

Conny kör mobilt

"Hur kan WAP stödja mobilt arbete i dynamiska miljöer?"

Ulf Nilrud ulf@informatics.gu.se
Erica Wollerfjord erica@informatics.gu.se

Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Institutionen för Informatik
1999

Abstract

The objective of this thesis is to give an example of how WAP can support mobile work and mobility. To be able to do this we have focused on persons whose work situation is very mobile and dynamic; truck drivers. By empirical studies and analysis of this material we present three design proposals, all based on WAP-technology. Two of these proposals were implemented to functional prototypes; Coordimate™ and Orderbörsen. With these applications the thesis shows some of the possibilities with WAP and the advantages it can give to mobile environments.

Conny kör mobilt

Förord

Vi vill framföra ett tack till de lastbilschaufförer som ställt sin dyrbara tid till vårt förfogande. Utan er hade vi inte kunnat genomföra detta arbete och därmed inte heller kunnat besvara problemställningen.

Vidare vill vi tacka vår handledare Fredrik Ljungberg, Magnus Bergkvist och de personer som medverkat i Conny-projektet.

Med förhoppning om trevlig läsning...

Göteborg 1999
Ulf Nilrud
Erica Wollerfjord

Conny kör mobilt

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	6
1.1. UPPSATSENS DISPOSITION.....	7
2. CONNY-PROJEKTET.....	8
3. TEORI.....	10
3.1. INFORMATIK.....	10
3.2. MOBILITET OCH MOBILT ARBETE.....	11
3.3. MOBILA TERMINALER.....	13
3.4. INTERNET & WAP.....	14
4. METOD.....	17
4.1. FÄLTSTUDIEMETOD.....	17
4.2. VÅR FÄLTSTUDIE.....	19
4.3. ANALYSMETOD.....	22
4.4. VÅR ANALYS.....	25
4.5. DESIGNMETOD.....	26
4.6. VÅR DESIGN.....	27
5. RESULTAT AV ANALYS.....	28
5.1. FYRA TYPER AV CONNY.....	28
5.2. DISKUSSION AV ANALYS.....	31
6. FRÅN ANALYS TILL DESIGN.....	36
7. RESULTAT AV DESIGN.....	38
7.1. COORDIMATE™.....	38
7.2. ORDERBÖRSEN.....	39
7.3. FRAKTSEDLAR SAMT ÖVERSÄTTNINGSVÄRKTÖG.....	43
8. DISKUSSION.....	45
8.1. SAMMANFATTNING.....	45
8.2. SLUTSATS.....	46
8.3. REFLEKTION.....	46
9. REFERENSER.....	48
BILAGOR.....	50

1. Inledning

Datorer används i stor utsträckning för att samla, behandla, kommunicera, lagra och hålla ordning på information (Dahlbom, 1993). IT-utvecklingen har tagit ett stort språng framåt i takt med att internetanvändandet ökat och för att komma åt samt dela information byggs datornät i allt större omfattning (Dahlbom, 1993). Problem som kvarstår är att datorn som används behöver ha fast uppkoppling mot nätet. Möjligheter att koppla upp sig med hjälp av mobiltelefoner och bärbara datorer finns visserligen men de idag existerande datornäten är inte anpassade för mobila terminalers låga bandbredd, vilket resulterar i att informationsutväxlandet till sådana enheter blir starkt begränsat. I samband med utvecklandet av WAP (Wireless Application Protocol) finns det nu möjlighet att förändra detta (Wapforum, 1999). Datornäten kan fortfarande förbli de samma, de har samma innehåll och uppbyggnad men WAP agerar som ett filter och anpassar data till mobila terminaler.

Uppsatsen utgår ifrån det arbete som vi på Viktoriainstitutet tillsammans med Ericsson Microwave, Volvo IT, Telia Research och Hogia Communications bedrivit inom projektet "Conny". Inom Conny-projektet har vi antagit att datorstött arbete inom mobila miljöer blir allt vanligare och i takt med att människor och företag får upp ögonen för mobilt arbete kommer marknaden för mobil informatik att vidgas drastiskt (Luff & Heath, 1998). Marknadspotentialen för WAP är stor och det finns möjlighet att tjäna mycket pengar för de företag som är snabbt ute på marknaden med produkter. WAP har potential att ge fördelar till i stort sett vilken bransch som helst, med förutsättning att stor del av arbetet sker mobilt (Wapforum, 1999). Vi valde att fokusera vår forskning på ett yrke där arbetet både sker mobilt och dynamiskt; lastbilschaufför.

När projektet startade hade alla projektdeltagare en bild av hur lastbilschauffören var som person och hur han bedrev sitt arbete. Vi hade även uppfattning om hans inställning till teknologi och hur olika IT-system som skulle kunna hjälpa honom i yrkesutövandet. Då ingen av deltagarna hade egna erfarenheter av lastbilsyrket kändes det naturligt att inte basera hela projektet på antaganden utan på verkligheten. Vi valde därför att studera chaufförens vardag genom att åka med chaufförer från olika företag runt om i Sverige och observera deras arbete från passagerarsätet. Vi gjorde en etnografisk studie, sammanställde och analyserade materialet, därefter kom vi genom ett antal diskussioner och "brainstormingsessioner" fram till designförslag baserade på WAP.

Syftet med denna uppsats är att beskriva hur vi i Conny-projektet gick tillväga för att svara på frågan "Hur kan WAP stödja mobilt arbete i dynamiska miljöer?", vilket tillika är uppsatsens forskningsfråga.

En kortare version av uppsatsen har publicerats på IRIS konferensen i Saeby, Danmark 1998.

1.1. Uppsatsens disposition

Vi börjar med att i stycke **1 Inledning** ge en allmän beskrivning av uppsatsen. Kapitel **2 Conny-projektet** behandlar projektet som uppsatsen är baserad på lite djupare. I kapitel **3 Teori** beskriver vi dels de generella teoretiska grunderna som vi haft med oss när vi påbörjade arbetet samt de för projektet mer specifika områden så som mobilitet, mobila enheter samt WAP. **Metod**, kapitel **4**, behandlar dels generella vedertagna metoder för undersökning, analys, design och de specifika metoder som vi valt att arbeta utifrån. Under punkt **5 Resultat av analys** presenteras de slutsatser vi dragit under analysarbetet, samt hur vi kom fram till dessa. För att poängtera svårigheten att gå från empiriska studier till design beskriver vi mer ingående i kapitel **6 Från analys till design** hur vi gjorde detta. Under rubrik **7 Resultat av design**, presenterar vi de produktförslag som togs fram av oss på Viktoriainstitutet och presenterades för de andra parterna i Conny-projektet. I det avslutande kapitlet, **8 Diskussion** summeras projektet och uppsatsen. Vi presenterar här de tankar och slutsatser vi dragit av arbetet.

2. Conny-projektet

Conny-projektet startade som ett samarbetsprojekt mellan Viktoriainstitutet, Ericsson, Volvo, Telia och Hogia. Projektet var baserat på det gemensamt fattade beslutet, mellan Ericsson, Nokia, Motorola och Unwired Planet, att WAP skulle bli en kommande standard inom mobiltelefoni. Utgångspunkten för projektet var att utveckla en WAP-applikation för lastbilschaufförer.

Alla parter inblandade i Conny-projektet hade en bild av yrket lastbilschaufför. Vi var väl medvetna om att de tankar vi hade kring yrket var förhastade och saknade grund, ett exempel på detta var att vi döpte projektet till Conny-projektet eftersom vi tyckte att Conny var det mest typiska namnet på en lastbilschaufför. Av alla våra förutfattade meningar och tankar kring chaufförerna så skilde de flesta sig åt, men det fanns ett par som var gemensamma. Vi trodde bl.a. att det som lastbilschaufför måste finnas stunder av *ensamhet* och *tristess*. Många personer betraktar sitt arbete som ett ställe för social gemenskap. De ser inte sin arbetsplats enbart som ett ställe där man skall göra nytta utan även en plats där man träffar andra människor vilka man diskuterar och umgås med. Baserat på egna erfarenheter är arbetskamraterna viktiga och de blir snabbt en stor del av "arbetet". Den karaktäristiska arbetssituationen för lastbilschaufförer är att under lång tid sitta ensam och köra utan närhet till kollegor att prata och diskutera med. För att få ett avbrott i tristessen eller skapa lite ny kreativitet väljer många att ta en paus, dricka en kopp kaffe och prata några ord med sina arbetskamrater. För yrkesval såsom lastbilschaufför finns inte denna möjlighet. Visserligen kan de stanna bilen, ta en paus och dricka en kopp kaffe men inte gå och sätta sig i fikarummet och träffa kollegor. Fikarummet för lastbilschaufförer gestaltar sig i form av fik längs vägen och det är snarare tur än skicklighet att träffa någon man känner på en vägkrog. Alternativet till att förlita sig på turen är att med hjälp av en mobiltelefon ta reda på om det finns någon inom bekantskapskretsen som befinner sig på rimligt avstånd och är intresserad av en kopp kaffe och lite konversation.

Mobiltelefonen används flitigt utav merparten av chaufförerna vilket i sin tur genererar telefonräkningar på stora summor. För den mängd pengar som många chaufförer, baserat på de höga telefonräkningarna, är beredda att betalar för att få lite kontakt och underhållning torde man med teknologins hjälp kunna få mycket roligare och bättre underhållning. Tankar på tjänster som vi i projektet ansåg lämpliga att utveckla var olika former av spel, ATG-tjänster, elektroniska prenumerationer av tidningar och månadsmagasin etc.

Rörande investeringsmöjligheter för företaget antog Conny-projektet att de finansiella resurserna är ringa, oavsett storlek och organisationsform. Betalningsvilligheten är låg för en artefakt vars primära syfte är att underhålla och roa, trots faktum att investeringen med stor sannolikhet snabbt återbetalar sig genom chaufförens personliga engagemang och arbetsglädje. Å andra sidan, är företagen beredda att investera i produkter som enbart främjar arbetet? Exemplifiering av en

Conny kör mobilt

sådan produkt är de existerande fleetmanagementsystemen, vilka är tänkta att underlätta det faktiska arbetet för chauffören. Fleetmanagementsystemen har än idag inte uppnått någon försäljningssuccé. Baserat på ovanstående torde det finnas stor potential för en produkt som kan kombinera underhållning och arbete. En artefakt med utgångsläge att arbetet skall stödjas och underlättas men ändå möjliggör ett mer avslappnat utnyttjande där användaren blir road och får lite glans till vardagen.

Detta var vad Conny-projektet och studien fokuserades på. Vi ville utveckla WAP-tjänster som kunde underhålla och göra det enklare för chauffören Conny att hålla kontakt med vänner och bekanta när han var långt hemifrån. Det visade sig att chaufförerna inte var intresserade av produkter för underhållning utan snarare verktyg som förstärker yrkesrollen och ökar möjligheterna att arbeta vid de tillfällen som idag sågs som tråkiga eller outnyttjade. Projektet ledde fram till en rad designförslag av vilka vi idag har utvecklat två stycken applikationer som direkt eller indirekt är riktade mot lastbilschaufförer, Orderbörs och Coordimate™.

3. Teori

Conny-projektet är baserad på empiriska studier. Även om empirin är dominerande både i projektet och uppsatsen finns det en hel del bakomliggande teoretiska kunskaper och teorier. Framförallt har vi som författare påverkats av tiden som studenter på Systemvetarprogrammet i Göteborg och de åsikter som professor Bo Dahlbom förespråkar, vi har även fått ökad teorikunskap genom att ha arbetat som forskare och varit delaktiga i Viktoriainstitutets innovativa miljö.

3.1. Informatik

Informatikforskningen inom Sverige ser inte likadan ut på alla orter. I Göteborg har man valt att inrikta sig på *användningen* av informationsteknologi (IT). Genom att sätta användaren och hennes situation i fokus försöker man bygga teknologi som anpassas för människan inte tvärtom, då användaren får anpassa sig till tekniken. I allt för många fall rörande IT kan man se hur tekniken är byggd utan att passa människan.

Bo Dahlbom, professor i Informatik vid Göteborgs Universitet samt forskningsledare på Viktoriainstitutet, definierar forskningsarbetet i Göteborg som en teori-, design- och framtidsorienterad studie av IT-användning med en klart definierad användare (Dahlbom, 1995). Han förtydligar sedan ytterligare forskningsansatsen med hjälp av ett antal nyckelbegrepp;

Användarorienterat

Från att under 1960-talet ha handlat om utveckling av stora administrativa system med hjälp av systemutvecklingsmodeller och teorier så har ämnet nu mer kommit att handla om hur människor använder teknologin i sitt dagliga arbete.

Teoriorienterat

Dahlbom menar att de metoder som tidigare praktiserats, och fortfarande används till viss mån, sällan är praktiskt användbara mer än i ett rent pedagogiskt syfte. Nu försöker vi istället att använda oss av teorier för att beskriva, analysera och utveckla.

Artefaktorienterat

Användaren står för oss alltid i centrum vilket gör att vi ofta samarbetar med olika delar inom den samhällsvetenskapliga sektorn, samtidigt som vi är mycket intresserade av tekniken och dess utveckling. Dahlbom menar att det viktiga är interaktionen mellan teknik och människa.

Designorienterat

Vi är intresserade av IT användande, varken tekniken eller människorna i sig utan interaktionen mellan dessa. Vi är inte heller intresserade av hur det ser ut idag utan hur det kommer att se ut i morgon. Detta gör att design blir ett mycket viktigt nyckelord.

Framtidsorienterat

För att inte hamna på efterkälken och bara observera och beskriva utvecklingen är det i dagens mycket dynamiska värld oerhört viktigt att ha en god tanke och idé om hur framtidens IT användning kommer att se ut.

Kundorienterat

Vi är kundorienterade på så sätt att vi inte bedriver forskning bara för forskningens skull. Kunden kan vara företag, stat eller samhället i stort.

När PC:n började användas i större utsträckning bestod den av en dator, dvs ett fristående informationssystem. Användaren kunde utföra en mängd olika saker men det fanns ingen koppling till andra datorer och det gick därmed inte att kommunicera och utbyta data med andra. I takt med att information samlades och behandlades så uppstod ett nytt behov; att kunna utbyta data och information med andra. Detta ledde till att man kopplade ihop datorer i mer eller mindre lokala nätverk och efter ett tag uppstod även tanken på informationsutbyte med mer avlägsna system, folk började då i allt större grad få upp ögonen för internet. För att dessa system skulle vara användbara krävdes att användarna hade fasta arbetsplatser med stationära datorer.

Idag vill inte folk sitta på sina stationära arbetsplatser. De har fortfarande behov av datorer men vill samtidigt mötas och träffas på olika platser vilket implicerar att tekniken måste bli lika mobil som användarna vill vara (Dahlbom & Ljungberg, 1999).

3.2. Mobilitet och mobilt arbete

Människor blir mer och mer mobila både privat och i arbetet (Kristoffersen & Ljungberg, 1999a). Det är numera en regel snarare än ett undantag att delar av arbetet sker någon annanstans än på kontoret, möten och resor ses som naturliga inslag i arbetet. Dagens organisationer bygger på samarbete i form av projekt och arbetsgrupper i mycket högre grad än för bara några år sedan. Samarbete kräver att människor har möjlighet att enkelt hålla kontakt över stora avstånd både när de är på sitt kontor och på resande fot. Från en stationär dator på kontoret är det ingen större svårighet att hålla kontakt och samarbeta med kollegor runt om i världen eftersom det då finns möjlighet att använda e-mail, video- och telekonferenser etc. Det är vid

Conny kör mobilt

tillfällen då personen är borta från kontoret och de fast uppkopplade datorerna som problem uppstår. Utvecklingen av mobiltelefoner och PDA enheter (Personal Digital Assistants) håller på att förändra detta. I takt med att funktionalitet, överföringshastighet och acceptans för produkterna ökar och förbättras blir det också enklare och smidigare att arbeta på distans, även då man saknar tillgång till det fasta nätet. Det är den ökade mobiliteten och utvecklingen av produkter som stödjer mobilitet & mobilt arbete som Conny-projektet inriktat sig på. När vi designar IT för mobilt arbete krävs det en klar bild av vad mobilt arbete är samt hur det går till. Enligt Dahlbom & Ljungberg (1999) kan man skilja på fyra typer av mobilitet.

- Walking
- Wandering
- Travelling
- Visiting

Med **Walking** menar Dahlbom & Ljungberg att personer rör sig även i den traditionella kontorsmiljön. Personer sitter inte still på sitt arbete de rör sig hela tiden och gör förflyttningar mellan olika rum, skriver ut dokument, kopierar, går och hämtar en kopp kaffe etc.

Wandering är personer som arbetar med t.ex. IT-support. Detta är en yrkesgrupp som har en fast arbetsplats men som hela tiden utför arbete under tiden de förflyttar sig, de är mobila i stort sett hela arbetsdagen.

Travelling är när arbetet som skall utföras existerar på flera platser och arbetstagaren måste röra sig mellan dessa. Ett exempel är en konsult som förflyttar sig med hjälp av bil. Själva resandet är inte det primära utan snarare resans mål. Tiden i bilen är bara ett nödvändigt ont för att nå målet, dvs att komma fram till den nya platsen. Han kör mellan flertalet platser men förflyttandet i sig är inte kärnarbetet utan det huvudsakliga arbetet utförs när han kommer fram till den utstakade platsen. Att stödja arbete under tiden en person är "travelling" skulle kunna ha stor potential eftersom det annars rör sig om outnyttjad arbetstid.

Visiting är tillståndet efter travelling, dvs när personen nått resans mål och kommit fram med sin bil, då är han inte längre travelling utan då kallar vi honom i stället för visiting. Om vi fortsätter med konsultexemplet så är det i tillståndet visiting som konsulten utför sitt faktiska arbete.

Människor stannar sällan i en av ovanstående kontexter utan förflyttar sig ständigt mellan dem, dvs det är ytterst få som befinner sig i ett tillstånd under en hel arbetsdag (Dahlbom & Ljungberg, 1999). Vanligen utförs arbetet som i exemplet ovan

där konsulten har tillståndet travelling då hon kör till en plats och sedan övergår till visiting då hon kommit fram och då utför annan typ av arbete. Förflyttandet mellan kontexterna sker ofta utan att personen ifråga tänker på det som förändring eller byte av arbetsuppgift.

Många människor har vant sig vid att använda teknologi och har svårt att utföra sitt arbete bra utan tillgång till IT. Då man befinner sig på sitt kontor och alltså är i kontexten stationary eller walking så kan klassisk IT i form av stationära datorer ofta vara tillräckligt. Att däremot befinna sig i någon av de andra kontexterna lämnar ofta användaren utan tillräckligt IT stöd. Det är framförallt här som behovet av mobilteknologi och mobila terminaler ökar.

3.3. Mobila Terminaler

I dagens samhälle blir IT-användning i mobila miljöer allt vanligare. Detta ställer stora och helt nya krav på teknologin vi använder. För att det i dagsläget skall fungera och vara meningsfullt att använda IT vid mobila förhållanden krävs bl.a. att terminalerna är så pass små att de kan tas med överallt samtidigt som användaren inte vill ge avkall på funktionalitet och prestanda. Det som hittills gjorts är att man har fört informationssamhällets teknologi i form av stationära datorer direkt till en mobil miljö. Den fysiska storleken på produkterna har förminskats och därmed blir produkterna mer mobila. Exempel är olika PDA-enheter, dessa är försedda med en skärm och ett tangentbord och vissa har genom operativsystemet även fört med sig skrivbordsmetaforen. Andra terminaler har kommit ett steg längre i utvecklingen och har inte längre tangentbord utan använder sig av en touchskärm med tillhörande penna. Ljungberg & Kristoffersen (1999b) studerar flera typer av mobila terminaler, nedan presenteras några av dem.

- Mobiltelefon
- PDA
- Hybrid

Mobiltelefonen är en av de absolut vanligaste och mest använda typen av mobila IT. Den möjliggör interagering mellan personer som ständigt förflyttar sig, dvs även då personerna är mobila kan de nås och kontaktas via mobiltelefonen (Ljungberg & Kristoffersen, 1999b). Det är inte längre nödvändigt att uppsöka en telefonkiosk för att ringa då man befinner sig på stan, personen man söker behöver inte heller hålla sig hemma för att hon skall kunna kontaktas via telefon. Med hjälp av mobiltelefonen kan man förflytta sig och vara mobil samtidigt som det är möjligt att bli uppringd av vänner och bekantar.

PDA används ofta på samma sätt som en filofax, dvs almanacka, adressbok, anteckningsblad etc. PDA:er är elektroniska och det går därmed att koppla upp sig mot ett nätverk. Uppkopplingen görs via en kabel till en dator eller trådlöst via mobiltelefonen. Detta kan upplevas något krånglig och osmidig vilket medför att många väljer att inte ständigt vara uppkopplade på detta sätt. Informationen förs in i en PDA via tangentbord som på t.ex. Psion eller med penna på touchskärm som på t.ex. Palm Pilot.

Hybrid kan exemplifieras genom Nokia 9110, Communicator. Det är en kombinerad produkt av mobiltelefon och PDA, vilken det går utmärkt att ringa ifrån men även utföra de tjänster som en t.ex. Psion klarar av.

Baserat på egna erfarenheter anser vi att ovanstående mobila produkter är dåligt anpassade till sitt tänkta användningsområde. Vi utgår då från att det tilltänkta användningsområdet för dessa mobila produkter är att stödja personer som är mobila och samtidigt vill använda IT. De PDA-enheter som idag existerar på marknaden uppfyller inte detta syfte då de inte utgår från att användaren rör sig och är mobil utan från att användaren flyttar med sig kontoret till nya ställen. Både tangentbords- och touchskärms systemet fungerar bra då användaren sitter still och ger skärmen sin odelade uppmärksamhet. Problemen uppstår då användaren inte längre har tillgång till sittplats och bord utan går eller kör bil. På gående fot blir användandet av dessa mobila produkter mer problematiska eller näst intill oanvändbara! Att hålla enheten med ena handen och använda den andra för att skriva med, samtidigt försöka hitta vägen och titta på skärmen. Ringer telefonen samtidigt och information lagrad i PDA:n behöver användas så är kaoset ett faktum, händerna räcker inte till (Dahlbom & Ljungberg, 1999)!

Gemensamt för dessa portabla system är att de utgått från datorer med skrivbordsmetaforen, tangentbord och mus. Föredragsvis utgår man från användaren och användningen av tekniken. I fallet med PDA-enheter skulle detta t.ex. kunna innebära en enhet som känner av i vilket läge användaren befinner sig i och anpassar sig efter detta. Det skulle betyda att när personen går fungerar systemet som en högtalartelefon med mikrofon och hörsnäcka, när personen sitter ner som en PDA enhet av klassisk typ med tangentbord o.s.v.

