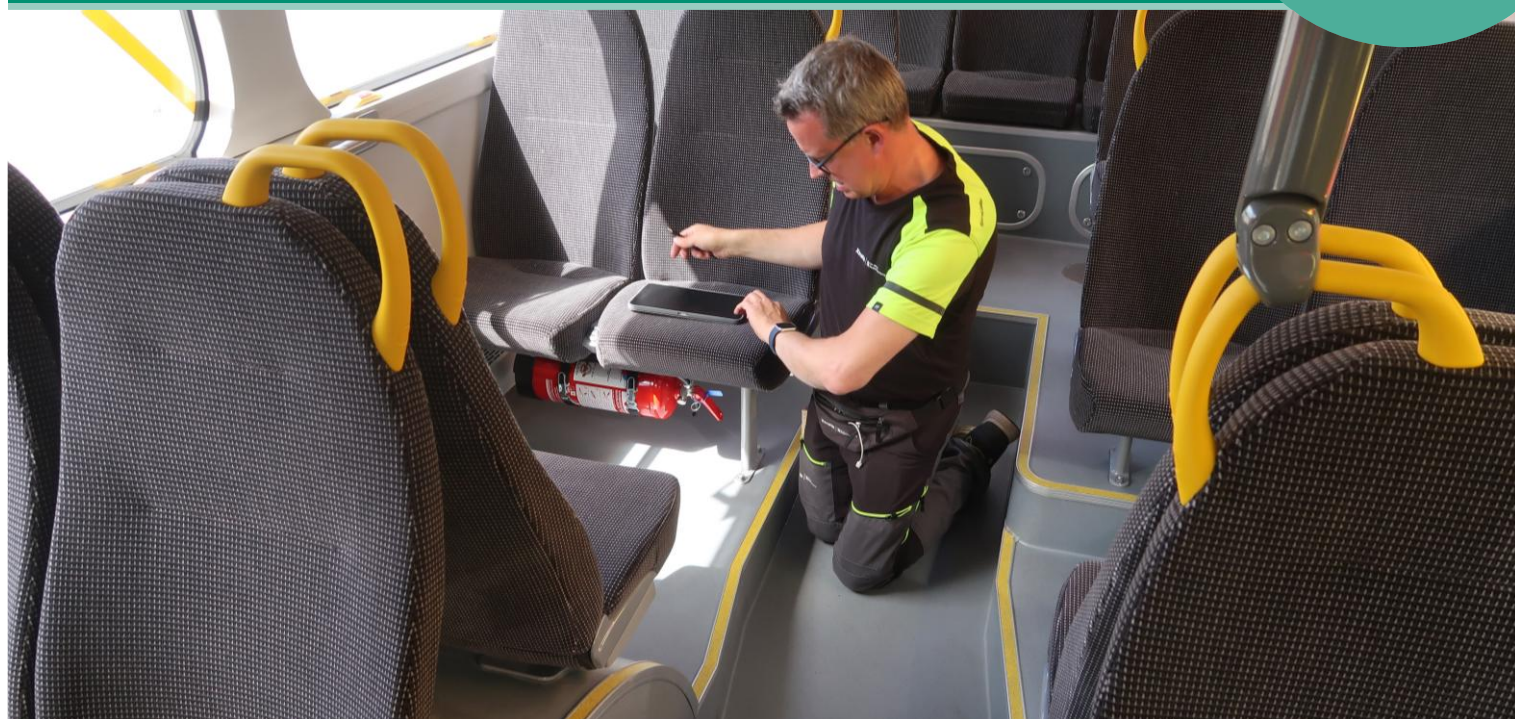


Effektiv leveringskontroll med FRIDA

Kundene forteller



En leveringskontroll er en kjøretøykontroll som skal gjennomføres før kjøretøyet tas i bruk på en ny trafikkkontrakt. Leveringskontrollen skal verifisere at kjøretøyet oppfyller alle krav som trafikkkontrakten stiller. Systemet FRIDA fra Nordic Port tilbyr en digital kontrollprotokoll som gjør det effektivt og smidig for den som skal gjennomføre kjøretøykontrollen.

