

Kan det vara enkelt att övergå från manuellt till digitalt arbetssätt?

Åkerier i byggbranschen som har övergått från manuell till digital hantering av följesedlar berättar om förändringen och hur det ändrade arbetssättet påverkar dem.

Digitalisering prioriteras högt i dagens samhälle bland företag, organisationer och politiker. Det är även tydligt att digitaliseringen pågår runtomkring oss och det är viktigt att ta tillvara på de möjligheter som digitaliseringen möjliggör både för att öka produktivitet och för att inte riskera att hämmas av ett föråldrat system. Byggbranschen är inte den mest digitaliserade branschen i Sverige men studier visar på en ökad förändringstakt mot en mer digitaliserad bransch. Men för att åstadkomma detta krävs det att delar av bygg- och anläggningsbranschen standardiseras och systematiseras.

Ett första steg mot en mer digital bransch är en branschöverskridande standard, vilket har utvecklats av BEAst, Byggbranschens Elektroniska Affärsstandard. De har utvecklat standarder som berör olika processer och delar av branschen. För att dessa standarder sedan ska kunna användas krävs det antingen att företag som arbetar med ett befintligt digitalt system anpassar detta efter BEAst standarder eller att företag som arbetar manuellt övergår till det digitala arbetssättet och köper in en digital tjänst som levereras av en systemleverantör.

Denna studie undersöker åkerier i byggbranschen som tidigare arbetat digitalt men som nu valt att övergå till det digitala arbetssättet som BEAst skapat. Åkerierna har köpt in en digital tjänst utvecklad av en systemleverantör. Tjänsten digitaliserar följesedeln som förarna på åkerierna skriver och som den administrativa personalen sedan hanterar.

Byggbranschen är känd för att vara lite konservativ och förändringar, som i allmänhet ofta bemöts med motstånd, kanske inte tas emot så positivt av dem som berörs. Därför undersöktes förarnas och den administrativa personalens inställning till förändringen för att gå till botten med vilka svårigheter som kan finnas vid denna övergång från manuell till digital hantering av följesedlar. Det finns många åkerier och företag som står inför digitaliseringen och som med hjälp av denna studie kan undvika misstag i sin egen förändring. Även de fördelar som förare och administrativ personal ser utreds för att kasta ljus på de möjligheter som finns med en digital följesedel för att motivera dem som fortfarande arbetar manuellt att våga ta steget och bidra till en mer digital bransch.

Resultaten visar att inställningen till att arbeta digitalt med följesedlar skiljer sig mellan förarna och den administrativa personalen. Den administrativa personalen kan se nyttan av förändringen samt se vilka möjligheter en digital följesedel kan ge, varför de var positivt inställda. Förarna var mer avvaktande eftersom de inte kunde se hur förändringen skulle kunna bidra till någonting bättre än det redan existerande systemet med manuella följesedlar. Förutom förarnas mer avvaktande inställning fanns det i övrigt så gott som inget motstånd mot den digitala förändringen. De medverkande intervjupersonerna berättade om lite äldre personer som inte velat arbeta digitalt vilket tros beror på digital ovana eller avsaknaden av ett intresse att läsa sig någonting nytt i slutet av arbetslivet. Annars är den digitala mognaden hög och överraskande nog fanns det de som uttryckligen bad om att få medverka i förändringen och arbeta digitalt.

Den tydligaste fördelen för både förarna och den administrativa personalen är tidsvinsten. När följesedeln digitaliseras finns det moment i förarnas arbetsdag som inte längre behövs. De behöver inte längre köra till kontoren och lämna följesedlarna eftersom deras registreringar nu överförs digitalt. De kan då antingen få en mer effektiv arbetsdag eller mer fritid, beroende på om de tidigare körde och lämnade följesedlarna under arbetstid eller efter arbetsdagens slut. Samtidigt får den administrativa

personalen in alla följesedlar i tid och de kan lättare läsa av all information vilket sparar tid för dem också. Den digitala hanteringen bidrar även till att minska riskerna för fel eftersom den administrativa personalen har bättre överblick på vad förarna rapporterar in samt att de inte längre behöver tyda svårsläsliga handstilar. Genom att betrakta branschen i ett övergripande perspektiv kan man se att aktörerna får bättre kontroll, effektivare verksamhet samtidigt som miljön gynnas av färre körda mil.

Systemleverantörerna, de som utvecklar och tar fram den tjänst som åkerierna köper och använder sig av, har en viktig roll i förändringen från den manuella till digitala följesedeln. Genom välriktad information, tydliga instruktioner och lätt tillgänglig support när problem uppstår, kan de skapa trygghet och underlätta både den initiala förändringen och den första tiden därefter. Åkerierna talade varmt om det stöd de fått vilket är en faktor som gjort att de lyckats genomföra förändringen utan större svårigheter eller påtagligt motstånd. Förändringen har skett smidigt och en ytterligare bidragande faktor till det är systemverktygets uppbyggnad och utformning. Enligt intervjupersonerna är det logisk uppbyggt, enkelt att förstå och lära sig samt, helt enkelt genomgående användarvänligt. Detta tros ha underlättat förändringen både genom att förenkla förändringen och minska eventuellt motstånd. Slutligen finns den en sista faktor som spelar in och som kan underlätta för åkerier ännu inte tagit steget mot en digital hantering av följesedlar, nämligen att åkerierna själva kan implementera förändringen i den omfattning och takt som de själva vill. Det är inte nödvändigtvis en självklarhet då det kräver att man kan arbeta parallellt i båda systemen utan att det tynger personalen eller adderar arbetsbörda. För åkerierna i studien underlättade det att de själva kunde välja hur många förare och administrativ personal de ville testköra systemet med och hur de sedan väljer att driftsätta fler.