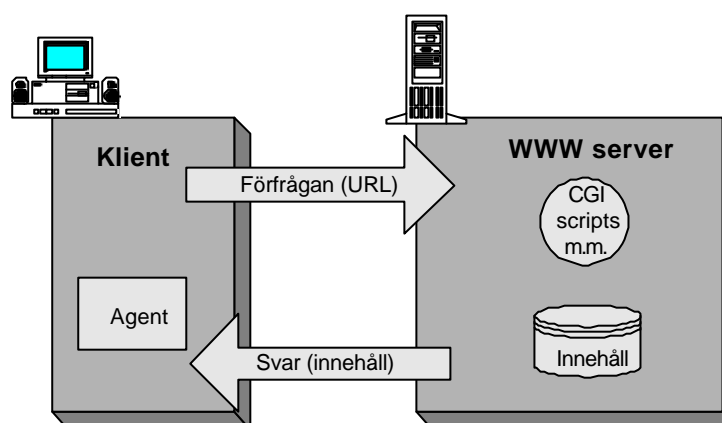
3.4. Internet & WAP

Internet har haft en enorm genomslagskraft och användningen av nätet ökar fortfarande lavinartat. Utvecklingen tycks fortsätta i samma riktning och det blir allt vanligare att lägga upp allt från reklam till fritidsintressen på hemsidor. Många personer har svårt att överhuvudtaget utföra sitt vardagliga arbete utan uppkoppling mot nätet och tillgång till den information som erbjuds där. Användandet av internet har hittills i stor utsträckning skett från stationära datorer och i takt med att samhället ökar i mobilitet ökar också problemen med internet, dvs personer behöver

Conny kör mobilt

koppla upp sig mot internet med mobilteknologi inte stationär. Detta innebär att efterfrågan på att kunna använda internet från mobila terminaler på ett effektivt sätt ökar. Internet eller WWW (World Wide Web) ger en mycket flexibel och kraftfull lösning, men den kräver högre överföringshastigheter än vad trådlösa terminaler idag klarar av.

WWW fungerar på följande sätt: Klienten, den stationära datorn, skickar med hjälp av en agent (WWW-brower) en förfrågan om en URL (Uniform Resource Location) till en Web-server. Servern svarar med att skicka tillgänglig information om den efterfrågade URL:en tillbaka till klienten i HTML-format (Hypertext Markup Language).



Figur 3.4.1. Kommunikation mellan WWW -server och WWW-brower

Stor del av de svårigheter som stötts på gällande internet på mobila enheter har framförallt gällt bandbredd. Dessa problemen kan överbryggas med hjälp av den standard som Ericsson, Nokia, Motorola och Unwired Planet enades om för sina kommande produkter. De tog fram WAP, Wireless Application Protocol, vilken är en öppen lösning, dvs inte ägd av något företag utan snarare en standard som många producenter enats om och som fritt kan användas i olika applikationer och produkter (Wapforum, 1999). WAP är ett protokoll och det fungerar som ett filter vid överföring av data. Vid WAP-kommunikationen är det, precis som i föregående exempel, en klient som skickar förfrågan till servern. Skillnaden mellan HTML- och WAP-kommunikation är mellanledet, en server kodar respektive avkodar de förfrågningar klienten skickar samt den information som www-servern svarar med. Denna server kallas Gateway eller WAP-Proxy. Dess uppgift är att filtrera HTML-

Conny kör mobilt

koden och konvertera den till WML (Wireless Markup Language), vilket är ett taggat språk som möjliggör WWW-navigation, hyperlänkar, text och bildpresentation samt formulär i olika format. WML är med andra ord mycket likt HTML som idag används på internet.

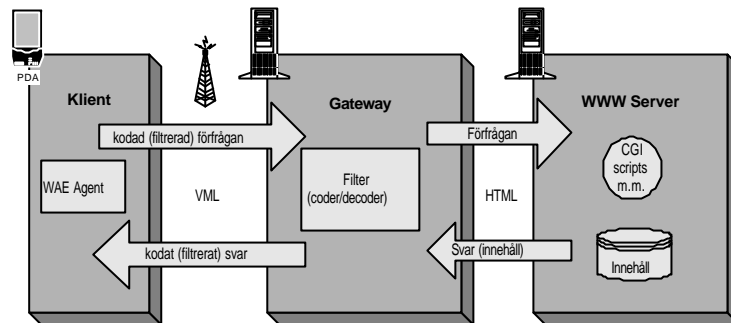


Bild 3.4.2. Kommunikation mellan WWW-server och WAP-browser

För att göra det något enklare att förstå hur WAP fungerar gör vi en exemplifiering: En www-server och en trådlös WAP stödd PDA med liten skärm skall kommunicera med varandra. En websida skall överföras från servern till PDA:n. Då dokumentet är stort och bl.a. innehåller bilder skulle den trådlösa enheten ha problem att ta emot all data om den inte hade WAP. I vårt exempel kommer WAP att filtrera bort "överflödiga" data såsom bilder och CGI-skript och endast skicka kärndatan. WAP anpassar data som överförs till den trådlösa enheten utan kunskap om hur enheten ser ut, dvs WAP är plattformsoberoende precis som Java och Html. Detta innebär att den mobila PDA:n med den lilla skärmen inte mottar hela det skickade dokumentet utan endast kärninformationen från websidan. Data som skall överföras till den trådlösa mottagande enheten anpassas av WAP så att data passar enheten och på ett snyggt sett kan presenteras på skärmen oberoende av dess storlek. För att WAP skall fylla någon funktion bör minst en av enheterna vara mobila.

Mobila terminaler som förses med WAP-applikationen kan nu använda internet och andra avancerade tjänster. Detta kan göras på ett bättre och smidigare sätt än vad som tidigare var möjligt då WAP filtrerar bort data som tar mycket bandbredd såsom bilder etc. Hur tar man då fram tjänster för WAP-terminaler som tillgodoser användaren Conny? I nästa stycke beskrivs den metod och det tillvägagångssätt som vi använt oss av.

4. Metod

Empiriska studier kan utföras genom kvalitativ eller kvantitativ insamling av data (Starrin et al, 1991). Kvantitativ metod innebär att man samlar in liten mängd data från många källor. Metoden utgörs i allmänhet av enkäter eller frågeformulär, där det vanligen är ett litet antal frågor som skall besvaras av många personer (Starrin et al, 1991). Insamlad data kan därefter bearbetas och omvandlas till statistiska enheter där resultatet på ett enkelt sett kan åskådliggöras i form av grafiska modeller och statistiska tabeller. Kvantitativa undersökningar är vanliga då man vill ha ett statistiskt mätbart resultat på ett fåtal frågeställningar (Holme & Solvang, 1986). Tillförlitligheten är naturligtvis baserad på antalet personer medverkande i undersökningen, fler medverkande ger en större tillförlitlighet. Negativa aspekter i samband med kvantitativ forskning upplevs då tolkningen av de statistiska enheterna görs, det sker lätt en övertolkning av datan, dvs man tolkar in mer i det insamlade materialet än det finns grund för och därmed genereras ett felaktigt och missvisande resultat (Holme & Solvang, 1986).

Kvalitativ forskning å sin sida baseras på att man samlar in en stor mängd data från få källor. En vanlig och användbar kvalitativ metod för att förstå grupper, individer och organisationer är etnografiska studier och kvalitativa intervjuer där forskaren sätter sig in i den undersöktes situation och försöker se världen utifrån dess perspektiv (Patton, 1990). För att möjliggöra en objektiv och sanningsenlig återgivning av det som studeras krävs att forskaren fysiskt är närvarande vid undersökningarna utan att störa det ordinarie beteendemönstret (Holme & Solvang, 1986; Patton, 1990). Tillvägagångssättet syftar till att man under analysen får till stånd en så autentisk återgivning som möjligt av struktur, handlingsmönster och social ordning som deltagarna i undersökningen har (Holme & Solvang 1986; Patton, 1990).

4.1. Fältstudiemetod

I den aktuella undersökningen valde vi kvalitativ forskning. Vi tyckte att en etnografisk studie med kvalitativa intervjuer var det som bäst lämpade sig. Detta baserat på att det låg i Conny-projektets intresse att förstå och framför allt skapa en helhetsbild av chaufförernas arbete och arbetssätt. Utgångspunkt för studien var att ge forskaren insyn i det arbete som lastbilschaufförerna utför vilket lämpligen sker genom att sätta sig in i chaufförens arbetssituation, dvs intervjuar och observerar personer som ingår i studien.

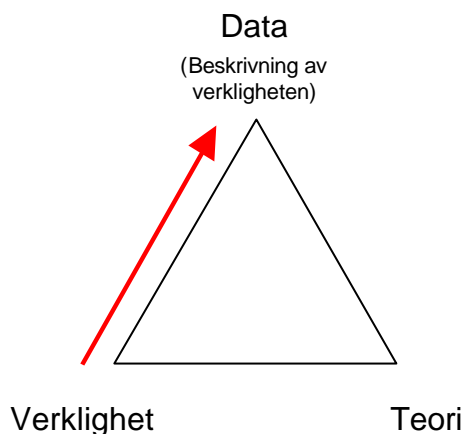


Bild 4.1.1 Relationen mellan verklighet och data (Starrin et al 1991).

Etnografi som vetenskaplig metod har under de senaste åren vunnit stort intresse inom just informatikområdet där det studerats och använts av många etnografer (Bellotti & Bly, 1996; Bowers, 1994; Huges et al, 1994; Hammersley & Atkinsson, 1993). Etnografi syftar till att beskriva händelser och företeelser sett från den involverade personens perspektiv. Detta görs vanligen genom direkt involvering och fysiskt närvarande av forskaren under en längre tidsperiod (Huges et al, 1993; Hammersley & Atkinsson, 1993). Forskaren är intresserad av att studera hur personer agerar och hanterar situationer. Hon är inte ute efter att konversera eller störa den observerade personen utan skulle föredragit att sitta som en fluga på en vägg, helt obemärkt. Det är naturligt att beteendemönstret förändras för personer då en främmande människa är i samma rum, förs också en konversation är det möjligt att de ordinarie sysslorna helt avslutas. För att etnografi skall ge bra resultat är det därför viktigt att observatören strävar mot att "synas i så liten skala som möjligt" genom att inte störa och påverka miljön som undersöks.

Etnografi kan vara en oerhört tidskrävande metod där personer eller organisationer studeras under årslånga perioder. Då IT är ett oerhört dynamiskt område med snabba förändringar kan år av fältstudier upplevas som lång tid i sammanhanget. En ny bantad version av etnografi har därmed utvecklats och blivit allt vanligare i samband med just IT, den går under namnet "Quick-and-Dirty ethnography" (Huges, 1994).

"Quick-and-Dirty ethnography" (Q&D) syftar till att man gör en kortfattad och något mer fokuserad fältstudie än den ordinära etnografen. Kortfattad i form av att tidsperioden sträcker sig från en dag till några veckor istället för månader eller år och fokuserat eftersom man inriktar sig på de delar av verkligheten som är relevanta i

studien (Ljungberg, 1997). Inom Q&D gör man tydliga avgränsningar på forskningsområdet och finner det fullt tillräckligt att studera en liten del av helheten. Det finns en acceptans och förståelse för omöjligheten att samla in en heltäckande bild av den verklighet man observerar, detta till skillnad från traditionell etnografi där all data som på något sätt härrör forskningsområdet samlas in och bearbetas. Q&D försöker skapa en bild av den avgränsade del av verkligheten man studerar med en så klar uppfattning som möjligt, utan att gå in på extrem detaljrikedom (Hammersley & Atkinson, 1993).

Vår studie är utförd genom observation och kvalitativ intervju vilket är två mycket vanliga metoder inom informatikområdet och CSCW (computer supported cooperative work) (Huges et al, 1994). Kvalitativa intervjuer karakteriseras av öppenhet och flexibilitet där forskaren endast har övergripande frågor att luta sig mot, för övrigt är det den intervjuade personen som styr konversationen (Ljungberg, 1997 refererar till Mason, 1989). För att detta skall vara genomförbart är det att föredra om den intervjuade personen känner sig komfortabel i situationen, dvs det förbättrar och ökar i många fall innehållet i intervjun om den sker på en plats familjär för den intervjuade. Platsen i sig själv kan alltså öka rikedomen på intervjun genom att den intervjuade personen känner kontroll över situationen.

4.2. Vår fältstudie

Gällande både observationerna och intervjuerna valde vi att använda etnografi av öppen karaktär. Då den intervjuade- och observerade gruppen utgjordes av personer som kör lastbil, ansåg vi det så gott som omöjligt att bedriva en studie med dold etnografi då utrymmet i lastbilen är högst begränsat och den observerade- och observerande personen sitter fysiskt väldigt nära varandra. Två personer med endast en meters mellanrum under flera timmar kan på intet sätt undgå varandra. De intervjuade och observerade personerna hade alltså full vetskap om vårt syfte med studien, dvs öppen etnografi. En modifierad version fick istället genomföras där frågor och observering gick omlott. Vår ambition var inte att göra en formell intervju utan föra en dialog med chaufförerna som vi försökte styra in på de ämnesområden som låg i studiens intresse, för övrigt lät vi dem berättade fritt. För att inte störa eller ta för mycket tid av chaufförerna i anspråk pågick dialogen under tiden de arbetade. Detta innebar rent praktiskt att vi som utförde studien åkte med i lastbilen, pratade, studerade, försökte förstå och sätta oss in i hur de utförde sitt arbete. Det hela dokumenterades med hjälp av bandspelare, papper och penna.

För att projektet skulle ha en möjlighet att resultera i en prototyp eller applikation insåg vi vikten av att få ta del av flera personers arbetserfarenheter. Yrket må vara detsamma men vi utgår från att olika personer upplever sitt arbete på varierande sätt. I Conny-projektet gjordes cirka 40 timmars intervjuer och observationer med flertalet personer. Kvalitativa intervjuer utgjorde den största delen av studien men för att skapa en ännu rikare bild av chaufförernas arbete valde

Conny kör mobilt

vi att lära känna ett antal av dem lite närmare och därmed få en ännu djupare inblick i deras vardag. Dessa personer blev både intervjuade och observerade.

Utgångspunkt för den kvalitativa intervjun var kategorier av frågor snarare än exakta frågeställningar. Dessa grupper av frågor var utarbetade så att de skulle täcka mer av den intervjuade personens liv än timmarna de spenderar i lastbilen. Tanken från vår sida var att kartlägga tiden de spenderar i lastbilen men även få en klar bild av deras totala liv vilket inkluderar livet utanför lastbilen. Vi ville veta om de har familj, åker på semester, kan hantera videon etc. Dessa frågor var inte tänkta att ställas för att verka nyfikna och snoka runt i deras privatliv utan för att vi som observatörer skulle kunna få en helhetsbild av personerna. Flera av chaufförerna säger med egna ord ”...det är inte ett arbete utan en livsstil”, därav frågan: Hur lever en lastbilschaufför?

Exempel på de olika grupperna av frågor som ställdes till chaufförerna följer nedan:

Arbete

Exempel: Hur fungerar din arbetsvecka? Hur går det till när du får dina körorders? Vem delar ut orders och på vilken grund? Vem bestämmer vägval och rutter?

Kollegor

Exempel: Träffar du chaufförer/kollegor när du är ute och kör? Håller du kontakten med kollegor och vänner under tiden du kör? Hur, i sådana fall?

Utbildning, språkkunskaper

Exempel: Hur många år har du gått i skola? Kan du några språk förutom svenska?

Fritid, semester

Exempel: Brukar du åka iväg på semestern? Kan/måste du planera detta långt i förväg? Hur lång semester kan du ta?

IT och datorvana

Exempel: Har du mobiltelefon? Har du dator hemma? Vad använder du för utrustning för att ta emot orders och för att hålla kontakten med hembasen?

Exempel på intervju finns i bilaga 1.

Generellt sett upplevdes att personerna som intervjuades och observerades fann det både spännande, intressant och roligt att få vara en del av en forskningsstudie. De verkade inte på något sätt obekväma i situationen utan pratade öppet och berättade fritt om sitt arbete och liv. Deras engagemang var högt och flera av dem föreslog ytterligare kollegor vilka de trodde skulle vara av intresse för oss å studiens vägnar att prata med. Vi antog deras förslag och pratade med de föreslagna kollegerna.

Conny kör mobilt

Angreppsvinkeln för hela Conny-projektet var, som tidigare nämnts, lastbilschaufförer. Det vi främst fokuserat undersökningen var erfarna chaufförer som arbetat i branschen länge och kör långa sträckor. Dessa två kriterier är baserade på att rutinerade personer inte kör med 100 procents engagemang hela tiden. De kan sitt yrke väl och har tillräcklig erfarenhet för att kunna utföra andra uppgifter under färden. Kör de långa sträckor finns det även tidsmässigt bättre möjligheter att använda IT, både när de kör och har rast.

Användandet av olika applikationer under körning är starkt begränsat eftersom stora delar av uppmärksamheten måste vara inriktad på att föra fordonet framåt så säkert som möjligt. Detta gör klassiska applikationer med skärm och tangentbord svåra att använda eftersom de tar mycket av förarens uppmärksamhet. Vi anser att därför att det lämpar sig mycket väl med röststyrda applikationer i detta sammanhang. En möjlig anledning till att vi inte ser röststyrda applikationer på marknaden idag är att problematiken med röstigenkänning inte är löst. Dagens applikationer är känsliga för störande ljud i omgivningen. För att de skall kunna styras via ljud krävs det att applikationen känner igen de kommandon som ges. Om för mycket ljud från omgivningen, såsom trafik och motorljud, stör systemet har det svårigheter att känna igen de kommandon som ges. I takt med att utvecklingen går framåt utgår vi från att toleransnivån hos dessa system förfinas så att de kan hantera störande ljud i större omfattning.

Större utbud av produkter finns då föraren har paus och helt kan fokusera på applikationen som används, han har därmed möjlighet att använda mer komplexa och krävande system.

I takt med att intervjufrågorna blev klara uppstod frågan: Vilka personer skall få ta del av frågorna och ingå i studien? Det var uppenbart att vi inte kunde genomföra intervjuer och observationer med *alla* lastbilschaufförer både av praktiska och tidsmässiga skäl, en selektion bland dem var därmed nödvändig. Vi var intresserade av hela yrkesgruppen och för att uppnå bredd och kvalitet på studien krävdes intervjuer och observationer med olika "typer av Conny". Tre kategorier utkristalliserade sig under arbetets gång och personerna i undersökningen valdes på basis av dessa:

- Ålder
- Typen av lastbil de kör
- Storleken på företaget där de arbetar

Ålder: Då grundideén för projektet är IT och WAP antog vi att IT till viss del är åldersbaserat. Personer från olika generationer har olika förhållande, relation och vana av IT. Det är tänkbart att yngre personer betraktar IT på ett naturligare sätt. De känner sig hemtama och har lättare att förstå och använda teknologin till skillnad från den äldre generationen vilka lätt tar distans till utvecklingen och tycker att det är svårt att nyttja och använda den moderna teknologin.

Typ av lastbil: Fordonen är dyra och kräver varierande skötsel och kunskap. Det är därmed vanligt att man håller sig med en bil eller inom samma genre av bil, dvs tankbil, trailer etc. Flertalet av alla lastbilar fungerar på samma sätt, det som utgör den stora skillnaden är vid lossning och lastning. Att köra trailer innebär att lasten vanligen utgörs av en eller ett par maskiner såsom grävmaskiner eller dumpers, vilka lastbilschauffören måste bemästra då han skall köra upp dem på släpet. För chauffören som kör tankbil är det oerhört viktigt att veta exakt vilka slangar som skall kopplas till vad när lasten skall pumpas från bilen till exempelvis en fabrik.

Storlek på företag: Vi ville att personerna i studien skulle arbeta på företag av olika storlek, allt från små enmansföretag till stora transport- och logistikbolag som BTL och ASG. Det låg i projektets intresse att se om små företag satsar och prioriterar IT annorlunda än stora och i så fall på vilket sätt? Är de stora företagen bättre och rikare utrustade med IT? Om det är storlek och komplexitet på organisationer som kräver IT torde personalen på dessa företag vara väl insatta och ha hög vana till användning av teknologi. Omvänt finns det potential att små företag är flexibla och har goda möjligheter till att lägga om manuella system till datoriserade utan för stor uppföring. Mindre företag utgörs av ett fåtal personer och därmed kan det anses som en inte allt för kostsam historia att utrusta dem med teknologi av det modernare slaget.

4.3. Analysmetod

Analysfasen går ut på att tolka data som samlats in under fältstudien. För att kunna genomföra tolkningen är det lämpligt att börja med "att skapa ordning bland kaoset", dvs strukturera och kategorisera den insamlade datan. Därefter kan man gå vidare och försöka förstå och analysera materialet vilket innebär att data övergår till information (Langefors, 1995). När forskaren är familjär med och har full förståelse av materialet kan man påbörja en utvärdering och slutligen komma fram till designförslag.

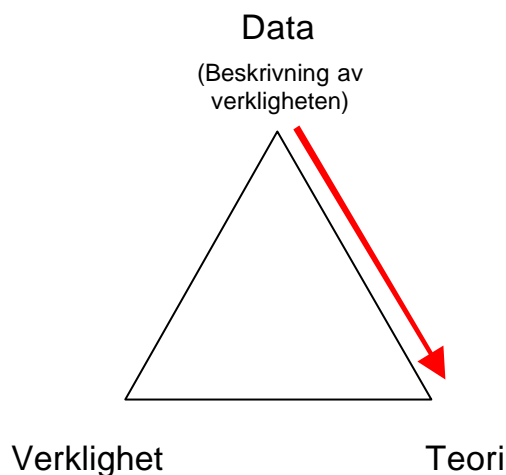


Bild 4.3.1 Relationen mellan data och teori
(Starrin et al 1991).

Att utföra en analys är ofta för att inte säga alltid en arbetsam och svår uppgift oavsett om det berör kvalitativ eller kvantitativ forskning. Det dyker lätt upp frågetecken och ifrågasättande angående insamlad data. Det är varken omöjligt eller ovanligt att forskaren i efterhand finner ytterligare frågor som hade behövts besvaras för att få en fulländad studie. Det är under analysarbetet man upptäcker hur mycket data som är insamlad och hur svårt det är att eliminera redundans utan att förstöra meningsfull och användbar information för studien. Det är markanta skillnader rörande analysarbete av kvalitativ och kvantitativ forskning. Fördelen med att använda kvantitativ metod är att informationen från t.ex. enkäter i förväg är strukturerad och kategoriserad. Detta gör det möjligt att direkt analysera materialet. Den här metoden är berikad med klara och tydliga regler rörande hur analysarbetet skall ske (Starrin et al, 1991).

Att gå från empirisk data till slutsats, dvs analysera de kvalitativa intervjuerna och observationerna är mer krävande än vid kvantitativ forskning. Här skall informationen struktureras och organiseras efter att datainsamlingen skett vilket ökar problematiken markant i förhållande till kvantitativ analys. Det leder ofta till en tidskrävande och omständlig process. Det är vanligt att frågor uppstår rörande den insamlade datan och det kan vara svårt att få kontakt med personerna i studien för att klargöra dessa då det har gått ett tag. Den här formen av analys är mindre berikad med rutiner och procedurer för att bearbeta informationen än vid kvantitativt arbete (Holme & Solvang, 1991).

Vid val av analysmetod är det viktigt ha i åtanke att teorin bör passa data inte tvärtom, dvs det är inte lämpligt att välja data så att den passar en metod. Den analysmetod som vi till stor del stöttat oss på under arbetet är teorigenerering på empirisk grund "Grounded theory" (Glaser & Strauss, 1967; Starrin et al, 1991).

Teorigenerering på empirisk grund innebär att man försöker organisera det teorigenererade arbetet på ett systematiskt sätt. Vid organiseringen av empirisk data är det viktigt att ej betrakta och hantera den likt "en massa data" utan "en mängd ideer genererade från data" (Starrin et al, 1991). Grounded theory" utgörs av tre stycken relationer; verklighet – data, data – teori, teori – verklighet. Teorigenerering på empirisk grund har en stark fokusering och lägger tyngdpunkten på förhållandet mellan data och teori (Starrin et al, 1991).

