Att ha en blick och en fallenhet för det.

En studie av yrkeskunnande inom lastbilsförarmyrket.
Sammanfattning

Syftet med denna studie var att få en insikt i och kunskaper om vad som gömmer sig bakom uttalanden som att man måste ha en blick och en fallenhet för det. I studien har två manliga lastbilsförare med lång erfarenhet av lastbilsföraryrket intervjuats om deras sätt att se på vilka kunskaper som behövs för att ses som en kompetent och yrkesskicklig lastbilsförare. Kunskaperna som lastbilsförarna lyfter fram är att ha en blick och en fallenhet för yrket.

Studien visade att lastbilsförarna hade svårt att sätta ord på vad de menar med att ha en blick och en fallenhet för yrket. Resultatet i studien visade att det som lastbilsförarna pratar om när det gäller att ha en blick och en fallenhet för yrket bottnar i Aristoteles kunskapsbegrepp techné som ses som färdighetskunskap och fronesis som ses som förtrogenhetskunskap.


Nyckelord:
Blick, Fallenhet, Förmåga, Lastbilsförare, Praktisk kunskap, Yrkeskunnande, Yrkeskompetens.
Abstract
The purpose of the study was to get an insight into what it is that hides behind the statement to have an eye for something and an aptitude for something. In this study i have been in contact with two male truck drivers who have a long experience from truck driving. In the study they told me what knowledge they see as needed to be seen as a competent and skilled truck driver. The knowledge that the truck drivers brings out is to have an eye and an aptitude for the profession. The study showed that truck drivers had a hard time putting into words what they mean by having an eye and an aptitude for the profession.

The results of the study showed that when it comes to having an eye and an aptitude for the profession that stems from Aristotle's concept of knowledge, techne seen as skill knowledge and phronesis seen as familiarity or intimate knowledge. Within skill knowledge fit to have an aptitude for something, you have the ability to perform an action. This ability develops with practice and experience, and it is not possible to predict how long an individual's ability can develop. Within familiarity knowledge fit to have an eye for something, you can see patterns or behaviors that can be interpreted.

But, you can’t have a look for something you have not experienced before. The knowledge is based upon what you have accumulated over time. The knowledge interacts with each other to different degrees depending on personal characteristics, and the specific situation they face.

Keywords:
Eye for something, Look for something, Ability, Aptitude, Practical knowledge, Proficiency, Skills, Truck driver, Vocational skills, Vocational Qualifications

Tack
Jag skulle vilja rikta ett stort tack till de två lastbilsförare som har deltagit i denna studie, och som med sin stora kunskap om lastbilsföratoryrket och sitt visade intresse för studien har berikat min dag. Jag vill även rikta ett stort tack till min handledare för värdefulla tips och råd under skrivprocessen.
Synen på praktisk kunskap

Referenser

Filmer från You Tube

Internetlänkar
Inledning

Björn vaknade av larmet på väckarklockan 03.00. När han tittade ut genom fönstret så såg han att det hade fallit ganska mycket snö sedan han gick till sängs. Temperaturmätaren på fönsterkarmen visade minus 8 grader och det bläste ute. Han såg snöröken som för förbi där hans bil nu stod insnöad. Meteorologen på kvällsnyheterna hade varnat för att det kunde komma två till tre decimeter snö under natten, så han hade gjort i ordning sin matlåda innan han gick och lade sig, för att vara förberedd. Nu hade han en timme på sig att skotta fram bilen och ta sig till terminalen där han skulle lasta på godset på bil och släp. I dag hade han en runda att köra som totalt blev mellan 35 - 45 mil innan han var tillbaka igen på terminalen. I dag vet han redan i förväg att han har många lastningar och lossningar av gods, i dag ska han köra distribution/styckegods. I dag ska han ha med både matvaror och vanligt gods på sin runda. Vanligt gods på bilen och fristra varor på släpet. Han ser framför sig att detta kan bli en besvärlig dag, med tanke på vädret och vägförhållandena.

03.50 loggar han in sig på åkeriets och terminalens närvarosystem. Han går bort till kontoret där han hämtar ut de fraktsedlar som talar om för honom vilket gods han ska ha med sig, och till vilken ort det ska. I dag har han tur, för kollegan som har kört eftermiddag/kvällspasset med bilen och släpet har ställt både bil och släp mot lastbryggen, så det är bara att börja lasta på godset. I vanliga fall måste han börja med att backa in och koppla från släpet vid lastbryggen, för att sedan sätta lastbilen i hålet bredvid för att kunna börja lasta på godset. Det måste vara snön som gjort att kollegan förberett detta åt honom tills han kom. Björn börjar lasta på godset efter den ordning som det ska lastas av ute hos kund, detta kan kräva en viss planering så man inte behöver flytta runt godset på flaket när man kommit fram. I ögonvrån ser han två kollegor som står och pratar med varandra och gestikulerar ut mot gården. Den ene av kollegorna kommer fram till Björn och undrar om han kan hjälpa dem med ett problem som de har fått.


Bakgrund

Förförståelse

Jag skulle vilja börja med att berätta lite om mig själv. Delge er min bakgrund för att ni på så sätt ska få en förståelse för min kommande frågeställning.

