	33.3%	33.3%	33.3%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	3.6%	1.0%	2.4%	1.8%
	Total	% of Total	.6%	.6%	.6%	1.8%
		Count	28	100	41	169
		Expected Count	28.0	100.0	41.0	169.0
		% within Vilken är dina föräldrars högsta utbildning? (Pappa)	16.6%	59.2%	24.3%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
		% of Total	16.6%	59.2%	24.3%	100.0%

Chi²= 13.92, df=6, p< 0.05

Känner du någon som arbetar som långtradarchaufför? * Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?

		Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?			Total	
		Ja	Nej	Vet inte		
Känner du någon som arbetar som långtradarchaufför	Ja	Count	29	38	25	92
		Expected Count	15.1	54.0	22.9	92.0
		% within	31.5%	41.3%	27.2%	100.0%
		Känner du någon som arbetar som långtradarchaufför				
		% within	93.5%	34.2%	53.2%	48.7%
		Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?				
		% of Total	15.3%	20.1%	13.2%	48.7%
	Nej	Count	2	73	22	97
		Expected Count	15.9	57.0	24.1	97.0
		% within	2.1%	75.3%	22.7%	100.0%
Känner du någon som arbetar som långtradarchaufför						
% within		6.5%	65.8%	46.8%	51.3%	
Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?						
	% of Total	1.1%	38.6%	11.6%	51.3%	
Total	Count	31	111	47	189	
	Expected Count	31.0	111.0	47.0	189.0	
	% within	16.4%	58.7%	24.9%	100.0%	
	Känner du någon som arbetar som långtradarchaufför					
	% within	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?					
	% of Total	16.4%	58.7%	24.9%	100.0%	

Chi² = 34.64, df=2, p < 0.001

Har du någon gång åkt långtradare? * Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?

		Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?			Total	
		Ja	Nej	Vet inte		
Har du någon gång åkt långtradare?	Ja	Count	27	41	27	95
		Expected Count	15.6	55.8	23.6	95.0
		% within Har du någon gång åkt långtradare?	28.4%	43.2%	28.4%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	87.1%	36.9%	57.4%	50.3%
		% of Total	14.3%	21.7%	14.3%	50.3%
	Nej	Count	4	70	20	94
		Expected Count	15.4	55.2	23.4	94.0
		% within Har du någon gång åkt långtradare?	4.3%	74.5%	21.3%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	12.9%	63.1%	42.6%	49.7%
		% of Total	2.1%	37.0%	10.6%	49.7%
Total	Count	31	111	47	189	
	Expected Count	31.0	111.0	47.0	189.0	
	% within Har du någon gång åkt långtradare?	16.4%	58.7%	24.9%	100.0%	
	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
	% of Total	16.4%	58.7%	24.9%	100.0%	

Chi²= 25.68, df=2, p< 0.001

Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det? * Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?

		Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?			Total	
		Ja	Nej	Vet inte		
Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det?	Jätteroligt	Count	11	5	3	19
		Expected Count	5.4	8.2	5.4	19.0
		% within Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det?	57.9%	26.3%	15.8%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	40.7%	12.2%	11.1%	20.0%
		% of Total	11.6%	5.3%	3.2%	20.0%
	Ganska roligt	Count	15	21	18	54
		Expected Count	15.3	23.3	15.3	54.0
		% within Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det?	27.8%	38.9%	33.3%	100.0%
		% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	55.6%	51.2%	66.7%	56.8%
		% of Total	15.8%	22.1%	18.9%	56.8%
	Varken roligt eller tråkigt	Count	1	13	5	19
		Expected Count	5.4	8.2	5.4	19.0
	% within Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det?	5.3%	68.4%	26.3%	100.0%	
	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	3.7%	31.7%	18.5%	20.0%	
	% of Total	1.1%	13.7%	5.3%	20.0%	
Ganska tråkigt	Count	0	1	0	1	
	Expected Count	.3	.4	.3	1.0	
	% within Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det?	.0%	100.0%	.0%	100.0%	

	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	.0%	2.4%	.0%	1.1%
	% of Total	.0%	1.1%	.0%	1.1%
Jättetråkigt	Count	0	1	1	2
	Expected Count	.6	.9	.6	2.0
	% within Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det?	.0%	50.0%	50.0%	100.0%
	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	.0%	2.4%	3.7%	2.1%
	% of Total	.0%	1.1%	1.1%	2.1%
Total	Count	27	41	27	95
	Expected Count	27.0	41.0	27.0	95.0
	% within Om du har åkt långtradare, vad tyckte du om det?	28.4%	43.2%	28.4%	100.0%
	% within Kan du tänka dig att arbeta som långtradarchaufför i framtiden?	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	% of Total	28.4%	43.2%	28.4%	100.0%

Chi²= 17.48, df=8, p< 0.05

ONE-SAMPLE T-TEST (Avvikelse från mätskalans neutralläge (4) för synen på chaufförsyrket).

	Test Value = 4					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Dåligt - Bra	-3.504	189	.001	-.453	-.71	-.20
Tungt - Lätt	-3.590	188	.000	-.407	-.63	-.18
Tråkigt - Roligt	-7.788	189	.000	-1.000	-1.25	-.75
Bundet - Fritt	-6.301	189	.000	-.784	-1.03	-.54
Stressigt - Lugnt	-1.955	188	.052	-.233	-.47	.00
Gammaldags - Modernt	-1.464	189	.145	-.153	-.36	.05
Manligt - Kvinnligt	-12.506	187	.000	-1.404	-1.63	-1.18
Ensam - Tillsammans	-16.181	191	.000	-1.755	-1.97	-1.54
Svårt - Enkelt	3.894	189	.000	.442	.22	.67
Stillasittande - Rörligt	-13.822	189	.000	-1.747	-2.00	-1.50