"Grounded theory" förespråkar att de teoretiska kategorier som genereras ur det empiriskt insamlade materialet skall hjälpa till att förklara och tolka data, infologiskt sett innebär detta att data övergår till information (Langefors, 1995). Resultatet vid användning av teorin tenderar inte att bli bättre för att den följs slaviskt, den skall inte betraktas likt en slutgiltig sanning utan är och bör förbli modifierbar (Starrin et al, 1991). En förutsättning vid användning av "grounded theory" är att varje undersökning påbörjas med så få förutfattade meningar som möjligt. Det är viktigt att vara öppen och ha en känslighet inför de händelser som sker. Observatören bör göra sitt yttersta för att bevara objektiviteten under observeringen så att händelserna inte filtreras genom i förväg uppställda antaganden (Starrin et al, 1991). För att studien skall nå så bra resultat som möjligt bör ovanstående vara beständigt genom hela studien. Det spelar ingen större roll om objektiviteten är god vid analysfasen om alla anteckningar är gjorda med egna värderingar och antaganden (Starrin et al, 1991). Den teoretiska känsligheten kan stimuleras eller begränsas genom en rad olika förhållanden såsom ambitioner, resurser och det sätt som datainsamlingen genomförts. Känsligheten tenderar att öka om datainsamlingen sker enligt följande principer (Starrin et al, 1991):

- Multimetodprincipen
- Multisinnesprincipen
- Principen om estetisk distans

Multimetodprincipen innebär att olika metoder för datainsamling används. Detta är en annorlunda och lite ovanlig rådgivning för datainsamling. Vanligen rekommenderas att en ansats väljs och att den fasthålls under hela studien, det är annorlunda och ovanligt att mixa eller anta en ny ansats under arbetets gång. Påbörjas insamlingen med enkätundersökningar skall den metoden vidhållas tills arbetet är slutfört, inte blandas med kvantitativa intervjuer etc. (Starrin et al, 1991). Arbetar man med teorigenerering på empirisk grund är det att föredra att kombinera olika metoder (Starrin et al, 1991). Intervju och observation är lämpliga metoder att kombinera. Multimetodprincipen utgår från att man fångar in olika data på olika sätt, dvs det man inte ser eller uppfattar via intervjuer kanske är möjliga att upptäcka via observationer. Blandningen av t.ex. intervju och observation fungerar som ett komplement till varandra och ökar därmed mängden och kvaliteten på data som samlas in.

Multisinnessprincipen rekommenderar användning av så många sinnen som möjligt vid datainsamling. För maximalt resultat skall observatören/intervjuaren utnyttja alla sina sinnen och betrakta, lyssna, känna och lukta. Detta är raka motsatsen till de principer som vanligen förespråkas i forskningssammanhang, där de mänskliga sinnena betraktas likt störande moment som får forskaren ur balans (Starrin et al, 1991). De vanligt förekommande principerna talar istället för att man koncentrerar och fokuserar sig bäst genom att stänga av sinnena i så hög utsträckning som möjligt.

Estetisk distans avser förhållningssättet mellan observatören och den observerade personen, dvs betraktaren skall varken ha för stort eller för litet avstånd till det som observeras. Man skall kunna hantera situationen både som observatör där man ser på situationen utifrån och som deltagare där man agerar som en del av situationen. Detta främjar mottagligheten för intryck och ökar förmågan att strukturera informationen (Starrin et al, 1991 refererat till Scheff, 1979).

4.4. Vår analys

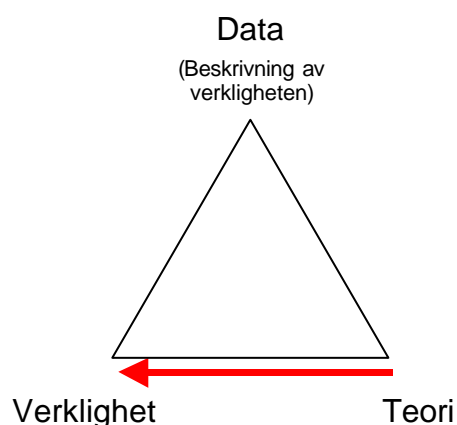
Utgångspunkt vid analysarbetet inom Conny-projektet var resultatet av fältstudien, dvs transskriberade deltagarobservationer och intervjuer. Analysen påbörjades genom organisering, strukturering och i viss mån även kategorisering av det insamlade materialet. Högarna med renskrivet material bestod från början av osammanhängande data men tog efterhand form av strukturerad information. Efter att ha sorterat och arbetat med materialet började vi förstå det och kunde därmed också dra slutsatser. Efter en snabb genomläsning av det sammanställda materialet kunde vi fastslå att våra tidigt gjorda antaganden om att lastbilschaufförer vill minska tråkiga inslag i arbetet genom någon sorts underhållning, var felaktiga. Även då vi insåg att antagandena var felaktiga hade vi svårigheter att direkt komma fram till någon ny ansats. För att kunna gå vidare med analysen satte vi oss ner och diskuterade igenom materialet tillsammans med Magnus Bergkvist, doktor i etnologi. Dr Bergkvist hade inte tidigare varit insatt i projektet. Som projektdeltagare hade vi oundvikligt skapat oss en bild av "Conny som lastbilschaufför", även om vi ansträngde oss för att vara objektiva längs hela arbetet fanns det saker som blivit helt naturliga för oss och vi varken noterade eller reagerade på dem längre. Vi hoppades att med Dr Bergkvists hjälp få synpunkter på undersökning och analys samt att han skulle minska den "hemmablindhet" som lätt uppkommer då man varit engagerad med en sak under en längre tid.

Vi fortsatte analysarbetet tillsammans och försökte hitta röda trådar och gemensamma nämnare mellan personerna som ingått i studien för att kunna kategorisera chaufförerna i hanterbara grupper. Vi kom fram till att de två faktorer som värderades av chaufförerna och även skilde dem åt var anställningsform och ägande av lastbilen. Begreppen användes sedan som utgångspunkt för vidare

kategorisering. Anställningsform och ägandeförhållande till lastbilen resulterade i fyra mindre grupper vilka vi kom att benämnas företagaren, enmansföretagaren, kontrakterad chaufför och anställd. Efter analysfasen var det dessa fyra grupper som vi baserade arbetet på. Grupperna finns benämnda under punkt fem i uppsatsen.

4.5. Designmetod

Att gå från analysfas till designfas i ett projekt innebär att man realiserar de idéer som uppkommit under undersökning och analys. (Starrin et al, 1991) Det handlar om att ta till vara de tankar och funderingar som analysen gett upphov till och se om de går att förverkliga, utröna om det är tekniskt genomförbart, om det är något som användaren vill ha och behöver, om det finns marknads potential för en produkt som bygger på denna idé etc. Om det visar sig att idéerna kan leda till en produkt som uppfyller dessa krav går utvecklingsarbetet vidare till design. Under designfasen anser vi det mycket viktigt att tänka på att produkten accepteras av användarna. Hur genomarbetad en produkt än är blir den alltid misslyckad om den inte används. Inköparen av produkten får en investeringskostnad som inte leder till ökad produktivitet eller andra ekonomiska fördelar. Användaren får även en negativ bild av produkten vilket kan leda till en inverterad spin-off effekt som ger tillverkaren dålig publicitet. Ett sätt att öka acceptansen för produkter är att låta användaren medverka under designarbetet.



4.5.1 Relationen mellan teori och verklighet (Starrin et al 1991).

4.6. Vår design

I designarbetet inom Conny-projektet utgick vi från resultaten av analysen. Analysen resulterade i en kategorisering av fyra typer av Conny, företagaren, enmansföretagaren, kontrakterad chaufför och anställd. Vi som utförde intervjuerna och observationerna under fältstudien filosoferade tillsammans med Dr. Bergkvist fram förslag på intressanta och spännande applikationer, samtidigt som vi försökte bejaka det som låg i Conny's intresse. De förslag vi kom fram till som torde ligga i de medverkande företagens intresse, diskuterade vi kring lite djupare och skrev ner en sammanfattningar av. Förslagen var bl.a. spel, orderdatabas, ATG-tjänster, översättningsverktyg för fraktsedlar. Applikationer såsom spel låg egentligen inte lastbilschaufförer så varmt om hjärtat men då de är mycket lätta att implementera tyckte vi att det fanns anledning att ta upp dem på förslagslistan.

Arbetet fortskred därefter med ett större möte och en "brainstormingsession" tillsammans med alla parter som medverkade i projektet. De fyra karakteristikerna av Conny var då beskrivna och kända för de medverkande i designarbetet. Vi presenterade också de applikationsförslag som framkommit under arbetet tillsammans med Dr Bergkvist. Målet vi nu hade var att få fram så vilda och kreativa idéer som möjligt. Trots dessa förhoppningar gick det att skönja rollspelet som pågick mellan parterna. Idéerna som parterna föreslog hade ett starkt samband med det företag personen representerade. Rollspelet var dock av positiv karaktär då alla medverkande besatt olika kompetenser från skilda verksamhetsområden. I diskussionen hade vi representanter från företag verksamma inom bilindustrin, godstrafiksystem, telematik, kommunikation samt vi som akademiker med användarna i fokus. Tekniskt orienterade företag såg möjligheter och begränsningar rörande teknologin, andra företag försökte hitta potentiella kunder i förslagen, vi som genomfört intervjuerna och observationerna hade lite större inblick i vad lastbilschaufförer prioriterar och värderar etc.

Det var kanske framförallt under designfasen vi insåg hur svårt det var att hitta förslag som alla parter fann av intresse och kunde relatera till sin verksamhet. Efter många och långa diskussioner kom vi fram till ungefär tio förslag som alla parter kunde se potential i. Förslagen som återstod var fortfarande på tok för många för att vi skulle ha tid och möjlighet att gå vidare med allihop. Efter en grundligare genomgång av varje förslag hade vi kvar ett mer hanterbart antal vilka var, orderbörsen, översättningsverktyg för fraktsedlar och Coordimate™. Dessa förslag är presenterade i kapitel 7 "Resultat av design". Baserat på tid, möjlighet, kostnad och marknadspotential för idén valde vi i Conny-projektet att gå vidare och utveckla Orderbörsen och Coordimate™.

5. Resultat av analys

Baserat på det insamlade materialet från kvalitativa intervjuer, observering och efterföljande analys kom vi fram till fyra stora grupper av chaufförer. Det går säkert att definiera grupperna i mindre beståndsdelar men generellt sett var det fyra typer av lastbilschaufförer som utkristaliserade sig. Typerna är främst baserade på anställningsförhållande i företaget, dvs om chauffören är chef på företaget, äger lastbilen eller kör som anställd utan ägarförhållande till lastbilen. De fyra grupperna är benämnda: Företagaren, enmansföretagaren, kontrakterad chaufför och anställd. Nedan följer en beskrivning av varje "Conny":

5.1. Fyra typer av Conny

Företagaren:

Företagaren arbetar som chef på ett litet transportföretag. Han startade företaget för ett antal år sedan och står som ensam ägare till bolaget och de fordon som registrerats i dess namn. Han har under flera av sina tidigare yrkesverksamma år arbetat som lastbilschaufför och i startfasen av det egna företaget körde han en hel del själv. I takt med att åren går och företaget växer överger företagaren i allt högre utsträckning livet på vägarna, dvs han överläter lastbilskörandet till sina anställda. Han ser sig själv göra mer nytta för företaget genom att ägna tiden till att organisera och strukturera de orders som kommer in till företaget. I dagsläget betraktar han sin roll inom företaget som koordinator för sina anställda. Tiden inom branschen blickas tillbaka på som nyttig och lärorik, det är dessa år som ligger till grund för det nuvarande arbetet. Baserat på egen erfarenhet av chaufförsyrket avgörs vilka krav som är rimliga att ställa på en chaufför och hur arbetet bör utföras. Den långa tiden inom branschen har också resulterat i många och goda kontakter vilka är mycket användbara i rollen som företagare.

Chefspositionen innebär att arbetsdagen nästan uteslutande fylls av administrativt arbete vilket inte alls upplevs negativt utan snarare som en naturlig utveckling av företaget. Det administrativa handlar i sin tur till stor del om orderhantering, alla till företaget inkommande orders tas emot, granskas och bearbetas av ägaren själv. Han koordinera chaufförer, bilar och jobb så att det fungerar på ett tillfredsställande sätt för alla. Detta kräver noggrann planering och tar mycket tid. För att underlätta arbetet har han ett fullt utrustat kontor, dvs dator med internetanslutning, fax, telefon mm. Denna utrustningen är helt stationär och används ej av någon annan än chefen. Undantag är mobiltelefoner vilka finns placerade i alla fordon och därmed används av alla. Företagaren ser fortfarande sig själv som chaufför snarare än en administratör, trots att det gått år sedan han aktivt kört lastbilarna och i dagsläget tillägnar kontoret hela sin tid. Själva utdelningen av orders till förarna sker med relativt kort varsel. Företagaren finner det onödigt att

Conny kör mobilt

”killarna” engagerar sig för mycket i ”Vem som skall utföra vilken order?”. Han ser det som sitt arbete och vill själv utföra det. Den direkta färdrutten organiseras och bestäms däremot av killarna själva.

Bilarna i företaget är ej utrustade med teknologi för att stödja arbetet, för detta ändamål krävs endast biltelefon. Bilarna är däremot utrustade med t.ex. tv, video, cd-spelare för att förarna skall ha det så komfortabelt som möjligt under tiden de är iväg på långväga resor.

Livet företagaren lever innebär föga fritid och han upplever det själv som en ”livsstil snarare än ett yrke”. Enda gången han tillåter sig att slappna av och ta det lugnt är när allting är under fullständig kontroll och alla bilarna rullar. Detta är en sällsynt upplevelse!

Enmansföretagaren:

Enmansföretagaren kör och äger själv sin lastbil, han har eventuellt någon anställd som kör lite extra. Han betraktar sig själv som lastbilschaufför 24 timmar om dygnet året om. Branschen är tuff och ett av de största och bästa konkurrensmedlen för att knyta till sig kunder är service. Bästa service skall ges till alla kunder och tider skall passas i så hög utsträckning som möjligt. Servicen skall vara den samma oavsett om det är enmansföretagaren eller någon anställd som håller i kundkontakten. De anställda skall med andra ord behandla och värdera kunderna lika högt som ägaren själv, vilket innebär att kunden oavsett dag och klockslag skall ha möjlighet att kontakta någon person i företaget. Enmansföretagaren försöker *alltid* vara i närheten av en telefon, detta gör telefonen till ett oerhört viktigt redskap som värderas nästan lika högt som själva lastbilen.

Som chef och organisatör axlar han ansvar för en hel del administrativt arbete, vid hembasen finns kontor med dator, fax och telefon. Där utförs arbete såsom fakturering, utbetalning av skatt och löner. Dessa kontorssysslor betraktas som ett nödvändigt ont men det gör inte på något sätt enmansföretagaren till en administratör, han är och förblir lastbilschaufför dygnet runt! Med tanke på det lilla företag han bedriver är kontoret väl utrustat teknologiskt sätt. Han är inte negativt inställd till teknologi och datorer, så länge han inte blir betraktad som ”en slipsnisse”. Det administrativa arbete som istället direkt kan härledas till yrket lastbilschaufför, dvs organisering av tid, vikt av last, vägar, samlastning av flera maskiner, last på tillbakavägen etc. är inte på något sätt tråkigt. Det är en del av vardagen!

De flesta orders kommer in via mobiltelefonen under tiden som chaufförsarbetet pågår, då bilen samtidigt skall föras framåt tenderar det att bli lite omständligt och struligt vid själva mottagandet av dessa orders. Som den rutinerade åkare han är har han tidigare erfarenheter av hur viktigt det är att skriva ner all information om lasten som kunden ger, detta för att undvika eventuella missuppfattningar och därmed minimera problem när transporten sedermera äger rum. Nästa inköp till bilen kommer med största sannolikhet att bli en fax. Med en fax

Conny kör mobilt

ombord behöver han inte riskera att skriva ner felaktig information från kunden utan kan smidigt och enkelt ta emot en detaljerad beskrivning av last och plats för transporten. Han betraktar lastbilen som sitt andra hem och spenderar mycket tid i den, det är snarare en regel än ett undantag att sova där under körningarna. Ledighet och semester är en sällsynt vara och när det väl sker är det inte mer än ett par dagar i stöten. Enmansföretagarens arbetsbörda är stor och många timmar spenderas långt ifrån hemmet, han anser sig ändå ha "världens roligaste jobb".

Kontrakterad chaufför:

Han äger och kör lastbilen själv men är kontrakterad av ett större åkeriföretag. Åkeriföretaget är strukturerat så att alla orders organiseras centralt och chaufförerna behöver inte på något sätt bekymra sig för huruvida bilarna har full täckning eller ej, det finns särskild personal anställd för att ta hand om dessa frågor. Han får istället sina orders enkelt och smidigt tilldelade allt eftersom, detta innebär att han inte på förhand har vetskap om vad nästa order är eller vart han skall köra. Då han inte behöver befatta sig med administrativt arbete eller organisering av turer finner han heller ingen anledning att ha "kontorsutrustning", varken i bilen eller i hemmet. Vana och erfarenhet till teknologi och datorer är därmed något begränsad sånär som på mobiltelefonen.

Den kontrakterade chauffören bestämmer själv sin färdrott, raster och eventuell nattvila. Det enda han måste ta i anspråk vid planeringen är de ganska hårt reglerade lagarna om hur länge man som yrkeschaufför är tillåten att köra i sträck. Lagen talar sitt tydliga språk angående hur många timmar man får köra innan en rast krävs och maximalt antal timmar som är tillåtet att köra per dygn. För övrigt är han sin egen herre! Han planerar sin färdrott så fort han fått körningen tilldelad och försöker i så stor utsträckning som möjligt kombinera de lagstadgade rasterna med naturliga stop, såsom tankning, färjeturer, lastning, lossning etc. Det upplevs långtråkigt att stå still och vänta vid t.ex. lastning och lossning han vill komma igång och köra så fort som möjligt!

Den "kontrakterade chauffören" likt "företagaren" och "enmansföretagaren" kör ofta långväga turer, det är därmed högst ovanligt att han är i närheten av kontoret då en order är avklarad och nästa behöver hämtas. Det är mycket ovanligt för att inte säga unikt att han får orders direkt i handen utan detta sker normalt via mobiltelefon eller utrustning specifik för åkeriet, t.ex. mobitex.

Då han arbetar för ett företag med många chaufförer känner han ganska många och brukar träffa dem längs vägen. Ibland händer det till och med att de hittar på någonting på kvällarna och åker ut och dansar eller grillar. Han använder mobiltelefonen kontinuerligt både i arbetet och privat. Det händer ofta att han befinner sig långt ifrån hemmet när antalet arbetstimmar är tillryggalagda, han sover då i lastbilen. Den bädden betraktar han som sin säng i lika stor utsträckning som den där hemma.

Anställd chaufför:

Den anställde chauffören arbetar på ett stort företag men har till skillnad från tidigare nämnda chaufförskaraktärer ingen ägarrelation till lastbilen. Bilen ägs till fullo av speditörsföretaget. I speditörsföretagets intresse ligger det att gå med ekonomisk vinning och för att bilarna skall kunna betala sina egna omkostnader och generera vinst krävs att lastbilarna körs dygnet runt. Rent praktiskt resulterar detta i att flera personer behöver dela bil. Merparten av chaufförerna föredrar att köra samma lastbil vid varje arbetspass och följaktligen är det vanligt att samma personer delar på en bil, dvs att två personer har delat ansvar för att fordonet håller en hygglig standard, är "helt och rent" och att bilen är i gott skick där ingenting är sönder när man överlämnar den till sin kollega. Chaufförerna får härigenom möjlighet till en känsla av att "äga" bilen, de kan ha rutiner etc. samtidigt som de undviker den ekonomiska press som ligger bakom då man betalat eller belånat stora summor för att köpa en lastbil. Båda parter blir med denna lösning tillgodosedda, chaufförerna kör samma bil och kan betrakta den som "sin" och bilarna rullar 24 timmar om dygnet å speditörens vägnar.

Den anställda chauffören behöver inte konfronteras eller bemöda sig med orderhantering. Lasten organiseras centralt och den anställde kör de sträckor han blivit tilldelad. Om det uppstår problem med lasten eller svårigheter att finna rätt väg så kontaktar han lotten (organisatören) och får då omedelbar hjälp.

Den teknologi som finns i bilarna är mobiltelefon, samt i många fall även utrustning specifik för åkeriet såsom fleetmanagementsystem. För övrigt är bilen sparsamt utrustad med teknologi. Mobiltelefonabonnemanget är ofta betalt av företaget och chauffören behöver därmed inte själv bekosta telefonräkningen. Företagen är negativa till att lägga ner pengar på teknologi som inte har direkt anknytning till arbetet, även om detta ofta skulle kunna få positiva, indirekta effekter. Chauffören sover inte i bilen och betraktar den heller inte som ett andra hem utan snarare som en arbetsplats. Detta gör att han inte heller är beredd att lägga ner några större summor pengar på bilen.

Då han är anställd för ett företag med många chaufförer har han många kollegor vilka han brukar träffa och prata med längs vägen både i kommunikationsradio och i mobiltelefon. De brukar ofta fika tillsammans. De vet inte på förhand vilka som kommer till fiket utan har bara lärt sig var och när man brukar träffas. Det händer att chaufförerna gemensamt bestämmer att de skall fika även om de inte är på exakt samma sträcka, detta innebär att någon av dem får köra en liten omväg. Omvägen är inte något som stör dem, det tar lite extra tid men det är allt!

5.2. Diskussion av analys

Vi kommer i diskussionen nedan att använda oss av de tidigare definierade typerna av chaufförer. Då vi nämner något av begreppen syftar vi till beskrivningen ovan.

Conny kör mobilt

Generellt kan sägas att de intervjuade och observerade personerna kan delas upp i två grupper baserat på om de står som ägare till lastbilen eller ej. Beteendet och relationen till arbetet är i hög grad styrt av just ägandet. Det går att se tydliga skillnader mellan de som kör lastbil som ett vanligt yrke utan ägarförhållande till fordonet och de som äger sin bil och lever för den och sitt arbete. Det kan diskuteras om detta är ett fenomen unikt för lasbilsägare eller om alla människor värdesätter det man själv äger, dvs om artefakter kommer i högre dagen i samma sekund som de köps in och därmed tillhör egendomen? Att köpa en egen lastbil är en stor milstolpe i karriären för många chaufförer och det märktes tydligt att detta var en mycket viktigare aspekt än att t.ex. vara chef. Att äga lastbilen man kör är inte ekvivalent med att vara chef, den kontrakterade föraren äger själv fordonet men är anställd utan chefsposition. Detta tycks inte vara stötande eller negativt på något sätt, inte så länge han får köra sin egen lastbil!