Under delar av min uppväxt, under min gymnasiutbildning och under min yrkesverksamma period har jag varit en del av, eller befann mig i närheten av personbilar och lastbilar. Intresse och fascinationen för lastbilar har alltid funnits med, troligtvis beroende på att jag fick möjlighet att åka matsäck\(^1\) när jag var liten. Däremot har jag aldrig haft något intresse av att reparera lastbilar yrkesmässigt. Jag kan härleda mitt intresse för lastbilar och miljön runt lastbilen till storleken på fordonet, ljudet från motorn och beundran för yrkesskickligheten hos förmöna när de framför fordonet i trånga och svåra miljöer. När du tagit dig upp i hytten på lastbilen, så sitter du högt upp och kan se ner på de andra trafikanterna runt omkring dig. Att höra en lastbilmotor som får jobba hårt, kan vara som avlyssna ett mäktigt musikstycke.


\(^1\) Att åka matsäck, är att åka med i lastbilen och vara behjälplig med allt som kan behöva utföras förutom att köra lastbilen. Häri kan ligga att öppna och stänga lämmar på bil och släp, koppla in hydraulikslangar och elkontakter mellan bil och släp när de kopplas ihop osv.


Min uppfattning är att dessa uttalanden inte faller av människor som rör sig i eller omkring lastbilsföraryrket, utan de uttalas av människor som inte har riktig insyn i det moderna lastbilsföraryrket och dess kravbilder.

**Syfte**

Målsättningen med denna studie är att försöka belysa vad det är för kunskaper som lastbilsförarna själva upplever vara av vikt för att kunna lyckas inom yrket lastbilsförare. Vad innebär det att vara en kompetent och yrkesskicklig lastbilsförare idag, vilka kunskaper har du då?

**Frågeställning**

Vad är det för bakomliggande kunskaper lastbilsförarna pratar om, när de nämner de specifika kunskaperna, en blick och en fallenhet för något?

**Avgränsning**

Metod

Mitt val av metod för att närma mig mina frågeställningar blev en öppen ostrukturerad intervju. Detta val av intervju metod ger intervjuaeren och den intervjuade det friaste utrymmet, här kan båda parter vara med och styra utvecklingen av intervjusituationen. Denna form av intervju brukar liknas vid ett samtal mellan två personer. Det är lätt att anpassa frågorna och följdfrågor efter svaren jag får av den intervjuade personen.

Urval av lastbilsförarna


Intervjusituationen

Det är två manliga lastbilsförare med lång yrkeserfarenhet av lastbilsförar yrket som jag har intervjuat. Intervjuerna har skett på min ordinarie arbetsplats på fordonsprogrammet, på inrådan av de manliga lastbilsförarna. Ingen av dem ville att intervjuerna skulle ske på deras ordinarie arbetspalats. Jag var tveksam till att intervjuerna skulle ske på min arbetsplats, eftersom de kommer till min ”hemmaplan” och på så sätt kan känna sig obekväma i en ovan miljö. Men, eftersom det var deras egna förslag och de båda ville se hur skolan ser ut, så accepterade jag deras val av plats. Lastbilsförarna har intervjuats enskilt, jag lyckades inte få ihop en tid när båda kunde komma samtidigt. Båda lastbilsförarna arbetar fyra dagar i veckan. Den ene av lastbilsförarna har arbetstid mellan 05.00 – 17.00 och den andre har arbetstid mellan 06.00-18.00. Intervjuerna genomfördes efter deras ordinarie arbetsspass. Intervjuerna har skett efter att elever och personal har gått hem för dagen, vi har varit ostörda på skolan. Innan intervjuerna har startat har vi gjort en rundvandring i lokalerna för att se på skolans fordon och verkstad, detta för att avdramatisera den kommande intervjusituationen. Efter avslutad rundvandring har vi tagit en gemensam fika, där jag ännu en gång informerat dem om vad jag har för avsikt med intervjun, och vad den förhoppningsvis kan leda till.

Tillvägagångssätt

I förväg har jag skapat en mall för intervjuerna med olika teman där jag tänker samla informationen. Denna mall är en hjälp för mig att kunna styra samtalet under intervjun, så att inga frågeställningar glöms bort. Under dessa teman har jag efter avslutade intervjuer sedan

Under intervjun skrev jag ner stödord till mina frågeställningar, och spelade in vårt samtal för att kunna lyssna på det i efterhand. Att kunna lyssna på intervjun i efterhand kan ge en annan dimension på svar som du har fått, det är inte säkert att du har uppfattat allt som intervjupersonen säger under samtalet.

**Etiska överväganden**

I enlighet med de etiska riktlinjer och råd som vetenskapsrådet har tagit fram för humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning har jag tagit hänsyn till följande när jag har genomfört intervjuerna med lastbilsförarna. Muntliga godkännanden har införskaffats via telefon när jag frågade dem om de var intresserade av att delta i studien. Lastbilsförarna fick information om att de när som helst kunde avbryta sin medverkan i intervjun och i studien. Innan intervjuerna startade informerade jag om att jag skulle göra en ljudinspelning av samtalet med en diktafon. Jag talade om för de personer som skulle intervjuas att de uppgifter de lämnade till mig, skulle behandlas med största varsamhet och att de skulle vara konfidentiella och endast användas i detta begränsade sammanhang som examensarbetet är. De intervjuade lastbilsförarna kommer inte att figureras med sina riktiga tilltalsnamn i texten, deras ålder och antal år i yrket är också modifierat. På detta sätt ser jag det som svårighet för läsaren att i efterhand kunna identifiera de deltagande personerna.

