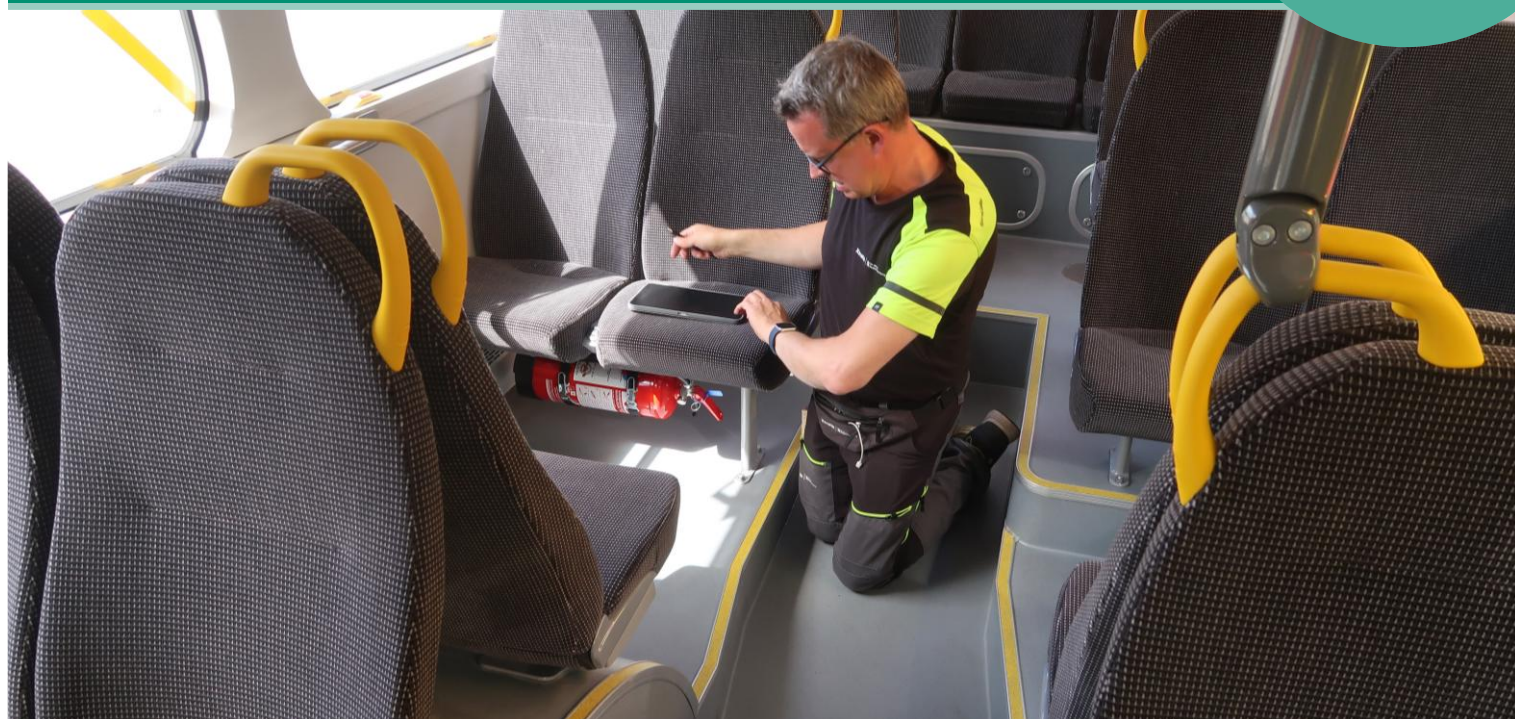


Effektiv leveranskontroll med FRIDA

Kunder
berättar



En leveranskontroll är en fordonskontroll som ska genomföras innan fordonet tas i bruk på ett nytt trafikavtal. Leveranskontrollen ska verifiera att fordonet uppfyller alla krav som trafikavtalet kräver. Systemet FRIDA från Nordic Port erbjuder ett digitalt kontrollprotokoll som gör det effektivt och smidigt för den som ska genomföra fordonskontrollen.

