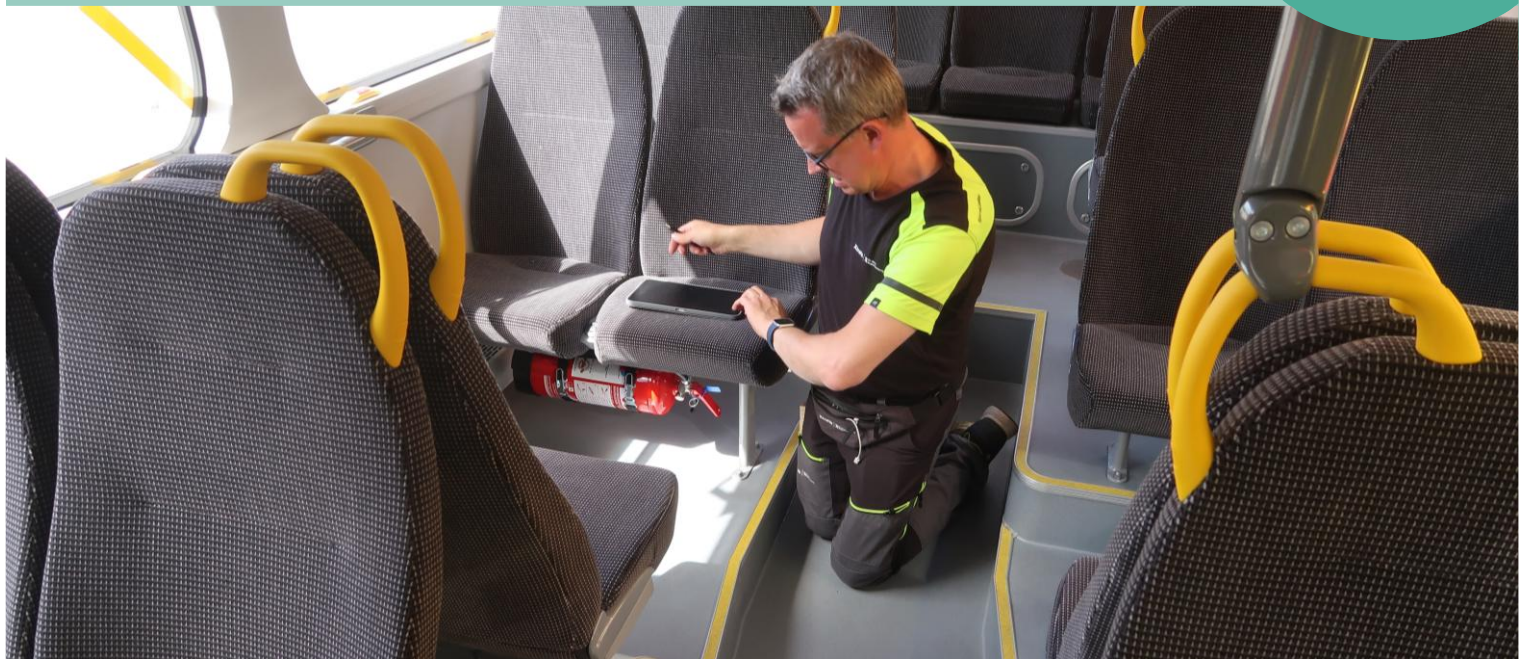


Tehokas vastaanottotarkastus FRIDAn avulla

Asiakkaat
kertovat



Vastaanottotarkastus on ajoneuvotarkastus, joka tehdään ennen kuin ajoneuvo otetaan käyttöön uudessa liikennesopimuksessa. Vastaanottotarkastuksessa varmistetaan, että ajoneuvo täyttää kaikki liikennesopimuksen vaatimukset. Nordic Portin FRIDA-järjestelmä tarjoaa digitaalisen tarkastuspöytäkirjan, joka tekee ajoneuvotarkastuksen tekemisestä tehokasta ja sujuvaa.