De chaufförer som själva kör och har en ägarrelation till bilen ser den snarare som en del av sitt liv än som en vanlig arbetsplats. De betraktar bilen som en kär vän i vilken de tillbringar många timmar, intar i stort sett alla måltider och spenderar flertalet nätter. Chaufförer utan ägarförhållande till lastbilen betraktar den annorlunda, de ser bilen som ett fordon vilket de tycker är roligt att köra men inte mer, d.v.s. de väljer att inte sova i bilen, många måltider intages på restaurang och fik istället för i bilen etc. De anser sig ha ett vanligt yrke som man kommer och går till på bestämda tider, även om arbetsdagen inte är 8-17 så är fördelarna många med någorlunda regelbundna tider. Möjlighet att veta när man börjar och slutar för dagen innebär att det i lite större utsträckning finns utrymme för planering av sitt privatliv, detta uppskattas och prioriteras. Den anställda chauffören är nöjd med sitt yrkesval och det råder tvivel om han har för avsikt att byta mot något annat, trots detta finns inte den riktiga passionen till arbete som chaufförerna med egna bilar känner. De chaufförerna som tagit det stora och mycket kostsamma steget att köpa en egen lastbil, har uppfyllt sin dröm! Flera av dem är helt övertygade om att "alla" som är lastbilschaufförer till yrket har som dröm i livet är att äga och köra sin egen lastbil.

För att få en blänkande fin lastbil krävs en större summa pengar och de personer som haft möjlighet och varit villiga och betala detta har med stor sannolikhet för avsikt att behålla den spegelblank och i god kondition. Att bilen är i bra skick är inte bara skådebröd utan den krassa verkligheten som påtalar att bilen måste generera inkomst och detta kan endast ske genom att bilen är hel och hålls rullande, föredragsvis dygnet runt. Många företagare med egna bilar är förutseende och väljer att ta det säkra för det osäkra och skaffar goda serviceavtal på bilen. Avtalet säger att om olyckan är framme och bilen skulle bli stående skall närmaste verkstad laga den kostnadsfritt och bilen skall vara färdig att köras inom 24 timmar, för detta betalas en fix summa pengar per mil.

Kontrakterade- eller anställda chaufförer har inga krav på sig att skaffa orders vilket de upplever positivt. De ser det som en fördel att inte behöva oroa sig huruvida det finns körningar eller ej, deras yrke är lastbilschaufför inte kontorsarbetare. Personer, hos vilka det ingår som en del av arbetet att skaffa orders

Conny kör mobilt

känner förvisso av pressen att försöka få full teckning på bilarna varje dag men betraktar "orderraggandet" likt en utmaning. De tycker det är roligt och ihärdighet ger ofta resultat, de uttrycker bestämt att kontakter, både nya och gamla, har fått en helt annan dimension än vad de tidigare varit medvetna om.

Teknologin som idag finns i bilarna hos de fyra typerna av "Conny" varierar. Företagaren lägger en hög prioritet på sina anställda och bilarna är utrustade med allt från kylskåp till tv och video, förövrigt emottages alla orders per telefon och företagaren anser inte att någon mer extravagant utrustning behövs för ordermottagande än en mobiltelefon. Enmansföretagaren satsar inte så mycket på nöje i bilen såsom tv och video utan fokuserar på arbetet och prioriterar teknisk utrustning som härrör ordermottagning, kontakt med kunder etc. Exemplifiering av produkter är fax och mobitex. Enmansföretagaren har sällan tid att ägna sig åt nöjen eller tv tittande när han är ute och kör eftersom det finns mängder med "pappersarbete" som bör prioriteras. Den kontrakterade chauffören å sin sida behöver ha den orderutrustning som företaget använder, d.v.s. om företaget han är kontrakterad av skickar ut alla orders via fax är fax ett krav i bilen, förövrigt är bilen rikligt utrustad med teknologi för "personligt bruk" genom mobiltelefon, tv, video, cd-växlare, bandspelare med mikrofon m.m. Den anställde föraren använder sig i stort sett bara av mobiltelefon. Han har inte för avsikt att placera någon utrustning i bilen då den inte tillhör honom och företaget han arbetar för har inte heller för avsikt att inskaffa någon luxuösare nöjesteknologi åt sina anställda. Även här förekommer utrustning för order mottagande och andra fleetmanagementfunktioner.

	<i>Företagaren</i>	<i>Enmansföretagaren</i>	<i>Kontrakterad</i>	<i>Anställd</i>
Teknologi för nöje (exkl. mobiltelefon)	X		X	
Teknologi för arbete (exkl. mobiltelefon)		X	X	X

Bild 5.2.1 Sammanfattning av den befintliga teknologin i lastbilarna

Relationen till IT är relativt god, chaufförerna är införstådda och förhållandevis beivrade i den enorma mängd av IT-produkter som existerar på marknaden idag. De är positiva och använder gärna teknologi så länge det inte är kontorsutrustning, chaufförerna uttalar med egna ord, "kontorsutrustning används bara av slipsnissar". Detta innebär att chaufförerna gärna använder teknologi som stödjer och utvecklar rollen som lastbilschaufför, det är dock viktigt att poängtera att de ser sig själva som grovarbetare och vill så förbli. IT som vanligen direkt relateras till kontor såsom datorer, fax etc. är ingenting som denna yrkesgrupp frestas av att använda.

Conny kör mobilt

Med dagens IT finns det goda möjligheter att stödja administrativt arbete i mobila miljöer likt lastbilen genom t.ex. PDA-enheter. Chaufförerna är villiga att använda IT i arbetet men är för den skull inte intresserade av att förvandla lastbilen till ett rullande kontor. Enligt "Conny" är inte utrustning som underlättar och stödjer arbetet klassificerat som kontorsutrustning. Detta är snarare ett verktyg för att stödja chaufförsrollen och går därmed bra att använda.

Gällande betalningsvilligheten för IT så är den ganska hög både inom arbetet (om man äger lastbilen) och privat, exemplifiering kan göras på mobiltelefonerna. Standarden på dessa har varit förvånansvärt hög, telefonerna används flitigt och bytes också ut ofta vilket resulterar i telefoner av de senaste modellerna. Chaufförerna använder naturligtvis telefonen för att ringa men nyttjar också flera av de övriga funktionerna såsom telefonbok, SMS-meddelande etc.

Lastbilschaufförer betraktar sitt yrke likt ett hantverksarbete. Något man lär sig genom idogt arbete och egna misstag, kompetens utvecklas i takt med att arbetsåren går och det är inte möjligt att lära sig genom böcker utan lärlingsmetoden är den långa och enda vägen till att bli en bra chaufför. Att gå som lärling hos en lastbilschaufför innebär att det tar flera år innan man kan betraktas som en "fulländad chaufför". Att köra lastbil går naturligtvis bra så fort ett körkort med rätt beteckning är skaffat men resterande tar lång tid. Att lära sig hitta till ställen långt ut i ödemarkerna, att lasta mer eller mindre vanliga fordon på trailern, att åtgärda mindre fel som uppstår på lastbilen etc. Detta arbete tar lång tid att lära och chaufförerna är stolta över att bemästra det. Personer inom yrket betraktar "status" mellan chaufförerna som oerhört viktigt. Tankbilsförare hälsar bara på tankbilsförare och "tradarförare" hälsar bara på "tradarförare" etc, olika typer av lastbilar och förare har olika hög prestige. En lastbilschaufför skall klara av att finna bästa och närmaste väg, han skall på sin högra hand kunna räkna upp vilka matställen som ligger längs olika vägar o.s.v. Detta är uppgifter som en "bra" chaufför kan utantill! Det kan givetvis betraktas likt en omöjlighet att hitta överallt från början, enligt chaufförerna går det bra att använda vanliga kartböcker utan att ryktet om att vara en bra chaufför gå förlorat. Kartboken uppfattas som ett naturligt hjälpmedel och trots att vägarna finns uppritade är det inte en självklarhet att hitta rätt. De digitala kartsystemen existerande på marknaden idag lotsar föraren längs vägen genom att säga sväng höger om 200 m o.s.v., dessa är näst intill ointressanta för den här marknaden och yrkeskåren. Att finna vägen är en del av arbetetsuppgiften för lastbilschaufförer och det som utgör förändringen i arbetsdagen. Chaufförerna beskriver situationer där de haft stora problem att hitta lasten men de ser hela tiden vägarna som en utmaning där varje tur ger ny värdefull kunskap. Varje tur är en utmaning och det är detta som skiljer en vanlig chaufför från en bra chaufför. Föra fordonet framåt kan nästan vem som helst klara av men att vara en bra chaufför ...!

Utbildning och skolgång för denna yrkesgrupp kan generellt sägas bestå av att de gått ut grundskolan men ej gjort några fortsatta studier på gymnasial nivå, vilket resulterar i att bland annat språkkunskaperna är begränsade. Bra kunskaper i främmande språk är annars något som denna yrkesgrupp skulle kunna dra stor

Conny kör mobilt

nytta av då de tillbringar många timmar på "resande fot" och ofta är utomlands. De uppfattar själva att de knappa kunskaperna i olika språk kan orsaka bekymmer och missförstånd. Problem kan t.ex. uppstå då frakt skall föras över gränser mellan länder. Fraktsedlar och liknande är ibland utskickade utan översättning, chauffören har då svårt att läsa och förstå hela texten vilket i sin tur kan försvåra och hämma arbetet.

6. Från analys till design

Steget från analys till design är ofta ett av de svåraste. Hur kan man vara säker på att dra rätt slutsats från underökningens materialet, hur vet man att de produkter som utvecklas verkligen är vad chaufförerna, i detta fall, behöver?

Intervjudelen av undersökningen dokumenterades genom band inspelning och deltagarobservationerna genom anteckningar. Material transskriberades för att på ett ordentligt och enkelt sätt kunna läsas igenom. Dokumentations processen var mycket tidskrävande och resulterade i stora mängder data vilka skulle analyseras.

Analysen innebar att vi studerade det insamlade materialet grundligt för att i ännu högre utsträckning än tidigare få del av lastbilschaufförernas liv. Vi ville veta hur de kände, upplevde och tyckte om saker å ting så att vi i slutändan skulle kunna komma fram med bra applikationer. Vi organiserade anteckningarna från intervjuer och observationer efter en mängd olika kategorier men fann slutligen att det var anställningsform och ägandeförhållande till lastbilen som utgjorde de gemensamma nämnarna.

Efter denna uppdelning var avklarad kunde vi enklare fokusera på de olika typerna av chaufförer. Vi hittade snabbt saker som skilde de olika grupperna åt gällande t.ex. inställning till teknologi samt betalningsvilja och vi insåg att lejonparten av chaufförerna var mycket glada och nöjda med sitt arbete och ville snarare ha mer att göra än tvärtom. De var positivt inställda till IT-verktyg som stärkte eller passade in i deras yrkesroll. Saker som direkt kunde härröras till och hjälpa dem i arbetet utan att förändra det allt för mycket var välkomna, medan applikationer som förändrar deras sätt att arbeta inte alls uppskattades, även om de för en utomstående skulle uppfattas som idealiska hjälpmedel. Ett exempel på detta är ett navigationssystem som visar var personen befinner sig och vart hon skall på en digital karta. Detta verkade för oss, innan vi analyserat materialet, vara en applikation som skulle kunna underlätta arbetet för chaufförerna betydligt. Av de chaufförer vi intervjuade så ratades det dock av alla. Grunden till detta är troligen att det tar bort en del av yrkesstoltheten inom yrket, att snabbt och lätt ta sig fram till målet genom den bästa vägen. Detta skulle med andra ord förändra en stor del av vad som skiljer en ny från en erfaren chaufför.

Vi bestämde oss för att inrikta vårans design ansats till att komma på WAP-stödda IT-applikationer som hjälper föraren utan att ändra hans yrkesroll. Efter att ha utfört undersökningen och sammanställt materialet på Viktoriainstitutet, som vi beskrivit ovan, valde vi att sätta oss ner och diskutera igenom vad vi kommit fram till tillsammans med de övriga deltagarna i projektet. Det hela utvecklades till något som skulle kunna liknas med ett rollspel. De olika deltagarna fick automatiskt olika roller baserat på vilken sorts företag de representerade. Vi från Viktoriainstitutet som genomfört undersökningen fick tillsammans med Hogia som har lång erfarenhet av transportbranschen bevaka chaufförernas tankar, idéer och önskemål, samtidigt fick de mer teknik intresserade företagen, som Ericsson, Volvo och Telia ta på sig rollen

av tekniker. Detta ledde till en mycket intressant brainstormingsession där ett antal av våra förslag sällades bort och ett par nya kom till. Vi enades om att föra två av förslagen vidare och utveckla fungerande prototyper av dessa.

Efter att ha genomfört denna del av analysen och början av designfasen var vi ännu inte helt säkra på att vi verkligen har kommit fram till förslag på bra applikationer eller ens behandlat de områden som chaufförerna ansåg vara viktiga. Därför diskuterar vi nu att efter designfasen återknyta arbetet till förarna och göra en evaluering av våra prototyper. Vi kommer då att åka ut till samma chaufförer som vi tidigare intervjuade och visa våra produkter. Chauffören kommer att få pröva produkten "skarpt" i sitt arbete, parallellt med den teknologi han idag använder, och på detta sätt få en känsla av hur den färdiga produkten skulle kunna fungera och vilka fördelar den skulle kunna ge honom. Efter detta kommer vi att intervjua chauffören för att se vilka intryck han har av prototypen och vilka saker han upplever som bra respektive mindre bra. Chauffören kommer då att få chansen att direkt påverka utvecklingsarbetet genom att komma med inlägg samt idéer vilka skulle kunna implementeras i produkten. Detta kommer förhoppningsvis även få chauffören att känna sig delaktig i utvecklingsarbetet och på så sätt öka acceptansen för de färdiga produkterna. Att systemet är accepterat av användarna är mycket viktigt eftersom ett system, hur bra det än är, kan sägas vara misslyckat om det inte används.

Den evalueringsmetodik vi planerar att använda är mycket lik metoden prototyping. Inom prototyping utvecklar man snabbt en prototyp vilken man sedan visar för kunden. Kunden får då en direkt insyn i hur produkten kommer att se ut och får även chansen att på ett tidigt stadium själv komma med idéer och förslag om hur produkten skall utvecklas. Efter att kunden har sagt sitt om prototypen tar utvecklarna med sig detta hem och utvecklar en ny prototyp utifrån den gamla samt de nya idéer man fått med sig. Denna procedur upprepas sedan ett antal gånger tills både kund och utvecklare är nöjda med resultatet. Detta är ett mycket bra sätt att få kunden att bli delaktig i utvecklingsarbetet och på detta sätt öka acceptansen för det färdiga systemet. Nackdelarna med prototyping är att det tar mycket lång tid att demonstrera för användarna och sedan korrigera produkten ett flertal gånger. Vi anser att detta i teorin är en bra metod, men i IT-samhällets verklighet går det ofta för långsamt. De produkter man kommer fram till blir lätt förlegade innan de är klara på grund av den snabba utvecklingshastigheten inom IT-området.

Skillnaden med vår evalueringsmetod och prototyping är att vi satsar på att göra en så färdig produkt som möjligt och sedan demonstrera den för kunderna. Förhoppningsvis skall vi inte behöva göra mer än små korrigeringar av produkten, om ens det. Vi gjorde på detta sätt därför att vi anser att detta spar tid och på så sätt håller produkterna i framkant av teknologiska möjligheter, samt att vi inom ramen av vårt projekt inte har tid att göra en ren prototyping. Vi vill dock göra denna återkoppling eftersom vi anser det vara av största vikt att chaufförerna, kunderna av systemen, får göra sina röster hörda i utvecklingsarbetet.

7. Resultat av Design

Analys och utvecklingsarbetet ledde fram till ett antal produktförslag vilka vi valde att i olika grad gå vidare med. Tre av dessa ansåg vi vara mycket viktiga och har en stor marknadspotential och vi valde att föra dessa lite längre. Designförslagen är:

Coordimate™: Ett awareness verktyg vilket genom din mobiltelefon bland annat gör det möjligt att se var vänner och bekanta befinner sig, samt om de är upptagna eller ej.

Orderbörsen: Ett orderbokningssystem främst riktat mot mindre åkeriföretag.

Fraktsedlar & Översättning: Elektroniska fraktsedlar med möjlighet att översätta dessa till förarens språk.

Dessa tre produktförslag presenterade vi på Viktoriainstitutet för de andra parterna i projektet. Det beslutades då, utifrån aspekter som projektets tidsram, produktens marknadspotential samt implementerings möjligheter, att två av dessa var lämpliga att gå vidare med. Fungerande prototyper av Orderbörsen och Coordimate™ tillverkades och presenterades på ett öppet symposium april 1999. Nedan presenteras de tre ursprungliga produktförslag som Viktoriainstitutet utvecklade.

7.1. Coordimateä

Chaufförerna som medverkade i studien har ett självständigt arbete. De beskrev sig själva som ensamvargar och jobbar gärna på egen hand utan behov av sällskap från andra. Samtidigt som de definierar sig själva som ensamvargar indikerar deras skyhöga mobiltelefonräkningar att de inte bara diskuterar arbete. De använder inte bara telefonerna till rent arbetsrelaterade uppgifter utan även för att socialisera med kollegor, vänner och bekanta. Under de dagar vi åkte runt med lastbilschaufförerna i Sverige noterade vi att alla chaufförerna hade en sak gemensamt, de pratade - mycket! De pratade oavbrutet och berättade mer än gärna om sitt liv och leverne under intervjun, under fika pausen samtalande de gärna med andra chaufförer. Det var långt ifrån alltid som chaufförerna kände varandra sedan tidigare, det är alltför svårt att veta var bekanta inom branschen befinner sig och därefter försöka samordna rasterna så att de passar. Undersökningen pekar på att de gärna skulle ha rast och sitta och prata tillsammans med sina vänner om det fanns möjlighet. Att utveckla en IT applikation som möjliggör detta torde ha stor marknadspotential, inte bara inom denna yrkeskategori utan även bland andra grupper.

Conny kör mobilt

Coordimate™ löser detta!! Med hjälp av Coordimate™ kan man nu se var personen som rings upp är och om hon är anträffbar eller inte. Coordimate™ utgår från mobiltelefonens adressbok där namn och telefonnummer finns registrerade sedan tidigare. Coordimate™ visar i adressboken var personerna befinner sig och vilken status de har, t.ex. anträffbar eller upptagen. Som användare av Coordimate™ kan man skriva in kortare meddelanden som visas för den som ringer upp, t.ex. "är på möte, tillbaka 17:30".

Utifrån adressboken kan man välja en post, dvs en person, och enkelt ringa upp eller skicka ett meddelande till denna. Applikationen påminner om ICQ och Coordimate™ bygger också på en "buddy list", d.v.s. en lista på vänner och bekanta (ICQ, 1999). Detta blir i Coordimates™ fall densamma som telefonens adressbok. Coordimate™ har även en funktion implementerad för avståndsbedömning. Detta möjliggör att "buddy listan" kan rangordnas efter avstånd, dvs den person som befinner sig på nära avstånd ligger överst på listan o.s.v. I Connys fall är avståndet till kollegorna mycket relevant. Om Conny är i behov av hjälp med lasten eller bara vill ha sällskap under middagen är det mycket bättre att få kontakt med en chaufför som befinner sig 11 km bort än en chaufför 111 km bort.

På sin "buddylista" kan man relativt detaljerat se var i världen personerna befinner sig. Detta fungerar på så sätt att den cell, antenn som tar emot och förmedlar mobilsamtalet, registrerar var telefonerna befinner sig så fort de är påslagna. Denna information förmedlas sedan till andra telefoner som är anslutna till Coordimatesystemet™. På telefonen visas då namnet på den ort eller plats som personen man söker befinner sig. I praktiken krävs det med andra ord att personen du söker finns med i "buddylistan" för att du skall kunna få reda på var han befinner sig. Coordimate™ är mycket användbart i takt med mobiliteten ökar, människor är ständigt på resande fot och söker samtidigt i allt större utsträckning behov av att mötas.

Precis som på ICQ kan man enkelt ändra sin egen status på telefonen. Denna statusinformation skickas till en server vilken håller reda på och förmedlar de olika kundernas status. En viktig sak med alla system av denna typ är att de styrs av användaren, med andra ord kan användaren "ljuga" med applikationen. Det är inte automatik som avgör vilken status användaren har, han kan mycket väl ha mobiltelefonen påslagen och samtidigt ha statusen "offline".

Coordimate™ var i begynnelsen en applikation avsedd för lastbilschaufförer, i takt med att den utvecklades fann vi dock potential även för andra marknader i samhället. Coordimate™ håller nu på att utvecklas av Ericsson och Telia för den privata marknaden och patentansökan är idag inlämnad (Coordimate™, 1999).

7.2. Orderbörsen

Producerande företag är i behov av frakt. Ofta handlar det om rutinmässiga fraktuppsdrag som är noggrant planerade sedan länge men det händer att akuta

Conny kör mobilt

transportbehov uppstår. Dessa kan vara svåra att lösa då frakten behöver genomföras omgående och de transportbolag företaget normalt anlitar och samarbetar med kan vara fullbokade. Samtidigt som de producerande företagen har problem med expresstransport av varor finns det många mindre eller medelstora transportföretag som har problem att få full täckning av last på sina resor. Flera av de medverkande personerna i undersökningen säger att det inte alls är ovanligt att transportföretagen behöver acceptera körningar trots att det bara finns last ena vägen. Det är allt för kostsamt för ägaren att låta fordonen stå still samtidigt som en resa utan full täckning innebär att vinsten minskas väsentligt eller helt försvinner. Det finns alltså producerande företag som är i behov av transporter och det finns transportföretag som är i behov av att transportera!

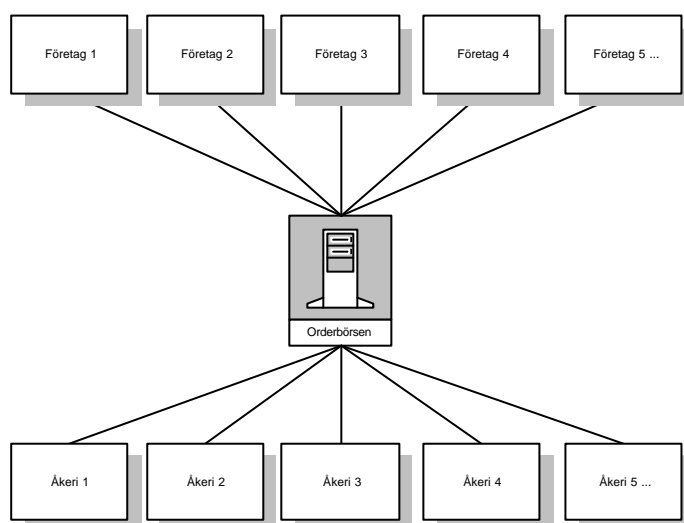


Bild 7.2.1 Producerande företag och fraktföretag i relation till Orderbörsen.

De problemen som ibland uppstår hos både producenten och transportföretaget skulle kunna lösas med hjälp av en orderbörs. Orderbörsen fungerar som en anslagstavla eller en BBS (Bulletin Board System) där producerande företag i behov av frakt kan lägga ut sina uppdrag i en databas. Transportföretagen eller åkaren kan i sin tur koppla upp sig mot databasen och se om det finns några jobb som passar baserat på vilken typ av last de kör, var de befinner sig etc.

Vid designarbetet med orderbörsen utgick vi från lastbilschauffören och att han använder en mobil enhet för att koppla upp sig mot Orderbörsen. Den mobila enheten kan variera i utseende och prestanda men vissa karaktäristiska drag kan vi sluta oss till. Den har en förhållandevis liten skärm som stödjer svartvitt, gråskalor

Conny kör mobilt

eller eventuellt ett fåtal färger. Tangentbordet är mycket begränsat, all manövrering sker med en eller ett fåtal knappar. Hastigheten som den mobila terminalen kopplar upp sig mot orderbörsen kan idag inte överstiga 14.400 Bps.