Vi har fulgt en leveringskontroll av to nye busser med støtte fra FRIDA i Sandviken noen mil vest for Gävle. De kontrolleres av X-trafik, som har ansvaret for kollektivtransporten i Region Gävleborg. Denne gangen gjelder det to nye helelektriske toakslede busser av merket BYD, som skal kjøre i lokaltrafikken i Sandviken, og som ifølge kontrakten skal utføres av Transdev. Bussene som er kjøpt inn av Transdev, er fabrikknye fra BYDs fabrikk, og nå skal det kontrolleres at alt er nøyaktig som det skal være i og utenpå bussene.

John Wendler, kjøretøyspesialist hos X-trafik for kontrakt- og kjøretøykontroll, gjennomfører kontrollen av de to nye bussene med FRIDAS verktøy Kjøretøykontroll. Han ser på seg selv litt som vaktmester for skattebetalerne i sin rolle. – Jeg er imidlertid ikke noen bilmekaniker, så når det gjelder slike spørsmål, har jeg Peter Kandén og kollegene hans til hjelp om det trengs, sier John idet han begynner å besikte den første BYD-bussen utvendig med nettbrettet i hånden, hvor FRIDA ligger åpen.

I tillegg til nettbrettet har han med seg en magebag med noen andre redskaper: et målebånd, noen USB-kabler og noen firkantnøkler som kan trengs. Noen ganger har han også med seg dekaleringer som oppdragsgiveren, i dette tilfellet X-trafik, skal ha i bussen, det kan være billettakst eller dekaleringer som viser at det finnes wi-fi i bussen.

Hvor lang tid tar en slik leveringskontroll?

– Det er veldig forskjellig, sier John. Men jeg pleier å ville ha en time per buss når det er leveringskontroll.

John har forberedt seg til leveringskontrollen: Han har laget egne kontrollskjemaer som er tilpasset det aktuelle trafikkkontraktens spesifikke krav, og lagt inn alle kontrollene som skal gjennomføres i FRIDA-systemet, slik at alt finnes på nettbrettet han har med seg.

Når John kobler til nettbrettet han har med seg, ligger alt klart: den ene bussen heter 7781, og nå kommer alle opplysninger om kjøretøyet opp på nettbrettets skjerm. Alt er med, fra kjøretøydata til trafikkkontrakt.

Det eneste John legger til nå, er stedet der leveringskontrollen av bussen gjennomføres, i dette tilfellet ved Transdevs depot i Sandviken. Tidspunktet legges inn automatisk når han starter leveringskontrollen, slik at alle kan se hvor og når den ble gjennomført.



Leveringskontrollen i FRIDA er i dette tilfellet bygget opp av John, slik at den omtrent tilsvarer flyten han vil ha under leveringskontrollen av akkurat disse bussene, altså at alle kontrollpunktene kommer i den rekkefølgen han selv synes er hensiktsmessig. Ellers ville det bli nødvendig å løpe frem og tilbake flere ganger for å komme gjennom alt som skal kontrolleres.

– Vi jobber med oppdelte kontrollspørsmål hos oss, vi har et avsnitt som heter utvendig, sier John. Sånn gjør vi, men det går an å bygge dette opp på mange forskjellige måter, det er opp til dem som bruker FRIDA hvordan de vil gjøre det.

Første punkt i dette tilfellet er noe som heter ”X-trafik design”. Da tar John en runde utenfor og rundt bussen, sørger for at dekalene sitter på plass slik kontrakten sier at det skal se ut. Han fortsetter på utsiden og ser om det finnes noen plateskader som faktisk kan oppstå under transport og håndtering, selv av splitter nye busser som aldri har vært i trafikk. Kjøretøydesignet, dekk, flaggholdere og en del andre detaljer kontrolleres.



Deretter kontrolleres det som finnes innenfor lukene på bussen, bak og på sidene. Der finnes brannsikringssystemer som må fungere. Til slutt skal helhetsinntrykket utvendig gjennomgås og godkjennes i FRIDAS leveringskontrollprotokoll på nettbrettet. Hvis den som gjennomfører en slik leveringskontroll av et kjøretøy på noe tidspunkt skulle være usikker på hvordan en detalj skal være eller se ut, er det bare å gå inn i FRIDAS designmanual på nettbrettet, der alt er dokumentert som viser nøyaktig hvordan bussen skal se ut i henhold til gjeldende kontrakt. Hos X-trafik fungerer det slik at FRIDA foreslår at hvert punkt er godkjent. Først når John finner et avvik, klikker han ”underkjent” på det punktet, noe han synes er enklere siden det meste pleier å være som det skal. I dette tilfellet forble alle utvendige punkter godkjent i FRIDA.