Vi har följt en leveranskontroll av två nya bussar med stöd av FRIDA som genomfördes i Sandviken några mil väster om Gävle. De kontrolleras av X-trafik som ansvarar för kollektivtrafiken i Region Gävleborg. Den här gången gäller det två nya helelektriska tvåaxliga bussar av fabrikatet BYD som ska rulla i den lokala trafiken i Sandviken som enligt avtal ska utövas av Transdev. Bussarna som köpts in av Transdev är fabriksnya från BYD:s fabrik och nu gäller det att kontrollera att allt är exakt som det ska vara i och utanför bussarna enligt det avtal som gäller.

John Wendler, fordonsspecialist på X-trafik, avtals- och fordonskontroll genomför kontrollen av de båda nya bussarna med FRIDA:s verktyg Fordonskontroll. Han ser sig lite som vaktmästare åt skattebetalarna i sin roll. – Jag är dock inte någon fordonsmekaniker utan när det gäller sådana frågor så har jag här Peter Kandén och hans kolleger till hjälp om det skulle behövas, säger John när han börjar besikta den första BYD-bussen utvändigt med sin surfplatta i handen där FRIDA finns.

Förutom surfplatta har han med sig en midjeväska med en del andra redskap: Ett måttband, några usb-kablar och en del fyrkantsnycklar som kan behövas. Ibland har han också med sig dekalerna som beställaren, i det här fallet X-trafik, ska ha i bussen, det kan vara biljettaxa eller dekalerna som visar att det finns wi-fi i bussen.

Hur lång tid tar en sådan här leveranskontroll?

– Det är väldigt olika, säger John. Men jag brukar vilja ha en timme per buss när det är leveranskontroll.

John har förberett sig inför leveranskontrollen: Han har skapat egna kontrollblanketter som är anpassade efter det aktuella trafikavtalets specifika krav och lagt ut alla kontrollerna som ska genomföras i FRIDA-systemet så att allt finns i surfplattan han har med sig.

När John kopplar upp surfplattan har han med sig ligger allt förberett: den ena bussen heter 7781 och nu kommer alla uppgifter om fordonet upp på surfplattans skärm. Allt finns med från fordonsdata till trafikavtal.

Det enda John lägger till nu är den plats där leveranskontrollen av bussen genomförs, i detta fallet vid Transdevs depå i Sandviken. Tiden läggs in automatiskt när han startar leveranskontrollen, då kan alla se var och när leveranskontrollen genomfördes.



Leveranskontrollen i FRIDA har i detta fall byggts upp av John så att det motsvarar ungefär det flöde han vill ha under leveranskontrollen av just de här bussarna, alltså att alla kontrollpunkterna kommer i den ordning han själv tycker är lämpligt. Annars skulle det bli nödvändigt att springa fram och tillbaka flera gånger för att beta av allt som ska kontrolleras.

– Vi jobbar med uppdelade kontrollfrågor hos oss, vi har ett stycke som heter utvändigt, säger John. Så gör vi, men det går att bygga det här på många olika sätt, det är upp till dem som använder FRIDA hur de vill göra.



Första punkten i det här fallet är något som heter "X-trafik design". Då tar John ett varv utanför och runt bussen, ser till att dekalerna sitter på plats på det sätt som avtalet säger att det ska se ut. Han fortsätter på utsidan och ser om det finns några plåtskador som faktiskt kan inträffa under transport och hantering även av splitter nya bussar som aldrig varit i trafik. Fordonsdesignen, däck, flagghållare och en del andra detaljer kontrolleras. Därefter kontrolleras det som finns innanför luckorna på bussen, baktill och på sidorna. Där finns brandsäkringsystem som måste fungera. Slutligen ska helhetsintrycket utvändigt ses över och godkännas i FRIDA:s leveranskontrollprotokoll i surfplattan. Om den som genomför en sådan här leveranskontroll av ett fordon vid något tillfälle skulle vara osäker om hur en detalj ska vara eller se ut så är det bara att gå in i FRIDA:s designmanual på surfplattan, där finns allt dokumenterat som visar exakt hur bussen ska se ut enligt gällande avtal. Hos X-trafik fungerar det så att FRIDA förestår att varje punkt är godkänd. Först när John hittar en avvikelse så klickar han i "underkänd" på den punkten, det blir enklare tycker han eftersom det mesta brukar vara som det ska. I det här fallet förblev alla utvändiga punkter godkända i FRIDA.