Orderbörsen är framtagen för att stödja lastbilschaufförer, samtidigt har studien visat att chaufförernas datorvana är begränsad. De är inte intresserade av att associera sitt arbete med datorer eller kontorsjobb. Vi anser därför att det är viktigt att använda teknologi som idag används och accepteras av chaufförerna t.ex. mobiltelefoner eller profilera WAP-terminalen som ett verktyg inte en handdator. Chaufförerna har låg datorvana men ändå relativt stora krav på hur informationen presentteras och med vilken hastighet den överförs. Det är därför oerhört viktigt att orderbörsen är utformad med ett enkelt och användarvänligt gränssnitt. Vi har inte fokuserat på det producerande företaget under utvecklandet av applikationen men vi har haft det i åtanke. Vi utgick ifrån att företagen redan är utrustade med fasta terminaler, hög bandbredd, tangentbord och stor skärm därför behöver inte systemet anpassas efter dem. Företagen med fraktbehov kan använda orderbörsen genom den befintliga teknologin och mjukvaran på företaget. Hastigheten och åtkomsten kommer att vara mycket god, så länge man är kopplad mot internet har man också tillgång till databasen. Vi antar också att de personer som lägger upp frakter är vana användare av persondatorer och därmed galant klarar av att fylla i alla uppgifter rörande frakten. Orderbörsen bygger på WAP och HTML vilket innebär att applikationen kan användas både från en stationär dator med webbrowser och en trådlös WAP-terminal. Börsens gränssnitt samt funktionalitet kommer att vara i stort sett identiskt oberoende om man nyttjar en stationär eller mobil enhet.

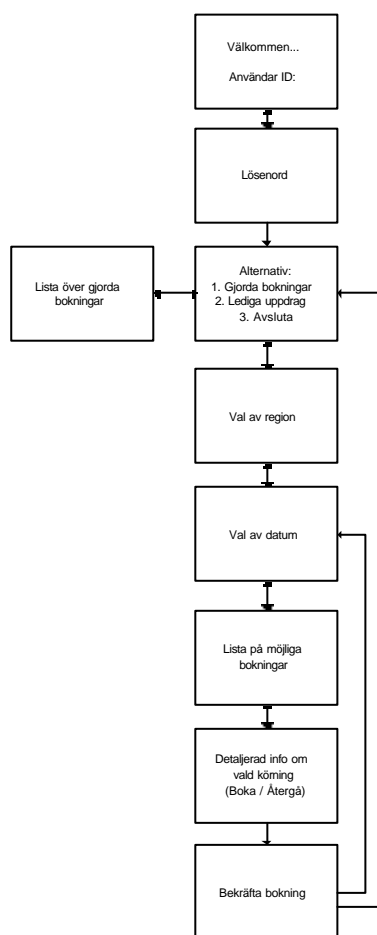
Orderbörsen för åkaren med mobila terminal ser ut som följer:

För att på små skärmar kunna visa all information har vi varit tvungna att dela upp vissa skärmbilder till fler bilder med mindre innehåll i varje. När åkaren loggar på får han först upp en "Välkomstbild" och applikationen kopplar då upp mot servern. När kontakt etablerats får användaren knappa in användarnamn och därefter trycka OK. På nästa skärmbild får han mata in sitt personliga "Lösenord". Anledningen till att handlingar ligger på olika skärmsidor beror på att de små skärmbilderna på de mobila enheterna, det blir lätt rörigt om för mycket information visas på samma bild. När användarnamnet och lösenordet bekräftats går man automatiskt vidare in i applikationen. Man kommer till en meny där man kan välja att titta på tidigare bokningar, uppdrag som är lediga för bokning eller avsluta. Väljer man alternativ ett "Gjorda bokningar" får man upp en lista med de orders som man tidigare har bokat, både utförda och väntande. Alternativ tre "Avslutar" applikationen. Valet "Lediga uppdrag" för användaren vidare till "Val av region" som är av intresse att starta en ny körning från. Detta implementerades för att det skulle bli enklare för chauffören att se vilka körningar som är aktuella baserat på den plats han befinner sig. Det var naturligt att lägga in sortering utifrån geografiska regioner eftersom åkaren vanligen vet var han befinner sig när han lossar och således har plats för ny last. Efter att han

Conny kör mobilt

har valt region får han en lista med "Datum" vilken i sin tur leder till en ny bild med information om "Möjliga bokningar" för det valda datumet. Här visas informationen, Från/Datum Till/Datum, så att föraren enkelt kan se om uppdraget är aktuellt för den rutt han har planerat. När han hittar ett uppdrag som stämmer för hans planering kan han välja att titta närmare på det. Då kommer han till "Detaljerad information om vald körning" som visar fullständig information om det valda uppdraget, tider, orter, kontaktpersoner, information om last etc. När han har läst igenom informationen finns det två alternativ, antingen boka körningen eller att gå tillbaka till föregående sida. Om han väljer att boka får han göra en sista "Bekräftelse av bokning" innan ordern kan betraktas som bokad och därmed flyttas till bokade körningar. I hela applikationen finns det "Avsluta" och "Tillbaka" knappar för att förenkla för användaren.

Varje åkare är registrerad i systemet tillsammans med information om vilken typ av transporter som han utför. Med andra ord får åkaren bara upp relevant information, om han kör tankbil så får han inte upp styckegodskörningar etc.



Figur 7.2.2 Översikt av funktionaliteten i Orderbörse.

Detta lades in då vi under studien erfarit att datorvanan bland chaufförerna är ganska låg och vi vill underlätta användandet genom enkelt gränssnitt och minimering av knapptryckningar.

Ytterligare problem som kan uppstå för både producerande- och transporterande företag som Orderbörsen skulle kunna minska eller helt eliminera, är risktagandet som uppstår då nya transportkontakter knyts. Risken för producerande företag när de knyter en ny kontakt är svårigheten att i förväg kvalitetssäkra transporten. Det enda som företaget kan göra är att titta på transportörens referenser och fatta beslut baserat på dem. Risken för åkeriföretagen vid knytandet av nya kontakter är att de inte vet när eller till och med om de kommer få betalt. De vet inte något om uppdragsgivarens ekonomi och ekonomiska historia. Att för en liten firma ligga ute med pengar betyder stora förluster och ett minskat rörelsekapital vilket många små företag idag inte kan riskera. Detta gör att de ofta är mycket försiktiga vid knytandet av nya kontakter vilket också leder till att de mister orders.

Orderbörsen är tänkt att administreras av någon oberoende organisation som alla parter har förtroende för, t.ex. branschorganisation. Detta skulle minska ovan nämnda risker för de inblandade parterna. Kvalitetssäkringen på alla företag kommer att ske naturligt. För att få vara kopplad till systemet krävs att man inte har några anmärkningar på betalningar eller frakt. Om ett företag skulle missköta sig och få en anmärkning får de inte längre vara delaktig i systemet. Alla inblandade parter kan då utgå från att nya kontakter inom systemet kan göras utan större risk. Denna kontroll kommer även öka acceptansen, säkerheten och efterfrågan av systemet.

7.3. Fraktsedlar samt översättningsverktyg

Utvecklingsarbetet med orderbörsen förde med sig ett antal idéer om hur man skulle kunna vidareutveckla befintliga fleetmanagementsystem genom att integrera dessa med andra funktioner och på så sätt underlätta det dagliga arbetet för chaufförerna. Idag kör förarna ofta med laster som de vet ganska lite om. Det kan bero på att produkterna de fraktar är dåligt beskrivna, att texterna på fraktsedlarna i stort sett är oläsliga eller att det står på ett språk som föraren inte kan. Ett exempel kommer från en av chaufförerna vi intervjuade under våra studier. Han körde tankbil och innehållet i bilen var "Slurri". Vi utgick från att detta var en slang term för innehållet i tanken. Det visade sig att enligt fraktsedeln var Slurri det korrekta namnet, det var i stort sett det enda chauffören visste om lasten. Frågor angående lasten skulle kunna avhjälpas genom att den var mer detaljerat beskriven på fraktsedeln eller att föraren kan kontakta en databas via sin mobila terminal. I databasen skulle han ha möjlighet att slå upp "Slurri" och därmed få tag på den information som behövs. Detta skulle minska en del av den osäkerhet som idag finns bland chaufförerna, det skulle också ge en stärkt yrkesroll och föraren skulle ha kunskap om sin last och därmed veta hur den på bästa sätt bör behandlas. I ovan beskrivna fall var fraktsedeln lättläst och

Conny kör mobilt

skrivna på svenska, detta är inte alltid fallet, ibland är det t.o.m. svårt att tyda handstilen på ordern.

Att integrera ett digitalt system för fraktsedlar i orderbörsen skulle innebära att kopplingar till en databas med lastinformation kunde göras genom ett enda tangenttryck. Vidare skulle det enkelt gå att implementera en översättningsmodul så att föraren, oavsett nationalitet, alltid får fraktsedeln presenterad på sitt språk. Detta skulle vara mycket fördelaktigt då språkkunskaperna enligt förarna själva inte alltid är tillräckliga.

8. Diskussion

8.1. Sammanfattning

Conny-projektet var ett samarbetsprojekt mellan Viktoriainstitutet, Ericsson, Volvo, Telia samt Hogia. Utgångspunkt för projektet var WAP och lastbilschaufförer. WAP för att det är en ny standard inom mobiltelefoni som stödjer kommunikation mellan mobila enheter. Lastbilschaufförer för att de arbetar i en mobil miljö och att de medverkande företagen på ett eller annat sätt kan härröra sin verksamhet till lastbilar. Volvo som lastbilsproducent, Hogia som en av Sveriges största producenter av fleetmanagementsystem, Ericsson och Telia som utvecklare av mobilteknologi och Viktoriainstitutet som forskar inom användandet av mobil IT. Målet med Conny-projektet var att skapa nya WAP-applikationer som har möjlighet att stödja lastbilschaufförer.

För att kunna besvara frågan "Hur kan WAP stödja mobilt arbete i dynamiska miljöer?" valde vi att genomföra etnografiska studier på lastbilschaufförer. Vi åkte med chaufförerna och tog del av deras arbete genom kvalitativa intervjuer och deltagarobservationer. Undersökningsmaterialet analyserades och resulterade i ett antal områden möjliga att stödjas med hjälp av mobil IT och WAP. Föreställda och tänkta områden såsom digitala prenumerationer på tidningar och spel för att minska tristess vid väntetider var felaktiga. Det rörde sig istället om att utnyttja tid som idag betraktas som outnyttjad, såsom lagstadgade pauser eller väntetider vid lastning och lossning. Det låg i chaufförernas intresse att få applikationer som möjliggör arbete även under denna tid, snarare än tidsfördriv och avkoppling.

Baserat på analysen fann vi lämpliga områden att stödja och försöka utveckla applikationer för. WAP-applikationer avsedda för mobila miljöer med hög marknadspotential för de involverade företagen. Resultatet blev två applikationer benämnda Orderbörs och Coordimate™. Orderbörsen skall underlätta orderbokning för småföretag inom transportnäringen så att de inte behöver köra vissa sträckor utan last. Orderbörsen är en fullt fungerande prototyp på ett orderbokningssystem vilket snabbt skulle kunna implementeras och tas i drift. Coordimate™ påminner om ICQ och bygger på kontaktnät mellan personer. Den avser att man i en vanlig mobiltelefon lägger in personer i adressboken. Man kan sedan se var dessa personer befinner sig och vilken status de har. En patentansökan på Coordimate™ är inlämnad.

Uppsatsens forskningsfråga. **"Hur kan WAP stödja mobilt arbete i dynamiska miljöer?"** besvarar vi genom ovanstående applikationer, Orderbörs och Coordimate™.

8.2. Slutsats

Vår slutsats är att WAP i hög grad kan förbättra mobil kommunikation och mobilt arbete. Vi tror att produkter och tjänster som stöds av WAP kommer att bli vanliga inom en snar framtid. Vi baserar dessa slutsatser på den undersökning vi utfört samt på de produktförslag vi presenterat i kapitel 7 Resultat av design; Coordimate™, Orderbörsen samt verktyg för fraktsedlar och översättning.

Applikationerna har olika syften och funktioner, Orderbörsen samt fraktsedel- och översättningsverktyget är avsedda att underlätta och stödja arbetet för lastbilschauffören medan Coordimate™ inriktar sig på kontakten mellan människor. I början var även Coordimate™ utvecklat och avsett för lastbilschaufförer men vi insåg tidigt att marknadspotentialen för denna produkt var stor även inom andra grupper i samhället. Det gemensamma för produkterna är att de bygger på WAP och är avsedda att användas av personer som är mobila, dvs applikationerna är tänkta att användas där personerna befinner sig oavsett om de är i lastbilen, på kontoret eller någon annanstans.

Coordimate™ kommer att vidareutvecklas av Ericsson och troligtvis lanseras på marknaden inom en snar framtid. Framtida arbete på de två övriga produktförslagen skulle kunna göras genom utveckling av elektroniska ordersedlar med en översättningstjänst som enkelt skulle kunna implementeras i orderbörsen. Detta har diskuterats och kan komma att utvecklas inom Euomap-projektet, (Euomap, 1999).

8.3. Reflektion

Vi har visat ett par applikationer som använder WAP för att stödja mobilt arbete i dynamiska miljöer. Denna teknologi har stora möjligheter och vi tror att detta kommer att bli en vanlig form av mobilkommunikation, inom en snar framtid kommer den att användas på många områden. Vi vill med denna uppsats peka på möjligheterna med WAP samt öka intresset och nyfikenheten runt detta nya protokoll för trådlös kommunikation.

Vi vill betona vikten av fältstudien i Conny-projektet. 40 timmars etnografiska studier var krävande både i tid och kraft men vi anser ändå att både tiden och besväret var väl investerad, om vi inte genomfört den hade vi fokuserat och utvecklat applikationer för fel ändamål. Vi, författarna, har för Viktoriainstitutets del varit ansvariga och drivit Conny-projektet vilket har gett oss god erfarenhet om hur projekt av denna typ drivs. Det har varit mycket lärorikt att få en djupare inblick i en för oss annorlunda bransch och de idéer vi hade vid projektstarten om att hjälpa föraren med elektroniska kartor och navigationssystem skulle i praktiken berövat föraren möjligheter att visa att hur erfaren och kunnig han är. Vi hoppas och tror, att

Conny kör mobilt

de produkter vi utvecklat kommer att klara de krav som förarna ställer på dem då de stödjer den befintliga yrkesrollen utan att ändra arbetssättet.

Projektet som uppsatsen bygger på har varit mycket lyckat. Vi har kommit fram till produkter som väl demonstrerar möjligheterna med WAP. Den samarbetsform som Conny-projektet bedrivits i har varit mycket god och deltagande företags intressen i projektet har bejakats i så hög utsträckning som möjligt, vi hoppas att alla är nöjda. Gemensamma krafter och delade kunskaper har lett oss till de goda resultaten.

9. Referenser

- Bellotti, V. & S. Bly, (1996), "Walking away from the Desktop Computer: Distributed Collaboration and Mobility in a Product Design Team". In *Proceedings of ACM 1996 Computer Supported Cooperative Work*, sid 209-218, New York: ACM Press.
- Bowers, J. (1994) "The work to make a network work: Studying CSCW in action," In *Proceedings of ACM 1994 Conference on Computer Supported Cooperative Work*, sid 287-298, New York: ACM Pres.
- Dahlbom, B. & L. Mattiasson, (1993), *Computers in Context: The Philosophy and Practise of Systems Design*, Cambridge: Blackwell, 1993.
- Dahlbom, B., (1995) *Scandinavian Journal of Information Systems*, 7:2.
- Dahlbom, B. & F. Ljungberg, (1999), "Mobile Informatics", *To appear in Scandinavian Journal of Information Systems*, 1999.
- Glaser, B & Strauss, A.L. (1967), "The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research". Chicago. Aldine.
- Hammersley, M. & P. Atkinson, (1993), *Ethnography. Principles and practice*, London: Routledge.
- Holme, I.M. & B.K. Solvang, (1991) *Forskningsmetodik. Om kvalitativa och kvantitativa metoder*, Lund: Studentlitteratur.
- Huges, J., D. Randall & D. Shapiro, (1993), "From Ethnographic Record to system Design, Some experiences from the field", *In Computer Supported Collaborative Work, An international Journal* 1:123-141.
- Hughes, J., V. King, T. Rodden & H. Andersen, (1994) "Moving Out from the Control Room: Ethnography in Systems Design", *In Proceedings of ACM 1994 Conference on Computer Supported Cooperative Work, CSCW'94*, sid 429-439, New York.
- Kristoffersen, S. and Ljungberg, F. "Representing modalities in mobile Computing", *In Proceedings of Interactive Applications of Mobile Computing, (IMC'98)*, Rostock, Germany, November 1998.
- Kristoffesen, S. & F. Ljungberg, (1999a), "An empirical Study of How People Establish Interaction: Implications for CSCW Session Management Models", *To appear in Proceedings of ACM 1999 on Computer Supported Cooperative Work, CSCW'99, Pittsburgh*.
- Kristoffesen, S. & F. Ljungberg, (1999b), "Mobility", *Planet Internet*, redigerad av K. Braa, C. Sörensen & B. Dahlbom.
- Langefors, B. (1995) "Essays on Infology: Summing up and Planning for the future", redigerad av B. Dahlbom, Lund: Studentlitteratur.
- Ljungberg, F. (1997), *Networking*, Avhandling vid Institutionen för Informatik, Göteborgs Universitet, Sverige.
- Luff, P. & C. Heath (1998), "Mobility in Cooperation", *In Proceedings of ACM 1998 Conference on Computer Supported Cooperative Work*, sid 305-314, Seattle, Washington.

Conny kör mobilt

- Mason, R.O. (1989) "MIS experiments: A pragmatic perspective" in *The Information Systems Research Challenge: Experimental Research Methods*, 2: 3-20.
- Patton, M.Q. (1990), *Qualitative evolution and research methods*, New York, SAGE.
- Scheff, T. (1979), "Catharsis in healing, ritual and drama", Barkley, University Press.
- Starrin, B., G. Larsson, L. Dahlgren & S. Styrborn (1991) *Från upptäckt till presentation: Om kvalitativ metod och teorigenerering på empirisk grund*, Lund: Studentlitteratur.

<http://www.Coordimate™.com>, 1999

<http://www.Viktoria.informatik.gu.se/~euromap>

<http://www.wapforum.com>, 1999

Bilagor

Bilaga 1: Exempel på intervju med enmansföretagare

Nu skall vi alltså åka mot Jönköping?

Ja.

Hur lång tid tar det att komma dit ungefär?

Vi har nog 10-12 mil, en och en halv timme ungefär. Jag kör 7,5 mil i timmen ungefär såhär.

Jag kör 80. 80 får vi hålla. Så håller man det – strax över. Man måste ju ha lite..
..och spela på.

Ja

Är det färdskrivare och så också som håller reda på det eller?

Ja ha, det skriver precis allt. Du kan få se ett gammalt blad här. Gårdagens då.

Där ser du var jag började och var jag stannat.

Det kräver nog lite träning för att läsa det här tror jag.

Naä, du ser ju sträcken där va

Jovisst. Är det kör tider eller är det stop tider? Sträcken.

Det är kör tider. Ja. Så dagen var ju rätt lång igår va. Men, det var ju inte så där jätte mycket kör tider.

Nä, okej. Men vill ha så mycket täckning som möjligt då?

Aa, jo. Jag körde hit igår bara för att jag ska ju till Umeå nu med, det är skogsmässa där uppe. Vi ska upp med fyra lass skogsmaskiner.

Fyra vändor?

Fyra vändor. Så jag ska upp med andra lasset då idag.

Vad är det till Umeå? 100 ganska exakt, eller?

Här ifrån är det nästan exakt 100 mil,...

Ja

...och det är ju nästan exakt hemma då. Från Växjö säger vi då.

Ja, just det. Det är en bra bit.

Ja. Det tar ju en och en halv dag kan man säga upp och en och en halv dag hem.

Ja just det.

Men, nu har jag ett lass till Göteborg då. Lastar jag det i morgon middag/ i morgon eftermiddag.

Okej

Så är jag här nere på måndag igen.

Är det en typisk vecka eller?

Aa, detta är väl lite mer extrem om man säger så va.

Vad är en typisk vecka så att säga? Hur länge kör man då och vart?

Ja, man håller nog en 50 timmar i veckan, kör man ju.

Ja.

Det är nog en rätt så typisk vecka, kan man säga.

Conny kör mobilt

Okej. Får du in arbetsorders och så kvällen innan eller dan innan..

Aa, det kan bli när som helst. Nu är det en så stor grej detta.

Så den har man haft planerad så att säga?

Ja.

Ja

Här är sista avhoppet i Göteborg.

Ha ha, kör på

Nä, så detta har jag vetat då men sen så, den maskinen som jag fick till baka – returlasten om man säger. Den fick jag spikad kan man säga i förgår.

Okej

Men då fick han ett lass av mig från Växjö till Umeå för han är där uppe ifrån.

Ja ha

så då bytte vi kan man säga...

Ja just det.

...och jag har ju två A4 blad där i med, där jag ringer runt och jagar jobb om man säger.

Aa just det, så du har tacksning åt båda håll och så.

Ja

För nu kör du ju tomt.

Ja..

Det är inte bra alltså

Det är inte så där..

Det är alltså en förlustaffär?

Ja, det kan man säga. Det blir lite dyrare för de man kör åt.

Ja, det blir dubbla sträckor helt enkelt.

Ja

Sen är det lite bråttom här va, med tid och så va. Jag hade ett lass på gång här nere i Göteborg – Stockholm. Då hade jag inte hunnit det andra.

Nä, okej

Då hade jag inte klarat Umeå resan om man säger. Och det var tvunget att vara här en viss tid.

Ja

Och arbetstider och sån´t, då så fick det va´.

Men när du ger dig ut på morgonen då har du dagen, oftast klar för dig eller?

Ibland, det är inte alltid.

Utan man tar det och så får man in på vägen så att säga?

Ja, så det händer en del veckor att jag kanske har två timmars jobb och vi är två man och två bilar och har ingenting på söndagskvällen, kanske har två timmar bokad den veckan. Sen kanske vi kör dag och natt så att säga.

Ja just det. Såsmäller det till.

Conny kör mobilt

Ja. Och sen vet man ju inte när/om det krånglar till denna maskinen han ringde om. Den skulle varit färdig då ja middag - middagstiden. Nu blev det förskjutet så då skall jag samlasta det med två, en annan maskin och då blir ju den också förskjuten.

Ja

Så det kan ju bli lite krångligt då, om jag hade haft någonting efter också.

Ja precis.

Då får man ju helt planera om då.

Hela schemat blir skjutet.

Ja

Det är lite fascinerande att det är så mycket som hänger på varandra, och det är väl en viss frihet också i och för sig alltså?

Ja, fast det kan bli lite stressigt när de jagar en.

Ja

För hemma, var jag och flyttade ett par grävmaskiner som väger då drygt 40 ton.

Mmm

Då får jag söka ett dispens, tungdispens för att få köra på vägnätet. Det är ju vägverket i Göteborg...

Mmm

..då faxade jag upp det i måndags. Det är ju annandagen. Det brukar normalt komma på tisdag eftermiddag. Men, då kom det inget så jag ringde på onsdag förmiddag och frågade. Nähä de visste inte, de hittade inte papperen. Ja, till slut hittade de dem men de hade jätte mycket att göra så de kom igår vid halv tio. Och det var ju en grej då som jag tänkte flyttat i tisdags eftermiddag eller onsdags morgon.