Etter den ytre besiktigelsen, der alt føres inn i FRIDAS verktøy, er det tid for å gå inn i bussen. Det første som kontrolleres er den fremre brannslukkeren som finnes ved siden av førerplassen. Beholderen skal være fylt, noe den er i dette tilfellet, og det må gå an å se måleren på den. Det finnes også en brannslukker bak i bussen, som sjekkes på samme måte.

Det viser seg at det er et mindre problem med dekalene som skal sitte inne i bussen; billettprisene får en litt annen plassering enn på tidligere modeller på grunn av en liten endring i designet ved førerplassen.

Fra førerplassen kontrollerer John sanntidskameraet og andre trygghetssystemer. Kameraet skal for eksempel alltid slå seg på når bakdøren åpnes, slik at føreren ser at passasjerene kommer trygt av bussen, kanskje med barnevogn eller rullator. Kontrolllamper av ulike slag skal også fungere og sitte på riktig sted. Alkolåsen som finnes i alle X-trafiks busser viser seg å fungere i henhold til kontrakten i denne aktuelle bussen.

– Det er mer praktisk at alkolåsen finnes i alle busser enn å ha en sentral alkolås på depotet som alle må blåse i, sier Patrik Partin, kjøretøynært system fra Transdevs hovedkontor i Bromma i Stockholm.

Så kommer turen til billettsystemet, det blir ikke alltid helt riktig der, ifølge John. Her finnes både betalkortterminal og billettautomat, siden det fortsatt går an å kjøpe billett om bord på bussen hos X-trafik.



Han har også med seg et målebånd for å kontrollere at setene har riktig høyde og avstand. Dette for at bussen skal følge standarden i Bus Nordic (anbefalt standard for busser i Norden), og i denne bussen stemte det bra; det handler om benplass, riktig helning på ryggstøttene og noen andre ting.

De digitale skiltene som viser bussens destinasjon og linjenummer blir også kontrollert. Høytalerne må fungere, og de brukes både til automatisk informasjon og når føreren gjør egne utrop til passasjerene. Det finnes høytalere inne i og utenpå bussen, og begge fungerte da John testet systemet.

Det finnes også et infotainmentsystem inne i bussen som viser navn på holdeplasser og annen informasjon på skjermer som nesten alle passasjerene kan se. Det finnes også overfallsalarm som føreren kan bruke ved behov. Passasjerenes røde stoppknapper kontrolleres og finnes der de skal i bussen. I tillegg finnes det blå knapper som forteller at en passasjer trenger litt mer tid.



Det finnes også et punkt som John selv har lagt inn i FRIDA som heter "Annet". Der kan han ved behov skrive fritetekst og underkjenne noe han har funnet, men som ikke inngår i den forhåndsdefinerte leveringskontrollprotokollen. Noe han bruker svært sjelden og bare hvis noe skulle være helt galt.

Alle busser hos X-trafik har ladeuttak ved alle vindusplasser for både USB-A og USB-C – John kontrollerer ikke at alle uttak fungerer, for å spare tid. Siden uttakene går på et par ulike kretser i bussen, tester han ett for hver krets. Det pleier å være fullt tilstrekkelig.

En hel del ytterligere detaljer kontrolleres før John har krysset av det siste punktet på nettbrettet. Det ble funnet noen avvik, selv om det meste var akkurat i henhold til kontrakten.

Nå har du lagt inn alt i FRIDA med nettbrettet – hva skjer så?

– Jeg har notert avvikene jeg fant, og lagt dem inn på nettbrettet. Da registreres det i systemet som en underkjent kontroll, noe som var forventet, det er ikke noe rart ved det.

Det handler i dette tilfellet om dekalene som skal festes utenpå bussen og vise at det er wi-fi om bord, der har leverandøren av dekalene ikke fått dem til å feste ordentlig, noe dekalleverandøren har lovet å ordne umiddelbart. Dessuten fungerte en dekal ved førerplassen ikke slik den skal i henhold til kontrakten.

