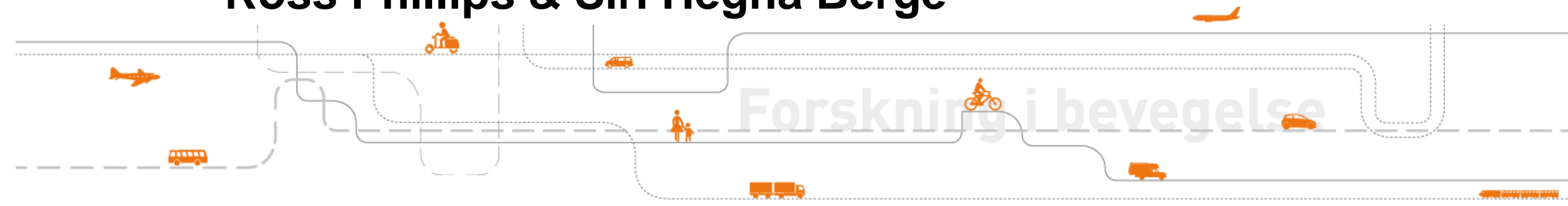


# *Når er det greit å ringe?*



## *Systemiske løsninger for mobilbruk blant bussjåfører*

**Ross Phillips & Siri Hegna Berge**



# Utfordring 1: Trafikksikkerhet



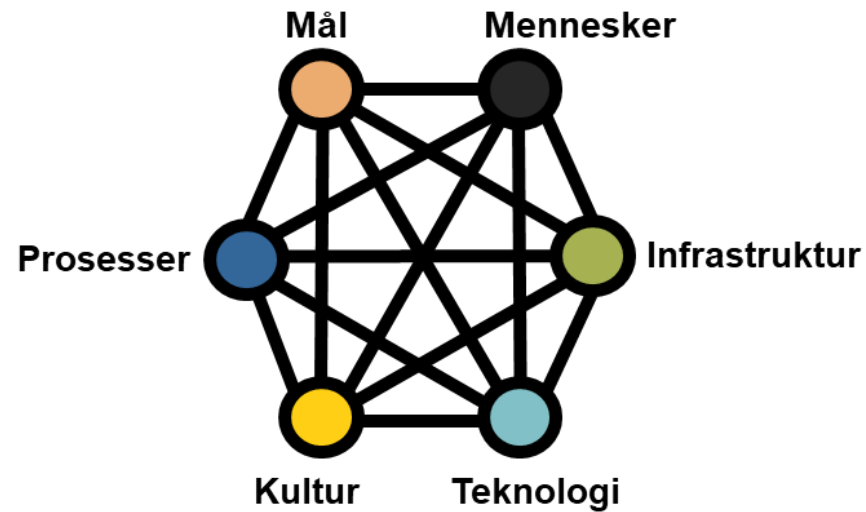
- Ca. 4-5000 drept i kollisjoner med tunge kjøretøy i EU (ERSO, 2018)
- Tunge kjøretøyer involvert i 1 av 3 dødsulykker i trafikken (Langeland and Phillips, 2016).
- Sjåførere som bruker mobil:
  - Økt reaksjonstid, mer lateral bevegelse, økt risiko for ulykke
  - Kan kompensere, men ikke hvis
    - komplekst trafikkbilde
    - distraksjon inn i kjøretøyet

# Utfordring 2: Omdømme

- Forbudt å bruke mobil i noen transportbedrifter
- Gebyr fra kollektivselskap
- Økende antall kundeklager
- Ikke bra for kollektivselskap eller transportbedrift



# Utfordring 3: Transportsystem med økende kompleksitet



*Figur 1. De seks dimensjonene av sosiotechniske systemer. Tilpasset fra Davis, Challenger, Jayewardene og Clegg (2014).*

# Formål

- Hva sier litteraturen?
- Hvor mange bussjåfører bruker mobil under kjøring, ifølge sjåførene selv?
- Hvorfor?

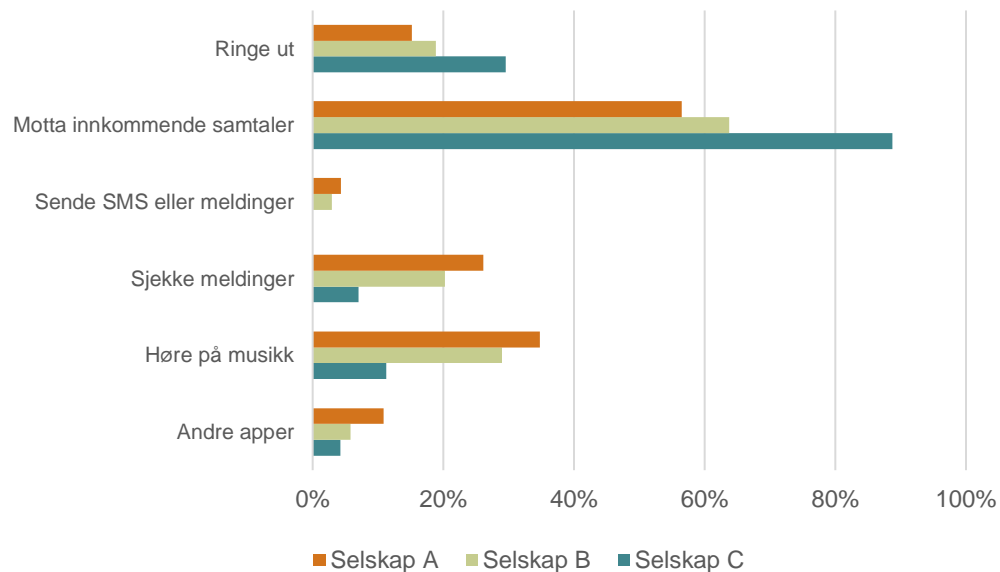
# Metode

- Litteraturgjennomgang
- Spørreskjema
  - *Sendt ut til tre busselskap A, B og C*
  - *Tallfeste omfang av mobilbruk*
  - *Avdekke systematiske årsaker*
- Eksplorerende intervju på en garasje i studieområdet
  - *2 ganger*