Seurasimme kahden uuden bussin vastaanottotarkastusta, joka tehtiin FRIDAn tuella Sandvikenissa muutaman kilometrin päässä Gävlestä. Busseja valvoo X-trafik, joka vastaa Gävleborgin alueen joukkoliikenteestä. Tällä kertaa kyseessä on kaksi uutta täyssähköistä kaksiakselista BYD-merkkistä bussia, jotka liikennöivät Sandvikenin paikallisliikenteessä sopimuksen mukaisesti Transdevin toimesta. Transdevin ostamat bussit ovat tehdasuusia BYD:n tehtaalta, ja nyt on tarkastettava, että kaikki bussien sisällä ja ulkopuolella on täsmälleen sopimuksen mukaista.

John Wendler, X-trafikin ajoneuvoasiantuntija sopimus- ja ajoneuvotarkastuksissa, tekee tarkastuksen molemmille uusille busseille FRIDAn Ajoneuvotarkastus-työkalulla. Hän näkee itsensä hieman veronmaksajien talonmiehenä roolissaan. – En kuitenkaan ole ajoneuvomekaanikko, joten sellaisissa kysymyksissä minulla on apunani Peter Kandén kollegoineen tarvittaessa, sanoo John aloittaessaan ensimmäisen BYD-bussin ulkotarkastuksen tabletti kädessään, jossa FRIDA on auki.

Tabletin lisäksi hänellä on mukanaan vyölaukku muutamalla muulla työkalulla: mittanauha, muutama USB-kaapeli ja muutama kuusiokoloavain, joita saatetaan tarvita. Joskus hänellä on mukanaan myös tarroja, joita tilaaja, tässä tapauksessa X-trafik, haluaa bussiin, esimerkiksi lippuhintatarra tai tarra, joka osoittaa, että bussissa on wi-fi.

Kuinka kauan tällainen vastaanottotarkastus kestää?

– Se vaihtelee todella paljon, John sanoo. Yleensä varaan kuitenkin tunnin per bussi vastaanottotarkastukseen.

John on valmistautunut tarkastukseen: hän on luonut omat lomakkeet, jotka on räätälöity kyseisen liikennesopimuksen vaatimusten mukaan, ja syöttänyt kaikki tarkastukset FRIDA-järjestelmään, jotta kaikki löytyy tabletilta.

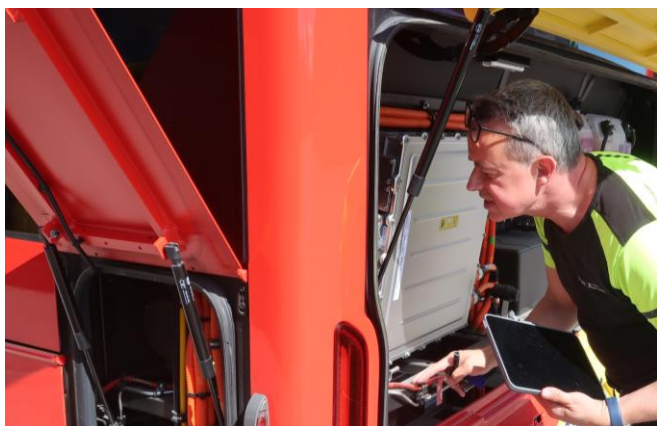
Kun John kytkee tablettinsa, kaikki on jo valmiina: toisen bussin numero on 7781, ja kaikki ajoneuvon tiedot ilmestyvät tabletin näytölle. Mukana on kaikki aina ajoneuvotiedoista liikennesopimukseen.

Ainoa asia, jonka John lisää nyt, on paikka, jossa bussin vastaanottotarkastus tehdään, tässä tapauksessa Transdevin varikolla Sandvikenissa. Kellonaika kirjautuu automaattisesti, kun hän aloittaa vastaanottotarkastuksen, jolloin kaikki näkevät, missä ja milloin se tehtiin.