**Yrkeskunnande**

Vad menas med kompetens? Det råder idag inte någon konsensus om vad kompetens egentligen är, trots att begreppet kompetens används flitigt i olika sammanhang. Kompetens kan både ses som kunnandet en enskild person besitter, men det kan även ses som ett kollektivt kunnande. Sven Erik Liedman uttrycker kunskapens komplexitet på följande sätt:

> Kunskapen är inte, som man idag kan få intryck av, något ytligt, något som en människa ena dagen tar till sig och nästa kastar ifrån sig, utan kunskapen är införlivad med hela hennes sätt att leva och förstå världen.\(^3\)

\(^2\) Vetenskapsrådet, *Forskningsetiska principer för humanistisk-vetenskaplig forskning*

\(^3\) Liedman, Sven-Eric. (2010) *Ett oändligt äventyr.* sid 6
**Kompetens**


---


7 Carlsson, Gerrewall, Pettersson. (2007) Bedömning av yrkesrelaterat kunnande s.19

8 Karlsson, Fergin (2013) Vad är kompetens? Sammanfattning av kapitel 2, sid 5 – 9
Yrkeskunnande

Begreppet kompetens används allt oftare för att fånga in och sätta namn på både de teoretiska och praktiska kunskapsdimensionerna av ett yrkeskunnande. Yrkeskunnande som är en del av kompetensbegreppet, beskrivs utförligt av Ellström 9 i Kompetens, utbildning och lärande. Ellström beskriver yrkeskunnande med fem olika definitioner.

- Yrkeskunnande som en formell kompetens, den kompetens som förvärvats genom utbildningar, och finns dokumenterad.
- Yrkeskunnande som reell kompetens, den faktiska kompetens personen besitter och kan utnyttja för att lösa en uppgift.
- Yrkeskunnande som utnyttjad kompetens, den kompetens som personen praktiskt kan använda.
- Yrkeskunnande som kompetens för att framgångsrikt utföra uppgiften.
- Yrkeskunnande som den kompetens som efterfrågas för att utföra ett arbete.


Att ha ett yrkeskunnande beskrivs på följande sätt av Alsterdal 10, när hon pratar om yrkeskunnande med undersköterskor inom vården. De lyfter fram exempel på yrkeskunnande som bottnar i "hur" de gör bedömningar, förmår att uppmärksamma, överblicka, avväga, urskilja och rådgöra. Förmågan att kunna utveckla ett omdöme lyfts fram som en central punkt i att ha en yrkeskompetens av undersköterskorna.

Yrkeskunnande i form av praktisk kunskap


Nästa nivå i det praktiska kunnandet räknas som att personen har ett ”know-how”. Med detta menas att kvaliteten på det utförda arbetet görs med hänvisning till en social gemenskap.

9 Ellström, P-E. (1992) Kompetens, utbildning och lärande i arbetslivet. s.37
kriterier. Personen som innehar praktiska kunskaper som passar in under begreppet ”know-how”, har insikt i vad som krävs i dessa kriterier.

Att vara kompetent ses som den tredje typen av praktisk kunskap. Kompetens ses som en kombination av ”know-how” och reflektion. Den kompetente personen har förmågan att kunna anpassa sig efter hur arbetsuppgiften ser ut, personen kan även reflektera över vad som har skett, och återkoppla till vad som hänt. Personen kan se vad som blev konsekvensen av det som hände.  

**Vad är yrkeskompetens**


**Omdöme**

Det som utmärker en människa med ett gott omdöme är dess förmåga att dra slutsatser på ett rätt och riktigt sätt, och att personen kan omsätta dessa slutsatser till kunskaper som används på rätt sätt. Att ha ett omdöme är något som tas upp av Perby när hon beskriver hur processoperatörer handlar i konkreta situationer. Processarbetarna beskriver att de fast de sitter framför sina skärmar i kontrollrummet kan ”se” vad som händer ute i fabriken. De upplever att de ser verkligheten framför sina ögon, fast de inte är fysiskt på plats vid den pump eller ventil som de aktiverar med ett knapptryck. De kan se ett scenario framför sig innan det kommer att hända, och de kan se i sin inre bild av processen vad deras knapptryck på skärmens kommer att resultera i. Att ha ett omdöme tas även upp av Göranzon när han beskriver hur meteorologer har en inre bild av vad som kommer att ske med väder när de ser på sina radarskärmar. Både processoperatörerna och vädermeteorologerna har en välgrundad uppfattning om vad som kommer att hända, de ser en inre bild framför sig. Den inre bilden bottnar i en gedigen yrkeskompetens och en beprövad erfarenhet som de samlat på sig.


---


15 *Göranzon, Bo. (1988) Den inre bilden. s.112*
Att ha en känsla


”Hvad vill det då säga, att vi vid något ögonblick får en fingervisning af instinkten? Hvad är det som sker, då vi i en sådan stund af klarhet se var vägen ligger?”. (s.56)

Det oförutseddad


Att kunna handskas med det oförutsedda lyfta fram att ett yrkeskunnande bottnar i att kunna se sammanhang och situationer, och att yrkeskunskap karakteriseras av en obruten helhet av sådant som upplösligt hör samman.