Efter den yttre besiktningen där allt förs in i FRIDA:s verktyg är det dags att kliva in i bussen. Det första som kontrolleras är den främre brandsläckaren som finns intill förarplatsen. Behållaren ska vara fylld vilket den är i detta fallet och det måste gå att se mätaren på den. Det finns också en brandsläckare baktill i bussen som kollas på samma sätt.

Det visar sig att det är ett mindre problem med de dekalerna som ska sitta inne i bussen; biljettpiserna får inte en något annan plats än på tidigare modeller på grund av en liten ändring av designen vid förarplatsen.

Från förarplatsen kontrollerar John realtidskameran och andra trygghetssystem. Exempelvis ska kameran alltid gå på när bakdörren öppnas så att föraren ser att passagerarna kommer av bussen säkert, kanske med barnvagn eller rullator. Kontrollampor av olika slag ska också fungera och sitta på rätt ställen. Alkolåset som finns i alla X-trafiks bussar befinner sig i funktion enligt avtal i den här aktuella bussen.

– Det är mer praktiskt att alkolåset finns i alla bussar än att ha ett centralt alkolås på depån som alla måste blåsa i, säger Patrik Partin, fordonsnära system från Transdevs huvudkontor i Bromma i Stockholm.

Så kommer turen till biljettsystemet, det är inte alltid det blir helt rätt där, enligt John. Här finns både betalkortsterminal och biljettmaskin eftersom det ännu går att köpa biljett ombord på bussen inom X-trafik.



Han har även med sig ett måttband för att kontrollera att sätena har rätt höjd och avstånd. Detta för att bussen ska följa standarden i Bus Nordic (rekommenderad standard för bussar inom Norden) och i den här bussen stämde det väl; det handlar om benutrymme, rätt lutning på ryggstöden och en del annat.

De digitala skyltarna som visar bussens destination och linjenummer blir också kontrollerade. Högtalarna måste fungera och de används både för automatisk information och när föraren gör egna utrop till passagerarna. Högtalare finns inne i bussen och utanför bussen, båda fungerade när John provade systemet.

Det finns också ett infotainment-system inne i bussen som visar hållplatsernas namn och annan information på bildskärmar som nästan alla passagerarna kan se. Det finns även överfallslarm som föraren kan använda behov. Passagerarnas röda stoppknappar kontrolleras och finns där de ska i bussen. Sedan finns blå knappar också som talar om att en passagerare behöver lite mer tid.



Det finns också en punkt som John lagt in själv i FRIDA som heter "Övrigt". Där kan han vid behov skriva in i fritext och underkänna något han hittat men som inte ingår i det förinlagda leveranskroll-protokollet. Något som han använder väldigt sällan och bara om något skulle vara alldeles på tok.

Alla bussar i X-trafik har ladduttag vid alla fönsterplatser för både usb-A och usb-C – John kontrollerar inte att alla uttag fungerar för att spara tid. Eftersom uttagen går på ett par olika kretsar i bussen så testas han en för varje krets. Det brukar vara fullt tillräckligt.

En hel del ytterligare detaljer kontrolleras innan John prickat in den sista punkten i sin surfplatta. Det blev några avvikelser som upptäcktes även om det mesta var precis enligt avtalet.

Nu har du matat in allt i FRIDA med surfplattan – vad händer sedan?

– Jag har noterat de avvikelser jag hittat och matat in dem i surfplattan. Då registreras det i systemet som en underkänd kontroll vilket var förväntat, det är inga konstigheter.