Tässä tapauksessa John on rakentanut FRIDAn vastaanottotarkastuksen niin, että se vastaa suunnilleen sitä kulkua, jonka hän haluaa juuri näiden bussien tarkastuksessa, eli kaikki tarkastuskohdat tulevat siinä järjestyksessä, jonka hän itse kokee sopivaksi. Muuten olisi tarpeen juosta edestakaisin useita kertoja, jotta kaikki tarkastettava saataisiin käytyä läpi.

– Meillä on käytössä jaotellut tarkastuskysymykset, meillä on osio nimeltä ulkopuoli, John sanoo. Näin me teemme, mutta tämän voi rakentaa monella eri tavalla, se on FRIDAn käyttäjien itsensä päätettävissä.



Tässä tapauksessa ensimmäinen kohta on nimeltään ”X-trafik design”. Silloin John kiertää bussin ulkopuolelta ja varmistaa, että tarrat ovat paikallaan sopimuksen mukaisella tavalla. Hän jatkaa ulkopuolelta ja tarkistaa, löytyykö peltivaurioita, joita voi todella syntyä kuljetuksen ja käsittelyn aikana jopa täysin uusissa busseissa, jotka eivät ole koskaan olleet liikenteessä. Ajoneuvon ulkoasu, renkaat, lipputangot ja muut yksityiskohdat tarkastetaan. Sen jälkeen tarkastetaan luukkujen sisäpuoli bussin takana ja sivuilla. Siellä on palonestojärjestelmät, joiden on toimittava. Lopuksi ulkopuolen kokonaisvaikutelma tarkastetaan ja hyväksytään FRIDAn vastaanottotarkastuspöytäkirjassa tabletilla. Jos tällaisen ajoneuvon vastaanottotarkastuksen tekijä on jossain vaiheessa epävarma siitä, miltä jonkin yksityiskohdan pitäisi näyttää, riittää, kun avaa FRIDAn suunnitteluoppaan tabletilla, jossa kaikki on dokumentoitu ja näytetään tarkasti, miltä bussin pitää näyttää voimassa olevan sopimuksen mukaan. X-trafikilla toimitaan niin, että FRIDA ehdottaa jokaisen kohdan hyväksymistä. Vasta kun John löytää poikkeaman, hän merkitsee sen kohdan ”hylätyksi”, mikä on hänen mielestään helpompaa, koska useimmiten kaikki on kunnossa. Tässä tapauksessa kaikki ulkopuolen kohdat pysyivät hyväksytyinä FRIDA:ssa.

Ulkotarkastuksen jälkeen, jolloin kaikki kirjataan FRIDAn työkaluun, on aika astua sisään bussiin. Ensimmäisenä tarkastetaan kuljettajan paikan vieressä oleva etummainen sammutin. Säiliön pitää olla täynnä, mikä tässä tapauksessa pitää paikkansa, ja sen mittarin on oltava näkyvissä. Bussin takaosassa on myös sammutin, joka tarkastetaan samalla tavalla.

Käy ilmi, että sisällä bussissa olevien tarrojen kanssa on pieni ongelma; lippuhinnat joutuvat hieman eri paikkaan kuin aiemmissa malleissa pienen kuljettajanpaikan muotoilumuutoksen vuoksi.

Kuljettajan paikalta John tarkastaa reaaliaikakameran ja muut turvajärjestelmät. Kameran on aina kytketty päälle, kun takaovi avataan, jotta kuljettaja näkee matkustajien poistuvan turvallisesti, ehkä lastenvaunujen tai rollaattorin kanssa. Myös merkkivalojen on toimittava ja oltava oikeilla paikoillaan. X-trafikin busseissa oleva alkolukko todetaan toimivan sopimuksen mukaisesti tässä bussissa.

– On käytännöllisempää, että alkolukko on jokaisessa bussissa kuin että varikolla olisi keskitetty alkolukko, johon kaikkien pitäisi puhalttaa, sanoo Patrik Partin, ajoneuvolähijärjestelmistä vastaava Transdevin pääkonttorista Brommasta Tukholmasta.

Sitten on lippujärjestelmän vuoro, joka ei Johnin mukaan aina mene ihan oikein. Täällä on sekä maksukorttipääte että lippuautomaatti, koska X-trafikissa on yhä mahdollista ostaa lippu bussista kyydin aikana.