Reflektion


---


**Den tysta kunskapen**


Polanyi introducerar begreppen tyst kunskap, tacit knowing eller tacit knowledge. Ett av de mest välkända uttrycken som Polanyi använder sig av för att beskriva tyst kunskap är, ”we can know more than we can tell” Det vanliga språket räcker inte till för att kunna förklara något. Enligt Polanyi har all kunskap en tyst dimension, och även tvärt om, ingen kunskap är helt tyst.

Wittgenstein förespråkar att när det gäller praktisk kunskap så finns det en gräns dit språket inte når, och därmed blir det omöjligt att artikulera det som sker. Det finns härmed en osägbar kunskap. Wittgenstein definierar tyst kunskap som ”kunskap som man av logiska skäl inte kan formulera fullständigt i språklig form”.

---

26 Andersson & Fejes (2005) Kunskapers värde. s.54

**Det tredje ögat**


**Yrket**

I min undersökning har det framkommit mycket information om vad lastbilsförarna upplever vara kunskaper som behövs inom yrket för att kunna utföra det på ett professionellt sätt. Jag väljer i denna studie att begränsa mig till att redovisa två av de kunskaper som lastbilsförarna upplever, och det är de två upplevda kunskaperna som jag själv ser som de mest spännande. De är dessa två kunskaper som lastbilsförarna pratar mest om, men också har svårast att sätta ord på.

Dessa två kunskaper är, att ha en blick för det, och att ha en fallenhet för yrket.

---


\(^{29}\) Bolin, Henrik. I vad är praktisk kunskap? (2009) s.77

Jag låter Pelle ge en kort beskrivning om vad han upplever vara att ha en blick, och jag låter Björn ge en kort beskrivning om vad han ser vara en fallenhet för yrket. Björn ger också en kort beskrivning om när de båda kunskaperna strålar samman.

**Att ha en blick för det, och en fallenhet för yrket.**

**Pelle om att ha en blick för det.**

Fallenhet och blick är två skilda begrepp som kanske kan tyckas vara samma sak, men det är det definitivt inte. Om man nu delar upp det så tycker jag att fallenhet är mer den praktiska biten av det, det är det som jag utför. Att ha en blick för någonting är i mitt tycke att kunna förutse någonting, att ha en form av helikopterperspektiv. Att kunna tänka sig in i en situation, att jag kan se framför mig hur något kan komma att bli.

Om jag tar mig själv som exempel i mitt gamla yrke som skogsbilsförare, när det gäller att ha en blick för det. Om jag ska in på en skogsväg så kanske det står i pappererna att vägen ska vara framkomlig för bil o släp, men jag ser att det här ser lurigt ut när jag kommer fram. Jag vet vilka utrymmen jag kommer att behöva för att ta mig ner med bil o släp. Då kanske jag väljer att ställa ifrån mig släpet och bara åka in med bilen för att kunna bilda mig en uppfattning om hur det ser ut.


En vinterskogsväg där det lutar väldigt mycket, där kanske jag måste lägga grus på det stället där det lutar när jag åker in tom, för att kunna ta mig förbi där sedan med fulllastad bil o släp på väg ut. Detta gör jag i förebyggande syfte för att inte glida i sidled på vägen, och hamna i diket när jag är på väg ut. Detta är väldigt vanligt, att vägen lutar och att man glider i sidled på vinterskogsvägar. Detta är i mina ögon ett exempel på att ha en blick för det, att kunna se att vägen lutar, och att jag kommer att glida ner i diket med bil o släp om jag inte gör något åt det på vägen in.
Björn om att ha en fallenhet för yrket.


När blick för det, och en fallenhet för yrket strålar samman


31 http://www.youtube.com/watch?v=25aJVeYYyhA En video på en lyckad vändning med bil och släp i skogen.
Berättelser från lastbilsföraryrket

Det här är Pelles och Björns berättelser som beskriver yrkesutövandet, och olika situationer som de kunde ställas inför när de körde timmerlastbil. De beskriver de problem som de råkat ut för, och hur de löste dessa situationer. Både Pelle och Björn lyfter fram att i deras ögon är dessa berättelser ett bevis på när en blick och en fallenhet samspelet för att kunna lösa de situationer som har uppstått.


I dag har både Pelle och Björn andra körningar, de har lämnat timmerbilskörningen. Dock är det berättelser från timmerbilskörning som de väljer att lyfta fram i sina berättelser. Både Pelle och Björn uttrycker att med de körningar de har idag så händer det inte så många situationer som är värda att berätta om. De uttrycker att idag har de riktiga vägar att köra på, mestadels asfalterade, vilket de inte alltid hade i skogen. Då blir eventuella problem som man ställs inför lättare att hantera.

Undvika att köra fast.


Det som var enklast för mig var att gå upp i kranen på bilen, ta ett rejält lass med timmerstockar i gripen och lyfta ut dem med kranen så att de hängde utanför bilen på den sida av bilen som hade bäst grepp, för att öka dragförmågan för drivhjulet på den högra sidan. Det jag vill försöka uppnå är att försöka få en hävare som fördelar tyngden över drivhjulen på ett

Att jag gjorde på detta sätt beror på att du inte får chansa, du måste ta tag i problemet med en gång som det uppstår, känner man att någotting håller på att gå övers styr så gäller det att sätta in alla trumfkort du har på en gång. Gör du flera försök med att ta dig loss och bilen sligar mer och mer, så kan det bli så pass illa att du måste få hjälp med att ta dig därifrån, du kör helt enkelt fast dig så pass mycket så du inte har en chans att komma loss.