Ja

Så då har ju jag gått och väntat då...

Okej så..

..överlast. Det kanske hade kostat 50 000 i böter då.

Oj!

Så det chansar man inte på så.

Nä herre gud. Det är sådana otroliga böter alltså.

Ja det går per kilo sen läggs ju det på desto mer där då.

Okej.

Är det mer sådana, med färdskrivare och så, att om du inte rasta när du skall så blir det tunga böter på det?

Jaä. Fuskar lite, det är väl 800 kr det lägsta sen stiger ju det.

Så det är inte vanliga trafik böter där inte. Då 800 är bland de högre så att säga.

Ja, så det är ju mycket hårdare med sådana där grejer.

Ja

Conny kör mobilt

Och de bladen skall vi spara i ett år. De kan göra en företags, ja vad heter det, kontroll.

Konstig bandkvalitet

.

Skriva rent det här.

Jaha. Hur många jobb kör man? Eller kör du långa korta jobb så då eller?

Ja det är lite olika. Igår var det då fyra olika jobb kan man säga. Det kan ju vara, som nu blir det ju inte mer än ett idag.

Nä. Du är färdig nu. Du är färdig för i dag så att säga.

Ja, nu skall jag upp och hämta en maskin upp till Umeå.

Okej okej du åker hem och vänder så att säga.

Nä, jag fortsätter direkt nu...

Ja okej

...så jag kör ju aldrig hemom.

Nä

Det tar ju en och en halv dag detta jobbet.

Ja okej, men det måste vara ett ganska bra jobb ändå för då har du ju full tacksägelse på det ju?

Ja, ja

Det måste

Då kör jag ju på mil nu om man säger – betalar.

Det måste vara mindre lönsamt att köra kort ??????????

Naä, är det tim peng då va, då kanske bilen inte rullar så många mil. Ingen diesel ingenting sänt...

Nä

...så då ramlar det in mer sänt.

Telefonen ringer.

ja just det.

Ja, Magnus.

Ha

Färdigt

Var var det du lassade av honom?

Jasså det var inte dit upp?

Jaha

Ja kan du vänta en stund där neråt så. Jag har inte fått tag i dem riktigt, så.

Ja

Ta den där hjullastaren sen

Ja

Så du kan köra till Lottevägskrysset eller någon stans, så behöver du inte köra så mycket längre.

Conny kör mobilt

Men skogsmaskinen är inte färdig förrän i eftermiddag.

Nä

Ja men du vet läget.

Det är bra

Hej.

Mm

Då har han varit och flyttat en markberedare i dag på morgonen.

Okej. Var då i hemmatrakterna eller?

Ja. Det är timmerjobb om man säger så.

Ha ha okej.

Hur många är ni som arbetar på firman?

Vi är bara två då.

Det är du som har firman också en anställd.

Ja just det.

Det ringer.

Båda kör.

Ja

Ja, Magnus

Hallå ja

Hallå ja

Göteborg

Aa

Ja lite efter middag.

Eller vid middagstiden.

Är du hemma eller du skulle iväg på barnkalas?

He he he

Studenten var det

Ja

... dålig bandkvalitet.

Ja jag tror att jag har det uppskrivet

He he

Nu plockar du väck allt som är ivägen.

Ha ha

Det skall alltid vara på gränsen.

Aa. Vi provar med det. Ja

Hur dags är du hemma ungefär då?

Ja

Men jag får se hur det passar här. Så hörs vi.

Ha det så bra!

Hej hej.

Det var uppe i Rejmyra där jag skall hämta den maskinen.

Conny kör mobilt

Var ligger det någonstans?

Katrineholm.

Okej. Lite dålig geografi så.

Jaså. Lite norr om Norrköping.

Ja just det.

Okej. Så båda kör alltså

Ja. Så jag är ju både chaufför och kontorist och allting annat.

Ja precis. Men mycket av kontoret måste väl även vara här liksom. Mycket samtal och så?

Ja allting går ju genom den.

Ja

Jag har ju bara ett telefon nr och det går dit. Sen vidare kopplar det dit, och är jag inte där så är jag hemma. Då kopplar det dit.

Ja okej.

Så jag har alltid telefonen kopplad om man säger.

Så du är alltid kontaktbar.

Ja, det har blivit så. Man har kanske skämt bort kunderna och de ringer dygnet runt i princip.

Jasså

Ja nästan i alla fall. Jag kör ju mycket skogsmaskiner, och de jobbar ju i skift...

Ja okej

... och det kan gå sönder på kvällen. Då ringer de och undrar om jag kan flytta den på morgonen till verkstaden eller.

Ja

En söndag kan de ju ringa. Jag kanske kan ta den direkt, eller ta jag den på måndag morgon.

Kanske lite irriterande ur privat synpunkt men det måste vara bra ur jobb synpunkt å andra sidan.

Ja. Jag får ju mycket jobb och denna servicen då, eller fått om man säger.

Ja, kan tänka mig det.

Det är ju så. Gör inte jag det gör någon annan det.

Du äger bilen och så själv eller båda bilarna?

Ja, båda bilarna.

Har du ägt länge eller gör man det från början eller, det gör man väl inte

Jao, eller vad menar du med äga?

Ja, köper man bilen när man börjar som chaufför eller.

Ja, jag gjorde ju det. Jag började hos farsan som sopköpare och sen köpte jag egen sopbil sen då. Sen utökade jag med lastbil och trailer. Sen blev jag av med det kontraktet på soporna så nu är det bara trailern.

Men, det är väl väldigt många chaufförer som.. har alla egen bil menar jag?

Nähe, det är många anställda.

Ja precis.

Conny kör mobilt

Ja de är väl de mesta kan man säga.

Hur länge har du kört?

Ja vad har jag kört? Ha ha

Det blir till att räkna efter.

Jag började då som man säger när jag fått, jag var nitton år när jag fick körkort med sop körning sen lite extra på fritiden, körde lite. Ja, jag har nog, i en sju åtta år har jag nog kört trailer kan man säga. Jag har väl varit egen företagare i tio, drygt tio – tolv år. Haft egna bilar och så där.

Okej. Det är ganska länge ändå.

Ja, jo det kanske.

Gjorde du något annat eller gick du direkt från skolan och så över och börja köra?

Ja. Det blev inget annat med de betygen.

Ha ha. Hur länge gick du i skolan?

Nio år.

Ja just det. Ja, vissa kommer aldrig ur skolan. Vi håller ju på än så.

Ja, jag brukar säga till Erica det.

Det säger min far också alltid. Fan du kommer ju aldrig ur skolan.

Ha ha. Vad har du för, eller vad gör din farsa om man säger?

Farsan är väl pärmbarare som alla andra.

Ja ja. Jobbar på kontor?

Han jobbar på kontor. Han jobbar med försäkringar. Så att jag följer väl i deras fotspår fast jag jobbar eller läser kanske lite längre.

Ja jo det blir så nu.

Det är ju som lastbilschaufförer nu det är ju tre års.

Jaså det är gymnasieutbildning på det nu.

Ja, i Alvesta har de det. Jag tror det är tre år nu.

Jaha

Så det blir rätt så mycket teori tycker jag. Problemet är ju det att då de som blev lastbilschaufförer förr det var ju egentligen sådana som arbetade med händerna...

Ja

...och kunde köra lastbil och höll på att meka och dona kanske. De klarar ju inte det idag, för de klarar ju inte att läsa de tre åren.

Nä precis. Nä det är sant.

Jag tror inte att jag hade satt mig i skolbänken då tre år. Då hade jag gjort något annat. Varit tvingad till det.

Ja. Nä det kan jag tänka mig. Ja, det borde åtminstone varit ganska mycket praktiskt arbete också.

Ja jag vet inte. Det är väl rätt mycket men det är för mycket teori tror jag.

Ja. För det har ju aldrig varit skolgång innan på det. Så kommer de med nå't.

Ja

Conny kör mobilt

Ähm, vad gör du på fritiden, när du inte kör och så, när du är ledig? Är det något speciellt?

Ja, då har jag en grävmaskin. He he. Ja, vad gör jag? Jag jagar lite ibland men det blir inte så mycket. Jag har inte så där jätte mycket fritid.

Nä, egen företagare och åkare.

Så har jag lite annan entreprenadverksamhet om man säger grävmaskin och lite sånt att syssla med när jag inte har körningar här då va.

Så då är du grävare på hemma front åt folk?

Ja, lite skogsvägar och sånt gör jag. Och nu har jag så mycket med detta och sen lovar jag jobb där, så därför blir det på fritiden får jag göra det då.

Ja just det.

Jag har ingen direkt riktig hobby som att spela fotboll eller något sånt.

Nähä, det är många som har något sånt liksom för att koppla av jobbet ordentligt.

Ja jo. Ja, det kan man säga är jakt då.

Det blir kanske lite lidande av allt ihop?

Ja

Ibland önskar man väl att man hade lite mindre jobb men det får man ju inte direkt säga för då kanske det tar slut.

Ja precis

Ja det är ju så. Antingen har man inget jobb eller har man hur mycket som helst. Jag pratar med många då i andra branscher som är egna företagare. Ja i min storlek (1-2), de kan ha hur mycket som helst då va. Sen går det mycket folk arbetslösa.

Ja

Det är ju som nu, då har vi haft så mycket i vår så att jag kunde haft en bil till då va...

Okej

..men det är ju inte säkert att jag har någonting efter sommaren.

Nä precis. Man få inte förköpa sig.

Nä, då är det bättre att lämna bort lite resor som man får för mycket.

Lämna du till kollegor då, sådana som du känner till då eller.

Ja

Vi har försökt att samarbeta lite hemma, med kollegor, men det är. Det är rätt svårt att samarbeta i denna branschen, för ja, alla vill ju ha så mycket som möjligt och...

Jo det är klart.

...det beror ju på hur mycket det är. Är det jätte mycket är det ju inga problem men när det börjar att minska lite sen va.

Jo

Då kommer de sen va och plocka lite.

Lite hög så där?

Conny kör mobilt

Ja, jo

Men det är väl lite så. Alla tänker väl lite så kanske.

Ja, jag är kanske lika dan själv va.

Ta inte jag det tar någon annan det.

Jo

Brukar du har semester och så eller?

Jo det försöker vi nog. Nu är det ju lättare när jag har en chaufför med då. Då kan man ju sticka iväg och så fixar han det då.

Ja

För det brukar bli lite lugnare då på sommaren.

Under industrisemestern och runt där?

Ja

Är det något speciellt som du brukar göra på semestern, eller familjen brukar göra?

Ja, vi har ju stuga på Öland, så vi sticker dit så fort man är fri eller kan då.

Ja. Det är skönt att komma bort lite

Ja

Blir det ett par veckor om året då eller?

Ja det blir väl två veckor i streck som längst.

Oj. Ha ha. Det är ingen lång semester med andra ord.

Ja ha ha

För dig är det kanske det?

Ja ha ha

Ja alla pratar semester och då är det liksom självskrivet tre fyra veckor.

Nä det har jag aldrig haft. Det är väl två veckor det mesta.

Ja. Det måste vara skönt ändå. För på något sätt så visar det väl att man tycker om jobbet ordentligt?

Världens roligaste jobb brukar jag säga.

Det är det?

Ha ha. Då blir man idiot förklarad sen.

Nä varför då?

Nä, jag vet inte vad man skall säga. Jo jag trivs nog rätt så bra.

Det är ju det viktigaste.

Kör du mest i Sverige och så eller kör du nere på kontinenten också?

Nä, ja bara då Norge och någon gång Danmark. Detta är ju ett special fordon så jag kommer ju inte in i några andra länder. Det är för långt.

Det är 24

.
. .
.

Jag trodde det var 24, 18. Ja då hade jag fel

Ja här är det de. 18 meter är bil och släp.

Conny kör mobilt

Okej

Bil och påhängsvagn som detta kallas, då är det 17 och 16,5.

Okej

Så när jag är i Norge är det rätt lätt att få dispens, då kommer jag in. Men i Danmark är det svårare.

Så det måste vara långt planerade körningar.

Ja precis. Ja.

När du åker iväg då, framförallt kanske Norge och Danmark och så där. Träffar du annat folk andra förare och så.

Inte så mycket.

I Sverige

Ja ibland. Det är ju då. Vi är ju som vi säger maskintrailer förare. Träffar eller ser jag någon sådan kille på parkeringar då kan ju vi prata lite.

Mm

Men jag går ju inte direkt till de andra och pratar så va.

Det är lite. Vad skall man kalla det? Det låter fult men skall man säga klasskillnader, indelningar – gruppindelningar?

Ja, jo. Möter jag en sån här trailer, ja då hälsar vi ju. Men möter jag en annan då hälsar vi inte så.

Det är så ?

Ja, jo.

Men det är inte så att du liksom pratar med kollegor som du känner till sedan innan på kom- radio eller vanlig telefon.

Joho, a jag har ju inte den "åkarradion" kallas ju det. vad kallade du det.

Ja "åkarradio" har de ju, sådan där rikskanal. Det har jag ingen sådan. Men, är jag uppåt och möter en bil så, och jag har honom inskriven där, då kan man ju ringa och prata lite.

Ja

Bestämmer ni typ att åka och fika tillsammans och kaka tillsammans om det passar och så där?

Det skulle man kunna, man frågar vad han skall "hän", men det är inte så ofta faktiskt. Jag vet inte jag kanske är lite enstöring.

Är det något som du tror är generellt eller det kanske kommer lite med jobbet?

Jaä.

Jag vet inte

Jag vet inte riktigt vad jag skall svara

Ha ha

Man stannar och jag tycker det är rätt skönt att sätta sig och äta och fika. Träffa jag några jag känner då går jag givetvis och sätter mig. Men jag går inte på okända om man säger...

Conny kör mobilt

Nä, okej

..bara för pratandet skull.

Nä, för vissa yrkeskategorier om man säger tex poliser och så, så är det ju ofta att se man en annan så är det naturligt att gå fram och prata och så där liksom.

Ja jo

Kör du hela Sverige eller är det vissa områden som är större.

Ja, det är hela Sverige då. För det är, de tillverkar ju dessa skogsmaskiner i Rottne, utanför Växjö...

Ja

..och sen går de till återförsäljare och det finns ju i norr, Piteå då va.

Det är den längsta trippen?

Ja jo. Men sen kan den ju gå ända ja som vi var ju uppe i Jockmock, det är det längsta vi varit. Med en maskin då.

Ja ha

Hemma ifrån är det 140 mil.

Oj. Det är en bra bit du

Ja det är en liten bit.

Två dagar typ va?

Ja och väl det.

Om du är borta över natten, sover du här då eller?

Ja jag sover här.

Det gör man alltid?

Ja jo

Måste vara enklast att inte behöva tänka på något annat.

Ja jo jag har ju kylskåp och kaffe kokare.

Allt

De brukar kalla det "hitta med ratt". Ja sen har vi ju ute på vägarna finns det ju Routh 66, och så finns det något som heter Truckcenter.

Ja

Där har vi ju kort. Så där har de ju dusch och grejer, och åtminstone på Truckcenter där gör vi det gratis.

Går in och tar sig en dusch på morgonen och så där va?

Eller nu som man kommer uppåt, då har jag ett här uppe i Röök.

Ja just det

Då tar man sig en dusch där uppe då. För man blir inte så där jätte fräsch av att bo här och helst nu på sommaren när det är varmt. Så där är det rätt så bra. Tv och allting har de ju på de där ställena om man vill.

Tar du in där då någon timma bara och duscha och kolla på tv lite eller?

Ja det kan man göra eller så kanske jag satsar på det då och stannar där i kväll.

Jag har ju ett, nästa ställe ligger norr om Gävle.

Ja

Conny kör mobilt

Som jag räknar med att köra till idag. Jag kanske kör dit då och duscha, äter och sitter där och strosar omkring lite. Sen övernattar jag där.

På rummet då eller?

I bilen.

Ja ha, i bilen, precis.

Sen har de ju frukost då på sådana ställen. Från klockan sex då i veckan.

Ja just det

Om man vill äta då.

När brukar du dra igång så där på morgonen? Är det sådär sex sju tiden typ?

Ja som idag då började jag halv sju då gick jag in med papperen då. På Id-kontrollen i Scandia hamnen. Så var jag ju i hamnen sju, börjar de där.

Var kommer du från idag?

Jag låg nere i hamnen igår. Id eller Scandia hamnen heter det ju.

Finns det någon möjlighet att hitta på något annat, eller vill man inte hitta på något annat. Man går bara in och sätter sig och fikar lite och tar en kopp kaffe sådär..?

Ja, en del sätter sig och dricker lite öl så på kvällen, men det ...

Ja

Ja en öl eller två kanske men jag brukar inte göra så, det gör jag inte. Det skall vara om man kommer jätte tidigt då och man träffar några man känner lite, då kanske jag skulle kunna tänka mig. Det går ju inte att gå ut och festa och så.

Nä nä det förstår jag. Det får man ju igen dagen efter, när man skall ut och köra?

Ja ja, det går inte. Men, vi ja jag vet inte riktigt vad vi brukar göra? Ofta, ja man kommer inte så långt med lastbilen.

Nä det kan jag tänka mig.

Det är som när man kommer till Göteborg. Något som heter Stig-Center.

Ja

Känner du till det?

Jajjemen!

Där var jag igår och käkade. Går och tittar lite, går in i affärer, går och handlar lite och ja någon tidning och så.

Inget speciellt liksom?

Nä

När du käkar lunch och sådär. Går du oftast in på något fik och sådär eller har du med dig käk och dricker kaffe i bilen och..

Ja, när jag äter lunch och sådär då är det på någon sån där vägkrog om man säger.

Ja det blir det?

Ja. Och det finns ju många ställen som man kör förbi där man inte kan stanna. Man får inte plats – fordonet.

Nä det kan jag tänka mig.

Conny kör mobilt

Man skulle vilja kanske. Det är inte så där jätte häftigt att äta på de där ställena, om man säger lite schabbigt. Sen får man ju sina ställen där man vet är hyfsat.

Ja

En del ställen stannar man ju aldrig mer på.

Nä okej. Sådana skräck exempel.

Vi hade ett här i Göteborg vid denna Id-kontrollen. Var några som öppnade, ja nästan bara lite barackaktigt. Där var kaffe och mackor och till frukost kunde man få lite gröt och en fralla. Men det fick de lägga ner. Det tog för mycket plats av parkeringen.

Ja ha

Så det ett schabbigt ställe men det var bra käk och trevliga och..

Ja det måste vara det viktiga?

Ja, jo ett mysigt ställe på något vis.

Ja

Ja om jag hade tagit med Erica dit, hon hade ju inte bara ätit där kanske.

Nä okej okej. Ha ha

Ja inte så menar jag ju inte men... de tycker ju inte om sådana ställen om man säger. Klart de är ju inte ute så ofta så de tittar ju inte på maten på samma vis om man säger.

Nä det är nog sant. Lite tankar och frågor som att slår man sig ner bland andra chaufförer när man sitter och äter, men det gör man liksom inte om man inte känner igen dem eller?

Nä, jag gör inte det.

Om det fanns någon möjlighet att saker i bilen se på en karta var kollegor som du kände till var och sådär, skulle det vara intressant eller skulle det vara något roligt eller.. det kanske inte?

Njä, inte för mig. Du menar då det "hära" ja..

Ja det finns ju bara något kartsystem så att du har en bild på var du befinner dig och kan även se var andra förare befinner sig.

Nä, det vore inte intressant för mig så. Fast det börjar ju komma hemma omkring, har jag läst att de som kör i skogen och hämtar virke, lastbilar. Så märker de upp vikeshögarna. Ja jag vet inte men de sätter på någon sändare. Sen har ju han det i bilen då va. Och då ser han var virket ligger, var han skall börja lasta och så.

Ja just det

Det har de börjat med då i södra sverige.

Ja det kanske är bra när det är ute i skogen och det är svårare.

Ja då kan ha planera me hur mycket det är. Då ser han det på den här då. Ja det är ju en karta kan man säga...

Ja just det.

..över skogsvägarna.

Ja det är väl lite skillnad att hämta sådant jämfört med en adress i stan, så att säga.

Conny kör mobilt

Ja jo. Det är ju inte alltid det är adresser i skogen, så att säga. Jag har ju bara en vanlig kartbok här där man ser adresser då, väl använd.

Okej. Kan den utan och innan så att säga.

Ja mycket.

Sidan 22 och så.

Ja.

Okej, när du är ute och kör. Uppstår det problem med bilen och så eller problem över huvud taget?

Denna bilen är ju rätt så ny så denna funkar ju bra, men den andra bilen har stannat ett par gånger. Då finns det. Ja då är den andra Volvo detta är en Scania.

Ja

Så då ringer vi Volvo action heter det. De har jour dygnet runt.

Okej

Ett nummer så då hamnar vi i Belgien. Så kollar de upp då krediter och allting, sen ringer de till närmaste Volvo handlare och ber de skicka ut en bil.

Hur lång tid tar det, går det fort då alltså?

Ja, det går rätt så fort. För han stannade i vintras vid halv sex på kvällen. Det snöade som fasen utanför Östersund. Det bara small till i bilen. Då ringde jag runt lite. Då kom ju en bärgare sen efter, ja det tog väl ett par timmar, och drog in honom till Östersund. Vid halv elva rullade han ut, då var det fixat sen.

Det är ju schyst!

Det kostar pengar det där men det går att fixa om man säger.

Men, man försöker inte att fixa själv eller så.

Om det går då.

Om det går då.

Då var ett sådant fel som vi inte kunde reda ut. Och det var ju en fredag kväll givetvis.

Självklart.

Som om det händer något nu. Då kanske jag försöker ta mig till Borås, kanske till en Scania verkstad själv.

Hm

För jag har också, på denna bilen finns något som heter grönt kort. Så jag har kan man säga köpt en försäkring. Allt som händer med denna bilen betalar Scania. Jag betalar en mil kostnad. Skall vi säga nu i början 5kr milen, sen stiger det någon. Och så står de för allt, så går den sönder så kommer de och hämtar den och bärgar den och..

Lagar den.

...inom 24 timmar skall den vara igång, va annars får jag stillestånds ersättning, oavsett fel.

Men det är ju bra.

Då kostar det ju istället varje mil jag kör kostar fem kronor i reparationer..

Ja just det. Och så blir det inga mer kostnader när det väl händer.

Conny kör mobilt

Ja när det väl händer sen så har jag alla redan betalat det om man säger.

Om någon stannar, om en annan lastbil stannar. Stannar du och hjälper en kollega då eller?

Ja, det kan jag göra. Ja, det kan jag göra men det beror ju på vad det är eller så.

Hur det ser ut och så? Ja. Är det även vilken lastbil det än är så att säga eller är det mest din egen kategori och så där eller?

Ja vad skall jag säga, det beror ju på lite. Det stod en bil här borta igår när jag körde upp och det var ju ingen som stannade. Han försökte att fixa det själv eller ringer han ju efter någon eller så stoppar han någon om han behöver.

Ja

Skulle han behöva min hjälp skulle han ju gå ut och stoppa mig.

Ja

Bara för att fixa det. Skulle jag komma mer på en enslig väg och se en kille stå eller så, då stannar jag ju.

Ja just det. Jo det är väl lite skillnad.

När du får dina körorders och så under dagen, rings de in då eller?