Hänellä on mukanaan myös mittanauha, jolla tarkistetaan, että istuimet ovat oikealla korkeudella ja etäisyydellä. Tämä siksi, että bussin on noudatettava Bus Nordic -standardia (suositeltu standardi Pohjoismaiden busseille), ja tässä bussissa se piti hyvin paikkansa; kyse on jalkatilasta, selkänöjen oikeasta kallistuksesta ja muutamasta muusta asiasta.

Myös bussin määränpään ja linjanumeron näyttävät kyltit tarkastetaan. Kaiuttimien on toimittava, sekä tiedottamiseen että kuljettajan kuulutuksiin. Kaiuttimia on sisällä ja ulkopuolella, ja molemmat toimivat, kun John testasi järjestelmää.

Bussissa on myös infotainment-järjestelmä, joka näyttää pysäkkien nimet ja muuta tietoa näytöillä, jotka lähes kaikki matkustajat näkevät. Lisäksi bussissa on ryöstöhälytin, jota kuljettaja voi tarvittaessa käyttää. Matkustajien punaiset pysäytyspainikkeet tarkastetaan ja löytyvät paikoiltaan bussissa. Lisäksi on siniset painikkeet, jotka kertovat, että matkustaja tarvitsee hieman lisää aikaa. ➔

FRIDAassa on myös John itse lisäämä kohta nimeltä ”Muut”. Sinne hän voi tarvittaessa kirjoittaa vapaata tekstiä ja hylätä jotain löytämäänsä, mikä ei kuulu valmiiksi asetettuun vastaanottotarkastuspöytäkirjaan. Jotain, jota hän käyttää hyvin harvoin ja vain, jos jokin olisi täysin pielessä.

Kaikissa X-trafikin busseissa on latauspistokkeet jokaisella ikkunapaikalla sekä USB-A:lle että USB-C:lle – John ei tarkasta jokaista pistoketta ajan säästämiseksi. Koska pistokkeet kulkevat muutamalla eri virtapiirillä bussissa, hän testaa yhden joka piiristä. Se on yleensä täysin riittävää.

Vielä useita lisäyksityiskohtia tarkastetaan, ennen kuin John on merkinnyt viimeisen kohdan tabletillaan. Muutamia poikkeamia löytyi, vaikka suurin osa oli täsmälleen sopimuksen mukaista.

Nyt olet syöttänyt kaiken FRIDAan tabletilla – mitä tapahtuu seuraavaksi?

– Olen merkinnyt löytämäni poikkeamat ja syöttänyt ne tablettiin. Silloin se rekisteröityy järjestelmään hylättynä tarkastuksena, mikä oli odotettua, eikä siinä ole mitään outoa.

Tässä tapauksessa kyse on tarroista, jotka kiinnitetään bussin ulkopuolelle osoittamaan, että kyydissä on wi-fi; toimittaja ei ole saanut niitä kiinnittymään kunnolla ja on luvannut korjata asian välittömästi. Lisäksi kuljettajan paikalla oleva tarra ei toiminut sopimuksen mukaisesti.

Tämän jälkeen FRIDAn järjestelmän kautta lähetetään sähköposti niille, jotka vastaavat ajoneuvoista Transdevillä. Sähköpostin saajat saavat viestin, että ajoneuvoa ei ole hyväksytty, ja sähköpostin mukana tulee myös pdf-tiedosto, johon kaikki on dokumentoitu. Tiedoston voi sitten tulostaa tai lähettää eteenpäin asianosaisille.

– Silloin FRIDAan luodaan jälkitarkastus, joka jää järjestelmään odottamaan seuraavaa käyntiäni, John sanoo. Tuo tarkastus koskee vain sitä, mikä on hylätty, aivan kuten uusinta katsastuksessa. Yleensä palaan sitten tarkistamaan ne kohdat, mikä käy yleensä nopeasti. Joissain tapauksissa uutta käyntiä ei edes tarvita. Sandvikenissa kyse oli tarrasta, jonka piti olla busseissa, mutta joka puuttui paikaltaan.