**När det är snö och halt.**

Denna berättelse behandlar en skogsbilväg som går ut mot en mindre byväg, och situationen runt detta är att det snöar denna kväll. Vi är två bilar som kör från detta upplag med timmer. Var gång som jag åkte in på denna skogsbilväg så lade jag ut sand i den korsningen där jag sedan skulle svänga ut med fullastet ekipage. Skogsvägen var smal, och byvägen var inte mycket bredare, det gäller ju att det styr för mig när jag kommer nerför backen och ska svänga höger ut på den smala byvägen. Om jag har otur så kan släpet som är tyngre än bilen trycka bilen rakt fram i korsningen, även att jag har lagt om ratten och vill svänga höger. Ett annat scenario kan vara att man lyckas styra ut bilen på vägen, för att sedan tappa greppet med drivhjulen på grund av att släpet trycker mot bilen, och du får en så kallad fällknivs vänkan. Bilens och släpets ställer sig mot varandra.


Jag fick börja med att klossa släpet, med detta menas att lägga stenar som jag hittade i vägkanten och stenrörs framför hjulen på släpet så att det inte skulle börja rulla eller glida iväg. Släpet står i denna situation i nerförbacke och bilen står på plan väg, fast på väg ner i dike. Min chans i detta läge är att försöka få loss bilen, genom att klossa släpet och på så sätt försöka koppla bort släpet från bilen. När man kopplar bort släpet från bilen, och luften till tryckluftsbromsarna försvinner, så bromsas släpet automatiskt, men jag vägrade inte lita på att det räckte eftersom det var nästan som blankis i korsningen där jag stod. Släpet skulle kunna glida iväg med låsta hjul, därav krossningen av hjulen med stenar och annat som jag hittade.
Nu kopplar jag bort släpet från bilen och försöker på den lilla biten av vägen som fanns kvar framför mig att försöka ställa mig i rätt färdriktning. Jag vågar gå ut en liten bit i diket med framvagnen på bilen nu när jag inte har släpet som trycker på bakom mig. Jag får backa och köra fram i små etapper i taget, för att kunna ta mig bort därifrån och få bilen i den tänkta färdriktningen längs bygatan. Sedan fick jag ta fram en stor kätting och fästa i dragstången på släpet och sedan i dragen på bilen för att kunna dra över dragstången i den färdriktning som jag vill ha släpet i. Eftersom jag hade tagit bort slangen med tryckluft till bromsarna så var bromsarna låsta och det innebär att hjulen inte rullar utan kasar på underlaget.

Det gick bra denna gång tack vare att det var blankis under släpet, så att framaxeln på släpet gled på snön. Om man skulle gjort detta på korrekt och rätt sätt, så skulle jag ha lastat av timmerstockarna som låg på släpet, för att minska trycket från släpet. Men, i denna situation som jag stod inför så hade det inte gått beroende på att släpet stod precis under en luftburen elström och telefonledning. Jag hade inte kunnat greppa med gripen på kranen om stockarna för ledningarnas skull.


Till slut så gick det vägen, jag kunde ta mig ut på byvägen igen. Jag fick ringa min kollega och avstyra hans hämtning för natten. Det var för riskabelt att ge sig in där igen, nu gick det ju bra för mig denna gång, men det är inte alltid man har sådan tur. Hade jag haft riktigt otur nu när jag skulle ta mig därifrån så hade jag fått en så kallad fällknivsverkan och släpet hade tryckt ut bakänden på lastbilen i diket, och jag hade hamnat med släpets framvagn i dikeskanten, och inte haft någon möjlighet att ta mig därifrån. För att försöka undvika att det skulle hända så lade jag på så mycket grus och sand jag kunde få fram och lade framför alla hjulaxlar, så de skulle kunna få grepp och kunna styra mig rätt. Jag gick även och grusade en bit framför bil och släp så att jag skulle kunna komma på rätt spår. Denna lilla incident tog mig flera timmar att reda ut, innan jag kom därifrån.

**Att backa i skogen.**

Denna berättelse handlar om att kunna vända runt sitt ekipage i skogen, när det inte finns någon väg eller vändplats att vända på. Situationen är som följer, den person som hade lagt ut transportordern till mig hade lagt in virkesupplaget på fel skogsbilväg, en helt felaktigt lägesangivelse. Upplaget var inritat en bra bit ner på kartan som visade skogsbilvägen.