Ja

Är det kunderna direkt som ringer då eller?

Ja

Så det är inget..

Nä det är kunderna direkt. Jag är ju inte ansluten. Ofta är ju alla anslutna till en åkeri central eller en spedition. Men jag har ingenting sådant.

Det har du aldrig haft eller inget som intresserar..?

Nej

Din andra förare/kollega vad heter det, får han det genom dig?

Han får det genom mig.

Och det är telefon allting går på eller?

Ja

Det finns ju lite andra..

Ja det finns ju, fax och sånt kommer mer och mer nu i lasbilar..

Ja

..och så finns det, kan det heta mobitex?

Mobitex ja.

Men det går genom telefon då. Ja mina kunder de har inte sådana grejer de sitter ute på en maskin.

Ja det är väl oftast om det är en central som tar emot och så skickar de ut till förarna, kan jag tänka mig.

Ja

Vad är det för utrustning som du har här som du använder?

Radion

Vanliga radion

Conny kör mobilt

Den går dygnet runt.

Ja det kan jag tänka mig

Jag har ett band och det är samma sen jag köpte bilen för två år sen drygt. Så band kör jag inte mycket.

Nä det blir för lite variation också.

Sen har jag ju en komradio då för kör jag med bred last så måste man ha samband med följbilen.

Okej

Det står varning kanske du sett?

Jajjemen, jajjemen, jajjemen

Och då måste man ha radiokontakt. Sen är det ju bara telefonen som gäller för mig.

Ja. Det verkar räcka.

Ja, jo

Vad är det viktigaste om man skall ta hand om en körning. Jag menar, nybörjare första körningen och så kanske man missar att ställa några frågor. Eller missar jag menar, adressen är ju självklart att man skall veta men..

Ja, bara man får deras telefonnummer så

Ja jo det är sant.

Så fixar sig allting. Här har jag en adress. Du skulle aldrig hitta hit.

Inte en chans.

Ja jag hittar knappt själv ibland. Ja man kör och skriver och sitter med karta.

Och så ringer man när man är i nära eller när man inte hittar.

Ja det får man göra sen då. Men jag vet ju lite sen detta stället ungefär va. Sen när man kommer dit så kanske det klarna.

Ja precis.

Men ibland så vet man inte vad man skrivit själv.

Nä. Det måste vara svårare i början när man inte har någon erfarenhet och inte kört.

Ja ja. Du vet jag hittar ju till många ställen..

Ja

..man har varit där någon gång och snurrat i krokarna.

Man måste ha ett väldigt bra geografiskt sinne så över Sverige så att säga.

Ja ja

När man har kört i alla vråer.

Vist

Det är annat än att sitta på kontoret.

Ja. Man hittar inte bara i Göteborg. Första gången som jag var på detta Scanfrakt var väl för ett halvår sen. Då ringde jag till kontoret och frågade var det låg ungefär. Då svarade en "tjeja" ja det ligger där. Hon visste inte riktigt vad hon skulle säga. Hon sa ingenting för hon visste inte var hon var. Så jag frågade titta ut genom fönstret, ser du någonting stort eller någonting?

Conny kör mobilt

Nä

Bensinmack eller något ja där borta är OK och Shell. Ja då vet jag ungefär var jag är sa jag. Hon viste inte. Hon kunde inte förklara vägen någonting dit.

Det är ganska dåligt alltså.

Jag frågade om hon precis var nyinflyttad. – Nä nä jag är född här.

Men ofta så man får lite vägbeskrivning så brukar man, eller man kan ringa så brukar de ju kunna förklara lite.

I alla fall ge lite kännetecken

Ja jo jo. Men sen gäller i alla fall som nu när jag kom utifrån så står det ju centralstation är ju egentligen det enda det står där...

Ja

..att svänga av. Så förra gången när jag inte viste då bommade jag ju detta och körde förbi. Det är ju inte så jävla lätt att vända med denna. Men det gick ju det med.

Vilket håll kom du ifrån nu?

Jag kom om man säger ifrån Operan eller där utåt.

Du körde Älvsborgsbron och där över.

Ja

När du väntar på en order, när det är liksom lite tomt emellan. Vad gör man då?

Ja är jag hemma så har jag ju kontorsarbete.

Jo, men om du var då t.ex. i Göteborg och kört.

Ja då kan jag sitta i bilen eller ja ..eller får jag köra hem utan något. Men ibland skall det ju vara något som bara skall bli färdigt. Då får man ju bara gå omkring.

Det är lite drygt.

Det kan jag tänka mig. Det är det som är den tråkiga delen om man säger?

Ja jo. Men det är inte så jätte ofta det är i detta va.

Men det kanske är mera för sådana som väntar på ett centralanrop.

Jo. Vi kör ju ibland industrigods som är lite högt och så. Det är ju en lågbygd vagn som du ser. Och då kan det ta tid, då skall det komma kranar och de skall montera samtidigt. Ibland har man ju gått en hel dag och bli av med ett lass eller få på, det tycker jag är fruktansvärt.

Jo det kan jag tänka mig. Jo det kan jag tänka mig.

Nu kör jag, nu står min maskin där uppe i skogen och sen lastar jag själv och kör upp den till Umeå och slänger av den där i skogen.

Ja

Så jag behöver inte vänta på någon eller så. Det tycker jag är bra.

Ja det kan jag tänka mig.

Det är som kunderna hemma med grävmaskinen. Ställ den bara och kör hem så fixar jag det. Då behöver man inte tänka på att de går och vänta eller.

Nä precis inte den stressen som kan komma åt båda håll där.

Conny kör mobilt

Bara den är framme då som i morgon kl 7. Så försöker jag fixa det. Men sen en del grejer det kan man ju inte göra själv då.

Nä självklart. Om du är ute och kör, dels under körning och dels när du stannar. Finns det något du kan göra som liksom sammanfaller med lite fritidsintressen, eller är det mest köra eller väntetider eller vad?

Nä det är nog väntetider

Tråkigt

Ja jo jo

Det är aldrig kul att..

Det ju som nu när vi kör en sån där långresa, man får ju jobba nio –tio timmar om dagen. Det blir drygt. Vi säger att jag är uppåt Gävle om vi säger klockan fem idag. Då får jag ju egentligen inte börja förrän i morgon bitti igen.

Nä

Det är drygt.

Ja det kan jag tänka mig. Egentligen inte, man töjer lite på det också? Eller det är dyrt att töja på det?

Ja det går ju inte i längden för vi har ju de där bladen och det är kontroller över allt.

Det är ofta kontroll på det alltså?

Ja jo. De bygger ju sådana här kontrollplatser överallt. De bygger ju en här i Borås nu.

Okej

På dessa stora vägarna är det ju..

Och då måste man köra av och visa?

Ja det kan det u vara. Det står en skylt och blinkar lastbilar, alla lastbilar skall köra av. Då kommer polisen. Han kanske bara kollar färdskrivaren den dagen eller något annat, lastsäkringen eller. Så det går inte att vara ...Man försöker men det kan bli stressigt, det kan gå sönder, man måste köra fatt tiden.

Jo. Men man kan inte lägga det till vana i alla fall.

Nä

Vid enstaka tillfällen och så men..

Ja precis. Och de har väl förhoppningsvis lite förståelse med det.

När du väntar. Du sa att du sitter i lastbilen eller tar en liten promenad eller.. Vad händer, i Göteborg där skulle man ju om du blir sittande i Scandia hamnen därute. Då skulle du ju kunna ta dig in till stan och så men, det är för jobbigt med lastbilen och så eller?

Ja lastbilen går ju knappt att komma in med det är ju svårt att parkera.

Kan man lämna lastbilen och ta vagnen in i Göteborg då va?

Ja det skulle ju gå.

Men det är inget man gör?

Vi lantisar klarar knappt att åka buss.

Conny kör mobilt

Nä det är sant.

Ja lite pyssel är det så va.

Jag är också lantis och jag hatar att åka buss. Så det förstår jag mycket väl. Det skulle kanske i och för sig vara roligare än att bara..

Ja jo jo

Men man kanske inte vet hur länge man behöver vänta heller?

Skulle det vara så eller man kan stanna. Det vill säga där ni steg på idag, men där kan man ju inte köra på kvällen och parkera.

För det är låst och så eller?

Annars där är ju gång avstånd.

Ja absolut, det är ju väldigt centralt.

Men det är inte ofta man kommer till sådana ställen.

Nä

Men någon gång händer det ju och då kan man ju knalla runt en runda. Kanske gå ut och äta på någon pizzeria eller något då på kvällen.

Lite bättre, lite roligare.

Ja lite annorlunda.

Lite omväxling. Om man, om det skulle finnas något som skulle vara roligt att göra när man satt och väntade i lastbilen så att säga. Så att man inte behövde lämna den. Vad har jag egentligen inget exempel på men det kanske är något som har med ett fritidsintresse att göra eller lite bättre kontorsarbete för din del eller något sådant där. Är det intressant eller är det skönt lite gran också att komma ut och gå en sväng.

Ja vad skall jag säga där? Ja i och med att jag inte har några normala fritidsintressen så va..

Jag kan ju inte ta börsan med mig och skjuta.

Det beror väl på var man hamnar. Nä.

Planerar du färdturerna i förväg, det gör du liksom har orderna?

När jag vet och kan då va.

Annars tar det som det kommer?

Ja det får man göra. Så det händer ju ibland va att man sticker som nu till Umeå.

Hade jag inte haft något lass till va. Då hade jag jagat hela vägen va. Så kanske jag hamnat i Piteå och hittat en maskin ner till Östersund och därifrån till var som helst.

När man ger sig iväg på en sådan resa som är bokad en väg så att säga men inte hem. Då kan man alltså hamna var som helst och det kan ta hur lång tid som helst också?

I princip kan det göra det.

Ha tänkt vara borta en dag och blir borta en vecka då liksom?

Ja jo. Man försöker ju att planera eller försöker få det hemåt om man säger då va.

Men, det kan ju som du säger, precis var som helst kan man hamna. Så jag vill ju egentligen inte hamna i Göteborg igen nu när jag är i Umeå. Jag ville ju mer hemåt men det var ju alternativet.

Conny kör mobilt

Lite åt rätt håll i alla fall.

Ja ha för tusan.

Du kör alltid styckegods, en stor sak eller ja styckegods heter det väl inte men..

Ja det är ju maskiner då.

Maskiner, så det är inte det att du har en körning och tre leveranser .

Nä. Ja det är ibland då kan jag ta två maskiner då.

Det kan du göra?

Ja, om de är lite mindre då.

Då planerar du rutten så att du liksom kommer rätt?

Ja. Idag körde jag styckegods. Jag hade fyra kolli till detta Scanfrakt.

Okej

Och de skall ju med samma båt som skogsmaskinen..

Jaha

..fast i hamnen tar de inte emot lös kolli om man säger. Så det lastas i en container då på Scanfrakt och ner då till hamnen om man säger.

Jaha

Därnere tar de bara stora enheter typ maskiner

Ja. Så du hade med dig lite av varje och lastade och lossade på två ställen. Okej

Men det är rätt så ovanligt.

Ja. Jag kan tänka mig att det är vanligare för lite mindre bilar med täckta släp och så.

Ja

Hur får du reda på platser där allting finns? Det rings bara in och så får du en adress.

Ja

Och sen är det bara att börja slå i kartböckerna och börja tänka efter om man har varit där och så där?

Ja

Kör du alltid samma väg till en plats eller tänker man att det är ekonomiskt att köra den vägen eller den här brukar jag köra och den är så tråkig så jag tar denna istället eller?

Det kan hända lite så. Men man försöker ju ta så nära som möjligt. Men sen måste det vara en bra väg me.

Ja

Jag har det i datorn hemma ett väg eller kartprogram..

Ja

..där kan jag knappa in då Göteborg – Umeå, snabbaste vägen, kortaste vägen och så där va. Sen kan jag ju titta lite på det där va, och sen kan jag ju gena ändå på den va.

Ja

Så ser jag hur långt det är va och vilken väg den tycker då är bäst.

Är det skillnad också om du kör lastat eller olastat?

Conny kör mobilt

Ja, det vara. Ja jag tog en väg nu när jag körde upp till Västervik hemifrån. Men det är ingen väg man kör med tunga lass. Det var krokigt.

Okej

Men med personbil och så. Det är väl mest det som det där programmet går ut på.

Ja

Det var ju betydligt närmare, det gjorde tre mil på en så kort sträcka. Det är rätt mycket.

Mm, ja det kan inte vara så långt, från början menar jag.

Nä

När man börjar köra var det svårt att hitta eller..

Jo, det var krångligt. Nu har man, ja jag vet inte. Jo det var svårt i början många gånger.

Så erfarenheten spelar en ganska stor roll egentligen.

Ja jag tror att man frågar efter vägen på ett annat sätt när man hittar och vet bättre och så.

Ja

Och då kan man ju säga lite ledtrådar. Som nu om man säger att de skall förklara mig till Göteborg. Vet jag ingenting om Göteborg då har jag inget att fråga efter.

Nä det är sant.

Som nu t.ex. skall jag köra förbi det här Stig center? – Ja ha säger de då, så ligger det nästa korsning. Vet jag ingenting, då kan jag svänga en fel.

Nä precis. Du visade förut vad du hade för teknisk utrustning i bilen. Är det någonting som du saknar som du känner att, det skulle jag vilja ha och det finns men jag har det inte?

Skulle jag köpa något mer tekniskt, så är det en fax.

Ja

Den kostar 10.000:-.

Det är special för att gå på 12 volt då eller?

Ja det är lite annorlunda än en vanlig men. För hemma ja jag är ju inte hemma så mycket och hem och hämta då papper, för det skickas med fax, dispenser och sånt.

Så då måste du ta emot det hemma och så, ja just det.

Eller brukar jag skicka det till företaget där jag skall lasta.

Ja okej.

Så kan man ta det på samma gång. Men det vore väl nästa tekniska grej jag skulle kunna tänka mig.

Men egentligen så räcker det gott och man klarar sig bra.

Ja som jag ser det.

Komradion i bilen använder du alltså bara för att prata med följbilen så att säga.

Är min andra chaffis och jag som kör i lag, då kan vi prata lite i den.

Conny kör mobilt

Ja just det. Då har ni nästan konstant kontakt i den va.

Ja. Fast det är rätt så dålig räckvidd i de där.

Hur långt kan det vara ungefär?

Ja det är ju inte mer än några hundra meter då.

Man får nästan ligga i kolonner eller så.

Ja. Jaha nu är vi i Borås.

Trevligt!

Skall vi rulla vidare?

Ja vi kör vidare. Det går väl alltid bussar någonstans ifrån. Jag har hela dagen på mig.

Mobiltelefonen är det något, den använder du väldigt mycket då alltså?

Ja

Telefonräkning, är det en stor utgift då eller vad tycker du

.

. (bandbyte)

.

Precis sjö lagt båten på Öland.

Nä vad tråkigt

Då börjar man att undra vad fan håller jag på med.

Men det går över sen när du får ut och köra sen eller?

Ja precis.

Där gick en Göteborgsbuss ju..

Ha

...det stod 830 Göteborg på den.

Ja ja

Den går väl någonstans härifrån.

Säkert. Den går nog mellan Jönköping och Göteborg.

Skall vi stanna på ett riktigt lastbilsstop här framme?

Ja det kan vi göra.

Det är någon mil till.

Är det dags för dig att stanna och så också eller?

Nä, det är ingen fara för mig men vi kan fika lite.

Javisst det kan vi göra.

En liten lätt avslutning. Vi får väl se. Vi kan ju kolla om det är någon busslinje där.

Är det typ utanför Ulricehamn eller?

Ja det är lite andra sidan mot Jönköping till där.

Ja okej, inga problem.

Nä, så här på sommaren kan vara lite tråkigt och sen min fru jobbar ju i affär..

Ja

..så hon jobbar ju mycket helger och så med då.

Conny kör mobilt

Aa så man går lite om lott då

Ja det kan det bli ibland. Så nu kommer vi inte till vår stuga förrän midsommar.

Ja ja

Det är ju inte så länge men i alla fall. Det är lite tråkigt kanske.

Jo det är sant. Det är bara två veckor till midsommar i och för sig.

Ja det kanske det är.

Ja ja.

Nä jag har köpt båt, har aldrig haft båt innan och skulle ut och fiska lite tänkte jag. Jag sjösatte i alla fall.

Och sen kom ni aldrig ut, ja en liten kort sväng.

Ja jag vet inte, va.

Och tog en liten sväng.

Ja vi tog bara en sväng och så skulle vi ut sen dagen efter farsan och jag tänkte jag. Men det blev inte så.

Det blev uppskutet till efter midsommar?

Ja ha. Vi får se om det blir då.

Bor föräldrarna ute på Öland?

Nä de var med husvagn där på Öland, de också.

Ja okej.

Jo båtar har jag alltid tyckt varit roligt. Åtminstone gå i hamnar och titta då.

Ha

Riktiga motorbåtar, sådana där inbyggda stora. Men jag vet inte om jag direkt skulle vilja ha en sen va, ja!

Jo jag kommer från en båt familj, så vi har alltid åkt båt mycket.

Jasså du. Jo för om man går uppåt, vi är ofta uppåt västkusten längre upp och semestrar. Vi brukar vara i Smögen och där uppåt och titta på båtar och hamnar, där kan jag gå hur länge som helst tycker jag. Jag skulle gärna vilja ut och åka en riktig sån båt tur i skärgården.

Jo det är ju en speciell upplevelse.

Ja det kan jag tänka mig

Men det är ju som, jag vet inte, det är ju så mycket båt nu. Det är ohyggligt mycket. Det går ju inte att hitta naturhamnar längre.

Jag kan tänka mig det. Jag tror inte att jag skulle vilja ligga som uppe i Smögen en sju åtta i bredd. Ush fy fasen.

Ja det är kul en dag att känna på så men annars är det. Men det är ju en frihetskänsla att vara på sjön.

Jag brukar sitta där på klipporna och kika, de kommer där och glider in. Ja Smögen det är härligt där uppe.

Verkligen.

Var jobbade din, vad var det, din systers man eller?

Conny kör mobilt

Jag har ganska dålig koll på det om jag skall vara ärlig, jag tror att han kör, han kör Europa tror jag.

Ja ha

Sverige – Europa.

Jasså

Även lite öststats länder tror jag. Men jag vet inte. Han har också egen bil och så, men jag vet inte om han kör för någon firma eller om han kör själv och så.

Ja de kör ju ofta för en spedition. Oftast.

Det tror jag att han gör.

Det är nog rätt svårt att få jobb själv på sånt.

Ja

Jo jag hade bud lagt på en utlandsbil för lite sen. Att köra då truckar var det.

Ja ha

Jag fick inte det.

Hur gör du när du lägger ett bud så.

Ja det var ju ett åkeri som skulle säljas ut, fick jag nys om.

Ser du då till att du har kunder för det först eller?

Ja det var ett kontrakt att köra truckar från Kalmar LMV.

Ja du har ett kontrakt först. Ja okej.

Det var ju genom en speditjonsfirma det.

Ja

Det var lite sånt där special som kunde har gått att samordna med det jag håller på med.

Ja just det.

Men han begärde dubbelt för mycket.

Oj

Jag pratade md han som köpte det härrom dagen och det var i mycket dåligt skick. Han hade reparerat för 300 000 nu.

Oj

Det han gav plus reparationer, det får han hålla på i många år innan han är ifatt.

Okej

Det är orealistiskt att ge så mycket. Men han hade nio tio bilar innan så de får ju betala det.

Han hade lite att slå ut det på.

Men han får ingen lönsamhet på det på många många år. Jag rådgjorde med flera då. Ja kollade bilarnas värde och.... men han menade på att det var sån "good will". Men det går inte att köpa "good will" i åkeri branschen idag.

Nä det är för tajt? Branschen är hård och så?

Ja det är hårt. Sen dyker det upp lite småspeditörer som tar jobben då va. De kanske tar samma pris som jag tog det innan. Men sen skall de ha procent på det va så blir priserna lägre och lägre. Så priserna stiger inte, de går neråt.

Conny kör mobilt

Det är ju lite fel.

Ja. Det gäller att få flyt på det så att säga. Så nästa vagn jag köpt då är en specialare han är mycket längre än denna. Då räknar jag med att jag skall kunna lasta två maskiner mycket mer och få mer betalt på varje tur. Så när man inte kan få betalt på detta, måste man hitta på något nytt. För hem omkring finns inte en sånt specialbyggd om man säger. Den är betydligt lägre då om man säger. Så kanske jag får lite nya kunder på det, får jag hoppas. För hade jag haft det trailern idag om man säger så kunde jag tagit en liten maskin också upp till Umeå.

Okej. Då blir det en helt annan lönsamhet också gissar jag.

Förhoppningsvis om de inte börjar pruta sen.

Ja.

Nä men då kunde jag haft några tusen lappar till extra va.

Vad kostar en körning. Vad tar du för en körning att köra en maskin upp så

Det är inga officiella priser så, men 100 kr milen brukar det ligga på ungefär.

Knappt kanske. Det beror på vilken kund det är. Är det långt blir det ju lite billigare mil pris men. Om man säger mellan 90 och 110.

Är det mycket sånt där, vad skall man kalla det, hysch hysch med priser och hur man kör.

Jaa, vi ligger ju på ungefär samma. Det är ju om man säger maskinhandlarna som säljer maskiner. De ringer ju runt då och rådgör. De säger så att jag har en maskin i Växjö den skall till Örnsköldsvik. Har du något som passar eller vad skall du ha för det säger de. Ja ha, Örnsköldsvik där har vi 95 mil, ja 10.000 - 12.000 kanske man säger då. Men då kanske det är en från Umeå nere i Växjö då. Då har ju han bara enkelt all lassa av den precis och då kanske han tar den för 10.000 och jag skulle vilja haft 12.000. Så det är mycket så va. De ringer runt och frågar. Det är som han nu. Denna jag tar ner till Göteborg va det passade ju mig rätt så bra och sen i och med att vi byter lite. Men det är, hade jag inte samarbetat så kanske jag skulle haft någon krona till då eller så för den. En göteborgare kanske hade tagit den en tusenlapp billigare om han hade hört hemma där om man säger.

Ja precis

Och sen vet man lite vad de har och vad de betalar. Ja det är ju en yrkesgrej me som man lär sig.

Ja det kan jag tänka mig. Så är det väl inom många yrken.

Sen är det den del då, de talar aldrig om hela jobbet eller sanningen. Maskinen kan vara tyngre, den kan vara längre då än var de säger. Det vet man också vilka det är.

Så det har man med i beräkningarna då?

Ja, och en del skall pruta. Då får man hugga till lite och.. en del kan man pruta med i efterhand och en del är stenhårda. Här ko handla vi inte. Så det är ju schyst va

Mmm

Conny kör mobilt

Men sen en del är ju oschysta va och kan ringa och sänka och sänka va. Jag försöker att hålla en rak linje till alla va för ja det sprider sig sånt me. Han kör ju billigt åt han va. Jag har en del kollegor, det går mycket dumprar till Göteborg. De tillverkas också utanför Växjö och då ringer du ju runt då. Det kör de ju rätt billigt många. Men, jag kan ju inte köra en dumper 1000 kr billigare än en skogsmaskin.

Nä, då sprids det eller?

Ja då spårar det ut sen. Det är bättre att neka då. Men de ringer ändå, rätt att jag är lite dyrare. Nästa gång kanske jag har ett hemlast till Göteborg och då blir det billigare, så i slutändan kanske det inte blir dyrare.