Sen Transdev voi korjata itse varikolla, minkä jälkeen soitetaan, että kaikki on kunnossa.

– Jos meillä ei ole hyväksyttyä vastaanottotarkastusta, ajoneuvoa ei saa ottaa liikenteeseen, se on perussääntö. Kaikkien liikennetehtävämme ajoneuvojen on oltava FRIDAassa, jossa kaikki tieto niistä on saatavilla. Ajoneuvolla, jolla ei ole hyväksyttyä vastaanottotarkastusta, ei saa ajaa.

Poikkeuksiakin tuki löytyy. Johnin mukaan sellainen sattui, kun tietyn merkin kaikissa busseissa oli virheelliset USB-liitännät. Silloin bussit saivat silti ajaa poikkeusluvalla, koska tällainen vika ei vaikuta turvallisuuteen.

– Voimme siis myöntää poikkeusluvan yksittäiselle viasta, mutta jos puolet pöytäkirjastani olisi pelkkiä poikkeamia, se olisi eri asia. Se on kuitenkin hyvin harvinaista, että tilanne on niin paha.

Tarkastatteko busseja myöhemminkin, kun ne ovat jo olleet liikenteessä jonkin aikaa?

– Kyllä, kaksi kertaa vuodessa jokainen ajoneuvo tarkastetaan joko Transdevin tai muiden X-trafikille ajavien liikennöitsijöiden, Vy bussin ja Mohlins Bussarin, toimesta muualla maakunnassa. He tekevät sen samalla tavalla FRIDAassa minun ohjauksessani, koska vastaan tästä. Lisäksi teen pistokokeita tarkastamalla busseja itse. Se on antanut hyvän tuloksen.

Voivatko liikennettä ajavat yritykset todella tarkastaa omat ajoneuvonsa?

– Sitä kriitikot yleensä kysyvät, ja sanon, että kyllä, he saavat siitä vastuun. Olemme opastaneet heitä, miten toimia, ja että heidän pitää uskaltaa näyttää puutteet – koska ymmärrämme, että asioita sattuu. Väitänkin, että he saavat paremman käsityksen omista ajoneuvoistaan tekemällä näin ja raportoimalla meille sekä näkemällä itse, mitä pitää tehdä.

Kun liikennöitsijä on löytänyt poikkeamia ajoneuvostaan, sillä on seitsemän päivää aikaa korjata vika. Johnin mukaan tämä käytäntö on saanut liikennöitsijät terävöittämään ennaltaehkäisevää työtään, jotta ne välttäisivät sakon, joka alkaa juosta, jos korjaaminen kestää yli seitsemän päivää.

Tietoa Nordic Portista

Nordic Port on ruotsalainen SaaS-yritys, joka on perustettu Göteborgissa vuonna 1995. Yritys kehittää digitaalisia ratkaisuja sopimusperusteiseen joukkoliikenteeseen ja on edelläkävijä **Public Transport Supplier Managementin (PTSM)** alalla. Nordic Port tukee joukkoliikenneviranomaisia (PTA) liikennesopimusten, operaattoreiden ja niihin liittyvien tietojen jäsentämisessä ja seurannassa monimutkaisissa liikenneympäristöissä.

FRIDA-alustaa käyttävät kaikki Ruotsin joukkoliikenneviranomaiset sekä useat alueelliset viranomaiset Norjassa. Tällä hetkellä se hallinnoi yli **1 000 liikennettä koskevaa sopimusta ja yli 200 operaattoria**. FRIDA tukee sopimusten seurantaan, kaluston ja ympäristövaatimusten noudattamista, liikennetuotannon seurantaan sekä laadunvalvontaa, ja se on integroitu ulkoisiin ja reaaliaikaisiin tietolähteisiin.

📍 Drakegatan 10, 412 50 Göteborg, Ruotsi

✉ info@nordicport.se

🌐 www.nordicport.se

☎ +46 (0)31 773 99 20

FRIDA 
By Nordic Port