Jag åkte in med bil och släp på skogsbilvägen, och i början av sträckan så höll vägen en bra standard. Efter en liten stund passerar jag en vändplats, det är inte ovanligt att det kan finnas flera vändplatser på en lång skogsbilväg, detta för att underlätta för transporterna att ta sig ut från skogsbilvägen. Därför reagerade jag inte på att det var en vändplats där när jag körde


Jag kopplar på släpet efter bilen, men då var det så att det inte var helt enkelt att komma ut därför. Det ligger en massa stenar i vägen där jag ska försöka ta mig fram med ekipaget, som tur är så är de inte så stora utan att jag kan gräva upp och flytta om stenarna med gripen på skogskranen, och på så sätt göra mig en väg framåt. En del av stenarna var inte lika stora, de kunde jag köra över, det var även del stubbar som stod i vägen, de fick jag också köra över. Det gick ju bra att göra dessa manövrer beroende på att bil och släp var olastat, men jag bedömer att denna incident tog mig mellan 1.5 – 2 timmar att reda ut innan jag var uppe på stora vägen igen.
Resultat

Lastbilsförarens yrkeskunnande

Jag har genom intervjuerna jag gjort med de två lastbilsförarna försökt att få dem till att sätta ord på sin tysta kunskap, att få dem att sätta ord på vad de gör och hur de gör det inom sitt yrke. Svårigheten har varit för dem att sätta ord på sådant som de gör utan att reflektera över varför de gör det, sådant som de gör med automatik.


Jag väljer att i fortsättningen prata om lastbilsförarnas kunskap i dessa termer som Johannessen använder sig av, stället för att prata om Aristoteles kunskapsformer. Johannessen använder termerna påståendekunskap (epistheme), färdighetskunskap (techne) och förtrogenhetskunskap (fronesis). Påståendekunskapen (att veta att) är den kunskap som kan läras in teoretiskt via böcker, lagar, formler, regler och direktiv, i lastbilsförarnas fall körkortsregler, YKB och ADR. Det är fakta- och fakturkunskap som kan formuleras och förmedlas i text, formler, regler och siffror. Dock är denna kunskapsform den som lyfts fram minst av de två lastbilsförarna under intervjuerna. Detta kunskapsfält får inte tolkas som att denna kunskap skulle vara

---

mindre viktig i sammanhanget, men de nämner den inte lika frekvent som de kommande kunskaperna. Lastbilsförarna ser som en självklarhet att de har de teoretiska kunskaper som behövs för att kunna få tillgång till de certifikat och körkort de behöver. Utan dessa behörigheter kan de inte utföra sina arbetsuppgifter.


Till dessa båda kunskapsaspekter måste vi lägga förtrogenhetskunskapen (att veta när). Förtrogenhetskunskap kan beskrivas som den kunskap som finns hos den som är väl förtrogen med alla de skiftande uttryck och situationer som yrkesverkligheten kan te sig. I detta fall en lastbilsförare som med ett lugn, gott omdöme och lämpligt handhavande kan hantera de problematiska och svåra situationer som kan uppstå under ett arbetspass. Förtrogenhetskunskapen handlar om att ha övat upp sin känslighet för yrket och de situationer som kan uppstå, så att man avväger, bedömer, urskiljer, överlägger och uppmärksammar nyanser för att överväga vad som är ett bra agerande i just den enskilda situationen som har uppstått.

Förtrogenhetskunskapen som lastbilsföraren samlar på sig kan inte uttryckas exakt eller formuleras i regler eller handböcker eftersom det handlar om att kunna summera ihop kunskaper, erfarenheter och situationer som de tidigare upplevt och ställa det mot den situation man befinner sig i just nu. Förtrogenhetskunskapen handlar mycket om att kunna hantera situationer som är unika och som avviker från det normala. En av lastbilsförarna uttrycker att det handlar mycket om att tänka efter före man gör något, att kunna värdera om jag gör så här vad blir utfallet då?

Båda lastbilsförarna uppgar att förmågan att kunna lösa plötsligt uppkomna svårigheter växer med erfarenheten, men det är viktigt att komma ihåg att det finns andra lastbilsförare som arbetat många år som inte har den, medan det finns andra lastbilsförare med mindre tid i yrket som redan har ett utvecklat sinne för vad som fungerar. Erfarenhet är viktigt, men även förmågan att reflektera över sitt eget handlande ser de som en viktig kunskap. Att kunna reflektera över vad som hände och varför det hände är viktigt, så att de inte gör om samma misstag igen. Både färdighetskunskap och förtrogenhetskunskap är praktiska kunskaper som inte kan läras in via böcker och manualer. Färdighet och förtrogenhet lär vi oss genom handling, och det gäller att kunna reflektera över sin egna handling när något har inträffat37.


Kunskaperna inom en blick och fallenhet

De två kunskaper som framträder mest i intervjuerna med lastbilsförarna, och som jag väljer att fokusera på i denna studie är, att ha en blick för det (förtrogenhetskunskap) och en fallenhet för yrket (färdighetskunskap). Dessa kunskaper kan tyckas stå på egna ben, men både Pelle och Björn är överrens om att du inte kan ha en blick för något om du inte har en viss fallenhet i grunden att bygga din blick på. Men, även om man har en blick för det, så är det inte säkert att din fallenhet är så pass utvecklad så att man kan utföra det som krävs av en i den uppkomna situationen. Här kommer praxis in i bilden, den kunskap som finns inom en praxis kan inte meddelas andra direkt.  


Att ha en blick bygger på tidigare erfarenheter och kunskaper i hur olika situationer har uppstått, och vad som har hänt i dessa situationer. Både Pelle och Björn är överens om att ha blick för det bygger på att de måste kunna reflektera över de situationer de varit med om, för att kunna förstå hur de ska handhas med den uppkomna situationen de ställts inför. Pelle uppger att man aldrig kan ha en blick för något som man inte har varit med om innan. Han ger som exempel att en lastbilsförare som ska köra sitt första timmerlass i skogen, och som aldrig kört lastbil i skogen innan, den lastbilsföraren kan inte ha en blick för vad som krävs av en timmerbilsförare. Den personen kan inte tänka/se de situationer som en erfaren timmerbilsförare kan se framför sig. Det som Per pratar om här när det gäller blick är det som Janik kallar för att ha ett omdöme.