Nä. Det är svårt att sätta sig in i hur hela upphandlings delen går till. Det bygger ju mycket på erfarenhet va.

Ja, det gör det faktiskt. Det är som jag vet ju att Stockholm – Växjö det är 5000 spänn för en maskin eller en skogsmaskin.

Och det är ingenting som du har räknat fram eller?

Ja precis jag vet vad de betalar. Tar inte jag det så tar någon annan det. Det är så. De kör som galningar en del. De kör fortare en del utlandsåkare än trailers och sådana.

Det gör de?

Ja.

Gäller samma regler när man kör neråt Europa med färdskrivare och så?

Ja. Det är hårdare där nere än i Sverige tror jag.

Hur kan de klara sig då?

De kör lugnare där. Åker du på böter i utlandet i t.ex. Tyskland så får du inte flytta dig förrän du har betalt. Här i Sverige skickar de en räkning till dem och så får de aldrig in pengarna. Så det är mycket skriverier då att utlänningarna klarar sig i Sverige.

Ja

Men inte vi då. För de betalar ju aldrig och kanske inte kommer tillbaka heller. Ja jag vet inte hur?

Men det är så alltså.

Ja, och lika så Norge tror jag. Där får man betala överlast och det får man betala direkt utan att flytta bilen.

Det låter väl i och för sig lite bättre och lite mer genomtänkt. Lika för alla på något sätt.

Ja, jo det är lika för alla. Det är det inte här. Men de har haft mycket på lagar, lagt på oss då staten skatter. Det är fordonskatt på detta då 30 000 om året.

Det är en hel del.

Om man räknar då att en person bil kostar en tusenlapp. Plus då diesel skatt, skatt på bränslet då.

Tankar ni på speciella ställen då eller?

Conny kör mobilt

Ja det är speciella. Jag har ju kort på två olika mackar, det är truckcenter som vi säger då IDS heter det. Det finns i hela Europa och sen har jag ett Soifa kort det är ett svenskt då genom Preem. Så hemma går det genom Preem. Då har vi, så hemma tankar vi billigare än vad vi gör så här ute. Men sen är det samma priser över hela Sverige.

Ja

Men går man till en mack. Ja en krona under mackpriset ligger det på kan man säga.

Det ligger det på alltså.

Men det kostar då 4,20 tror jag att vi ger plus moms, så det är ju 5,30 med moms då. Så det är ju lite pengar ändå. Fylla en tank då 550 liter!

Ja visst är de det. Det blir en del. Hur långt kör du på en tank?

5 liter milen i snitt.

Du kör alltså nästan 100 mil på en tank.

Ja. Man kan räkna 100 mil ungefär för man måste ha 50 liter kvar om man säger. Det är ju rätt så stort så. Jag körde soppa slut då den första veckan, mätan funkade inte.

Nej.

Jo, han fungerade men han gick inte ner som han skulle.

Nä, han stannade en bit innan. Vad gör man då?

Stannar, ha ha.

Jo det förstår jag.

Vifta. Nä det var bara. Jag träffade en kille på en mack med lastbil som hade lite tid. Så vi lånade en 20 liters dunk och fyllde upp och körde upp och fyllde i så att vi kom in till macken sen.

Den gjorde det på 20 liter, okej. Var det uppe i Norrland också eller?

Nä, det var utanför Växjö faktiskt. I Älmhult så det var nästan på hemmaplan. Det var därför jag inte tankade. Jag trodde att jag skulle klara mig hem för det var ju så mycket kvar. Men ofta när man kör soppa slut så får man lufta systemet. Man får ju fälla hytten och öppna spridarna och sitta med en handpump på poliskontoret. Men jag klarade mig den gången. Det gick på start motorn, så han pumpade fram själv. Men ofta får man..

Det får man göra på båtar också. Alla dieselmotorer.

..jaha jaha det är ju samma ska kan man säga.

Vad har ni för båt?

Vi har, min pappa bygger båtar på fritiden då. Det är hans fritidsintresse. Så han har alltid haft segelbåt. Men nu har han bestämt sig för att åka kanaler i Europa. Så att nu har det blivit motorbåt då, så vi har en som heter nordväst 33 någonting. Jag vet inte. Känner du till?

Nä

Trålar stuket, ingen racerbåt utan en stor tung sak. 12 knops fart kanske.

Conny kör mobilt

Ja ha.

Så jag har tänkt att ta en lång semester med den. Någon gång, ha ha.

Vad bygger han själv? Köper han byggsats eller?

Han köper ett skrov.

Han köper ett skrov och så har han byggt allt från det då. Allt från att plasta stag och regla och sånt där till att bygga i.

Det är en väldig skillnad att köra lastad och köra lätt va?

Ja ja ja, jo. Det är 500 hästkrafter här i denna. Så det finns ju lite.

Lite och ta på ja, ha. Måste gå rätt bra utan släp alltså.

Ja fy fasen vad han spetar iväg då. Den väger ju 25 ton som den är nu då. Så det är ju inte så lätt ändå.

Väger släpet det?

Ja detta totalt.

Okej. Ja det är rätt mycket.

Så det är lite tyngre än ett vanligt lastbils ekipage, i och med att det är för tungtransport kan man säga.

Nä det måste väl vara lite starkare, lite stabilare byggt så.

Ja jo, normalt kanske det väger 20 ton ett 24 meters ekipage. Och det här är inte mer än 21 och väger 25.

Ja ja

Jag får ju lasta 50 ton med dispens på denna vagnen. Ett paket 50 ton.

Det är rätt stora grejer.

Två paket får jag inte lasta mer än 25 ton.

Jasså, det går ner så pass mycket.

Ja. Det var ju onödigt att köra om, här skall vi svänga. Hade jag vetat det så ha ha. Här är ett riktigt truckcenter, ser du, där står truckcenter. Där har de dusch och sånt då. Jag har 10% rabatt här på truckcenter om man har ett dc-kort, när man kåkar och..

Okej

Det gäller att klara skyltar och allt med. Det var precis det.

Den står upp nu.

Va

Skylten står upp nu.

Ja han klarar sig då. Där är en kollega. Han hade vi hälsat på om vi hade varit där.

Okej.

Ha ha. Inte de andra container förarna. Nä riktigt så illa är det inte.

Men det är kanske lite så ändå, så det kan jag tänka mig.

Ja jo. Och är han ute och jag går förbi då kan man stanna och prata lite. Han var ju från Eksjö det är ju inte så där jätte långt hemma ifrån.

Nä, det är väl hemma vid.

Conny kör mobilt

Ja det är en 8-10 mil. Ställa den lite rakare och snyggare. Skall bara ringa och höra.
Ja jag skall ta med mig lite grejer också.

Vi kanske skulle kolla om det är något buss stop här ute. Det är ju dator i lastbilen med.

Jo det är det väl.

Där har jag en edc-test där, slockna inte den, en knapp där. Du ser att det lyser där. Börjar den blinka eller något där då är det fel någonstans.

Någonstans, då känner den av i stort sett allting.

Det kan vara något med lyset eller vad fan som helst. Farthållare och så. Farthållare går inte att köra när man har lass och så. Det är när man har tomme och det är jämna fina vägar då går det bra. Den drar för mycket soppa och det annars, den gasar ju..

Som satan.

Ja och sen släpper det ju inte om man säger samtidigt som man är uppe på krönet så det kan ju gå i 90 km innan den har hunnit släppa ner.

Ja

Men det är rätt skönt att kunna släppa lite på högerfoten ibland.

Jo jo. Det måste man ju kunna göra och byta sittställning lite gran och så där va.

Men det är skillnad på denna bilen och den andra. Det är en 88:a och detta är en 96:a, i komfort.

Jasså det är det.

Ja, det har hänt rätt mycket och tystare går den också.

Ja jag tänkte på det innan, den går väldigt tyst. Som en bra personbil att sitta i.

Ja och de går väl ändå tystare nu då om man säger. Det kom ju en modell efter denna, ändå lite modernare om man säger.

Ja. Vad skulle du definiera en bra förare som?

Ja, det beror på på vilket sätt du menar..

Ja det finns väl många sätt..

...han skall ju vara kundvänlig och så.

Ja

..och hjälpsam då. Han som är anställd hos mig, det tycker ju många kunder att han är trevlig och hjälpsam och försöker verkligen då.

Men det är ju ett väldigt gott betyg då.

Jo för jag frågar ju då ibland. Vad tycker ni om honom. Jo det är inga problem. En del kan ju vara lite nonchalanta och så.

Jo. Hur länge har han arbetat för dig?

Ja det är nog två år nu. Men sen måste det ju gå fort me. Det får ju inte ta för lång tid. Så kör jag en sträcka till Göteborg på 8 timmar så får det ju inte ta 12 för honom. Det är ju en del som kan dryga ut.. ja allting tar för lång tid helt enkelt. Det kostar ju lön då och..

Jo det är klart.

Conny kör mobilt

Det är ju lite annorlunda när man kör själv så här va. Det gör inte så mycket om jag går och väntar en timme men han väntar ju inte en timme gratis.

Nä

Det är väl därför, spelar det också in att du skickar han på långa och dig på korta resor lite gran kanske?

Ja jo det kan det också vara. För hem omkring kan det ju bli lite väntetid och så va och då kan jag ju gå där och, ja köra hem och hitta på något.

(Prat i radio)

Ja, jag får inte tag i Åkermåla, han är ute i skogen någonstans. Jag vet i fan vad jag skall göra. Maskinen är inte färdig förrän halv tre och då skall det ju lastas innan. Hon är halv elva. Ja, va fan skall vi göra? Skall vi köra hem eller? Ja det behöver du inte göra för tidigt. I fall det strular något mer sedan.

Du kan ju köra inåt stan sen och skulle han dyka upp så kan du ju köra det hållet till Rydaholm ju. Annars tänkte jag att du sticker här över skogen. Ja a. Men kör genom stan så, för snart så hinner vi ju inte att hämta den. Ja det får vi försöka att göra. Ja jo precis. Var kåka du?

Ni försöker koordinera så att ni käkar ihop eller?

Ja jo om det går.

Ja

Ofta är vi på var sitt håll.

Men det gör det kanske ändå mer roligt att kunna äta när man kan?

Ja jo. Det är som nu, vi har ju våra matställen i Växjö. Bilfirmorna har en liten restaurang där vi brukar reparera. Där är ju alltid någon man känner.

Ja

Som igår eller häromdagen, var jag inne i Växjö då stack jag upp till Volvo i Växjö och kåkade eller fikade då på morgonen. Tog en fralla och då träffade jag ett par som jag kanske träffar en två gånger om året. Men vi kan ju prata lite om ja ingenting egentligen. Hur han har och göra och att köra och hur det går och..

Ja

För vi kör ju inte inne i stan om man säger och går in på en restaurang.

Nä det förstår jag.

Eller försöker inte att ta oss in heller om man säger.

Nä

Det blir på sånt. Där kan man träffa...och då sätter man sig ner och pratar.

(Det ringer)

Bara svara du

Aa det är från jobbet

Det är Erica som ringer.

Ja jag kan ringa henne sen.

För det måste nog skilja lite på vilket ideal man har på föraren beroende på vilken position man har?

Conny kör mobilt

Ja jag har väl egentligen högre krav på min förare i och med att jag har så få anställda. Jag har inget att jämföra.

Nä

Jag tycker att han skall vara som mig.

Ja precis

Själv är man ju alltid bäst! Ha ha. Nä men

Jo så är det ju. Man utgår ju från sig själv.

Men han har ju varit om man säger lärling, så allting har ju tagit längre tid har jag ju tyckt nu i början va. Nu börjar han att komma ifatt. Och det har tagit nästan ett par år detta.

Det hr det ja.

Så nu börjar jag ju se det att, nu börjar det hända något. Jag har ju haft ett krav om man säger. Och det är också det där att hitta. Jag vet han har varit i Göteborg och körde fel och det. Det gjorde jag med i början. Varenda gång var jag i denna hamnen och de byggde om och jag var överallt och körde.

Jo men det är väl ganska naturligt.

Jo jo. Men nu, men har ju blivit mer härdad om man säger, att tränga sig fram och det är bara att bryta filerna.

Man blinkar och svänger helt enkelt eller?

Ja det kan man säga. Han vågar inte då va och då väntar han i korsningar och så kommer han knappt fram sen va. Jag pratade med en annan kille som kom till Id-kontrollen på kvällen. Fan jag blev stängd därute. Hur fan kan de stänga lastbil sa jag. Ja de trängde mig. Ha ha en Fiat 127.

Ja precis.

För där runt Tingstads tunneln där kan det vara kaos.

Ja jajjemen. Där är det kaos med personbil också. Så det, där är alltid kaos.

Så där är det bara till att flyta på lite stilla.

Så länge man inte gör allt för hastiga rörelser så går det kanske bra.

Jo, men man måste ju ha koll med va och .. så man inte, för det kan vara en bil precis i sidan med va. Där är ju en liten död vinkel va.

Jo.

Och om du såg som när jag svängde till höger är det riktigt trångt så kanske jag riktigt får stå i vänster filen.

Ja

Då händer det ju att bilar kör och ställer sig där va.

De kan bli klämda.

Ja. Det var rätt nära i Växjö bara för ett par veckor sedan. Jag såg inte bilen förrän jag körde fram. För jag såg inte när den kom va. Det kom massor med bilar då va och jag blinkade och det hade jag gjort hela tiden och det måste den se. Men det är klart står jag i vänsterfilen och blinkar höger, då tror väl den att jag ska till vänster.

Conny kör mobilt

Ja

Och det var nära för..

Och du vet när jag stannade, bilen blev så rädd så han vågade inte köra han heller. Hon bara satt där tanten och väntade.

Jo man är ju inte kaxig när det ligger en tradare jämte en. Den är lite stor!

Och sen han som jobbar hos mig han har ju varit lite reparatör och så där så han är ju, ja han kan lite av varje. En del chaufförer de kan ju inte byta en glödlampa knappt. Man hör då andra de är ju också. Har man lite att göra så stick in och smörj trailern, fixa det och det. Det är ju värt jätte mycket.

Jo det är det ju. Det förstår jag.

Helst när man är så liten. Har man tio bilar så kanske man har en reparatör. Då är det ett annat läge.

Jo

.

. (dåligt ljud)

.

Är det er gemensamma telefon eller har Erica också en likadan?

Hon har också en likadan.

Jaha

Jag vet inte, det var väldigt många som köpte en likadan en fyra fem sex..

Fick ni någon rabatt då eller hur köpte ni? Är det privat eller?

Det är privat. Jag vet faktiskt inte jag var inte med och ordnade jag bara köpte.

Jo om man går och skall köpa en telefon så kostar de en 3-4 tusen. Om man inte tecknar då ett avtal.

Jo men det gjorde vi. Vi köpte abonnemang också allihop. Så att det blev betydligt billigare. Jag tror att den kostade 1200 eller något sådant.

Jaha jaha

Det är väl i och för sig ganska mycket tycker jag men.

Ja jag fick ju teckna två år för den och jag tycker ju inte om det där att binda upp mig på något. Och då fick jag den, annars kostar den väl en 3000 kronor, och din den är dyrare.

Ja det är den nog.

Den kostar väl en 4,5 tror jag.

Men det var på ett år då som vi band upp oss.

Är det sådant där så ni betalar 125 kronor i månaden..

Vi betalar 100 kronor i månaden och så billig samtalstaxa.

Jaha

Jag tror det var tre kronor i minuten.

Jag ger ju inte mer än något över två när jag ringer.

Det är ju bra

Jag har ju mängdrabatt.

Conny kör mobilt

Ja okej

Det ju också lite genom åkeriföreningen.

Det är ju bra

De håller ju på mycket med det där att ordna rabatter och så där.

Men det är ju bra, det är ju värt väldigt mycket för er.

Ja jo, men många gånger så kan man köpa det billigare än dem ändå.

Jasså

Vi fick ut papper nu om gruppliv försäkring. Och jag började kolla lite där, men jag skaffade ju billigare själv sen. Men då drar de ju ett snitt på alla och.. en del kanske tjänar på det och en del.. jag hade ju absolut inte gjort det. Men jag är kanske lite sån där typ som prutar och..

Men det är väl bra?

Ja jo

Lite om sig och kring sig.

Jaha för tusan. Om jag köper något så vill jag gärna förhandla lite. Men varje krona jag pruta så tjänar jag ju en krona.

Absolut.

Jag brukar säga det att jag prutar därför att jag tänker betala det. Å det är många som köper grejer men de betalar aldrig det sen. Tyvärr!

Nä så är det.

Det är ju rätt mycket kundförluster i den här branschen, kan bli, jag har haft tur många gånger om vi säger peppar peppar. Man kör ju transporter, inte många man känner då va. De kan ju kursa och ..

Ingen försäkring alls vad det gäller att få in pengar?

Inte, ja de som är med i åkeriföreningen där, det står ju föreningen för men jag har ju ingenting sådant. Och det blir ju också lite. Man får lära sig vilka det är.

Man får bli lite människokännare så.

Ja, då nekar jag hellre om jag hör att det är lite mystiska personer eller .. varför ringer de till mig om de ringer i Nybro t.ex. Då kan man ju börja ana t.ex.

Ja

Å man hör det sprider sig. En del har inga pengar. Det vet man men de vågar inte tala om det. Det vore bättre om de ringde och sa att jag har inga pengar nu, du får vänta en månad. En del får man ringa och tjata på att de skall betala.

Ja, sånt är tråkigt.

Jag körde upp en maskin till Skellefteå då i augusti och fick pengarna nu i mars.

Oj

Det handlade om, med moms var det väl en 14-15 000. Det är ju rätt mycket.

Det är rätt mycket pengar.

Ja. I och med att man har ju rätt mycket kostnader på en sådan transport med diesel och allt.

Då får man slå ut det på andra så länge?

Conny kör mobilt

Ja det får man ju göra. För jag ligger ju ute med momsens också. Den får ju jag betala till staten om man säger. Bränsle kostnader och lönekostnader och.. det är ju inte så mycket netto på varje krona. Eller vinst.

Nä

Men hem omkring där tycker jag att de sköter sig bra.

Du bygger alltså upp ett kundnät så då liksom och får säkerhet på så sätt.

Ja det får man ju göra. Men man har ju. Det är som jag kör nu till denna nästan med en bil, skogsmaskiner, skulle man bli av med den körningen då fick jag ju avskeda mina anställda direkt.

Ja precis.

För man bygger ju upp mycket och inga kontrakt.

Nä

Ingen får några kontrakt idag.

Det är så lösa körningar hela tiden?

Ja ja. Men istället har man ingen förbindelse heller.

Nä

Ja ha då börjar vi närma oss Jönköping.

(Ringer till någon)

Se om han kommit ut ur skogen?

Ja. Nu du. Nu svarar han inte istället. Där är en liten gubbe, han har 40 anställda, bor långt ut i skogen och har bilverkstad och grejer. Får du se honom där så kan du tro att han är utfattig. En omsättning på 40 miljoner.

Oj. Har han kört länge och så då eller eftersom han..

Ja han kör ju inte själv. Han ha anställda då .

Han har la gjort en gång i tiden kanske?

Ja, nä han har inte kört lastbil han började som skogshuggare. Sen började han serva motorsågar på kvällar och sen började han sälja motorsågar och har byggt upp det på det. Så nu har han ju riktig lastbilsverkstad och personbilsverkstad och reservdelar och skogsmaskiner och lastbilar då och grävmaskiner och sådant.

Det går bra för honom med andra ord.

Ja jo för fasen. Och bara köpt efterhand som han fått in pengar, aldrig behövt direkt lånat. Man kan säga att han är i princip skuldfri.

Ja då sitter man gott alltså.

Ja. Men om du får se honom eller träffa honom eller prata med honom. Han kan ju ha ett jävla språk. Det kan ju bli vad som helst ibland. Jag kan ju säga till honom det att fan gubbajävel, vad skall du ha telefon till när du inte kan med den?

Ja

Det får jag ju tillbaka sju resor värre.

Javisst. Det är ganska kul sånt där.

Conny kör mobilt

Ja och i grund och botten är han väl rätt så snäll. Sen nästa typ man träffar kan vara en riktig snobb och han har inte en krona.

Nä precis. Och då är det bra mycket bättre med den första varianten.

Det var en som hade sagt till honom, en byggfirma han hade väl 30 anställda, hur fan kan du åka runt med en sån jävla skrotbil? Hade jag det så fattigt så skulle jag lägga av för länge sen. Han kursade häromdagen! Så han var skitglad den där gubben nu, skulle jag träffa den där jäveln.. Det har ju varit en sådan där slips nisse kallar jag dem för.

Ja visst.

Nu har han väl ingenting då och..

Nä det är alltid kul när man drar längsta sträet på något sätt.

Ja jo. När jag började hemma med sophämtning och sånt där, då var jag ju inte mer än 22 – 23 år någonting. Och började då att ta jobb och göra det bättre och rationalisera, för det gjorde jag ju och samtidigt sänka priserna. Ändå tjänade jag mer än dem. Då sa en till mig att du vet att du är med och slåss bland de stora grabbarna nu? Och nu kursar den ena stora efter den andra. En annan gick på mig då, de har mycket mer resurser än vad du har. Vad menar du med det sa jag till honom. I pengar eller grejer? Han blev precis tyst.

Ja

Jag vet inte vad han menade. Ja då är de stöddiga där åkericentraler och de där. Men jag gjorde ju jobben bättre och jag fick aldrig något. Ingen trodde ju, jag var ju så ung. Jag hade åldern emot mig då.

Ja

Fast det är ju nu. Nu drar jag ju längsta sträet för de är ju på kneken de med om man säger så. Men man fick ju kämpa så in i helvete rent ut, i början. Det var jobbigt.

Det kan jag tänka mig.

Man visste inte hur det skulle gå va och..

Lite säkrare och lite tryggare nu då?

Ja jo. Nu har man ju om man säger kommit ifatt. Innan var det ju upplånat och.. För var reglerna vid en backe, samma hastighet utför som uppför. Så körde jag i 40 km uppför skulle jag hålla 40 km nerför. Bara för att hålla bromsarna.

Okej okej.

Dvs jag sitter och bromsar nu, hade jag haft ett tungt lass så hade jag inte kört så här fort, då hade det rykt efter.

Ja. Jasså du sitter och bromsar, du använder inte växlar och så just nu eller?

Nä nu bara bromsar jag. Släpper jag bromsen här så ser du..

Ja då rasar det på ja. Men går det inte att motor bromsa ner sig?

Jo jag har motorbroms, eller avgasbroms heter det.

Avgasbroms ja. Jag menar det är inte vanliga bromsklossar som ligger på, för det borde bli varmt.

Conny kör mobilt

Nä inte helt. Men har jag lite lass så växla jag ner då. Du hör att det bullrar lite där bak.

Ja jag hör. Det är avgasbromsen?

Ja. Det är en rätt häftig backe denna faktiskt.

Ja den var bra, jag kände den i öronen faktiskt. Ha ha

Det är inte så mycket värsting backar häromkring, detta är väl en av de större.

Ja. Omläggning?

Ja.

Han är ute och åker? Se där ja då är vi ju nästan inne i centrum.

Jaa.

Har du något bra ställe och stanna här inne?

Ja vi svänger av lite här i området så tror jag att det inte skall bli så långt.

Nä det är ingen fara det här alltså.

Jag svänger bara runt här så kommer jag ut där borta sen.

Ja ha ja.