# Omfang

- 3 % sier de selv bruker mobil samtidig som de kjører buss «hver dag», 19 % noen ganger
- Tror 5 av 10 andre bussjåførere bruker mobil minst 1 gang i uka
- 85 % av de som *ikke* bruker mobil *alltid* har det med seg, og halvparten av disse kan høre varsler osv.
- Mobil brukes mest til å motta innkommende samtaler



Figur 8. Bruksområder for mobil ved kjøring av buss. Det var mulig å krysse av inntil tre svaralternativ. Selskap A (n=46); Selskap B (n=69); Selskap C (n=71).

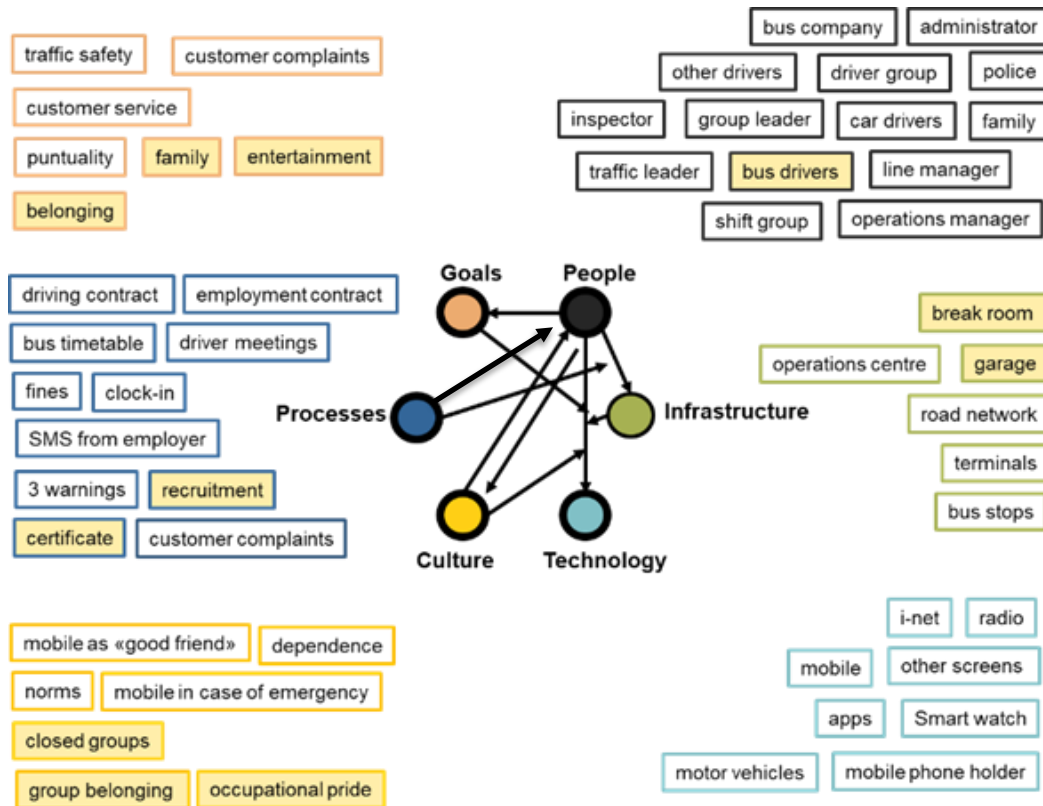
# Kunnskap og holdning

- 93 % har kjennskap til busselskapets policy om mobilbruk
- Bussjåførene som bruker mobil anser sannsynligheten for å bli tatt eller rapportert for bruk som mindre enn de som ikke bruker mobil



# Årsaker

# Utvikling i bussjåførenes kultur



BUS DRIVER CULTURE	<p>Changes to recruitment pools and qualification processes have increased recruitment of drivers from other cultures, reducing overall group belonging, and increasing use of mobile phone to meet social needs.</p>	<p>Organizational change initiatives to improve garage group identity and increase integration of drivers.</p>
	<p>Cultural differences and changes to shift patterns and break times mean drivers less likely than before to spend time in the garage and breakrooms, and less likely to socialize.</p>	<p>Replace small group tables in break room with one long table. Give drivers reasons to come into garage e.g. free coffee refill, tasks, messages. Mentor scheme to acquaint unfamiliar drivers with colleagues in break room. Increase shift/driver group diversity, and group-based driver incentives for e.g. safe driving performance</p>
	<p>Increased prioritization of family tasks and goals, increased isolation and reduced occupational investment increases likelihood that drivers use phones.</p>	<p>See above. Encourage open discussion of challenges of not being available to answer phone, with participative identification of solutions.</p>

# 4 hovedforklaringer

1. Utvikling i teknologi og bruk av teknologi i samfunnet
2. Prioritering av motstridende mål («workarounds»)
3. Utilstrekkelig kontroll
4. Utvikling i bussjåførenes kultur

# Oppsummert

- 1 av 5 bussjåførere sier de bruker mobil
- De som ikke bruker mobil har det med seg
- Mange årsaker til mobilbruk i systemet rundt sjåførene
- Tiltak i 6 dimensjoner
- Systemtilnærming egnet for undersøkelse av «sosiotekniske» utfordringer:
  - *Bestillingstransport*
  - *Teknologi og universell utforming*
  - *Mikromobilitet*
  - *Osv.*

Takk!