"Man måste ha en egen välgrundad uppfattning när man går igenom materialet på skärmen, annars blir man ett rov för omständigheterna"


Denna kollega som Björn hänvisar till har inte den fallenhet som passar in i den praxis som skogstransporter infärdar. Kollegan är en skicklig lastbilsförare, men inte inom den del av


\[^{44}\text{Göranzon, Bo. (1988) Den inre bilden. S.112}\]

\[^{45}\text{http://www.youtube.com/watch?v=yy0B7M03U-E Vändning av bil och släp vid klippavsats.}\]

**Diskussion**

**Metodreflektion**

Metoden som jag valde att använda mig av med intervjuer ser jag som ett lyckat grepp för att kunna få tillgång till det som de två lastbilsförarna upplever som de viktigaste kunskaperna. Nackdelen med intervjuer kan vara att du får en rik tillgång till information, du får så mycket information att du har svårt att sortera ut vad som är relevant. Det som jag under studiens gång har upplevt som problematiskt är att mitt valda område innehåller större än vad jag kunde tänka mig från början. För att kunna komma vidare med min frågeställning om vad de upplever vara ett yrkeskunnande till min magisteruppsats, så tror jag att dialogseminarier eller gruppintervju är en väg till framgång. Mina erfarenheter innan från fokusgruppintervjuer är att du kan komma längre ner under ytan och få djupare information, än vad som kommer fram i enskilda intervjuer. På grund av ett pressat tidsschema så har inte gruppintervjuer varit möjliga att tillgå, därav stannar min metod på enskilda intervjuer med lastbilsförarna.

**Att ha en fallenhet**

Det som lastbilsförarna kallar för att ha en fallenhet för något bottnar i den kunskap som Aristoteles kallar för techne (praktisk produktiv kunskap). Jag väljer att använda mig av färdighetskunskap (att veta hur), som är en mer användbar benämning inom området yrkeskunnande.


### Att ha en blick

Det som visar sig i denna studie är att det som lastbilsförarna kallar för att ha blick för något bottnar i den kunskap som Aristoteles kallar för fronesis (praktisk klokhet). Jag väljer att använda mig av förtrogenhetskunskap (att veta när), som är en mer användbar benämning inom området yrkeskunskande.


I Alsterdal beskriver hur undersköterskorna ibland gör bedömnings med känsla. De ser hur de ska göra det, men kan inte beskriva varför de ser vad som skall göras. De ser skeenden och

---


beteenden hos en patient som de sett innan, och får en känsla för hur de ska göra. På samma sätt säger mina informanter i intervjuerna, att de ser hur de ska göra i olika situationer med lastbilen som inte är vardagliga, men att de har svårt att sätta ord på varför de vet hur de ska göra. De har lärt sig med erfarenhet att urskilja och tolka signalerna som sänds ut. Detta med att lastbilsförarna säger sig kunna se sekenden och få en känsla för vad som kan komma att ske liknar det som Göranzon\textsuperscript{51} kallar för den inre bilden, när han refererar till meteorologernas förmåga att kunna tolka väder.

Med hjälp av erfarenhet och reflektion så kan man skaffa sig en överblick över den uppkomna situationen. Överblick kan nås när vi lärt känna en vardag så väl att vi är förtrogna med detaljer och stämningsmässiga förändringar, men vi har också arbetat med våra inträffanden, sorterat dem, ordnat dem och funderat över dem under lång tid och på ett noggrant sätt. Överblick är något vi arbetar oss fram till under tid. Det som varit splittrade inträffanden kommer att falla på plats i en helhet där alla delar har sin speciella plats men kanske inte längre är synliga var för sig. Här ser jag likheter med det som Pelle och Björn berättar om sina körningar i skogen, och de problem som de ställs inför\textsuperscript{52}. Jag tolkar det så att detaljer och lösa fragment vävs samman till en helhet som på så sätt ger en möjlighet till att få en överblick över situationen. Larsson.\textsuperscript{53}

Att ha en överblick i situationen innebär inte att du alltid kommer att ha det, när du arbetar med ett problem som inte är vardagsvänligt kan det vara svårt att få en komplex överblick över situationen. Att ha en överblick med hänvisning till att ha en visdom i ögonen kan ses som en metafor för att kunna se det som det inte är. Detta kan gälla att observera en förändring i blick, hållning, ansiktsfärg eller liknande, som det behövs för att erkänna att något inte är som det ska. Men också om att ha sett liknande tecken många gånger förut och att vara bekant med hur man ska hantera det. Att vara vis i ögonen är att upptäcka, uppmärksam och urskilja det som är lika och det som är olika, jämfört med ett normaltillstånd.\textsuperscript{55}

Den tysta kunskapen som finns inom lastbilsföraryrket, den kunskap som mina informanter har svårt att sätta ord på, kan liknas vid det som Alsterdal beskriver som de är visa i ögonen.\textsuperscript{54} I Alsterdals fall handlar det om att han har en visdom i ögonen som ger honom möjlighet att uppfatta subtila tecken på att något inte är som det ska. Detta kan gälla att observera en förändering i blick, hållning, ansiktsfärg eller liknande, som det behövs för att erkänna att något inte är som det ska. Men också om att ha sett liknande tecken många gånger förut och att vara bekant med hur man ska hantera det. Att vara vis i ögonen är att upptäcka, uppmärksam och urskilja det som är lika och det som är olika, jämfört med ett normaltillstånd.\textsuperscript{55}

\textsuperscript{51} Göranzon, Bo. (1988) Den inre bilden.