Det handlar i detta fall om de dekalerna som ska fästas utanpå bussen och visa att det finns wi-fi ombord, där har leverantören av dekalerna inte fått dem att fästa på rätt sätt, det har dekalleverantören lovat att åtgärda omgående. Dessutom fungerade en dekal vid förarplatsen inte som den ska enligt avtalet.

Därefter skickas ett mejl genom FRIDA:s system till de som har hand om fordonen på Transdev. De som ska ha mejlet får ett meddelande om att fordonet inte är godkänt, med mejlet följer också en pdf-fil där allt finns dokumenterat. Filen kan sedan skrivas ut eller skickas vidare till berörda.

– Då skapas en efterkontroll i FRIDA som ligger i systemet och väntar på mitt nästa besök, säger John. Den kontrollen gäller bara det som blivit underkänt precis som för en tvåa på bilbesiktningen. I normalfallet så kommer jag då tillbaka för att kolla de punkterna, det brukar gå snabbt. I vissa fall behövs inte ens ett återbesök. I Sandviken var det en dekal som ska sitta i bussarna som inte fanns på plats.

Det kan Transdev i Sandviken åtgärda själv på depån, därefter ett telefonsamtal att allt är klart.

– För om vi inte har en godkänd leveranskroll så får fordonet inte sättas i trafik, så är grundregeln. Alla fordon som kör i vårt trafikuppdrag ska ligga i FRIDA där allt information om dem finns. Man får inte köra med fordon som inte har en godkänd leveranskroll.

Givetvis finns det undantag. Enligt John inträffade ett sådant när alla bussar av ett visst fabrikat hade felaktiga usb-uttag. Då fick bussarna köra ändå på dispens eftersom ett sådant fel inte påverkar säkerheten.

– Vi kan alltså bevilja dispens för enstaka fel, men skulle halva mitt protokoll här bara vara avvikelser så är det en annan sak. Det händer dock mycket sällan att det är så illa.

Kollar ni upp bussarna senare också, när de redan körts i trafik en tid?

– Ja, två gånger per år ska varje fordon kollas av Transdev själva eller något av de andra trafikföretagen Vy buss och Mohlins Bussar som kör åt X-trafik i andra delar av länet. Då gör de precis på samma sätt i FRIDA under guidning av mig som har ansvaret för detta. Till det kommer att jag gör vissa stickprov då jag själv åker ut och kollar bussar. Det har givit ett bra resultat.

Kan verkligen företagen som kör trafiken kontrollera sina egna fordon?

– Det brukar kritikerna fråga, jag säger att jo, de får ett ansvar att göra det. Vi har instruerat dem hur de ska göra och att de ska våga visa brister – för vi fattar ju att det händer saker. Så jag vill påstå att de får en bättre egen koll på sina egna fordon genom att de gör det här och rapporterar till oss och själva ser vad som behöver göras.

När trafikföretaget hittat avvikelser i något av sina fordon så har de sju dagar på sig att åtgärda felet. Enligt John har den här ordningen gjort att trafikföretagen vässat sitt förebyggande arbete hela tiden för att undvika vite som tickar in om det tar längre tid än sju dagar för dem att åtgärda det som behöver fixas.

Om Nordic Port

Nordic Port är ett svenskt SaaS-bolag grundat i Göteborg 1995 som utvecklar digitala lösningar för upphandlad kollektivtrafik. Bolaget är en pionjär inom **Public Transport Supplier Management (PTSM)** och hjälper kollektivtrafik-myndigheter att strukturera och följa upp trafikavtal, trafikföretag och tillhörande data i komplexa verksamheter.

Plattformen **FRIDA** används av samtliga kollektivtrafik-myndigheter i Sverige samt av flera regionala myndigheter i Norge och hanterar i dag över **1 000 trafikavtal och 200 trafikföretag**. Lösningen stödjer avtalsuppföljning, fordons- och miljökrav, trafikproduktion och kvalitetskontroller, med integrationer mot externa och realtidsbaserade datakällor.

📍 Drakegatan 10, 412 50 Göteborg

✉ info@nordicport.se

🌐 www.nordicport.se

☎ 031 773 99 20

FRIDA 
By Nordic Port