Deretter sendes det en e-post gjennom FRIDAS system til dem som har ansvaret for kjøretøyene hos Transdev. De som skal ha e-posten, får en melding om at kjøretøyet ikke er godkjent, og med e-posten følger også en pdf-fil der alt er dokumentert. Filen kan deretter skrives ut eller sendes videre til de berørte.

– Da opprettes det en etterkontroll i FRIDA som ligger i systemet og venter på mitt neste besøk, sier John. Den kontrollen gjelder bare det som er blitt underkjent, akkurat som en toer på bilkontrollen. Normalt kommer jeg da tilbake for å sjekke de punktene, noe som som regel går fort. I enkelte tilfeller trengs det ikke engang et nytt besøk. I Sandviken var det en dekal som skal sitte i bussene, som ikke var på plass.

Det kan Transdev i Sandviken ordne selv på depotet, deretter en telefonsamtale om at alt er i orden.

– For hvis vi ikke har en godkjent leveringskontroll, får kjøretøyet ikke settes i trafikk, det er grunnregelen. Alle kjøretøy som kjører i vårt trafikkoppdrag, skal ligge i FRIDA, der all informasjon om dem finnes. Man får ikke kjøre med kjøretøy som ikke har en godkjent leveringskontroll.

Det finnes selvfølgelig unntak. Ifølge John oppstod et slikt da alle busser av et bestemt merke hadde feil på USB-uttakene. Da fikk bussene likevel kjøre på dispensasjon, siden en slik feil ikke påvirker sikkerheten.

– Vi kan altså gi dispensasjon for enkeltstående feil, men skulle halve protokollen min her bare bestå av avvik, er det en annen sak. Det skjer imidlertid svært sjelden at det er så ille.

Kontrollerer dere bussene senere også, når de allerede har kjørt i trafikk en stund?

– Ja, to ganger i året skal hvert kjøretøy kontrolleres av Transdev selv eller av de andre selskapene Vy buss og Mohlins Bussar, som kjører for X-trafik i andre deler av fylket. De gjør det på samme måte i FRIDA under veiledning av meg, som har ansvaret. I tillegg gjør jeg stikkprøver der jeg selv kontrollerer busser. Det har gitt et godt resultat.

Kan selskapene som kjører trafikken, virkelig kontrollere sine egne kjøretøy?

– Det pleier kritikerne å spørre om, og jeg sier at ja, de får et ansvar for å gjøre det. Vi har instruert dem i hvordan de skal gjøre det, og at de skal våge å vise mangler – for vi skjønner jo at det skjer ting. Så jeg vil påstå at de får bedre kontroll på sine egne kjøretøy ved å gjøre dette og rapportere til oss, og selv se hva som må gjøres.

Når trafikk-selskapet har funnet avvik i et av sine kjøretøy, har de sju dager på seg til å utbedre feilen. Ifølge John har denne ordningen fått trafikk-selskapene til hele tiden å skjerpe det forebyggende arbeidet for å unngå boten som begynner å løpe hvis det tar lengre tid enn sju dager for dem å utbedre det som må fikses.

Om Nordic Port

Nordic Port er et svensk SaaS-selskap grunnlagt i Göteborg i 1995. Selskapet utvikler digitale løsninger for opphandlet kollektivtrafikk og er en pionér innen **Public Transport Supplier Management (PTSM)**. Nordic Port støtter kollektivtrafikmyndigheter (PTA) i å strukturere og følge opp trafikkavtaler, operatører og tilhørende data i komplekse transportmiljøer.

FRIDA-plattformen brukes av alle kollektivtrafikmyndigheter i Sverige og av flere regionale myndigheter i Norge. I dag administrerer den over **1 000 trafikkavtaler** og over **200 operatører**. FRIDA støtter avtaleoppfølging, overholdelse av krav til flåte og miljø, oppfølging av trafikkproduksjon samt kvalitetskontroll, med integrasjoner mot eksterne og sanntids datakilder.

📍 Drakegatan 10, 412 50 Göteborg, Sverige

✉ info@nordicport.se

🌐 www.nordicport.se

☎ +46 (0)31 773 99 20

FRIDA 
By Nordic Port