\textsuperscript{52} I tidningen Svensk äkeri tidning nr 6, 2014 Sid 12-16. finns ett reportage om att köra lastbil i skogen, och om de problem eller situationer lastbilsförarna kan ställas inför. Lastbilsförarna i reportaget nämner precis det som mina informanter pratar om när det gäller att kunna läsa av skogsvägar, lutningar på vägen, finns det plats att ta sig runt på vändplatser osv.

\textsuperscript{53} Larsson, Hans. (2012) Min samman fattning av sid.39

\textsuperscript{54} Alsterdal, (2002) Hertig av ovisshet. Metaforen “de var visa i ögonen”, kommer från Harry Martinson (1948/1974, s 132) i boken vägen till Klockrike

\textsuperscript{55} Alsterdal, (1999) Det tredje ögat. sid.95
Att vara vis i ögamen liknar det som Alsterdal\textsuperscript{56} beskriver som att vara utrustad med det tredje ögat. En förutsättning för att vara vis i ögamen, eller att ha ett tredje öga är att befinna sig nära situationen och själv se efter. Med detta menas att du inte kan insikt i och kunskaper om en uppgift eller ett arbete som du inte är delaktig i. Med hjälp av en metafor som ”vis i ögonen”, eller ”det tredje ögat” är det ibland möjligt att sätta fingret på något svårbeskrivligt, och på så sätt göra det lättare att förstå.


**Lastbilsförarens yrkeskompetens**


Denna uppfattning om lastbilsförarens yrkeskompetens bekräftas i en studie som redovisats under 2014 där 35 lastbilsförare intervjuas om vad de tycker om sitt yrkesval.\textsuperscript{58}

**Synen på praktisk kunskap**


\textsuperscript{57} Nehls, Eddy. (1999) Lastbil som livsstil. sid 45.

\textsuperscript{58} Dahlström, Peter. (2014) Så coolt, det sitter en kvinna bakom ratten.

\textsuperscript{59} Tesfaye, Mattias. (2013) Kluge haender. Et forsvar for håndvaerk og faglighed.
är för att de uppfattas som konstnärer, när ungdomar tänker på kockar tänker de på tv-kockar. Kockyrkets anseende har på detta sätt ökat sin status. 60

Kan detta med synen på praktisk kunskap i det moderna samhället vara en anledning till att lastbilsförar yrket skattas lågt i ranking när det gäller yrken som ger status och respekt? Är det därför jag får höra uttalanden som jag nämner i början av studien, hur svårt kan det vara att köra lastbil? Kan du inte få något annat arbete kan du ju alltid köra lastbil? Kanske kan statusen och intresset för lastbilsförar yrket öka på samma sätt som för kockyrket med hjälp av att det nu finns program på TV - serier som handlar om lastbilsförar yrket. 61 Dessa TV - serier är inte inspelade i Sverige, och kanske inte ger en rättvisande bild av det svenska lastbilsförar yrket, men de visar upp olika aspekter på lastbilsförar yrket ute i världen. I dessa serier visas yrkeskunskap upp i samband med dåliga vägar och kaotiska trafiksituationer, och vilka svårigheter lastbilsförarna kan ställas inför.

En avslutande tanke

Jag skulle vilja avsluta denna begränsade studie med min egna personliga tolkning av det som framkommit i studien. En blick och en fallenhet är något som en yrkeskunnig person bär med sig i kroppen med hjälp av samlad erfarenhet över tid. Både Per och Björn lyfter fram att de två kunskaperna en blick och en fallenhet inte är samma sak, men de går inte att sära på. De samverkar med varandra i olika grad, beroende på personliga egenskaper, och den specifika situation de står inför.


"Jag kan inte förklara det, men en del de bara har det"

---

60 Utdrag ur artikel i Svenska dagbladet. http://www.svd.se/kultur/understrecket/handfast-forsvar-for-praktisk-intelligens_8897506.svd

61 Här tänker jag på TV serier som Ice Road Truckers, Deadliest Roads och World’s toughest truckers.

Referenser

Litteratur och tryckta texter.


Vetenskapsrådet. Forskningsetiska principer för humanistisk-vetenskaplig forskning. Vetenskapsrådet: Elanders Gotab

**Filmer från You Tube**

http://www.youtube.com/watch?v=25aJVeVYyhA
http://www.youtube.com/watch?v=yy0B7M03U-E

**Internetlänkar**

http://www.svd.se/kultur/understrecket/handfast-forsvar-for-praktisk-intelligens_8897506.svd
http://www.svenskaakademien.se/svenska_spraket/svenska_akademiens_ordlista/saol_pa_natet/ordlista
http://www.sweagenergi.se/heavy-eco-driving/
http://www.tya.se
http://tya.se/tya/YKB/fragor-och-svar.asp
https://sv.wikipedia.org/wiki/Kompetens